

Outros livros de interesse

## PODER E CONTRAPODER NA AMÉRICA LATINA

FLORESTAN FERNANDES

Os ensaios reunidos nesse livro apresentam uma análise da problemática do poder na América Latina. No primeiro ensaio, "Notas sobre o fascismo na América Latina", o autor procura mostrar que o fascismo na América Latina tem sido uma versão complexa de um fascismo "de menor refinamento ideológico". A seguir, em "Os movimentos de guerrilha contemporâneos e a ordem política na América Latina" procura oferecer uma perspectiva sociológica à compreensão da guerrilha como realidade histórica. Finalmente, "Reflexões sobre as 'revoluções interrompidas' (uma rotação de perspectivas)", indaga aonde poderia levar a transformação capitalista em países que não romperam por completo com as formas coloniais de exploração do trabalho, e nos quais as classes dominantes se tornaram burguesas através do desenvolvimento associado do capitalismo.

## DEPENDÊNCIA E DESENVOLVIMENTO NA AMÉRICA LATINA

*Ensaio de interpretação sociológica*

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO E ENZO FALETTI (6.<sup>a</sup> edição)

Um dos mais completos estudos sobre as realidades econômicas e políticas da América Latina. O exame efetuado pelos autores — ambos sociólogos de renome internacional — oferece dimensão realmente esclarecedora para o estudo do desenvolvimento econômico da América Latina, porque conduz à caracterização da tipicidade de tal desenvolvimento para os diferentes núcleos nacionais latino-americanos. Criticando os conceitos de subdesenvolvimento e de periferia econômica, valorizam os conceitos de dependência como instrumento teórico para acentuar tanto os aspectos econômicos do subdesenvolvimento quanto os processos políticos de dominação de uns países por outros e de umas classes sobre as outras num contexto de dependência nacional.



ZAHAR EDITORES

a cultura a serviço do progresso social

DENNIS LINHARES BARSTED

MEDIÇÃO DE FORÇAS

# MEDIÇÃO DE FORÇAS

o movimento grevista de 1953  
e a época dos operários navais

DENNIS LINHARES BARSTED

ZAHAR



EDITORES



Copyright © 1981 by Dennis Linhares Barsted

Direitos reservados.

A reprodução não autorizada  
desta publicação, no todo ou em parte,  
constitui violação do copyright. (Lei 5.988)

Capa: Miriam Struchiner

Diagramação: Jussara C. Bivar

Composição: Zahar Editores

1982

Direitos para esta edição contratados com  
ZAHAR EDITORES  
Caixa Postal 207 ZC-00 Rio  
Impresso no Brasil

## DEDICATÓRIA

Aos operários navais,  
onde quer que estejam,  
qualquer que seja o seu enquadramento.

Lembremo-nos:

daqueles que não estão mais conosco;  
daqueles que tombaram no caminho;  
dos aposentados por tempo de serviço;  
dos aposentados por invalidez;  
dos demitidos e cassados após 1964;  
dos disponíveis que ainda resistem;  
dos mutilados em acidentes de trabalho;  
dos que quando saem de manhã não sabem se  
volarão para casa;  
dos incansáveis lutadores;  
daqueles que confiam no futuro.

## "GREVE! GREVE! GREVE!"

Mais de 6 mil trabalhadores da indústria de construção naval em estaleiros no município de Niterói, lotando, pela primeira vez desde 1964, a enorme área do antigo auditório do Sindicato dos Operários Navais do Rio de Janeiro, do qual tinham sido aliados, aprovaram delirantemente a proposta de paralisação do trabalho a partir de zero hora daquele dia (16 de abril de 1979, uma segunda-feira).

Reivindicavam:

- a) um aumento de salário de 80% sobre o salário-base;
- b) o quadro de carreira com um piso de Cr\$ 4.680,00;
- c) o adicional de insalubridade à base de 35% do salário-base;
- d) a semana inglesa de 40 horas;
- e) férias em dobro.

## ÍNDICE

---

<i>Agradecimentos</i>	9
<i>Apresentação</i>	11
<i>Introdução</i>	13
<i>Capítulo I</i>	
<b>Os Operários Navais</b>	33
A construção da identidade social de operário naval — o Movimento de 1953: o início de tudo — o Sindicato dos Operários Navais — as condições de trabalho — o destaque físico — a insalubridade — a unidade construída no Movimento de 1953.	
<i>Capítulo II</i>	
<b>O Ressurgimento do Movimento Operário e a Mudança da Conjuntura em 1953</b>	48
As lutas do passado — a ofensiva do governo Dutra contra o movimento operário — o retorno de Getúlio Vargas: sua limitada área de manobra — a facção do Presidente Vargas revê sua orientação face ao ascenso do movimento operário — a reforma ministerial — a conjuntura fornece a deflagração da Greve Geral dos Marítimos.	
<i>Capítulo III</i>	
<b>Os Preparativos para a Primeira Greve</b>	57
O processo de fortalecimento do poder das facções renovadoras — do enfrentamento dentro das empresas para o enfrentamento mais geral — os ensinamentos da Greve dos 300.000 em São Paulo — o líder Emílio Bonfante Demaria — o posicionamento das diversas forças intervenientes diante da iminente Greve — os preparativos para a medição de forças.	



*Capítulo IV***A Luta Política Durante a Greve de Junho**

O apoio maciço dos marítimos — a adesão dos dirigentes sindicais ministerialistas — o poder gerado pelos operários navais, a força principal do Movimento dos Marítimos — o Memorial dos 25 itens — o Governo reconhece o Comando Geral da Greve — a facção ministerialista negocia a unidade do Comando Geral da Greve — o Acordo de Cessação da Greve.

82

*Capítulo V***A Luta pelo Cumprimento do Acordo**

A luta das facções renovadoras para manter e fortalecer o seu recém-constituído poder — modifica-se a correlação de forças no interior dos estaleiros — as praças da liberdade sindical — os Conselhos Sindicais — a escalada dos proprietários de estaleiros do Governo e dos dirigentes sindicais ministerialistas — decretada a Segunda Greve.

122

*Capítulo VI***A Segunda Greve, A Greve de Outubro**

As instruções para a realização da greve — o fulminante assalto militar à Assembléia no Sindicato dos Marinheiros — a resistência dos operários navais entrincheirados no seu Sindicato — a repressão — a Justiça reconhece a legalidade da Greve e do Comando Geral — a avaliação crítica da experiência — a revisão das diretrizes políticas do movimento — a Greve de Outubro: uma grave derrota tática dos marítimos?

161

*Capítulo VII***Epílogo**

Hoje, Agora, Depois da Revolução — a repressão em 1964 visa o poder gerado pelos operários navais — a estratégia dos empresários para tornar ilegítimos os direitos conquistados e destruir a identidade social de operário naval — o reenquadramento — o novo contrato — a extensão gratuita da jornada de trabalho — a desvalorização da profissão de operário.

174

*Bibliografia*

194

*Anexo I*

199

*Anexo II*

203

**AGRADECIMENTOS**

Meu primeiro agradecimento se dirige aos operários da construção e reparos navais que tornaram possível este trabalho.

Nesse período, conheci figuras humanas que jamais esquecerei, por quem nutro sentimentos de grande respeito, admiração e sincera amizade. Infelizmente a necessidade de se resguardar de eventuais inconvenientes leva-me a manter o seu anonimato.

Desejo agradecer, também, à Coordenação e ao Corpo Docente do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, do Museu Nacional, a oportunidade que me proporcionaram de dar continuidade a meu processo de formação intelectual, apesar de minha formação universitária pretérita, fora da área das ciências sociais. O contato com os diferentes professores do programa foi extremamente estimulante e enriquecedor.

Nesse processo, muito devo ao apoio e ao incentivo, desde os meus primeiros contatos com o Museu Nacional, de Moacir Soares Gracindo Palmeira, que, mais do que um professor, transformou-se num estimado amigo.

Lygia Sigaud desempenhou um importante papel abrindo-me novas perspectivas para o estudo da classe operária e transmitindo-me valiosos ensinamentos sobre os métodos e as técnicas próprios da pesquisa antropológica.

A participação na equipe da pesquisa de campo na Zona da Mata de Pernambuco, em 1974, no quadro dos projetos "Sistema de Distribuição e Estrutura de Poder no Nordeste" e "Moradores e Clandestinos na Zona da Mata de Pernambuco: Um Estudo de Representações", sob a orientação desses dois professores, respectivamente, e integrada, ainda, pelas colegas Leilah Assumpção, Regina Reyes Novaes, Silvana Miceli e Leila de Andrade Linhares Barsted, foi para mim um aprendizado prático rico em ensinamentos e uma inesquecível experiência de relacionamento humano.

Desejo distinguir Otávio Guilherme Alves Velho, meu orientador de tese, com os meus especiais agradecimentos, pela valiosa crítica e substancial ajuda na superação das dificuldades encontradas ao longo do árduo caminho de construção de uma tese. Sua afabilidade e compreensão como orientador foi um grande incentivo e deu origem a uma amizade que muito prezo.

## CAPÍTULO I

### OS OPERÁRIOS NAVAIS

---

Por ocasião do Movimento de 1953, os operários navais eram, basicamente, os trabalhadores dos estaleiros de reparos navais, complementados pelos trabalhadores em pequenos estaleiros de construção de embarcações de madeira. Os reparos navais eram efetuados em navios de navegação de longo curso e cabotagem, em embarcações de transporte de passageiros, em embarcações portuárias e em barcos pesqueiros, estes últimos em geral de madeira.

Na baía de Guanabara, onde se localiza o importante porto comercial do Rio de Janeiro, centro de operação de algumas das maiores empresas de navegação existentes, havia grande número de estaleiros. Para facilitar o encalhe das embarcações, os estaleiros estavam localizados na parte mais protegida dos ventos dominantes de nordeste, e das correntezas da baía, em locais com adequado calado, principalmente nas imediações de ponta da Areia, em Niterói, e nas ilhas adjacentes.

O maior contingente de operários navais era formado pelos trabalhadores encarregados dos reparos nos navios da maior empresa brasileira de navegação, a Companhia de Navegação Lóide Brasileiro PN, de propriedade do Patrimônio Nacional, que mantinha linhas de longo curso e de cabotagem. Cerca de 3 mil operários navais trabalhavam nos dois diques secos e nas oficinas da empresa, na ilha do Mocanguê Pequeno, e mais 420, em outras instalações com oficinas e pequenas carreiras, na ilha da Conceição.<sup>1</sup> Havia, também, alguns poucos trabalhando na ilha do Mocanguê Grande. Os operários navais do Lóide tinham uma longa tradição de luta e foram muito atuantes na luta por seus interesses durante toda a Época dos Operários Navais.

Outro grande contingente de operários navais desenvolvia suas atividades nos dois diques secos e oficinas da Companhia Nacional de Navegação Costeira, na ilha do Viana, contígua à ilha do Mocanguê Pequeno.

---

<sup>1</sup> Cf. "Praça da Liberdade" e "Campeão da Venda de *Orla Marítima* a Ilha da Conceição", in *Orla Marítima*, 3, pp. 10 e 12, respectivamente, de outubro de 1953.

Antiga propriedade de Henrique Lage, essa empresa, na época, também pertencia ao Patrimônio Nacional.

