

TRABALHADORES DO RIO PARAGUAI: FORMAS DE RESISTÊNCIA *

Vitor Wagner Neto de Oliveira

E-mail: celvitor@terra.com.br

Objetiva-se, neste texto, apresentar alguns aspectos das formas de organização e resistência dos trabalhadores no transporte fluvial de Corumbá, nas primeiras décadas do século XX, a partir, fundamentalmente, de suas associações, as quais possuíam características distintas de suas congêneres constituídas no centro do país, por serem estatutariamente mutuais e possuírem, ao mesmo tempo, grande poder de luta.

Palavras-chave: *trabalhadores, Corumbá, resistência.*

In this paper we aim to present some aspects of organization and resistance forms played by fluvial transport workers from Corumbá, during the first decades of the twentieth century, a study of associations that showed specific characteristics from other similar associations established in center regions of the country, as these associations showed different association rules and, at the same time, a great struggling power.

Key words: workers, Corumbá, resistance.

* Artigo elaborado a partir do terceiro capítulo da dissertação de mestrado *Movimento operário no Sul de Mato Grosso: avanços e recuos dos trabalhadores no Rio Paraguai – 1917-1926*, defendida na PUC/RS em nov. de 2000.

QUEM FAZ O MOVIMENTO?

Das características bastante singulares dos marítimos, oriundas da vivência, na maior parte do tempo, em navios e longe do convívio com outras categorias de trabalhadores e mesmo de seus familiares, decorre a exigüidade de fontes seriadas, dificultando sobremaneira a compreensão destes sujeitos e seus movimentos de reivindicação, o que, decerto, justifica a ausência de estudos na historiografia brasileira.

Outra particularidade dos marítimos com que nos deparamos no decorrer da pesquisa é a diversidade de categorias referentes ao termo *marítimos*. Mesmo fazendo parte do conjunto dos trabalhadores em navio mercante, os marítimos dividiam-se em associações representativas das subcategorias por ofícios. Isso explica o surgimento, em Corumbá, na segunda década do século XX, do Gremio dos Machinistas da Marinha Civil, da Sociedade União dos Taifeiros, ambos em 1917, da Sociedade União dos Foguistas e da Sociedade dos Marinheiros Unidos da Marinha Mercante, em 1918. É interessante observar que longe de sugerir a fragilidade dos movimentos de reivindicação, essa diversidade significou vitalidade, pois em momentos de acirramento das lutas, os combates deram-se de forma unificada, chegando até mesmo à formação de uma federação, em 1923, o que demonstra, também, a dependência entre os vários profissionais que atuavam no navio.

Foi justamente a singularidade do trabalho marítimo que possibilitou essa união em momentos decisivos, marcados pelas greves e motins, a bordo ou em terra. Para surtir efeito, as mobilizações a bordo exigiam de todos os trabalhadores embarcados, ou ao menos da maioria, tanto a concordância com o movimento, como a recusa em abandonar o navio, impedindo que fossem desembarcadas as mercadorias. Tal atitude provo-

cava a interrupção no abastecimento do comércio da Cidade e, conseqüentemente, suas reivindicações eram também percebidas pela população.

Os movimentos paredistas em terra eram marcados pela recusa ao embarque, por parte da tripulação. Como tática para ter do seu lado a opinião pública, os trabalhadores concentravam-se em reuniões nas associações e nas manifestações de ruas e praças, próximas ao porto. A prática de se manter a bordo, no entanto, surtia maior efeito¹ que a recusa do embarque, uma vez que a medida impedia a ocupação do navio por outros trabalhadores ou pelos marinheiros de guerra da Base Naval, freqüentemente arregimentados para garantir a *ordem*.

PARA A LEGALIDADE, O MUTUALISMO. PARA A CONQUISTA, A RESISTÊNCIA

Os estatutos das entidades dos marítimos, por serem documentos elaborados pelos próprios trabalhadores, são de suma importância para a compreensão do movimento operário no Sul de Mato Grosso (SMT). Mesmo pesando sobre esse tipo de fonte o fato de ser produzida pela direção da entidade e desempenhar a função de conseguir a legalização da organização perante o Estado, além de sua característica implícita de regimento, isso não a destitui de seu caráter fundamental de documento histórico.

O **Gremio dos Machinistas Civis de Corumbá**, fundado em 1917, estampava em seus estatutos a definição da entidade como “uma sociedade composta de machinistas (...) inspirada no Gremio dos Machinistas da Marinha Civil do Rio de Janeiro” (GREMIO DOS MACHINISTAS..., 1917). Essa defi-

¹ Contudo essa ação foi menos utilizada em vista de a repressão ser mais contundente a esse tipo de manifestação

nição, cabe ressaltar, reforça a hipótese, aqui considerada, de contato dos trabalhadores mato-grossenses com outras praças. Oficialmente, a entidade demonstrava seu viés mutualista, ao descrever no Art.2. seus fins:

a) Promover o conagraçamento da classe em geral, trabalhando pela sua prosperidade material e moral. b) Auxiliar os associados nos momentos difíceis da sua vida publica e particular. c) Organizar uma bibliotheca instructiva, promover conferencias e fundar aulas primarias e profissionaes.

