

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

**Alexandre Fortes\***

O peso do golpe militar de 1964 ainda oprime a maior parte da nossa historiografia tanto quanto a carga descarregada dos navios em Santos oprimiu, durante décadas, a cabeça dos doqueiros. Diante da derrota do projeto populista, tornou-se corrente entre analistas de esquerda a idéia de que este fracasso estaria pré-determinado nas características do jogo político estabelecido desde 1945: uma democracia incapaz de romper com o estatismo herdado da primeira era Vargas, que teria impedido o fortalecimento da sociedade civil. A ausência de uma resistência ampla e articulada ao golpe por parte do movimento operário revelava então seus “pés de barro”, deficiência fatal nesta criatura do Estado a quem o criador negava autonomia.

Para estas interpretações, os portuários de Santos apareciam como categoria emblemática dos desvios do sindicalismo pré-64. Trabalhadores do setor público, teriam alimentado seu corporativismo com a complacência governamental diante de suas greves e mobilizações, ao que a cúpula sindical teria retribuído com um progressivo deslocamento da sua atuação do plano das reivindicações para uma politização distanciada das aspirações da base. Estas acusações somavam-se na estigmatização da categoria a outras, vindas de fontes bem diferenciadas, que a responsabilizavam pela baixa produtividade do porto, compondo o que o autor denomina de modo perspicaz como “discurso do congestionamento”.

---

\* Doutorando em História Social na Unicamp.

HISTÓRIA SOCIAL	Campinas - SP	Nº 2	175-181	1995
-----------------	---------------	------	---------	------

Possivelmente, o maior mérito de *A carga e a culpa* seja o de romper com os condicionamentos impostos por esta perspectiva e reconstituir através da trajetória de um setor específico dos portuários (os doqueiros) a trama da experiência operária da cidadania e sua relação com a definição dos rumos políticos do país. O livro insere-se assim no interior de uma releitura do período populista aberta, entre outros, por trabalhos como *Estado Patrão e Luta Operária: o caso FNM*, de José Ricardo Ramalho, dos quais emerge a imagem de um processo que comportava diferentes possibilidades de desenvolvimento, abortadas em 1964.

Não que o livro subestime as contradições e os impasses do populismo (analisados pelo autor de modo particularmente agudo). Apenas parte do saudável postulado de que, entre as características de um determinado sistema político e a disputa na sociedade pela definição das diferentes possibilidades de desenvolvimento por ele colocadas, geralmente se encontram grandes diferenças. Deduzir das primeiras as determinações para o sucesso ou fracasso de experiências que sintetizam as esperanças de gerações inteiras seria a negação da história enquanto processo.

A imagem desta experiência que emerge das páginas de *A carga e a culpa* questiona diretamente os estereótipos que embasavam a “teoria do populismo”.

Começando pelo equívoco mais banal, o autor nos recorda que a Companhia Docas de Santos (CDS), empregadora dos doqueiros, não era de fato pública mas sim uma empresa privada brindada com a concessão da exploração do porto por singelos 90 anos (1890-1980). Os trabalhadores portanto não estavam a salvo de medidas punitivas como demissões e desconto de dias parados quando realizavam suas greves. Do mesmo modo, o cotidiano das relações de trabalho se pautava pela busca incessante de intensificação da exploração do trabalho, em reação à qual se desenvolverá, durante todo o período analisado, grande parte da luta sindical da categoria.

Portanto, ao invés da defesa dos “privilégios” postulados pelo senso comum orquestrado pela imprensa e assumidos por boa parte das análises posteriores, o autor nos revela no sindicalismo portuário um movimento de

“civilização do capital” sustentado com base em uma cultura urbana comum e na interdependência que o próprio processo de trabalho gerava no interior da “babel” de categorias e situações contratuais diferenciadas que caracteriza os portos. A solidariedade, valor-chave para a constituição deste movimento seria reforçada no seio dos doqueiros pelas características do sistema de cooperação simples em que os “ternos” de operários desempenhavam suas tarefas e no desenvolvimento de estratégias de resistência à repressão e ao controle da companhia, expressos na pedagogia autoritária que marcava a conduta dos encarregados sintomaticamente denominados *feitores*.