O terceiro grande grupo de operários navais era constituído pelos 800 empregados da Companhia Comércio e Navegação Ltda., que trabalhavam na reparação dos navios da empresa, no dique seco denominado Dique Lahmeyer, nas oficinas e nas demais instalações, localizada na ponta da Areia, e os 200 empregados na carreira, nas oficinas e instalações complementares, na ilha do Caju.<sup>2</sup>

Os demais operários navais eram distribuídos entre vários estaleiros, de propriedade privada. Os operários navais empregados pela firma inglesa Wilson & Sons trabalhavam em suas instalações na ilha da Conceição, bem como nas suas outras instalações na ponta da Areia. Ao largo da ilha da Conceição, ficava fundeado o dique flutuante da Eletrovapo.

Na orla marítima, a partir do Centro de Armamento da Marinha, até o porto de Niterói, passando pela Companhia Comércio, estavam situados alguns dos estaleiros mais citados pelos antigos operários navais, tais como os Estaleiros Toque-Toque, de M.S. Lino e Cia.,<sup>3</sup> Saveiro (antigo Laterais, ou *Lightrage* dos ingleses), Brazilian Coal, Guanabara (antigo Civilhidro) e Hidráulica.<sup>4</sup> Há referência, também, aos estaleiros Camuirano, Atlântida e Estevar, aos estaleiros das empresas Transmarítima Comercial, Mag Navegação e Comércio, Companhia Nacional de Saneamento,<sup>5</sup> Empresa Fluminense de Serviços Marítimos e ao Estaleiro São Domingos, dedicado ao reparo das barcas do serviço de transporte de passageiros entre o Rio e Niterói, da Frota Cantareira. Os estaleiros Caneco e Netuno situavam-se no Caju, no Rio de Janeiro.<sup>6</sup>

Os trabalhadores desses estaleiros, diques, oficinas e demais instalações de reparo de embarcações eram os operários navais.

Quando informados sobre a intenção do pesquisador de escrever um livro sobre os operários navais, estes invariavelmente chamavam a minha atenção para a necessidade de distinguir entre o reparo e a construção, entre a época do reparo e a época da construção.

2 Ver "O interessante Sindicato da Tora" e "Relatório da Comissão", in *Orla Marítima*, 4, p. 1, e 12, p. 7, de outubro de 1953 e julho de 1954, respectivamente.

3 Cf. "O Governo liquida os estaleiros navais", in *Orla Marítima*, 7, p. 6, de dezembro de 1953.

4 Cf. "Relatório do Sindicato dos Operários Navais do Rio de Janeiro, referente ao Exercício de 1956", in *Orla Marítima*, 41, p. 7, de abril de 1957.

5 Ver "Em luta os operários navais da Cia. Nacional de Saneamento", in *Orla Marítima*, 12, p. 6, de julho de 1954.

6 Ver "Resolução em defesa da Indústria de Construção Naval e do Transporte Marítimo Nacional", in *Orla Marítima*, 13, p. 3, de agosto de 1954.

A época da construção surge com o advento, no país, da fabricação de embarcações metálicas<sup>7</sup> em estaleiros especializados, no final da década de 1950.

Os operários que tiveram um papel mais destacado nas lutas da classe consideram que os operários navais tiveram um papel importante na implantação da construção naval no país. Conforme veremos, já no Movimento de 1953 levantam tal reivindicação, articulando-a com uma exigência de maior participação de navios de bandeira nacional na carga de longo curso.<sup>8</sup> Contam que exerceram pressão nesse sentido recorrendo a vários meios, tais como resoluções de congressos operários e outras manifestações, inclusive uma rememorada concentração em frente ao Ministério de Viação e Obras Públicas.

A implantação propriamente dita da construção naval é atribuída ao presidente Juscelino Kubitschek. Sempre que conversávamos sobre o início da construção naval, invariavelmente ouvia a mesma frase: "A construção foi assinada por Juscelino." Antes disso, era a época do reparo.

Essa reiterada advertência ao pesquisador demonstra uma percepção da aguda distinção entre as duas épocas e a sua preocupação em que a diferença seja assimilada pelo pesquisador. São duas épocas caracterizadas por relações de produção bastante diferentes, nas quais as relações de poder entre os trabalhadores e seus patrões têm a sua especificidade.<sup>9</sup>

O enfrentamento entre os operários navais e seus patrões e o Governo, no Movimento de 1953, se verifica em função de seu trabalho no reparo.

Os reparos abrangiam serviços tais como: remoção de ferrugem e pintura, serviços de carpintaria na tolda (primeira coberta da embarcação) e no colbro (forro de madeira dos porões), serviços de velame, serviços de marinharia, obras de metalurgia (por exemplo, troca de chapas do costado do navio), reparos de máquina de navios etc. Além disso, havia os inúmeros serviços de limpeza entre os quais se destaca, pela penosidade e pelas condições de insalubridade, a limpeza de fundo-duplo. Esse serviço se

7 "Porque a construção em madeira sempre existiu." Contam que, durante a Segunda Guerra Mundial, foram construídas embarcações metálicas no Arsenal de Marinha. Alguns operários mais antigos consideram que os pioneiros da construção naval (metálica) comercial foram os proprietários do extinto estaleiro Saneamento, os Prado Lopes, com o início da montagem de um misto, em 1955. Há, ainda, notícias de construção naval metálica na época de Mauá.

8 Esse raciocínio foi, mais tarde, incorporado pela ideologia oficial como fundamento do planejamento do chamado "setor de construção naval".

9 Dadas as limitações do presente trabalho, essa especificidade não poderá ser analisada mais a fundo.



constituiu no ponto de entrada no estaleiro de grande número de operários navais.

O fundo-duplo é constituído por uma série de compartimentos no fundo do navio, abaixo da linha d'água, normalmente contendo água salgada, nos quais se acumulam gorduras provenientes de cargas depositadas nos porões do navio. O trabalho consistia em entrar, por ínfimas aberturas, nesses compartimentos escuros e sem ventilação, de onde exalava um terrível odor de fermentação e gordura, para remover todo esse material, deixando a área impecável. O trabalho era realizado, em geral, agachado, com os pés enfiados até os joelhos na massa gordurosa. Muitos trabalhadores morreram nesse serviço, não raramente electrocutados nos fios usados para iluminar a área de trabalho. O trabalhador que demonstrasse adequada proficiência e produtividade nesse serviço e aceitasse o regime de trabalho sem reclamação era considerado apto para ingresso nas oficinas dos estaleiros. A limpeza de fundo-duplo foi, para esses trabalhadores, um verdadeiro rito de passagem.

Os operários navais também são definidos pela sua atuação política mais visível no conflito social básico da classe operária, no período que denominam Época dos Operários Navais. No presente trabalho, vou me restringir à sua atuação no Movimento de 1953, considerado por eles como o início de tudo.

Foram os operários navais que, no Movimento de 1953, constituíram uma das facções politicamente mais combativas no curso do Movimento dos Marítimos, principalmente na Greve de Junho, quando, durante dez dias, cerca de 100 mil marítimos, de todo o Brasil, de empresas autárquicas e privadas, paralisaram o seu trabalho, imobilizando os 300 navios que constituíam toda a Marinha Mercante Nacional na época, embarcações de transporte de passageiros, embarcações portuárias, diques, estaleiros e oficinas de reparação naval e respectivos escritórios, inclusive das empresas de navegação.

No curso do Movimento de 1953 e, mais particularmente, da Greve de Junho, os operários navais se diferenciaram dos demais marítimos pela sua unidade de ação e combatividade, particularmente pela criação de um poder dual que desalojou do seu sindicato os dirigentes sindicais pelegos,<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Certo dia, consegui anotar a seguinte resposta de um operário naval antigo à minha pergunta sobre o que era um pelego:

"Na roça, o pelego é a primeira parte que se bota no lombo do animal, para depois botar os arreios em cima. Certo. Depois, ainda tem o outro que bota no arreo para sentar. Então, aquilo é que chamava de pelego. Este título para os dirigentes sindicais, para esses representantes nossos, falsos representantes, esse nome pelego deu

conquistou uma série de direitos e contribuiu decisivamente na construção de sua identidade social. A reversão momentânea, ou melhor, a neutralização parcial, da situação de dominação de classe, durante os dez dias da Greve de Junho, e a percepção da unidade de ação de toda a classe dos marítimos, evidenciada pela imobilidade das embarcações e pelo silêncio dos estaleiros, em contraste com a sua vivência cotidiana da diferenciação e do fracionamento dos trabalhadores, deve ter deixado uma profunda impressão naqueles que viveram essa extraordinária experiência, rememorada até hoje. Sua força política se tornava mais visível exatamente pela não-aplicação de sua força física ao processo de trabalho.

Os operários navais mais antigos, particularmente aqueles que trabalharam no Lóide, orgulham-se de sua tradição de luta, que tendem a confundir com aquela, mais geral, dos marítimos, uma vez que, não raro, atuaram em conjunto. Essa luta se apoiava em parte no fato de que, apesar de serem empregados de uma autarquia, dispunham de organizações sindicais que lhes permitiam acionar o poder dessas instituições. Os marítimos do Lóide e de outras empresas do Patrimônio Nacional tinham conseguido, em agosto de 1945, o direito à sindicalização<sup>11</sup> num momento em que o presidente Getúlio Vargas necessitava do apoio dos trabalhadores para a condução de sua política de perpetuar-se no poder.

É interessante observar que, nessa época, quando não havia ainda a construção naval, os vários grupos de marítimos trabalhavam, basicamente, para um único tipo de empresa, as empresas de navegação. No entanto, apesar de seus empregadores estarem agrupados num único sindicato, o Sindicato Nacional dos Armadores, os marítimos estavam distribuídos por cerca de 17 sindicatos de trabalhadores.

Os fundamentos dessa extrema diferenciação dos marítimos poderia estar nas formas de organização sindical baseadas na divisão social do trabalho, típica da fase manufatureira do capitalismo, adotada no interior dos

nesse sentido. Porque é o cara que cede tudo ao patrão. É o cara que abaixa para montar em cima dele. Ele só faz o que o patrão achar que está justo. Graciosamente ele faz isso tudo. Não precisa pagar nada a ele, não. É o instinto dele. Isso é o que nós chamamos pelego. É o que segue os empregadores, os patrões e o Governo. Ele se presta para essa coisa toda."

Se, por um lado, essa figura de retórica fornece uma boa idéia da relação do pelego com o cavaleiro, por outro, ela não é nada lisonjeira com relação à classe operária que, em última instância, é assemelhada a uma montaria.

<sup>11</sup> Pelo Decreto-lei 7.889, de 21 de agosto de 1945, cf. "Mais de 1 milhão de cruzeiros deve o Lóide aos sindicatos", in *Orla Marítima*, 10, p. 12, de abril de 1954. Esse decreto também estabelecia que se aplicavam aos mesmos "as leis de proteção ao trabalho, ficando expressamente previsto que as questões resultantes de relações de trabalho entre as autarquias industriais e seus empregados serão dirimidas exclusivamente pela Justiça do Trabalho (...)". Contam os operários mais antigos que a

navios, verdadeiras fábricas flutuantes, e nos estaleiros de reparação. Essa acentuada dissociação dos trabalhadores de cada empresa de navegação por um elevado número de sindicatos em princípio beneficiava os seus empregadores. Fundamentava a situação de ofensiva estratégica dos patrões no contínuo conflito social. Inversamente, os trabalhadores reinterpretavam essa dissociação utilizando-a como uma ampla frente na qual avançavam em ritmos e profundidades específicas nas áreas onde, taticamente, houvesse maior permissividade em função da correlação entre suas forças e aquelas de seus empregadores (por exemplo, conseguindo a insalubridade para os maquinistas), passando, depois, a reivindicar os mesmos benefícios nas outras áreas (por exemplo, para os soldados) nas quais encontraram, anteriormente, intensa resistência. Os trabalhadores conseguiam, portanto, reverter a seu favor, fortalecendo o seu poder, condições idealizadas pela burguesia para lhes enfraquecer a capacidade de resposta no eterno enfrentamento.<sup>12</sup>

Observe-se que, se, por um lado, os marítimos podiam reverter a dissociação que lhes era imposta pelas classes dominantes para dela extrair pequenos avanços localizados — muitas vezes utilizados pelos empregadores para aprofundar, ainda mais, a falta de unidade entre os trabalhadores — por outro, a sua organização em múltiplos núcleos concentrados de poder<sup>13</sup> tornava difícil uma ação conjugada em termos de conquistas mais profundas, a não ser que houvesse, subjacentemente, um outro núcleo concentrado de poder buscando organizar uma unidade de ação de todo um conjunto de sindicatos frequentemente com interesses distintos. Invariavelmente, os empregadores atuavam (ou mesmo um empregador atuava) sobre as contradições existentes entre os seus empregados para sobrestar as suas pretensões.