No Art.19, a vertente mutualista era mais explícita:

É competencia da Directoria estabelecer a beneficencia ou auxilios que deverão ser prestados aos socios necessitados, ou á familia do socio fallecido, que se encontra em sérias difficuldades, - nesses casos a Directoria se inspirará nos sentimentos de imparcial humanidade e agirá de accordo com as finanças do Gremio, podendo recorrer á generosidade dos socios.

As relações entre sócios, e destes com a diretoria, ao que tudo indica, davam-se de forma pessoal ao exigirem para a admissão de sócios, além do diploma legal de maquinista, uma “proposta assignada por um ou mais socios quites”, o que obrigava os *fiadores* a se responsabilizarem pelo *apadrinhado* (Idem, Art.3 §1). Dos sócios, era cobrada uma “joia” de Rs 15\$000, no ato da admissão, mais Rs 5\$000, pelo diploma de sócio, e Rs 5\$000 de contribuição mensal, a contar do mês posterior ao da sua entrada. (Idem Art.6)

A estrutura presidencialista era bastante autoritária ao desobrigar a diretoria de declarar os motivos “da não admissão do socio proposto” e, hierarquizada, ao estipular quatro categorias de sócios:

Art.10. São socios Iniciadores os que tiveram a idea de fundação do Gremio.

Art.11. Fundadores são os socios inscriptos até 31 de Dezembro de 1917.

Art.12. Benemeritos serão considerados os socios que prestarem relevantes serviços ao Gremio, e deverão ser nomeados em Assemblèa (sic.) Geral.

Art.13. Socios Effectivos são os que se inscreverem depois de 31 de Dezembro de 1917.

A entidade, mesmo rezando um mutualismo financeiro de apoio aos sócios e seus familiares, estatutariamente era bastante rígida com os devedores, sendo suspensos ou eliminados das fileiras de sócios, “Os que atrazarem por mais de 6 mezes, podendo estes ser readmitidos pagando nova joia” (Idem Art.14 §2). Na tentativa de resguardar a entidade dos *desvios morais* de seus membros, eram também passíveis de serem “suspensos ou mesmo eliminados”

Os que contribuirem para o descrédito do Gremio ou da classe, - os ébrios habituaes, - os que desacatarem os membros da Associação em exercicio das suas funções, - os perturbadores da ordem nas Assembléas [ilegível], - os que praticarem actos em desabono moral, e os que forem condemnados por crimes provados, - os indisciplinados.(Idem Art.14)

Repetia-se internamente o autoritarismo, a moral e a ordem de exclusão vigente na sociedade corumbaense, em que as vítimas eram, justamente, aqueles trabalhadores. Sobre este ponto, Batalha (1992:119-123) afirma que o movimento operário do início do século XX também discursava a favor da ética do trabalho contra o vício, o alcoolismo, dando ressonância ao discurso burguês, conforme o Partido Operário Brasileiro, em seu programa de 1906. O autor discorre ainda a respeito da organização dos estivadores do Rio de Janeiro em união, como forma de materialização da identidade coletiva, desempenhando uma função disciplinadora sobre a mão-de-obra.

Um dos únicos momentos em que era permitida a manifestação dos sócios não diretores no Gremio dos Machinistas era na assembléia geral ordinária anual, onde se dava a eleição da nova diretoria, acontecida geralmente em dezembro,

sem muita disputa, em vista das relações pessoais na admissão dos sócios. Havia também a possibilidade de realização das assembléias extraordinárias, convocadas pela diretoria ou pela base com assinatura de quinze sócios “quites”. Nessas, o filiado podia defender-se “quando punido ou eliminado do Gremio por razões que considere injustas ou insubsistentes”. Os sócios tinham ainda o direito de “propor novos associados, - requerer beneficencia quando impossibilitado de trabalhar, - pedir auxilio do Gremio quando injustamente perseguido, - frequentar o local e bibliotheca da Sociedade, - tomar parte nos trabalhos das assembleas, apresentar indicações,...” (GREMIO DOS MACHINISTAS...1917), [grifo nosso].

O único indício estatutário, ainda que superficial, de contraposição ao patronato e de defesa da categoria perante as empresas era o termo *perseguição*, o qual é destacado na nota anterior e aparece também no Art.6 §3, instituindo entre os deveres dos associados a obrigação de “informar á Directoria quando se ausentar do logar onde reside, seu regresso, e dar todas as indicações que possam auxiliar o Gremio em suas pesquisas no caso de ser o associado victima de desastre, perseguição ou accidente.” No entanto, as perseguições sofridas pelo trabalhador no local de trabalho podiam ser justas, aí não haveria a interferência da associação. Se fossem injustas², colocavam o Gremio na defesa dos trabalhadores a fim de “manter no seio da classe a união que é a base do prestigio e da força de sua acção”.(Idem Art.7)

Considerando os estatutos, bem como a cerimônia de instalação oficial do Gremio, com a presença de militares convidados a usar a palavra (Cf. OLIVEIRA, 1963), pode-se dedu-

² Poderiam ser consideradas injustas as questões de ordem pública – geralmente impostas aos militantes mais aguerridos - e as de ordem pessoal ou diversa

zir que a intenção do Gremio, ao menos a princípio e estatutariamente, não era de enfrentamento direto com a patronal e com o Estado.