A atribuição de uma conduta corporativista a estes trabalhadores e suas organizações sindicais fica profundamente abalada quando descobrimos que esta solidariedade, como valor universalizante que é, leva-os progressivamente a realizar (sob pena de enfrentar quase sempre forte repressão) mobilizações ligadas a causas internacionais (repúdio à ditadura de Franco na Espanha), de defesa dos consumidores nacionais (recusa ao embarque da carne que sumira do mercado nacional à espera de melhor preço), de apoio a outras categorias (enfermeiros da Santa Casa, trabalhadores de transporte coletivo, petroquímicos) e de garantia do Estado de Direito e das condições para realização às Reformas de Base (pela Legalidade, por um Gabinete “Nacionalista e Democrático” e pelo Plebiscito).

Fernando Teixeira da Silva desmonta habilmente as teses que apresentam estas mesmas mobilizações como prova do deslocamento das lutas reivindicatórias para uma subordinação às opções estratégicas do PCB e ao compromisso dos trabalhistas com o governo. Em primeiro lugar, mostra como a “politização” da categoria advinha do fato de que mesmo a viabilização de suas reivindicações mais imediatas dependia de negociações envolvendo o Estado, o que aguçava a sua sensibilidade para o desenrolar da “grande política”. Por outro lado, a antecipação e até contraposição da radicalização da base operária em relação à linha sindical do PCB (mesmo nos momentos em que este foi hegemônico no porto) revela a inexistência de uma subordinação e coloca a possibilidade de que o partido tenha sido menos

inflexível do que tradicionalmente se supõe à incorporação das tendências em desenvolvimento no interior do movimento operário.

Percebemos assim que, na cidade onde os comunistas foram vitoriosos em sete das oito eleições realizadas entre 1945 e 1947 e na qual o trabalhismo assumiu progressivamente um perfil mais engajado com a mobilização popular, a politização expressava o desenvolvimento do exercício da cidadania enraizada na experiência de classe e se encontrava profundamente articulada, ao invés de contraposta, às “pequenas lutas” do chão do cais. De fato, os mecanismos jurídicos e o discurso de justiça social surgidos no Estado Novo e que ocupam papel central na construção da base social do trabalhismo até 1964 serão reapropriados pelos doqueiros a partir da perspectiva de seu conflito permanente com a CDS em torno de salários, condições e democratização das relações de trabalho.

O autor demonstra como, por exemplo, a evolução da problemática em torno da jornada de trabalho e salário-produção relaciona-se diretamente com a situação conjuntural do país em diferentes momentos. Assim, se durante a II Guerra Mundial (que ocasionou uma estagnação na movimentação de cargas) a maioria dos doqueiros adere à realização de um elevado número de horas-extras e se recusa a assumir a luta pelo repouso semanal, o faz não motivada pela ilusão de um ganho maravilhoso, mas pelo temor (aparentemente fundamentado) de que neste contexto a abertura de negociações poderia lhe custar a perda dos altos percentuais de adicional previstos pela CLT que serviam como único limite à intensificação da sua exploração. Já no pós-guerra, a elevada demanda de navios a serem descarregados possibilita que a luta pelo repouso se efetive e seja vitoriosa.

Evolução semelhante ocorre com o salário-produção, proposto pela companhia desde a década de 40 e só aceito pelos trabalhadores no momento em que, ao lado da introdução de equipamentos capazes de viabilizar uma maior produtividade e da definição da composição dos “ternos” de trabalho em um contrato coletivo, o governo João Goulart possibilita condições favoráveis para a negociação da tabela que regeria esta nova modalidade de relação de trabalho.

Vista a partir da perspectiva desta busca de condições adequadas para uma negociação, no intento de contrabalançar o enorme poder da CDS (inclusive dentro do governo) a relação entre trabalhadores e Estado assume novo significado. A legitimação da aspiração por direitos, a existência de canais como a Justiça do Trabalho e a intervenção pessoal do próprio Presidente da República em momentos críticos surgem como instrumentos para a subordinação do poder privado ao “domínio da lei”. Considerando-se que este limite à exploração só se transforma em realidade através das reações desencadeadas pela luta, podemos dizer que, se de um lado o Estado obtém a sustentação almejada, de outro o movimento operário desenvolve progressivamente o seu auto-reconhecimento como agente de definição tanto dos “pequenos desejos” específicos como dos rumos políticos do país.