É interessante observar, contudo, que os operários navais conseguiram agregar ao seu sindicato numerosas profissões. A insuficiência de informações impede, entretanto, a explicação dessa situação. Consegui descobrir que, originalmente, havia um Centro dos Caldeiros de Ferro, inaugurado oficialmente em 19 de dezembro de 1931,<sup>14</sup> que, anos mais tarde, transformou-se no Sindicato dos Operários Navais do Rio de Janeiro. A criação desse núcleo inicial tinha tamanha importância simbó-

lica para os operários navais que, quando, em 1955, inauguraram um ginásio para a instrução de seus filhos, deram-lhe o nome de Ginásio 19 de dezembro.<sup>15</sup>

A data mais comemorada pelos operários navais é, no entanto, o dia 23 de maio de 1942, quando foi realizada a assembléia em que se deu conhecimento formal à classe da institucionalização do Sindicato dos Operários Navais do Rio de Janeiro.<sup>16</sup>

O Sindicato dos Operários Navais agregava as mais variadas profissões entre as quais podem ser citadas algumas profissões da época, atualmente extintas: caldeireiro de ferro, caldeireiro de cobre, cravador, carvoeiro (soldador a carvão), limador mecânico etc.

Havia, também, por ocasião do Movimento de 1953, outro grupo muito ligado aos operários navais. Eram os carpinteiros navais dos estaleiros, agrupados no Sindicato Nacional dos Carpinteiros Navais que, mais tarde, dele se dissociaram, passando em bloco para o Sindicato dos Operários Navais. Segundo os operários navais mais antigos, o Sindicato dos Carpinteiros Navais ficou reduzido apenas aos poucos carpinteiros navais embarcados nos navios, sendo mantido em funcionamento pelo Ministério do Trabalho "por ser o seu presidente um velho pelego". Sua manutenção significava, ainda, ao meu ver, um voto certo no Conselho da Federação dos Marítimos.

A percepção dessa agregação, num único sindicato, de um elevado número de profissões diferentes numa época em que predominavam relações de produção típicas de uma fase manufatureira e em que os marítimos se encontravam organizados em sindicatos reunindo profissões assemelhadas, suscita algumas indagações. Até que ponto os operários navais sempre foram uma das forças de vanguarda dos marítimos, no enfrentamento comum com os seus patrões, conseguindo, por isso mesmo, agregar numa mesma organização um grande número de profissões? Ou, inversamente, será que a maior força relativa dos operários navais não estava relacionada com o agrupamento de várias profissões sob uma mesma liderança? Ou será que a inclusão de inúmeras profissões num mesmo sindicato não se constituiu numa iniciativa política das classes dominantes para dificultar a sua unificação?<sup>17</sup>

Lei 9.070, de 15 de março de 1946, chegou a tirar o direito à sindicalização dos trabalhadores do Lóide, mas o mesmo foi restabelecido subsequentemente.

<sup>12</sup> Vários autores assim interpretam a divisão do trabalho. Magaline, 1975, postula, ainda, que a iniciativa da ofensiva no conflito social ao nível do processo de trabalho está quase sempre nas mãos da burguesia. Ver também Gortz [s.d.].

<sup>13</sup> Para o conceito de *núcleo concentrado de poder*, ver Luz, 1979.

<sup>14</sup> Pelo Decreto 19.770, do Governo Provisório. Cf. "25 anos de lutas em defesa dos interesses dos operários navais", in *Orla Marítima*, 37, p. 12, de janeiro de 1957.

<sup>15</sup> Ver "Relatório do Sindicato dos Operários Navais referente às Atividades do Exercício de 1957", in *Orla Marítima*, 51, p. 6, de maio de 1958.

<sup>16</sup> O despacho do ministro do Trabalho aprovando a criação do sindicato foi publicado no *Diário Oficial* de 17 de março de 1942. Cf. "25 anos de lutas em defesa dos interesses dos operários navais", in *Orla Marítima*, 37, p. 12, de janeiro de 1957.

<sup>17</sup> Na Inglaterra, apesar de uma recente tendência à amalgamação, havia, ainda, 13 sindicatos principais reunindo os trabalhadores manuais (*manual workers*) dos estaleiros. Desses, "The Amalgamated Society of Boilermakers, Shipwrights, Black-



Apesar de sua importância relativa, não tive condições de reunir informações suficientes para dar um tratamento adequado a essa questão.

Para compreender melhor o que era ser operário naval por ocasião do Movimento de 1953, é preciso imaginarmos-nos transportados àquela época através do relato dramático de alguns operários, procurando ver e sentir as condições em que cada grupo profissional realiza o seu trabalho.<sup>18</sup>

Estamos em 1953. Ao entrarmos no estaleiro, uma das primeiras coisas que percebemos é o elevado nível de ruídos, de todos os matizes, oriundos dos mais diversos lugares. Há um barulho ensurdecedor desconcertante. O calor é intenso. Embora localizado junto ao mar, a própria exigência de o estaleiro situar-se num local abrigado, onde as embarcações não possam ser atingidas por fortes ventanias, bruscas pancadas de vento ou ressacas, faz com que a temperatura no local seja superior àquela de locais mais arejados. Os navios, as chapas e outras ferragens absorvem os raios solares e irradiam calor, aumentando o desconforto. Após algum tempo, começamos a transpirar e a sentir sede. Precisamos ver onde pisamos. Sem botas, é quase certo machucarmos o pé numa ponta de ferro ou na quina de uma chapa. Temos de prestar atenção, à nossa volta, para não esbarrarmos num operário trabalhando agachado sobre uma chapa ou na ferramenta manejada por outro companheiro. Ao lado, vem outro operário carregando uma barra de ferro. Precisamos ficar atentos a tudo.<sup>19</sup> Observemos os operários trabalhando. Trabalhar com as chapas a céu aberto ou trabalhar no costado do navio significa não apenas sofrer a ação do sol durante o dia inteiro, mas, também receber a irradiação do calor absorvido pelas chapas. A combinação da ação dessas duas irradiações provoca temperaturas elevadíssimas que atuam sobre o operário naval, queimando-o e desidratando-o. Acrescente-se a isso o brilho intenso do sol ou o reluzir de raios ultravioleta provocados pelo trabalho de um soldador, mesmo distante, ou de um maçariqueiro, nas proximidades, e as miríades de barulhos provocados pelas ferramentas de outros operários nos arredores, e ter-se-á uma vaga impressão da insalubridade das condições de trabalho de um chapador, substituindo chapas danificadas de uma embarcação, de um ferrugeiro, pendurado no seu banquinho, preso na ponta de uma longa corda,

smiths and Structural Workers" abarcava um terço da força de trabalho. Ver *Shipbuilding Inquiry Committee 1965-1966 Report* e *Shipbuilding and Shiprepairing Report No 22*.

<sup>18</sup> Esse relato foi melhor assimilado ao recordá-lo no curso de uma rápida visita que fiz a um estaleiro de construção naval, durante a qual fui levado por um engenheiro para percorrer as sucessivas fases de montagem de um navio.

<sup>19</sup> Na visita que fiz a um estaleiro, fiquei impressionado com a amplitude da percepção espacial dos operários da construção naval. Parece que nada se passa ao seu redor,

retirando ferrugem da lateral de um navio, de um pintor, pintando as chapas com gestos deliberados de seu rolo de pele de carneiro, de um servente ou outro operário naval que trabalhe junto ao costado da embarcação ou em alguma peça junto ao navio.

O trabalho no estaleiro é desgastante.<sup>20</sup> O barulho das ferramentas e dos equipamentos chega a ser ensurdecedor, em certos momentos, podendo ser ouvido em toda a parte do estaleiro. Ora pode ser o barulho de chapas de aço sendo movimentadas, ou, então, o insistente tinir das talhas dos batedores de ferrugem, retirando ferrugem de chapas. Há, ainda, o persistente barulho das sistemáticas marteladas dos caldeiros e de seus serventes virando chapa a malho. Quando os caldeiros de ferro estão cortando chapa, há o barulho das sucessivas marteladas nos corta-trilhos para cortar a chapa a frio. Quando as chapas são cortadas pelos maçariqueiros, passa-se a ouvir, também, o surdo barulho do jato dos maçariqueiros e os olhos de todos os presentes são atingidos pelo intenso reluzir das faíscas que salpizam do local do corte. Embora protegido pelos óculos, por um avental, luvas e botas, quando fornecidos pela empresa, o maçariqueiro aspira o vapor do metal derretido pelo calor da combustão do oxigênio e do acetileno, juntamente com outros gases emanados no processo. Quando assoa o nariz, vê no lenço uma substância escura e fica a pensar no seu pulmão.<sup>21</sup> Tem de tomar cuidado com as fagulhas para não queimar, mais ainda, os braços já cobertos por marcas que permitem a um observador cuidadoso descobrir a sua profissão, só pelo exame distante de sua pele.

Na carpintaria, a iluminação também não é adequada. Percebe-se o ruído intermitente das máquinas, variando conforme a resistência encontrada pela ferramenta. Há o agudo e ascendente estrilar dos dentes da serra circular, o ranger das serras de fita, ambas gerando um pó que penetra em toda a parte. O intenso ruído da desempenadeira encobre, momentanea-

num raio de até 50 a 100 metros, sem que o perceba. Fiquei a pensar, também, no elevadíssimo índice de acidentes nesse setor industrial e no comentário preocupado de um jovem operário recém-casado: "Quando saio de casa, de manhã, não sei se vou voltar à noite."

<sup>20</sup> Certo dia, pedi a um antigo operário naval que me falasse sobre a época do reparo. Sem qualquer vacilação, perguntou-me: "O senhor quer que eu fale sobre o desgaste físico ou sobre os direitos trabalhistas?" Sua resposta evidenciou, para mim, naquele momento, a relevância da questão do desgaste físico. Passei a dar maior credibilidade aos comentários ouvidos de que um período de dez a 15 anos num estaleiro acabava com a saúde de qualquer operário.