Em 1919, o Gremio aprovou “em Assembléa Geral” o “Regimento interno e organizações administrativas” (GREMIO DOS MACHINISTAS...1919) da entidade, instituindo algumas normas a serem seguidas pelos associados no local de trabalho e fora dele. Neste, percebe-se um avanço na luta por melhoria nas condições de trabalho, ao mesmo tempo em que persiste o papel do Gremio de auxiliar na disciplinarização da mão-de-obra de seus associados.

O Regimento legislava sobre questões polêmicas que estavam em debate nos principais centros operários do país, como, por exemplo, a carga horária de trabalho sobre a qual rezava o Art.2º, “De acordo com a organização do trabalho, todos os machinistas que pertencerem a este ‘Gremio’, são obrigados a trabalharem durante 8 horas por dia nos dias uteis da semana, nos postos ou em viagem.” Mesmo que não cumprida, por parte do patronato, a carga de 8 horas, ao constar no Regimento representava um avanço, por vislumbrar o alcance de tal objetivo.

Outra polêmica do movimento operário brasileiro e internacional relacionava-se ao 1º de Maio e também era tratada pelo regimento em seu Art.1º, Cap.VI: “Nos portos de destino, nos dias feriados os machinistas trabalharão até às 8 horas a m., exceptuando-se o dia 1º de Maio, feriado que é de estricta obrigação comparecer a séde em commemoração a festa do trabalho.” Apesar de se interpretar a data como um dia festivo, tirando, com isso, toda a simbologia de luta que o movimento operário socialista e anarquista reivindicavam, vê-se esta como um avanço, por ser uma deliberação da entidade num momento contemporâneo à discussão que naquele con-

texto ocorria no interior do movimento operário brasileiro, ou seja, de reconhecimento da data, tanto pelo patronato e o Estado, quanto pelos próprios trabalhadores.

Por outro lado, o regimento que vem sendo mencionado instituía, no Cap.I, Art.3º, a figura do “delegado” na embarcação. Entre outras funções, competia ao delegado, “reclamar pelo máo tratamento dos seus associados, ou arbitrariedades, resolver as questões entre os seus subalternos, e commandantes ou proprietarios” e multar os trabalhadores “por insubordinação ao seu chefe de machinas ou commandante”.

A vigilância aos trabalhadores também era de competência da diretoria da entidade, conforme o Cap.IV, Art.2º: “A Directoria obrigará os socios a se apresentarem as horas regulamentares a bordo, não podendo retirar-se de bordo sem communicar ao seu chefe.”

A **Sociedade União dos Taifeiros**, fundada, igualmente, no ano de 1917, em ofício encaminhando os estatutos ao presidente do estado, para que a entidade fosse “registrada e reconhecida”, apresentava-se bem mais combativa do que o Gremio dos Machinistas. O documento, com seis assinaturas dos autodenominados iniciadores, descrevia a situação de trabalho na qual se encontravam os taifeiros. Também fornecia elementos para se entender a crise que se abatera na cidade em decorrência da Primeira Grande Guerra e de seus reflexos na navegação, como se pode observar:

A fundação da ‘SOCIEDADE (...)’ surge obedecendo as seguintes considerações. PRIMEIRA: Na actualidade, operou-se um augmento extraordinario nos preços dos generos de primeira necessidade, de maneira que nós obreiros, que vivemos de nosso salario achamos impossibilitados de manter, com o que ganhamos, as nossas familias: SEGUNDO: A crize chronica reinante tende a agravar-se cada vez mais ficando o obreiro sem esperança de melhorar a sua má situação: TERCEIRO: Os armadores estão-se [ilegível] prevalecendo da

circunstancia critica do momento para diminuir o ordenado e despençar pessoal nos vapores e demais embarcações, augmentando, portanto, as dificuldades da vida dos obreiros sem compadecerem-se delles... (SOCIEDADE UNIÃO...1918), [*grifo nosso*]

Perante tal conjuntura, e para defesa da categoria, era preciso

A - Fazer o possível para fundar uma sociedade que torne effectiva a união da mesma classe de Taifeiros e que logo trate de conseguir um ordenado compativel com as suas necessidades: B – Fazendo-se effectiva a organização do gremio de Taifeiros ter-se-á conseguido como concequencia [ilegível] lógica a estabilidade dos seus direitos podendo-se então corregir qualquer abuzo ou irregularidade da parte dos armadores: C – Fazer cada um uso dos seus direitos preparando-se moralmente por meio da pratica continua delles a ser homem apto no sentido generico dentro e fóra da mesma sociedade:... (*grifo nosso*)

A Sociedade, diferente do Gremio, já nos seus princípios, identificava objetivamente o seu inimigo de classe direto, ou seja, os padrões armadores, e apontava para a luta imediata a fim de “conseguir um ordenado compativel com as suas necessidades”. Ainda se diferenciava quanto aos preceitos de *ordem e moral*, citando-os de forma genérica e não objetiva, deixando, com isso, margem à maleabilidade e democracia interna, refletidas também na autodenominação de iniciadores, aos que assinaram o documento, não transcorrendo daí um autoritarismo.