Este processo se inaugura com Getúlio Vargas, mas ainda permanecerá então marcado pela ambigüidade que a face repressiva do Estado Novo não deixava de trazer à tona apesar dos “queremismos” de 1945 e 1950 (não esqueçamos que sua candidatura ao senado no primeiro destes anos ficou em terceiro lugar na cidade, atrás dos dois candidatos comunistas). É entretanto com João Goulart no Ministério do Trabalho, na Vice-Presidência e na Presidência, desmistificando o poder e sua relação com os trabalhadores, que encontraremos o pleno desenvolvimento desta relação.

O autor nos mostra esta interdependência com o governo muito distante da passividade que lhe foi atribuída. A autonomia e a postura crítica demonstradas em muitos momentos pelo sindicalismo explicaria por exemplo as limitações da implantação dos janistas no meio operário santista, que após um período de êxito inicial sofreriam os desgastes provocados pela reação negativa ao paternalismo autoritário e às vacilações de seu líder na defesa das liberdades sindicais.

A expressão orgânica maior no plano local deste sindicalismo ativo e crítico seria o Fórum Sindical de Debates (FSD), caricaturado em boa parte da bibliografia sobre o período como um dentre os órgãos cupulistas que teriam desviado o movimento do campo reivindicatório. Ao invés disso, o livro nos mostra um FSD cujas propostas só eram aprovadas após serem

discutidas em concorridíssimas assembleias nos diversos sindicatos, conduzindo paralisações com alto grau de adesão, canalizando a solidariedade a categorias mais frágeis como modo de evitar que se abrissem precedentes para o desrespeito de direitos adquiridos. E acima de tudo assegurando conquistas como 14<sup>o</sup> salário, adicional para operações de descarga sob chuva, elevação dos salários e convenções de trabalho, que alimentaram a ira daqueles que confortavelmente sentados em suas casas e escritórios não concebiam o absurdo das “condições principescas” nas quais viviam os doqueiros.

Foi diante destas conquistas, e do seu significado como indicador de um novo patamar do exercício da cidadania pelos trabalhadores no país que os autores do “discurso do congestionamento” passaram a defender abertamente a mudança do regime político como condição para a reorganização do porto. No momento em que o velho navio Raul Soares, que transportara pracinhas para lutar pela democracia na Europa, veio a servir como prisão e centro de torturas às vistas dos que trabalhavam no cais, um a um os direitos conquistados passaram a ser revogados, abrindo espaço para uma “modernização” que buscava quebrar, junto com os recordes de movimentação de carga, a resistência daqueles que haviam contribuído diretamente para levar o populismo às raias da sua superação em uma democracia participativa.

*A carga e a culpa* nos devolve assim uma percepção da implantação da ditadura militar que a produção da memória posterior contribuiu em muito para diluir: a de um ato de violência incomensurável contra um processo sem dúvida contraditório, mas cujas potencialidades estavam longe de esgotadas.

Quando descobrimos suas origens remotas e sua recorrência, não surpreende que hoje em dia novos “discursos do congestionamento” neoliberais ampliem os velhos argumentos de defesa de uma “modernização” repressiva para o conjunto da estrutura produtiva do país. Mais espantoso, porém, torna-se o fato de encontrarmos alguns dos autores da crítica do populismo a compartilhar o poder com muitos dos “liberais” que apoiaram e legitimaram o golpe.

Após a leitura do trabalho de Fernando Teixeira da Silva é inevitável que nos questionemos se este caminho já não estava traçado nas análises que, na ânsia por justificar a derrota de 1964, não viram mais do que erros e debilidades no movimento operário do período, contribuindo assim para ocultar a memória de uma experiência cuja riqueza e relevância para a reflexão sobre os impasses do sindicalismo e da sociedade brasileira atuais salta aos olhos.

Esta atualidade revelada pelo livro contribui para destacar a necessidade do aprofundamento de um debate acadêmico e político sobre o chamado “período populista” que supere o determinismo e os estereótipos tão largamente difundidos.