<sup>21</sup> "Assim da cor de seu sapato", disse-me um operário, aliviado ao encontrar a cor apropriada, após procurar à sua volta algo que pudesse me transmitir uma imagem adequada da substância que os maçariqueiros retiram periodicamente do interior de seu nariz, ao longo de um dia de trabalho.

mente, todos os outros, enquanto a máquina cospe as raspas de madeira por um de seus extremos. Com o correr do dia, aumenta o calor dentro da oficina e a umidade existente nas madeiras empilhadas começa a vaporizar-se. O fino pó da serragem adere ao corpo suado do carpinteiro naval. Tudo isso atua em seus nervos enquanto trabalha, tomando cuidado para não se acidentar com a ferramenta, quer seja uma perigosa topia ou um afiado formão. Quem trabalha com a topia tem de redobrar a atenção, dada a sua extrema periculosidade. A ausência de parte de um dedo, as marcas de um corte profundo numa das mãos ou no antebraço, uma unha ou uma ponta de dedo quase irreconhecível, detalhes não raro observados nos operários navais, parecem ser mais frequentes entre os carpinteiros navais, provavelmente pelo fato de a matéria-prima com que trabalham, a madeira, requerer ferramentas afiadas para ser transformada.

Os operários que trabalham na fundição convivem com o intenso calor do forno e do metal fundido e aspiram os gases desprendidos dos metais efervescentes. Correm, também, o perigo de queimaduras leves provocadas pelos respingos do metal derretido ou mesmo queimaduras profundas, na eventualidade de uma concha ou outro recipiente entornar. Os pés e as pernas são as áreas do corpo mais vulneráveis. Como raras são as empresas que fornecem botinas, o trabalho na fundição, além de insalubre, é também de elevada periculosidade.

Também os pintores estão sujeitos a condições insalubres de trabalho. Passam horas seguidas pintando chapas com tintas especiais que contêm metais venenosos e substâncias tóxicas como o chumbo, e inadvertidamente vão aspirando os elementos nocivos.<sup>22</sup> Salvo quando estão pintando interiores — situação que agrava os efeitos acima —, trabalham ao relento, expostos ao sol, principalmente na pintura de chapas, após a remoção da ferrugem. Essa pintura é efetuada freqüentemente no costado do navio, quer pendurado em pequenas tábuas, feito balanços, quer sobre andaimes, sofrendo os efeitos cumulativos do sol e da intensa irradiação de calor das chapas. Caso um pintor venha a se intoxicar, ficando tonto ou no próprio mar, às vezes sem que ninguém perceba, de imediato, a sua falta. Muitos operários navais morreram assim.

Os mecânicos convivem com um elemento insalubre especial que é o óleo utilizado na limpeza das peças. A contínua aspiração dos efluentes desse óleo, durante períodos prolongados, é nociva à saúde do operário.

<sup>22</sup> Vários operários comentaram a respeito do agravamento da insalubridade no trabalho do pintor com a substituição das brochas pelo "moderno método" de jateamento com pistolas que deixam partículas de tinta tóxica em suspensão no ar.

Além disso, os mecânicos correm o perigo da infiltração das substâncias nocivas presentes no óleo através de sua pele, principalmente nas mãos.

O surdo ronco dos motores elétricos e a vibração das correias que acionam as máquinas-ferramentas entorpecem o cérebro dos torneiros, dos fresadores, dos limadores mecânicos e outros operários das oficinas mecânicas no final da jornada de trabalho. Os ruídos provocados pela ferramenta atuando no metal inconscientemente gera tensões. O calor no interior da oficina se eleva com o correr do dia.

Certos serviços de reparo exigem a docagem do navio em dique seco. Entre eles, costumam ser lembrados a raspagem e a pintura do fundo do navio, a limpeza e o reparo das válvulas de fundo, por onde circula a água salgada usada para o resfriamento do vapor das caldeiras no condensador, e o engatamento do hélice.

Quando o operário trabalha no fundo do dique, convive com a umidade, a maresia e, até, o frio. Além disso, pode haver insuficiente iluminação e o operário é obrigado a forçar a sua vista, dada a escuridão sob o casco. Como o dique se enche d'água para permitir a entrada e a saída do navio, o seu piso é escorregadio, mesmo depois da limpeza feita pelos serventes da turma de serviços gerais. É preciso tomar cuidado, ao se movimentar no seu interior, para não cair.

O serviço de engatamento do hélice deve ter impressionado muito os operários navais, pois exigia a extração do eixo intermediário para retirar-se o eixo propulsor, que pesava, às vezes, três a quatro toneladas. Pode-se imaginar a cena. O enorme navio (enorme para a época) docado no fundo do dique. Na penumbra, sob aquele sombrio e ameaçador volume do casco, coberto de limo e caracas, sentindo o frio da umidade do piso e das paredes do dique e o cheiro de maresia exalando de tudo, um grupo de operários procede à retirada dos eixos utilizando possantes talhas manuais, cada uma puxando numa direção. Sob o comando de um mestre, fortes mãos puxam as correntes que acionam as talhas. Ouvem-se gemidos. Lenta e quase imperceptivelmente, o eixo se desloca. Tudo é tensão. De repente, pode estourar uma corrente, um parafuso de sustentação ou o próprio gato<sup>23</sup> de uma das talhas. Às vezes um operário era seriamente acidentado. Não raro, a peça rompida encontrava-se gasta pelo uso. Mas o trabalho tinha de ser feito. E feito com esse equipamento. Não havia opção.

A luta dos operários centrava-se em obter melhores salários e garantias profissionais, mas havia, também, a exigência por equipamentos e ferramentas adequadas.

Sempre que ocorria um acidente grave, despontava um sentimento geral de revolta e reclamações, principalmente quando provocado por falha

<sup>23</sup> Gato é a designação dada pelos operários ao gancho da talha.



da maquinaria ou do equipamento. Quando resultava em morte do operário, havia um protesto geral manifestado numa paralisação do trabalho e na maciça presença ao seu enterro. A solidariedade, em caso de morte ou acidente grave, logo se fazia sentir pela circulação de listas para arrecadar "recursos para a viúva" ou para a família do inválido.<sup>24</sup> O próprio Sindicato dos Operários Navais proporcionava assistência funerária a seus associados.

Mas os acidentes, assim como a insalubridade, eram considerados — como ainda o são, hoje — parte integrante do trabalho. Os acidentes fazem parte do trabalho, assim como as ferramentas, o suor e o cansaço. Cabe ao operário prevenir-se contra o acidente. Cabe ao operário ficar atento contra a permanente ameaça de acidente. Isso lembra até a precaução que o soldado tem de tomar para não ser atingido na guerra. Contudo, são poucos aqueles trabalhadores que vêm, nas condições de trabalho impostas aos operários pelos seus empregadores, as condições do conflito social que caracteriza o sistema de produção vigente. Os operários mortos e acidentados são, efetivamente, as vítimas dessa verdadeira guerra particular em que se desenvolve a produção.

Quando se conversa com um operário naval sobre o passado, ele invariavelmente faz referência ao desgaste físico do trabalho. Vê-se logo que, associado à insalubridade, havia o desgaste físico. São lembrados, de pronto, os trabalhos de virar chapa a malho, a limpeza de caldeiras e o serviço de cravação (de arrebites), todos na época do reparo.

O trabalho de virar chapa é, por excelência, o símbolo do desgaste físico. É descrito por todos os operários navais antigos com um misto de admiração e orgulho. É quase como se o ato de virar chapa simbolizasse a própria capacidade profissional dos operários navais. Era o virtuosismo de transformar uma chapa plana numa superfície elaborada mediante o conhecimento aplicado com instrumentos elementares como o malho ou a marreta.

Uma vez escolhida a chapa adequada, os serventes arrastavam-na até a oficina, quer empregando apenas correntes, quer colocando-a em cima de um carrinho. Lá, acionavam uma talha para suspendê-la e colocá-la em

<sup>24</sup> Depois de 1964, os operários foram proibidos pelas administrações dos estaleiros de circular em listas de apoio às famílias de companheiros atingidos em acidentes graves, bem como ameaçados para não paralisarem o trabalho em caso de acidentes fatais. A incidência desses acidentes elevou-se drasticamente. Durante o meu período de trabalho de campo, soube da morte de, pelo menos, quatro operários em distintos acidentes de trabalho. Dois dos mortos eram menores, um deles trabalhando em horário extraordinário, o que é proibido por lei. Além disso, houve outro acidente no qual consta que pelo menos um dos operários atingidos teve as pernas decepadas. A gravidade dos acidentes é senegada aos operários mediante o isolamento

cima de um cavalete para riscar a obra. Com base num molde construído a partir de medidas tiradas no local do navio a ser reparado, a chapa era riscada pelo oficial encarregado do serviço, que, a seguir, comandava a execução do resto do trabalho. Com uma vareta na mão, o oficial indicava com um rápido movimento, um local que era imediatamente martelado, por um dos serventes em volta da chapa, com um pesado malho, apelidado de "sexta-feira". O trabalho se desenvolvia por horas, cada trabalhador atingindo o seu alvo, em seqüência, sob a precisa orientação do oficial. Com o continuar das pancadas, a chapa ia "emborcando", até atingir, finalmente, a conformação desejada. Era um trabalho demorado e exaustivo. De uma chapa de ferro batido, com nunca menos de um quarto de polegada de espessura, se construía uma chaminé, ou uma parte avariada ou corroída do casco de um navio. "Levava mais de uma noite, mais de um dia, para virar uma chaminé." Na sua imprecisão, percebe-se, nestas palavras, a sensação do fantástico associado ao trabalho de virar chapa no malho. O apelido de "sexta-feira", cuja origem não sabem explicar, talvez tenha resultado da associação da exaustão provocada por esse trabalho com o extremo cansaço sentido no final da semana, principalmente quando o operário era obrigado a realizar algum serviço inadiável, noite adentro.<sup>25</sup> Outra possível explicação talvez advenha do azar atribuído à sexta-feira.

Não se deve esquecer, neste último contexto, o próprio azar associado aos não-raros acidentes, quando quebrava o cabo do malho ou quando, por algum outro motivo, a cabeça do malho saía voando, chegando a atingir gravemente um dos operários presentes na oficina.

A limpeza de caldeiras suscita sempre a lembrança de companheiros que morreram nesse serviço, quer "pegando uma doença grave de pulmão", possivelmente pneumonia ou tuberculose, quer "morrendo do coração" no próprio local de trabalho. Eram obrigados a entrar praticamente nus, enrolados com panos, no interior das caldeiras, ainda quentes, deitados sobre estreitas tábuas, para efetuarem a limpeza da fuligem na parede interna da caldeira. O calor era tamanho que agüentavam apenas alguns minutos lá dentro, sendo logo obrigados a sair para recuperar o fôlego. Safam vermelhos, às vezes com queimaduras, pingando de suor, para fora dos tubos, ficando expostos ao vento que circulava no interior da casa de máquinas do navio. O extremo de temperatura no interior do tubo da caldeira e o contraste ao sair afetava até os mais fortes. Várias vezes ouvi o

da vítima e o estabelecimento de uma cortina de silêncio em torno do acontecido, que raramente é noticiado nos jornais.

<sup>25</sup> A categoria serviço inadiável era utilizada pelos proprietários de estaleiros para aprofundar a exploração dos operários navais estendendo drasticamente a jornada de trabalho. Sob essa alegação, os operários chegavam a virar a noite e cumprir a jornada normal do dia seguinte sem qualquer descanso.



relato sobre um companheiro que tombou morto, todo roxo, ao sair de um desses tubos.

Além da limpeza de caldeira, havia, também, o trabalho bem mais extenuante de trocar os tijolos refratários da caldeira, iniciado normalmente antes de ela esfriar.

O serviço de cravação de arrebites na fixação de chapas e outras peças no casco do navio é outro tipo de trabalho sempre mencionado pelos operários navais. Os serviços de cravação e de virar chapa são traços marcantes da identidade de operário naval. Ambos são trabalhos desgastantes, que exigem grande esforço físico e proporcionam belo efeito visual, representando a própria capacidade e habilidade profissionais dos operários navais.