Nos estatutos da entidade, compostos por cinqüenta e três artigos (SOCIEDADE UNIÃO...1917), aparece a preocupação dos taifeiros quanto aos seus companheiros estrangeiros, ao estipularem em seus propósitos, no Artº 2º, a busca pela “prosperidade e elevação, moral e intellectual e pessoal dos seus associados (...) sem distinção de nacionalidade”. Da mesma forma, a entidade avançava no sentido de unificação dos marítimos, não se restringindo à categoria dos associados.

Propunha, assim, no mesmo artigo, §8: “Trabalhar pela união e prosperidade das sociedades marítimas e dos homens do mar.”; no §9, definia “por especial objectivo a solidariedade com as outras associações locais e de outras partes.” Dando prosseguimento, no Artº 2º, §10, já previa a organização em federação, dos vários grêmios que surgiam naquele ano, o que viria a concretizar-se, em 1923.

O auxílio mútuo aparece nos princípios da Sociedade dos Taifeiros na forma de auxílio doença, bem como nas restrições para admissão e no comportamento dos sócios, como evidencia o Artº 4º:

Não podem ser absolutamente admittidos as pessoas que soffrem de molestias ou tiverem defeitos physicos que os inhiba de trabalhar ou que forem condenados por crimes contra a pessoa a propriedade publica ou particular a Fazenda e a fé publica a segurança da honra e honestidade das familias e [ilegível] publico pudor. (*grifo nosso*)

Ao estipular a admissão somente de trabalhadores ativos, os estatutos já excluía os portadores de deficiências, uma vez que esses não eram contratados pelas empresas; portanto o artigo só vinha ratificar algo já implícito na prática das associações do início do século. As restrições tornavam-se mais inibidoras ao contribuírem para reafirmar a tendência moralista e repressora própria dos códigos de comportamento baixados pelo Estado, na medida em que ao eliminarem a possibilidade de participação de trabalhadores condenados por crimes contra “a propriedade publica ou particular a Fazenda”, poderiam estar excluindo aqueles condenados por não pagarem seus impostos, alugueis ou por avarias no seu local de trabalho. Analisando-se as notícias policiais dos jornais da época, percebe-se quão comum era a denúncia de brigas por falta de pagamento de dívidas em bares e mercearias e, da mesma forma, as acusações de roubos de cargas nos navios.

Torna-se perceptível, em vista dos estatutos apresentados,³ a predominância do mutualismo como forma de organização sindical em Corumbá. Essa constatação não descarta, porém, pura e simplesmente, a possibilidade de resistência dessas organizações. O fato de uma associação operária ter em seu programa o auxílio mútuo não a impede de travar lutas contra o patronato, mesmo que essas sejam de caráter *imediatista*. Essa constatação também nos remete a uma forma singular de organização, própria das regiões distantes dos centros propagadores do movimento operário, a qual moldava as idéias sindicais predominantes nesses centros à sua realidade.

Por este viés, Pinheiro (1998:217), analisando os portuários de Manaus, recusa os “rótulos” e o engessamento do movimento a “colorações [ideológicas] tradicionalmente associadas aos estivadores”, pois “O fato de suas opções políticas não terem se coadunado pontualmente” com as propostas e idéias “de um sindicalismo de cunho anarquista ou marxista não os transformava em defensores da ordem, nem esvaziava o forte conteúdo social e político de suas reivindicações, tornando-as, assim, ilegítimas.”

Assim deve-se desmistificar o mutualismo correntemente classificado como tendência própria da *pré-história* do movimento operário brasileiro, visto como existente somente no período escravocrata. O mutualismo continuaria influenciando as organizações, não só operárias, mas também as patronais, étnicas, entre outras, durante toda a Primeira República, iniciando seu descenso com a Lei Eloy Chaves, de 1923, “marco inicial da previdência social” (DE LUCA, 1990:11), e agravando

³ A pesquisa ainda analisou os estatutos das seguintes entidades: Sociedade União dos Foguistas, Sociedade dos Marinheiros Unidos da Marinha Mercante e Centro Operário de Corumbá

do o seu declínio com a instituição das leis trabalhistas no Estado Novo, embora não as suplantando completamente.

Para dar sustentação à sua tese de correlação entre o desenvolvimento do mutualismo e a urbanização, de um lado, e a não transição do mutualismo ao sindicato, de outro, Tânia De Luca arrola diversas associações de socorros mútuos fundadas nas cidades de São Paulo e de Santos desde o final do século XIX até o Estado Novo. A autora faz um minucioso estudo comparativo dos estatutos de tais associações e relaciona as semelhanças e diferenças. Torna-se ilustrativa para a compreensão das organizações operárias em Corumbá a análise que ela faz da Sociedade Beneficente dos Trabalhadores em Carga e Descarga do Porto de Santos, existente no início do século XX, ao lado das mutuais patrocinadas pelos dirigentes da Companhia Docas de Santos e das organizações combativas. A Sociedade Beneficente, entre outros objetivos característicos do mutualismo, como assistência médica e funeral, preocupava-se em “melhorar, ‘por todos os meios legais’”, a situação “dos sócios perante os respectivos patrões; a intenção de solucionar, ‘dentro da lei e da ordem’, todas as dúvidas ou questões existentes entre os mesmos; e finalmente defender os sócios quando não lhes fosse pago ‘amigavelmente’ o produto do seu trabalho” (DE LUCA, 1990:87).

Resistir dentro da lei e da ordem também era o lema dos grêmios dos marítimos em Corumbá, conforme os estatutos anteriormente arrolados. Entretanto, há algo que os torna singular: enquanto nas mutuais analisadas por Tânia De Luca (1990:95) “não há qualquer menção de participação ativa das associações de ajuda-mútua nos grandes movimentos grevistas do período”, os grêmios dos marítimos em Corumbá foram os organizadores das primeiras greves no SMT, no início do século XX.

Perante tal singularidade, poder-se-ia cogitar da passagem do mutualismo à sociedade de resistência? Tal como nas cidades estudadas por Tânia De Luca, essa transição não ocorreu em Corumbá, em se considerando o período aqui analisado. Quanto a isso, esta autora identifica, de todas as entidades examinadas, apenas uma que fizera a transição do mutualismo ao sindicalismo: a Sociedade União dos Canteiros em Pedra Granito, fundada em São Paulo em 1907 (DE LUCA, 1990:94).⁴

Por outro lado, com o Decreto-lei nº 1.402, de 5 de agosto de 1939, completava-se o período de transição do sindicalismo autônomo ao sindicalismo oficial, iniciado em 1931 com o Decreto 19.970. Após 1939, o sindicato oficial, subvencionado e fiscalizado pelo Estado Novo, assumiu funções de beneficência que antes eram desempenhadas pelas mutuais. Essa mudança nas ações dos sindicatos, mesmo que imposta, demonstra a fragilidade da fronteira entre organizações de resistência e mutualismo.

Perante essa complexidade na identificação do mutualismo e sindicalismo, poder-se-ia concluir, no caso dos grêmios dos marítimos em Corumbá, que fazer constar nos estatutos o amparo beneficente ao trabalhador e não especificar as formas de garantia das condições de trabalho, mesmo que *na forma da lei*, poderia ser uma saída para a organização que necessitava do registro oficial junto ao governo. E, mais do que garantir a reprodução da força de trabalho, por meio da assistência, os grêmios demonstraram sua ver-

⁴ Anterior a Tânia De Luca, tem-se a análise de Simão (1981:151). O autor afirma que, apesar de as sociedades de socorros mútuos contribuírem para a emergência do movimento operário, delas não se originaram os sindicatos, e as duas modalidades conviveram em mesma época tendo algumas surgido juntas

tente de enfrentamento direto ao organizarem greves, confrontando-se com o capital, ação comum às organizações de resistência.

Discorrendo acerca do movimento operário brasileiro em relação ao seu congênere europeu, Carone (1996:5) salienta que, em sua primeira fase no Brasil (1820-1880/90)⁵, o movimento caracterizava-se pela defesa de “valores primários, os mais simples e elementares, apesar de na Europa haver grande avanço do proletariado”. Essa seria a “razão porque [sic] a visão dominante desse recente proletariado os leva a defender posições reformistas perante o patronato e a favor do Auxílio Mútuo, quando se trata de organização”.

Essa realidade complexa do movimento operário, no caso do SM, somada à já referida escassez de fontes elaboradas pelos próprios trabalhadores, impossibilita apreender, com segurança, quais correntes ideológicas influenciaram as ações dos marítimos, fato que sugere duas questões: *a)* não existiram correntes anarquistas, socialistas ou reformistas no movimento dos marítimos em Corumbá; ou *b)* essas existiram, mas de forma frágil a ponto de não ser passível de nota nos documentos consultados.

Seria até um contra-senso considerar a primeira hipótese, pois podemos observar, no decorrer da pesquisa, que os trabalhadores de Corumbá constituíram uma cultura de classe por meio de experiências variadas, tidas no contato com grupos de imigrantes oriundos de diversas localidades, até mesmo do Paraguai, Argentina e Uruguai. As capitais destas repúblicas tinham em seus portos, no início do século XX, um movimento

⁵ Autores que partem de outras matrizes para a periodização do movimento operário são: Vianna (1978) e Simão (1981:3)

operário forte e aguerrido, de influência anarquista especialmente, e socialista.⁶ O contato dos marítimos sul-mato-grossenses com outros portos platinos teria trazido influências de correntes ideológicas predominantes no movimento operário daqueles países, mas que se adaptaram à realidade local. As poucas referências dessa influência fazem parte da documentação oficial do governo em relação ao fechamento da fronteira aos sujeitos *perigosos à ordem pública*, como também na relação dos nomes dos *indesejáveis* que entravam no Mato Grosso (MT) via Rio Paraguai. (Cf. BRASIL, 1923 e BRASIL, 1927)

Indícios aparecem também no relatório do capitão do porto de Corumbá, Durval Julião, em 1923, o qual, em decorrência da greve dos marítimos de Corumbá, acusava os trabalhadores corumbaenses de ligação com o “movimento comunista que durante um anno suspendeu toda a navegação da Republica Argentina”. (OFÍCIO n.329, 1923)