O serviço de cravação era efetuado por um grupo de cravação composto de quatro operários: o esquentador, o passador, o encontrador e o cravador.

O esquentador tinha de conhecer as dimensões dos arrebites, expressas em frações de polegadas, pois era ele que os selecionava para aquecer até a incandescência. Era responsável, também, pelo ponto do fogo, controlado pelo acionamento de uma ventoinha manual. O passador retirava o arrebite do fogo, usando uma tenaz, e colocava-o na furação para, em seguida, o encontrador mantê-lo no lugar mediante o uso da força bruta aplicada numa pesada ferramenta, o dola. Enquanto o encontrador aplicava toda a sua força para manter a cabeça do arrebite encostada à chapa, o cravador, no outro lado da chapa, iniciava a deformação da ponta do arrebite, até arredondá-la empregando uma pesada marreta, mais tarde substituída pelo martelete pneumático. Mesmo assim, o dispêndio de energia do cravador e do encontrador era enorme, pois o martelete era pesado e a alta velocidade das marteladas exigia uma aplicação ainda mais intensa da força do encontrador. Quando se tratava de cravação de uma chapa no costado do navio, havia sempre o risco de queda, com perigo de vida, quer do encontrador portando o pesado dola, quer do cravador com sua marreta ou martelete pneumático, quando se equilibrava, no alto de um andaime, para realizar o seu trabalho. Além de extenuante, o serviço de cravação era também perigoso.

Ao término do trabalho do grupo de cravação, o rombo no casco do navio deixava de existir ou a peça que aguardava colocação encontrava-se no lugar. O perigo, o desgaste físico e o visível efeito do trabalho do grupo de cravação deve ter deixado profunda impressão sobre os operários navais para marcar tanto a sua memória.

A cravação à noite dava origem a um impressionante espetáculo visual. A rápida trajetória do arrebite incandescente, movido pela tenaz do passador, ou deslizando velozmente por uma canaleta até o cravador,

riscava a escuridão junto ao negro casco do navio, dando uma dimensão quase sobrenatural ao serviço de cravação.

Não é sem motivo que as ferramentas usadas no serviço de cravação — a tenaz e o malho, este último também empregado no serviço de virar chapa — foram incorporados à bandeira do Sindicato dos Operários Navais. Num símbolo com marcada influência maçônica, encontramos expresso o desejo de unidade, na integração dos instrumentos de trabalho das principais categorias de operários navais da época. No centro do símbolo, vemos cruzados a tenaz e o malho, as tradicionais ferramentas dos caldeiros de ferro, hoje denominados chapeadores, numa provável alusão à sua origem e em reminiscência às lutas do passado no antigo Centro dos Caldeiros de Ferro. Em cima e embaixo, o símbolo se completa com duas ferramentas, o compasso e o esquadro, ferramentas utilizadas por quase todas as especialidades dos operários navais, desde os caldeiros de ferro e de cobre até os carpinteiros navais, passando pelas várias especialidades das oficinas mecânicas, torneiros, fresadores, limadores etc. e abrangendo até os desenhistas.

Essa tão almejada unidade se materializou no curso do Movimento de 1953, tendo sido certamente um dos mais importantes acontecimentos vividos pelos operários navais. E foi exatamente a conquista dessa "unidade de todos os operários navais, antes inexistente", que se constituiu num dos traços marcantes da identidade social dos operários navais. Ser operário naval era não só trabalhar em estaleiros navais mas, também e principalmente, viver a especificidade do conflito social desse setor da classe operária, nas suas diversas nuances, desde a visível, da participação política, até a oculta, das condições de trabalho.

Ser operário naval significava ter uma identidade respeitada pelos demais grupos operários, fundamentada na força da unidade construída no Movimento de 1953.

## CAPÍTULO II

O RESSURGIMENTO DO MOVIMENTO OPERÁRIO  
E A MUDANÇA DA CONJUNTURA EM 1953

Os operários navais antigos com quem conversei no início da pesquisa de campo tendiam a mencionar basicamente infortúnios quando se referiam ao passado, anterior ao Movimento de 1953. Percebi que esse comportamento podia ser atribuído, em parte, a um efetivo desconhecimento da história das lutas precedentes de sua classe, uma vez que a maioria era recém-chegada aos estaleiros, naquela época. Não deixei de admitir, no entanto, a possibilidade de estarem se sentindo inseguros de abordar outros temas comigo em face das condições políticas que prevaleciam na época da pesquisa. Há que se registrar, contudo, que a classe operária tinha efetivamente sofrido grandes retrocessos durante a Segunda Guerra Mundial e no Governo Dutra.

Da descrição dos anos que antecederam o Movimento de 1953, feitas por alguns dos operários navais mais antigos, tem-se a impressão de que era um período de verdadeiro despotismo da parte dos empregadores. Informam que qualquer coisa que desagradava aos patrões era motivo de severas punições. Por qualquer motivo, recebiam uma suspensão ou, como dizem, "iam pro gancho". Essas punições eram severas, segundo eles, podendo chegar até 30 dias sem remuneração. Quem fosse encontrado com um "comprovante do sindicato" era despedido na hora, sendo chamado de comunista e ameaçado de ser entregue à polícia. Afirmando que não tinham nenhum direito.

Declararam que quase todos eram trabalhadores de turma de serviços gerais, ou classificados como tal, embora muitos exercessem atividades nas oficinas. Se bem que essas declarações devam ser relativizadas, ainda mais por ser difícil encontrar hoje, passados mais de 25 anos, trabalhadores que estivessem, na época, em fim de carreira, já classificados como oficial, o teor das reivindicações do Movimento de 1953 e das lutas subsequentes confirmam essas declarações.

Esse tipo de relato sobre o passado contrastava com as informações de toda uma tradição de luta dos marítimos, desde tempos imemoriais, registrados em outras fontes.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Por exemplo: Silva, 1977 e Telles, 1962. Recordava-me, também, de sua partici-

Somente muitos meses depois é que ouvi alguns comentários reservados sobre essas lutas de um aposentado que não se conteve, mesmo diante de sua insegurança e preocupação comigo. Recordou a Greve de 1934;<sup>2</sup> reprimida com violência, mas cujas reivindicações, inscritas num famoso memorial, foram o prenúncio de vários direitos subsequentemente implantados. Pleiteavam, entre outras coisas, a previdência social, hoje um fato cotidiano. Percebi, também, o seu orgulho reprimido ao recordar-se da participação dos marítimos, na campanha pela declaração de guerra contra o Eixo,<sup>3</sup> na qual se juntaram a inúmeras outras classes, como os ferroviários, os metalúrgicos etc., numa "passeata monstro, sambando e cantando" slogans. Mencionou, também, a participação dos marítimos na campanha pela Constituinte no final da guerra.

Em outra ocasião, numa conversa cujo teor evidenciava a exploração a que estavam submetidos, expressa nas longas jornadas de trabalho que realizavam sob a alegação de serviço inadiável,<sup>4</sup> um aposentado presente fez questão de frisar que tinha havido uma época vivida pelos operários navais mais antigos, na qual a jornada de trabalho aos sábados era normal, ou seja, de oito horas, e o domingo não era remunerado.

Enfatizou que "o domingo remunerado não veio por obra e graça de ninguém". Foi o resultado de "pressões dos trabalhadores", na forma de abaixo-assinados, resoluções de congressos de trabalhadores e outros meios. Teria sido em função de sua sistemática pressão que surgiu a Lei do Repouso Semanal Remunerado. Afirmou que o próprio cumprimento pelos empregadores do pagamento do repouso semanal remunerado, mesmo depois de aprovado em lei,<sup>5</sup> exigiu pressões dos operários.

pação vanguardeira, juntamente com os ferroviários da Estrada de Ferro Leopoldina, na liderança das forças operárias no processo político interrompido com o golpe militar de 31 de março de 1964.

<sup>2</sup> Jover Telles registrou a ocorrência dessa "greve nacional dos marítimos", de vários dias de duração, sem fornecer maiores detalhes. Cf. Telles, 1962, p. 33. Ver também "25 anos de lutas em defesa dos interesses dos operários navais", in *Orla Marítima*, 37, p. 9, de janeiro de 1957.

<sup>3</sup> Numa pequena síntese histórica do Sindicato dos Operários Navais foi destacada a atuação da classe, "através de paralisações e passeatas", exigindo a "entrada do Brasil na Guerra". Cf. *Orla Marítima*, 37, p. 9, de janeiro de 1957.

<sup>4</sup> A categoria serviço inadiável era originalmente utilizada pelos proprietários e administradores de estaleiros como uma justificativa para impelir os operários navais a aceitarem a extensão da jornada de trabalho além das oito horas diárias, levando-os freqüentemente a virar a noite trabalhando, e a continuar, de manhã, cumprindo a jornada normal. Essa categoria acabou sendo incorporada no corpo de representações dos operários navais, possivelmente em face da sua necessidade de trabalhar horas extraordinárias para compensar o baixo salário. Inconscientemente justificam que o serviço era inadiável, uma vez que "o navio estava com hora marcada para o dia seguinte".

<sup>5</sup> Instituído no item VI, do artigo 157, da Constituição de 18 de setembro de 1946.



\* Estas experiências foram interessantes, pois apontaram para outros tipos de discursos articulando relatos sobre a participação em processos de luta por reivindicações específicas ligadas ao processo de trabalho com aqueles sobre processos mais gerais da sociedade de interesse para a classe operária. Além disso, foi enfatizado o caráter histórico da luta dos trabalhadores em busca de melhorias de suas condições de vida.

Como, entretanto, as condições políticas vigentes por ocasião do meu trabalho de campo impediram-me de obter informações que me permitissem construir o discurso dos operários navais sobre o seu passado e, considerando ser a análise do processo político o meu objeto de estudo privilegiado, resolvi utilizar o recurso de articular a interpretação dada por alguns cientistas políticos com alguns depoimentos ouvidos dos operários navais mais velhos com a finalidade de perceber as grandes linhas de desenvolvimento do processo histórico que antecedeu a Greve de Junho, naquilo que era relevante para a compreensão do Movimento de 1953.

Assim, neste capítulo, tentarei resumir sinteticamente as linhas mestras do ressurgimento do movimento operário que redundou na mudança de conjuntura em 1953, restringindo-me àqueles aspectos diretamente relacionados com os processos vividos pelos operários navais, conforme pude apreender dos poucos comentários ouvidos sobre essa época de sua história. No capítulo seguinte, tratarei dos fundamentos e dos preparativos da Greve de Junho.

O Movimento de 1953 se constituiu na vivência específica dos operários navais do ascenso do movimento operário após a repressão sofrida a partir de março de 1947.

O Sindicato dos Operários Navais sofrera intervenção em 1947, juntamente com mais de 400 outros sindicatos,<sup>6</sup> quando o Governo Dutra desfechou um ataque geral contra o poder gerado pela classe operária durante o curto período de ascenso do movimento operário ao ocupar o espaço político surgido com a derrota do nazifascismo pelos aliados e a subsequente derrubada do Estado Novo.<sup>7-8</sup>

A CLT, aprovada pelo Decreto-lei 5.452, de 19 de maio de 1943, é omissa quanto ao repouso semanal remunerado.

<sup>6</sup> Telles, 1962, p. 40 e Weffort, 1972, cap. II, pp. 45ss.

<sup>7</sup> Weffort, 1972, cap. II.

<sup>8</sup> Segundo os intelectuais orgânicos da classe no Conselho de Redação de *Orla Marítima*, o crescimento das reivindicações no curso da ascensão do movimento sindical, no final da Segunda Guerra Mundial, resultara em intervenção ministerial em março de 1945. Em dezembro de 1945, assumiu uma nova diretoria eleita que não terminou o seu mandato em face de uma nova intervenção ministerial, em 7 de maio de 1947. Ver "25 anos de luta em defesa dos interesses dos operários navais", in *Orla Marítima*, 37, pp. 9, 11 e 12, de janeiro de 1957.

Com a intervenção, o sindicato passou a ser dirigido, durante longo período, por dirigentes sindicais classificados de pelegos pelos operários navais ouvidos.

Disseram-me que as eleições sindicais eram controladas pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio. "Exigia-se um 'atestado de ideologia' fornecido pela polícia política para registro de chapa." A qualquer momento, o Ministério efetuava intervenções, destituindo as diretorias eleitas. Passou a haver um desinteresse geral pelas assembleias gerais do Sindicato dos Operários Navais, frequentadas apenas pelo chamado grupo dos 12, um pequeno número de associados que insistiam em acompanhar o trabalho sindical e do qual surgiram, mais tarde, alguns dos líderes da classe. Fiquei a imaginar até que ponto esse desinteresse não teria sido consequência da citada atuação dos proprietários e administradores de estaleiros que despediam quem fosse encontrado com um comprovante do sindicato. As convocações para reuniões do sindicato eram comunicadas furtivamente, em "cochichos ao pé do ouvido", e a entrada na sede do sindicato era feita após uma série de precauções e investigações para localizar e evitar eventuais olheiros que pudessem denunciá-los. É evidente que, nesse clima, apenas os mais afoitos se aventuravam a frequentar o sindicato.

A resistência apresentada pelos trabalhadores à repressão generalizada, inclusive salarial, e a dissensão entre as forças políticas da classe dominante, no final do Governo Dutra, possibilitaram o retorno de Getúlio Vargas à Presidência da República com base na estruturação de uma composição de forças e na elaboração de uma plataforma política que teve o apoio majoritário do eleitorado.<sup>9</sup>

Inicialmente, a eleição de Getúlio Vargas não modificou grandemente as restrições impostas aos trabalhadores, inclusive pela sua fraqueza relativa diante dos compromissos e articulações assumidos na composição das forças para a sua eleição e da resistência que enfrentava de seus opositores. Mas, logo depois, o presidente Vargas tomou algumas medidas que vieram beneficiar os operários, entre as quais a elevação do salário mínimo,<sup>10</sup> no dia de Natal de 1951, no curso do primeiro ano de governo, e a maior tolerância na política sindical.

Todavia, segundo os relatos ouvidos, essa propalada tolerância não se fez sentir entre os operários navais. Nas eleições para a diretoria do Sindicato dos Operários Navais, realizadas no início de 1951, foi negado o registro de chapa encabeçada por Irineu José de Souza, formada por uma nova liderança que surgia nos locais de trabalho. Os partidários dessa chapa

<sup>9</sup> Cf. Skidmore, 1969, e Weffort, 1972.

<sup>10</sup> O salário mínimo estava congelado em 38\$000, desde 1943. Passou para 1.200\$000.



resolveram enfrentar os candidatos oficialmente reconhecidos, manifestando a sua força. Prepararam uma cédula, com os nomes dos seus candidatos, e realizaram uma eleição paralela à eleição oficial, obtendo a maioria absoluta dos votos dos operários navais.

Essa vitória consolidou e legitimou a nova liderança que surgia e evidenciou a falta de representatividade da chapa oficialmente reconhecida pelo Ministério do Trabalho.<sup>11</sup>

O apoio dado ao candidato Getúlio Vargas, na eleição de outubro de 1950, ampliou a força social dos trabalhadores e reverteu-se na forma de um maior nível de democracia que aquela existente no Governo anterior, embora continuassem as restrições e a repressão oficial.

Segundo Telles, no ano de 1952, mais de 1 milhão de trabalhadores empenharam-se na luta pela conquista de melhorias salariais, realizando assembleias sindicais, promovendo passeatas e fazendo concentrações diante das Câmaras Legislativas, do Palácio do Governo e do Tribunal de Justiça do Trabalho. Muitos setores da classe operária teriam conseguido obrigar os seus patrões a concordarem em realizar negociações em função da pressão desfechada.<sup>12</sup> Paralelamente, desenvolvia-se a luta pela criação da Petrobrás, encontrando crescente apoio social. A constituição de uma expressiva delegação de operários navais numa passeata, em Niterói, em prol da criação da Petrobrás, parece indicar que a nova liderança já tinha desenvolvido, nessa época, um razoável nível de organização e mobilização. A passeata foi realizada à noite, tendo os participantes desfilaro, com tochas acesas, deixando uma vívida imagem registrada na mente daqueles que a ela assistiram ou dela participaram.

O caráter ofensivo da resistência dos operários aprofundou-se e generalizou-se. A luta dos trabalhadores por melhorias salariais e contra a exigência de "assiduidade integral" se tornou mais evidente com a deflagração de greves em todo o país.<sup>13</sup>

<sup>11</sup> Em "25 anos de lutas em defesa dos interesses dos operários navais", in *Orla Marítima*, 37, p. 9, há uma referência a essa eleição, sendo citados os diretores empossados em 5 de maio de 1951. Comenta, ainda, que os operários vinham se empenhando numa grande campanha salarial, ao nível de locais de trabalho, quando se verificou essa posse, não tendo a nova diretoria se interessado pelas reivindicações dos trabalhadores.

<sup>12</sup> Telles, 1962, p. 64.

<sup>13</sup> Telles, 1962, p. 65. A luta contra a assiduidade integral foi um dos itens de um manifesto em prol da constituição de um Pacto de Ação Comum, unindo todos os trabalhadores de Niterói e São Gonçalo, patrocinado pelos operários navais e têxteis, em outubro de 1953. Ver "Aos trabalhadores de Niterói e São Gonçalo", in *Orla Marítima*, 4, p. 4, de outubro de 1953.

Ao final de março de 1953, eclodiu a "Greve dos 300 mil",<sup>14</sup> um movimento abrangendo os metalúrgicos, têxteis, marceneiros, gráficos, carpinteiros, operários em indústrias de artefatos de borracha, de cristais e de vidros, de papel e papelão, de massas alimentícias e outras categorias, não só em São Paulo como, também, em cidades em sua periferia.<sup>15</sup> Esse movimento foi intensamente reprimido pelo DOPS, depois pela Polícia Militar estadual e, mais tarde, pelo Segundo Exército, muito embora a repressão não tenha ido às últimas conseqüências pela natureza do Governo na época e a grande influência exercida pelos políticos (prefeito, governador, vereadores e deputados estaduais) no encaminhamento do processo.<sup>16</sup>

A greve durou quase um mês, sendo encerrada com a assinatura de um acordo no dia 23 de abril. O objetivo central do movimento era obter um aumento de salário de 800 cruzeiros, indistintamente, para todos os trabalhadores. O acordo estabeleceu um percentual de aumento de 32%, com um teto de 800 cruzeiros, e, além disso, introduziu uma cláusula fixando a vigência do acordo em dois anos. O movimento foi considerado uma vitória não só por ter proporcionado um aumento nos salários, como por ter desenvolvido uma mobilização e formas de organização sem precedentes<sup>17</sup> que serviram de base para outros movimentos.

A longa duração dessa greve e de outras registradas nessa época<sup>18</sup> sugerem um decidido empenho dos trabalhadores, mesmo diante de intensa repressão, bem como uma resistência da burguesia em fazer concessões. Há indícios, também, de que a facção do presidente Vargas no Governo não dispunha de uma adequada base política para intervir mais decisivamente no processo. Sua ação parece ter sido mais a de proporcionar um quadro de tolerância dentro do qual foram efetuadas as negociações.<sup>19</sup>

<sup>14</sup> Ver Moisés, 1976 e 1978; Barreira, 1977; Weffort, 1972, cap. III, pp. 12ss., e Telles, 1962, pp. 67-69.

<sup>15</sup> Ver relato e detalhes em Barreira, 1977.

<sup>16</sup> Barreira, 1977, p. 74; Telles, 1962, p. 68 e Moisés, 1978. Consta que os operários navais enviaram observadores a São Paulo, os quais teriam visitado um dos numerosos feridos quando a polícia metralhou uma passeata de cerca de 20 mil grevistas no bairro popular da Mooca.

<sup>17</sup> Ver Weffort, 1972, cap. III; Moisés, 1976, pp. 14-40; Moisés, 1978, e Telles, 1962, pp. 67ss.

<sup>18</sup> Os vidreiros de Niterói, uma importante categoria de operários da época, sustentaram uma greve por mais de 30 dias, enfrentando a ameaça de demissão de 200 empregados só numa empresa. Cf. *Orla Marítima*, 2, p. 4, e 3, pp. 1 e 4. Em março, iniciou-se uma greve parcial dos portuários do Rio de Janeiro que durou 50 dias. Ver "Levantamento das greves ocorridas entre 1945 e 1964", in Weffort, 1972.

<sup>19</sup> Ver Skidmore, 1969, e Weffort, 1972, cap. III, p. 24.

Pode-se inferir que esses acontecimentos e a percepção de sua limitada área de manobra, em face da ação de outras forças sociais, levaram a facção do presidente Vargas a rever sua orientação, passando a buscar no movimento operário um reforço na sua base de apoio ou um apoio para ser usado na barganha com as outras forças sociais intervenientes.

Os eventos sugerem que a facção do presidente Vargas estabeleceu como objetivo básico de sua política junto à classe operária efetuar uma mobilização controlada dos trabalhadores em seu apoio. Essa posição exigia ações de neutralização da nova liderança surgida no curso das lutas desenvolvidas nos últimos anos, sempre que a mesma não se subordinasse aos desígnios do Governo, simultaneamente com ações de apoio às direções sindicais complacentes e dóceis à orientação do Ministério do Trabalho, ao mesmo tempo que procuravam colocar os trabalhadores numa atitude confiante no paternalismo que procuravam implantar. Embora sejam necessários mais estudos de caso sobre os diferentes setores da classe operária para comprovar essa interpretação, os processos vividos pelos marítimos e, em particular, pelos operários navais, nos anos de 1953 e 1954, parecem confirmá-la.

Um dos primeiros passos na concretização dessa política foi obter do Congresso uma lei proibindo o "atestado de ideologia", exigido dos candidatos a cargos eletivos nas instituições sindicais, possibilitando, assim, uma mobilização maior nos sindicatos pela criação de espaços políticos dentro dessas instituições para a ação da liderança mais atuante, mantida, até agora, fora dos núcleos de poder constituídos pelos sindicatos.

Buscou o apoio do funcionalismo público, aprovando a Lei 1.711, de 28 de outubro de 1952, que reformulou o Estatuto dos Funcionários Públicos, institucionalizando e regulamentando "direitos" tais como: "carreira", "promoção", "estabilidade", "férias", "licenças", "salário-família", "gratificação por serviço extraordinário noturno", "gratificação de função", "adicional por tempo de serviço" etc. Dois meses depois, em 28 de dezembro, promulgou a Lei 1.765, concedendo um abono salarial de Natal aos funcionários públicos e autárquicos.

Com essas iniciativas, a facção do presidente Vargas no Governo vinha ao encontro das reivindicações existentes e, ao mesmo tempo, trabalhava no sentido de reforçar uma aliança implícita desde a eleição presidencial.