Algo mais contundente surge em 1930, em documento reservado do Gabinete do Ministro da Justiça e Negócios Interiores, endereçado ao presidente do estado, Annibal de Toledo, relatando sobre propaganda comunista nos portos de Corumbá e Ladário e acusando o Capitão Tenente Francisco Gomes Paulino de “sincero entusiasta da causa comunista e um ardente propagandista de suas idéas. Exercendo aqui as funções de pintor está sempre cercado de gente da peor especie e de estrangeiros, notadamente bolivianos e paraguayos.”(MINISTÉRIO DA MARINHA, 1930)

A ligação do movimento de resistência de Corumbá com o estrangeiro era reafirmada, segundo o documento, na figura

⁶ Comumente eram noticiados, na imprensa corumbaense, movimentos anarquistas no Paraguai e na Argentina, como o caso da prisão dos “anarchistas russos” Wald e Juan Sclesbuk, em Buenos Aires. Cf. *A Cidade*, 16/1/1919

do paraguaio Aurelino Fretes, presidente da Associação dos Taifeiros, “a mais revolucionaria das Associações de classe de Corumbá. Verificou o Delegado de Polícia dessa última cidade que aquella Associação entrou em accordo com a *Associação Obrera*, de Assumpção, para um trabalho commum pela causa bolchevista”. O relator encerrava o documento sugerindo a aplicação da “lei da expulsão” ao capitão tenente Francisco Paulino.

Da parte dos trabalhadores, quando se referem ao anarquismo, socialismo ou comunismo, suas observações são para negar tal influência, o que também não garante a completa confiabilidade em tal afirmação, em se tratando de documentos oficiais em resposta às acusações feitas pelo governo ou pelo patronato de serem movimentos *comunistas*.

Neste sentido, em 1931 há um documento enviado ao interventor federal Menna Gonçalves, assinado pelos presidentes da Sociedade União dos Fogueistas, União dos Taifeiros e da Sociedade dos Marinheiros Unidos, denunciando

a falta de argumentos verdadeiros contra o pessoal embarcado e pertencentes ás sociedades que representamos, pretendem os que desejam e não conseguem escravizar-os, prolongar até os dias de hoje, um artificio crudelissimo, terrivel, hediondo até, e do qual vinham se valendo como arma infalivel, nos ultimos tempos do governo deposto em 24 de Outubro do anno p. findo. (OFÍCIO s/n, 1931)

Este trecho faz uma referência à deposição do presidente do estado, Anibal de Toledo, iniciando-se, a partir daí, mais um longo período de intervenção federal no estado. Neste mesmo documento, as lideranças operárias argumentavam a respeito das táticas utilizadas pelo patronato para desqualificar o movimento:

Esse artificio era o seguinte: qualquer attitude dos humildes trabalhadores visando melhoria para a sua situação, inspirava logo, de

immediato, um grito que era assim como uma senha, mediante a qual se desencadeavam contra os oprimidos, todas as iras e todos os recursos de pesada opressão policial! Esse grito que consistia na exploradíssima palavra *COMUNISTAS!*... nós o ouvimos envergonhados até, diante da insensatez que condenava, mas produzia os seus efeitos desejados: prisões, deportações, ameaças e truculências as mais injustas, as mais revoltantes.

Os representantes dos marítimos tentavam, com isso, livrar-se da carga negativa que significava o rótulo de comunista, construído especialmente pela imprensa, após a Revolução Russa de 1917, com o objetivo de justificar a repressão ao movimento dos marítimos e o combate ao avanço das conquistas dos trabalhadores.

Essa polêmica ganhava corpo, em vista do acirramento das lutas operárias e da relativa perspectiva de mudanças representada pela *Revolução de 30*, relacionada, pelos representantes dos marítimos, à decisão do governo estadual Menna Gonçalves de invadir as usinas do Norte e prender os usineiros, fazendo “raiar de novo, nas Usinas do Estado, o sol vivificante de 13 de Maio – libertando quase uma centena de escravos brancos”, (Idem). Entretanto, ressalta Corrêa (1995a:71), mal sabiam eles que , nos “auspícios da Nova República”, a justiça era quase sempre injusta.

Outra fonte consultada que poderia ajudar a elucidar a problemática da ligação dos movimentos de reivindicação sul-mato-grossenses com correntes ideológicas predominantes no sindicalismo do Cone-Sul seria o jornal *A Plebe*, de Cuiabá. Entretanto, no período analisado, em momento algum este faz referência aos marítimos em Corumbá, nem mesmo às greves da categoria, limitando-se a denunciar a exploração da mão-de-obra escrava nas usinas do norte do estado e a divulgar artigos que chamavam atenção dos trabalhadores mato-grossenses para a necessidade de organizarem-se em sindica-

tos, apresentando, ainda, de forma didática e geral, as teorias socialistas.⁷

Os movimentos de reivindicação corumbaense também passaram despercebidos aos olhos de Rafael Barret (1967), um intelectual espanhol anarquista, que esteve em terras sulmato-grossenses entre os dias 16 de outubro e 7 de novembro de 1908, em busca de trabalho.⁸

Em nenhum momento o viajante refere-se à existência de movimento operário, em que pese o fato de que seu objetivo era o de encontrar serviço nas obras da Noroeste do Brasil e fazer fortuna rápida para voltar à Argentina. A ausência de referências de Rafael Barret aos trabalhadores marítimos, mesmo que se trate de um período anterior à organização das associações de categorias, remete à segunda hipótese aqui levantada, a saber: a influência anarquista, socialista ou reformista teria chegado ao movimento dos marítimos em Corumbá, mas de forma difusa, a ponto de não merecer registro nos documentos consultados.