A julgar pelos acontecimentos, Getúlio Vargas procurou manter o desenvolvimento das lutas operárias dentro de certos limites. Embora a repressão policial-militar tenha sido empregada em praticamente todas as manifestações operárias nesse período, percebe-se que sua ação não visou destruir os núcleos de poder gerados pela liderança operária, mas, sim, manter a ação desses núcleos restrita a certo espaço político pres-

tabelecido. Além disso, em termos gerais, houve uma relativa tolerância para com ações mais ousadas dos operários.<sup>20</sup>

Essa diretriz previa, também, uma abertura para soluções negociadas, principalmente quando conduzidas por dirigentes sindicais mais entrosados com os políticos do Ministério do Trabalho e, mais particularmente, do PTB.

Com o continuado avanço do processo de fortalecimento dos núcleos de poder da classe operária, manifestado em ações de resistência e de greves em diversos pontos do país, principalmente em São Paulo e no Rio de Janeiro, e em face das dificuldades encontradas na execução de sua política de conciliação geral das forças sociais atuantes naquela conjuntura, a facção do presidente Vargas no Governo resolveu aprofundar ainda mais a sua aliança com os mais amplos setores dos trabalhadores, mantendo a diretriz de impedir a sua mobilização independente, não apenas para evitar perder a sua liderança sobre os mesmos, como, também, para não afugentar os demais aliados na nova composição de forças que buscava manter.

Essa nova composição de forças se manifestou na reforma ministerial anunciada na segunda-feira, dia 15 de junho, véspera da Greve Geral dos Marítimos. Nesse dia, Vargas exonerou o ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, José de Segadas Vianna, e nomeou, em seu lugar, João Belchior Marques Goulart, seu assessor e político de sua confiança pessoal. Com esse ato, marcou o início de uma nova fase na política desenvolvida junto aos trabalhadores.

A mudança do titular do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, no momento de deflagração de uma greve previamente anunciada que certamente paralisaria o país, demonstrava a intenção de Vargas de negociar um acordo. Para reprimir a greve, não precisava efetuar a mudança de ministro. Muito pelo contrário, seria até conveniente manter o ministro anterior e, eventualmente, substituí-lo diante de protestos contra a repressão da greve. Mas o ministro poderia sair fortalecido com o apoio de forças que se opunham à paralisação. Por outro lado, os propósitos da facção presidencial não poderiam ser atingidos se os marítimos fossem reprimidos com violência pelo novo ministro João Goulart. Havia, parece, um interesse da facção de Vargas na deflagração da greve e um interesse de que João Goulart desempenhasse o papel de mediador, principalmente em se tratando de uma greve de repercussão nacional. Solucionando a greve, a imagem de João Goulart saíria fortalecida, e sua liderança, substancialmente reforçada. A luta de João Goulart para reforçar o seu poder e, conse-

<sup>20</sup> Ver Weffort, 1972, e Moisés, 1976 e 1978.



qüentemente, o poder da facção getulista será vista mais adiante no exame da evolução dos acontecimentos.

Do exposto conclui-se que a Greve Geral dos Marítimos foi deflagrada numa conjuntura extremamente propícia para os marítimos, caracterizada por uma mudança de orientação da diretriz política adotada pelo presidente da República, que decidiu aprofundar a sua ligação com os trabalhadores e estabelecer uma nova composição de forças no Governo, em função da ofensiva geral dos trabalhadores, de um lado, e, de outro, de uma intensificação dos ataques desfechados contra a sua facção pela oposição formada por uma aliança de frações de burguesia, de militares e parlamentares.<sup>21</sup> Não se deve excluir de consideração a probabilidade de que a liderança do Movimento dos Marítimos tenha percebido a tendência geral de evolução da conjuntura e planejado sua ação de acordo.

### CAPÍTULO III

#### OS PREPARATIVOS PARA A PRIMEIRA GREVE

Ainda que as condições externas tenham sido favoráveis à deflagração da Primeira Greve, como a Greve de Junho também é conhecida entre os operários navais, caberia indagar o que permitiu aos marítimos fortalece-rem o seu poder no conflito com os seus patrões e com o Governo a ponto de terem condições de exigir e obter o atendimento de seus interesses.

Neste capítulo, procuro reconstituir o desenvolvimento do processo de fortalecimento do poder das facções renovadoras que surgiram, nessa época, entre as várias "categorias profissionais" que compunham os marítimos, enfatizando as questões subjacentes à insatisfação dos operários navais e evidenciando os procedimentos para a deflagração da Primeira Greve.

Esta reconstituição fundamenta-se nos relatos ouvidos durante o meu trabalho de campo e numa leitura analítica de *Orla Marítima*. Complementarmente recorri a dois jornais da cultura dominante, o *Radical* e a *Tribuna da Imprensa*, para compreender a cronologia dos posicionamentos perante a iminente greve. *Orla Marítima* surgiu após a greve, sendo editado por um conselho editorial formado por intelectuais orgânicos provenientes das novas facções renovadoras. O *Radical* era praticamente portavoz de João Goulart e a *Tribuna* desenvolvia uma oposição ferrenha contra as forças getulistas.

Após o retrocesso sofrido pela classe operária com a ofensiva estratégica desfechada pelas classes dominantes, durante o Governo Dutra, iniciou-se novo processo de acumulação de forças através de pequenos avanços e recuos ao longo de todo o espectro do contínuo enfrentamento entre patrões e operários.<sup>1</sup> Aos poucos, houve um reforço geral do poder relativo da classe operária em face do poder da burguesia, o qual se refletiu na

<sup>1</sup> Durante todo o período de minha pesquisa de campo, ouvi relatos de operários sobre o que consideravam serem sistemáticas ações de fustigamento movidas contra eles por seus patrões. Essas ações se manifestavam nas mais variadas formas, como, por exemplo, pressões periódicas por aumento de produção, introdução de novos controles, transferência de pátio de soldadores que buscavam levantar discussões com seus companheiros, intensificação da vistoria na saída etc. Os operários ofereciam

<sup>21</sup> Ver Weffort, 1972, cap. III, e Silva, 1978.



## BIBLIOGRAFIA

### Livros e Artigos

- Althusser, Louis 1969 "Ideology and ideological state apparatuses", in *Lenin and philosophy and other essays*. Modern Reader, 1971.
- Balandier, Georges [s/d] *Antropologia política* (ed. brasileira). São Paulo, Difusão Européia do Livro/Ed. Universidade de São Paulo, 1969.
- Balibar, Etienne 1971 "Sur les concepts fondamentaux du matérialisme historique", in *Lire le Capital*. Paris, Maspero.
- 1974 "Plus-value et classes sociales. Contribution à la critique de l'économie politique", in *Cinq études du matérialisme historique*. Paris, Maspero, 1974, pp. 103-92.
- Barreira, Irllys Alencar Firmo 1977 *Autonomia da classe operária? A greve de 1953 em São Paulo*. Dissertação de Mestrado. Brasília, Departamento de Ciências Sociais, do Instituto de Ciências Humanas, da Universidade de Brasília.
- Berremán, Gerald 1962 "Etnografia e controle de impressões em uma aldeia do Himalaia", in *Desvendando máscaras sociais*, organizado por A.Z. Guimarães. Rio, Francisco Alves, 1975.
- Beynon, How 1973 *Working for Ford*. Wakefield, Inglaterra, EP Publishing Ltd., 1975.
- Bettelheim, Charles 1973 *Revolución cultural y organización industrial en China* (trad. da ed. francesa). Buenos Aires, Siglo XXI, 1974.
- Bomfim, Calheiros e Santos, Silvério (org.) [s/d] *Consolidação das Leis do Trabalho* (atualizada com Prejulgados, Súmulas e Leis Complementares). Rio, Edições Trabalhistas, 7ª ed.
- Bourdieu, Pierre 1968 *Le métier de sociologue*. Paris, Mouton-Bordas. et al.
- Brasil - Ministério do Trabalho 1975 *Anais do XIV CONPAT - Congresso Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho: Rio de Janeiro, 9 a 14 de novembro de 1975*. Rio, MTb-DNSHT-DRT/RJ-INPS-Fundacentro.
- Brown, Richard 1971 *Orientations to work and industrial behaviour of shipbuilding workers on Tyneside*. Final Report to the Social Science Research Council.
- Brown, Richard e Brannen, Peter 1970 "Social relations and social perspectives amongs shipbuilding workers - a preliminary statement", in *Sociology*, Oxford, v. 4, nº 1, janeiro de 1970, pp. 71-84, e nº 2, maio de 1970, pp. 197-211.
- Brown, R.K., Brannen, P., Cousins, J.M. e 1972 "The contours of solidarity: social stratification and industrial relations in shipbuilding", in *BJIR*, v. X, nº 1, 1972, pp. 12-41.

## BIBLIOGRAFIA

195

- Samphier, M. 1973 "Leisure in work. The occupational culture of shipbuilding works", in M.A. Smith et al. (orgs.) - *Society and leisure in Britain*. Londres, Allen Lane.
- Camargo, Aspasia Alcântara de 1973 *Brasil nord-est: movimentos paysans et crise populiste* (tese de doutorado de terceiro ciclo). Paris, Universidade de Paris.
- Cohen, Abner 1974 *Two-dimensional man. An essay on the anthropology of power and symbolism in complex society*. Los Angeles, University of California Press, 1976.
- Commission on Industrial Relations 1971 *Shipbuilding and shiprepairing. Report Nº 22*. Londres, HMSO.
- Copans, Jean 1975 *Anthropologie et impérialisme*. Paris, Maspero.
- Cousins, Jim 1972 "The non-militant shop steward", in *New Society*, 3, fevereiro de 1972, pp. 226-28.
- Cousins, J.M. e Brown, R.K. 1971 *Trade union shopfloor organization and industrial change in shipbuilding*. Monografia apresentada à Terceira Conferência Conjunta da British Psychological Society, British Sociological Association and British Ergonomics Society. Londres.
- Cregeen, E.R. 1966 "The changing role of the House of Argyll in the Scottish Highlands", in *History and social anthropology*. A.S.A. Monograph nº 7. Londres, Tavistock, 1968.
- Dennis, Henriques e Slaughter DIEESE 1956 *Coal is our life. An analysis of a Yorkshire mining community*. Londres, Tavistock.
- 1975 "10 anos de política salarial", in *Estudos sócio-econômicos*, v. 1, nº 3, pp. 1-110, agosto de 1974, São Paulo.
- Dofny J., Durand C., Reynaud J.-D. e Tourainne, A. 1966 *Les ouvriers et le progrès technique. Étude de cas: un nouveau laminier*. Paris, Armand Colin.
- Donovan et al. 1968 *Royal Commission on trade unions and employers' associations 1965-1968* (relatório). Londres, HMSO.
- Dormidontov V.K. et al. [s/d] *Shipbuilding technology*. Moscou, MIR Publishers.
- Duarte, Luiz Fernando Dias 1978 *As redes do suor. A reprodução social dos trabalhadores da produção de pescado em Jurujuaba*. Tese de mestrado aprovada no PPGAS-MN.
- Erikson, Kenneth 1970 *Labor in the political process in Brazil* (mimeog.). (Tese de doutoramento para o Departamento de Ciências Políticas, da Universidade de Colúmbia.)
- Evans-Pritchard, E.E. 1949 *The Sanusi of Cyrenaica*. Oxford, Clarendon Press, 1973.
- 1950 "Social anthropology: past and present", The Marett Lecture, in *Essays in social anthropology*. Londres, Faber Paper Covered Editions, 1969, pp. 13-28.
- 1961 "Anthropology and history", in *Essays in social anthropology*. Londres, Faber Paper Covered Editions, 1969, pp. 46-65.
- Fortes, Meyer e Evans-Pritchard, E.E. (orgs.) 1940 *African political systems*. Londres, Oxford University Press.