Ora, Corumbá não estava isolada, recebendo fluxo de mercadorias e de gente, provenientes de várias partes do globo. Foi esse contato com experiências trazidas de fora, confrontadas com a realidade local, que possibilitou a organização operária e as formas de reação contra o patronato, o qual também esteve sujeito a influências externas. Para corroborar esta afirmativa, basta uma leitura superficial nas páginas dos jornais editados em Corumbá, durante o período analisado, e se verá a importância dada ao movimento anarquista em

⁷ Sobre os jornais de contestação à ordem oligárquica em MT no início do século XX, consultar Corrêa, (1995b)

⁸ Rafael Barret passou grande parte de sua militância na Argentina e Paraguai

outras cidades como Santos, São Paulo e Buenos Aires, ou aos acontecimentos da Revolução Russa, de 1917.

As notícias sensacionalistas tentavam demonstrar o perigo do anarquismo, do socialismo e do comunismo, com o intuito de formar um clima de terror entre os trabalhadores e amedrontar a população, desempenhando, assim, a função de policiamento e prevenção contra algo que significava o suposto perigo esquerdista, que poderia estar aportado, há muito, em terra e rios mato-grossenses.

OS TRABALHADORES E AS GREVES

As ações do Estado, por meio do legislativo, executivo ou judiciário, como reguladoras do mercado, até mesmo sobre os conflitos entre capital e trabalho, existiram, formalmente, conforme Vianna (1978) e Simão (1981), antes mesmo de 1930, contrapondo-se à idéia de liberalismo clássico que predominaria na Primeira República, e descredenciando ainda o getulismo como pioneiro na criação das leis trabalhistas. Em se tratando dos marítimos, percebe-se, através da análise das fontes, que a intervenção estatal deu-se desde o início da regulamentação do comércio fluvial e marítimo de cabotagem do Brasil, coordenada pelas capitânias dos portos.

Todavia, foi o expediente das ações de enfrentamento direto dos trabalhadores - o mais utilizado pelos marítimos em Corumbá -, conjugado com fatores de ordem política e econômica, que levaram o Estado a marcar presença mais constante no controle das relações de produção.

As paralisações coletivas de trabalhadores objetivando pressionar os proprietários dos meios de produção para obtenção de aumentos salariais e/ou melhores condições de trabalho, além das iniciativas de cunho político e de solidariedade, configuravam-se como formas de luta que exigiam uma

complexidade relativa na organização de resistência. Nos dizeres de Xerri (1996:96), dentre as várias formas de contestação do movimento operário à realidade por eles vivenciada, como os boicotes, panfletagens, conflitos orais e físicos, as greves “podem ser consideradas a maior expressão do movimento operário, onde se solidarizam em busca de soluções para as suas reivindicações”.

O poder que a greve tem de quebra da rotina na produção e o alcance de suas ações, extrapolando o próprio local de trabalho e atingindo até os consumidores finais dos produtos, fez que esse instrumento de pressão se difundisse extraordinariamente no sistema capitalista. A greve pode ser entendida, ainda, como a forma encontrada pelos trabalhadores para demonstrar que podem possuir o controle, de fato, dos meios de produção, pois deles depende a produção.

Todavia, foi essa ameaça que fez retardar o reconhecimento legal do direito à greve. Conforme Leite (1988:21), no final do século XIX, nos países europeus, a greve “continuava sendo considerada ilícita do ponto de vista trabalhista, embora não o fosse mais do ponto de vista penal”, e “só no século atual que o direito de greve começou a ser reconhecido nos países europeus”.

Até 1937, as constituições brasileiras não se referiam ao termo *greve*; apenas um Decreto Lei, de 2/5/1932, estipulava penas aos grevistas. A primeira Constituição a abordar o tema foi a de 1937, consagrando “a proibição do direito de greve estabelecida na legislação, através de seu artigo 139: ‘A greve e o *lockout* são declarados recursos anti-sociais, nocivos ao trabalho e ao capital, e incompatíveis com os superiores interesses da produção nacional’ ” (Cf. LEITE, 1988:25). As primeiras mudanças viriam após a Guerra, em 1945, com o processo de democratização do período.

A legalização da greve foi fruto das pressões operárias, feitas até mesmo através desse instrumento de luta, desde o final do século XIX. Entretanto esta legalização trouxe a normatização e, portanto, as restrições à desobediência operária. A concentração urbana e o crescimento industrial, segundo Simão, juntamente com o acirramento do conflito coletivo de trabalho, impuseram ao Estado a interferência por meio do direito público, principalmente a partir da década de 1930, apesar de a mediação do Estado ser sentida antes de 30.

Esse processo é percebido em MT por meio de um documento encaminhado pelo governo Dom Aquino Corrêa, em 1918, solicitando aos juristas do estado um parecer referente a *locação de serviços* (Cf. MATO GROSSO, 1918). Observa-se ainda, no SMT, a ascensão da resistência operária em forma de greve, justamente no período em que essa não era reconhecida, pelo Estado, como forma legítima de pressão. Por outro lado, os sinais de mobilização dos marítimos antecedem em seis anos a fundação do primeiro grêmio, o que desvincula as ações dos trabalhadores da necessidade de estarem amparadas numa organização constituída.