- Freilich, Morris 1970 "Mohawk heroes and Trinidadian peasants", in Freilich (org.) - *Marginal natives: anthropologists at work*. Nova York, Harper and Row.
- Geddes et al. 1966 *Shipbuilding Inquiry Committee 1965-1966* (relatório). Londres, HMSO.
- Glass, R. e Davidson, P. [s/d] *Conheça o inimigo* (ed. brasileira). Rio, Biblioteca do Exército, 1956.
- Gluckman, Max 1958 "The social organization of modern Zululand", in *Analysis of a social situation in modern Zululand*. Manchester, Manchester University Press, pp. 2-27.
- Godelier, Maurice 1973 *Perspectives in Marxist anthropology*. Cambridge, University Press, 1977.
- Goldthorpe, John et al. 1969 *The affluent worker in the class structure*. (3 volumes). Londres, Cambridge University Press.
- Gorz, Andre [s/d] "Técnicos, especialistas y lucha de classes", in *La división capitalista del trabajo*. Córdoba, Cuadernos de Passado y Presente, nº 32, 1972.
- Gramsci, Antonio [s/d] *Écrits politiques. v. I: 1914-1920*. Paris, Gallimard, 1974. [s/d] *Los intelectuales y la organización de la cultura*. Buenos Aires, Ed. Nueva Visión, 1972. (Ed. brasileira: *Os intelectuais e a organização da cultura*. Rio, Civilização Brasileira, 1968.)
- Hoggart, Richard 1957 *The uses of literacy. Aspects of working-class life with special reference to publications and entertainments*. Inglaterra, Penguin Books, 1971.
- Holanda, Sérgio Buarque de 1936 *Raízes do Brasil*. Rio, José Olympio, 1973.
- Hyman, Richard 1975 "Conflict and accommodation: the dialectics of industrial relations", in *Industrial relations: a marxist introduction*. Londres, the Macmillan Press, pp. 185-203.
- Kuper, Adam 1973 *Anthropology and anthropologists: the British School 1922-1972*. Londres, Allen Lane, 1973.
- Leach, E.R. 1954 *Political systems of Highland Burma. A study of Kachin social structure*. Londres, The Athlone Press, 1977.
- Leite Lopes, José Sérgio 1976 *O vapor do diabo. O trabalho dos operários do açúcar*. Rio, Paz e Terra.
- Lewis, J.M. 1968 "Introduction", in *History and social anthropology*. A.S.A. Monograph, nº7. Londres, Tavistock, 1968.
- Lopes, Juarez R. Brandão 1964 "O ajustamento do trabalhador à indústria: mobilidade social e motivação", in *Sociedade industrial no Brasil*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, pp. 22-95.
- Luz, Madel T. 1979 *As instituições médicas no Brasil. Instituição e estratégia de hegemonia*. Rio, Graal.
- Magaline, A.D. 1975 *Lutte de classes et dévalorisation du capital. Contribution à la critique du révisionnisme*. Paris, Maspero, 1975.
- Marx, Karl 1867 *Capital. A critical analysis of capitalist production*. (Traduzido da 3ª ed. alemã, v. I.) Moscou, Foreign Languages Publishing House, 1961. (Ed. brasileira: *O Capital*. Rio, Civilização Brasileira, 1968.)

- Miaille, Michel 1976 *Uma introdução crítica ao direito* (ed. portuguesa). Lisboa, Moraes, 1979.
- Moisés, José Álvaro 1976 "1953: a Greve dos 300.000 em São Paulo", in *Contraponto*, nº1, novembro de 1976. 1978 *Greve de massa e crise política. Estudo da Greve dos 300 mil em São Paulo - 1953-54*. São Paulo, Polis.
- Monod, Jean 1970 "Un riche cannibale", in *Les Temps Modernes*, 293-294, pp. 1.061-1.120. 1968 "The Fulani penetration into Nupe and Yoruba in the Nineteenth Century", in *History and social anthropology*. ASA Monograph nº7. Londres, Tavistock, 1968.
- Morton-Williams, Peter 1976 *Workers divided. A study in shopfloor politics*. Glasgow, Fontana/Collins. 1977 *Living with capitalism. Class relations and the modern factory*. Londres, Routledge and Kegan Paul.
- Nichols, Theo e Armstrong, Peter 1976 *Workers' rights*. Trade Union Industrial Studies. Londres, Hutchinson.
- Nichols, Theo e Beynon, Huw 1976 *Workers' rights*. Trade Union Industrial Studies. Londres, Hutchinson.
- O'Higgins, Paul [s/d] Relatório sobre as possibilidades e as peculiaridades de realização de estudos históricos por antropólogos. xerox. Rio, PPGAS-MN.
- Oliveira Filho, João Pacheco 1970 *La pensée politique de Gramsci*. Paris, Anthropos.
- Piotte, M. 1952 *Estrutura e função na sociedade primitiva* (ed. brasileira). Petrópolis, Vozes, 1973.
- Rodrigues, Leôncio Martins 1966 *Conflito industrial e sindicalismo no Brasil*. São Paulo, Difusão Européia do Livro.
- Rodrigues, Leôncio M. e Munhoz, Fábio A. [s/d] "Bibliografia sobre trabalhadores e sindicatos no Brasil", in *Estudos CEBRAP*, 7, janeiro, fevereiro e março de 1974, pp. 151-71. 1977 *O biscateiro. Depoimento de um trabalhador*. Petrópolis, Vozes.
- Santos, Abdias José dos 1978 *1954: Um tiro no coração. O ciclo de Vargas*. v. XVI. Rio, Civilização Brasileira. 1977 *Movimento sindical operário na Primeira República*. Tese de Mestrado. Campinas, IFCH/UE Campinas.
- Silva, Lígia Maria Osório 1962 *A indústria de construção naval no Brasil*. Documentário. Rio, SICNRJ.
- Sindicato da Indústria de Construção Naval do RJ 1967 *Brasil: de Getúlio Vargas a Castelo Branco (1930-1964)* (ed. brasileira). Rio, Saga, 1969.
- Skidmore, Thomas 1962 "History and social anthropology", in *JRAI*, v. 92, parte 1, janeiro a junho, 1962, pp. 73-85.
- Smith, M.G. 1966 "The history of a history: royal succession in Buganda", in *History and social anthropology*. ASA Monograph nº7. Londres, Tavistock, 1968.
- Southwold, Martin 1968 "Introduction", in *Local-level politics: social and cultural perspectives*. Chicago, Aldine, pp. 1-46.
- Swartz, Marc 1968 "Introduction", in *Local-level politics: social and cultural perspectives*. Chicago, Aldine, pp. 1-46.
- Swartz, Marc, Turner, Victor e Tuden, Arthur (orgs.) 1966 *Political anthropology*. Chicago, Aldine.



- Telles, Jover 1962 *O movimento sindical no Brasil*. Rio, Vitória.
- Tempé, Rolande 1971 *Les mineurs de Carmaux 1848-1914* (tomos I et II). Paris, Les Éditions Ouvrières.
- Turnbull, Colin M. 1961 *The forest people*. Londres, The Reprint Society, 1963.
- Turner, V. 1969 *O processo ritual. Estrutura e antiestrutura* (ed. brasileira). Petrópolis, Vozes, 1974.
- Van Gennepe, A. 1908 *Os ritos de passage*. (ed. brasileira). Petrópolis, Vozes, 1977.
- Velho, Gilberto C.A. 1978 "Observando o familiar", in *A aventura sociológica*, organizado por Edson de Oliveira Nunes. Rio, Zahar, pp. 36-46.
- Verret, Michel 1972 "Sur la culture ouvrière", in *La Pensée*, nº 163, junho de 1972.
- Vianna, Luiz Werneck [s/d] *Estudo sobre sindicalismo e movimento operário: resenha de algumas tendências*, in *BIB*, Rio de Janeiro (3), pp. 9-24, 1978. (Revista *Dados*, Rio, nº17.)
- Villar, Pierre 1973 "Writing marxist history", trad. in *New Left Review*, nº80, julho-agosto de 1973, pp. 65-108.
- Weffort, Francisco Correa 1971 *Sindicatos e política* (mimeog.). (Tese de Livre-Docência na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo.)  
1972 *Participação e conflito industrial: Contagem e Osasco*, 1968. São Paulo, CEBRAP.

**Jornais** *Orla Marítima;*  
*O Radical;*  
*Tribuna da Imprensa*

**Revista** *O Cruzeiro.*

**Constituições** Constituição de 18 de setembro de 1946;  
Constituição de 24 de janeiro de 1967.

**Legislação** Lei 1.711, de 28 de outubro de 1952;  
Decreto-lei 26.216, de 17 de janeiro de 1949;  
Portaria 71/53, do Ministério da Indústria, Comércio e Trabalho,  
in *DOU* de 27 de junho de 1953 e 7 de julho de 1953.

## ANEXO I

O SINDICATO DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL DO RIO DE JANEIRO e o SINDICATO DOS OPERÁRIOS NAVAIS DO RIO DE JANEIRO, assistidos pela FEDERAÇÃO NACIONAL DOS MARÍTIMOS, através de seus representantes legais, abaixo-assinados, na presença do Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Engenheiro Hélio de Almeida, têm justo e contratado o seguinte:

## CONTRATO COLETIVO DE TRABALHO

## CAPÍTULO I

## Do Regime Remuneratório

Art. 1º — A tabela de salário-base pela qual perceberão os operários navais e pessoal dos serviços anexos e auxiliares das empresas que exerçam atividades de reparos ou de construção naval sediadas nos Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, será a seguinte:

a) *Pessoal das Oficinas*

	Mês	Dia	Hora
Mestre	67.000,00	2.233,30	279,20
Contramestre	62.000,00	2.066,00	258,30
Encarregado	57.000,00	1.900,00	237,50
Operário de 1ª classe	52.000,00	1.733,30	216,70
Operário de 2ª classe	47.000,00	1.566,00	195,80
Operário de 3ª classe	42.000,00	1.400,00	175,00
Praticante de 1ª classe	37.000,00	1.233,30	154,20
Praticante de 2ª classe	32.000,00	1.066,70	133,30
Praticante de 3ª classe	30.200,00	1.006,70	125,80
Aprendiz	26.000,00	866,70	108,30

b) *Turmas de Serviços Gerais*

Mestre	57.000,00	1.900,00	237,50
Encarregado Geral	47.000,00	1.566,70	195,80
Encarregado	42.000,00	1.400,00	175,00
Servente de 1ª classe	30.200,00	1.006,70	125,80
Servente de 2ª classe	28.800,00	960,00	120,00

§ 1º — Os atuais e futuros integrantes da classe dos praticantes de 3ª serão automaticamente promovidos a praticantes de 2ª sempre que completarem 6 (seis) meses de exercício na classe de praticante de 3ª.

§ 2º — Fica eliminada a categoria de servente de 3ª classe, passando os seus ocupantes à 2ª classe.

§ 3º — Os atuais serventes que, nesta data, estejam classificados como serventes de 2ª classe serão promovidos ao completarem 6 (seis) meses de serviço nesta classe, a servente de 1ª classe.