O jornal *O Commercio*, de Cuiabá, noticiava, na coluna “Telegramas”, de 11/8/1911, em nota rápida de primeira página, a greve das tripulações dos vapores “Mercedes” e “Miranda”, ambos do Lloyd Brasileiro, em Corumbá, por atraso nos salários. A greve teria acontecido no dia 10/8/1911.

Mas é a partir de 1918 e 1919 – anos de fundação dos grêmios ligados aos marítimos – que se percebe uma ascensão significativa na luta operária em Corumbá. O jornal *A Cidade*, em 18/9/1918, estampava em poucas linhas na primeira página, a greve dos foguistas, paralisados há vários dias por aumento no número de pessoal a bordo.

Os jornais, geralmente, pouco relatavam sobre os movimentos paredistas, atendo-se ao anúncio, em textos curtos, da categoria em greve, sua principal reivindicação e as embarcações paralisadas. Com o aumento na quantidade de greves, a imprensa passou a dispensar mais tintas e também mais ataques aos trabalhadores. Assim, em 19/12/1920, *O Matto-Grosso*, de Cuiabá, “Orgam do Partido Republicano Matto-Grossense”, defendeu os interesses dos proprietários de embarcações e colocou-se contra a greve dos tripulantes no serviço de transporte de malas postais, cargas e passageiros, os quais pleiteavam um aumento salarial de 50%, a elevação no número de tripulantes e a redução de horas trabalhadas.

O jornal qualificava as reivindicações de absurdas, “visto o vultoso accrescimo de despesas mensaes, que, accarretariam a fallencia dos donos de embarcações”. O periódico acusava, ainda, a Capitania dos Portos de ceder às exigências dos trabalhadores e, por fim, solicitava da Capitania a garantia ao “capital que ampara o trabalhador e assegura sua continuidade” concomitante às medidas de amparo ao “trabalhador do braço pobre”.

Em resposta à greve dos tripulantes e à aceitação de suas reivindicações por parte da Capitania dos Portos, os armadores promoveram um *lockout* (greve de patrões). Para contraporem-se às organizações dos trabalhadores, bem como reivindicar ganhos, num momento de elevada pressão social decorrente da situação pós-Primeira Grande Guerra, os patrões da navegação em Corumbá igualmente passaram a organizar um grêmio objetivando defender seus interesses. Isso se deu no início de 1921, logo após o *lockout* dos armadores. (Cf. BOABAID & IRMÃOS, 1921)

Os anos de 1918 e 1919 parecem mesmo ter sido um período singular na história do movimento operário sul-mato-

grossense. Em Corumbá, além dos marítimos, outras categorias seguiram a via do enfrentamento direto para expor seus descontentamentos nas relações de trabalho.

Tem-se, em julho de 1918, a greve dos trabalhadores da Cia. Minas e Viação de Matto Grosso, durante a construção da estrada que ligaria as minas de manganês do Urucum a Corumbá.⁹ O jornal *O Matto-Grosso*, de 14/7/1918, afirmava que a greve fora provocada “pelos trabalhadores vindo há poucos dias” do Rio de Janeiro e de São Paulo, e que teria sido controlada pela polícia de Corumbá e Ladário.

Em edição posterior de, 8/9/1918, o periódico tentava, mais uma vez, desqualificar o movimento, ligando-o a grupos “conservadores” do povoado do Ladário, referindo-se ao Partido Republicano Conservador, e concluía: “Hontem, cerca de 40 individuos abandonaram o trabalho, vindo á delegacia capitaneados pelo *bravo* de Mimoso, exigindo aumento de salario. O delegado procurou o diretor da Companhia, exigindo que attendesse a reclamação. Esses homens não voltaram ao trabalho.”

Vale ressaltar, quanto à acusação de o movimento estar ligado ao PRC em Ladário, que essa parece ser uma prática comumente utilizada pelo jornal cuiabano, representante do Partido Republicano Matto-Grossense, a fim de desqualificar, tanto os movimentos organizados pelos trabalhadores, quanto seus adversários políticos, nesse caso o PRC. Note-se, ainda, no trecho transcrito do jornal, a utilização, pelos trabalhadores, da força policial como intermediária entre patrões e empregados, pois era esse organismo de Estado que, geralmente, estava mais presente nos conflitos de classes, reafirmando o

⁹ A Companhia também era proprietária de embarcações, mas que não foram atingidas pela paralisação

entendimento de que as questões políticas e sociais eram caso de polícia.

Os operários da Cia. Minas e Viação voltariam a se rebelar, e o jornal *O Matto-Grosso*, do dia 18/5/1919, sem dizer as causas da greve, chamava a atenção para a necessidade de aumentar o efetivo da Força Pública em Corumbá, haja vista o perigo de expansão de tais revoltas, “tendo-se manifestado entre os trabalhadores da Cia Minas e Viação, um começo de revolta, á mão armada, ameaçando destruir trabalhos feitos para a extração de manganéz”.

Para se entender essa ameaça de quebra-quebra, é preciso voltar à edição do dia 1/5/1919, do mesmo periódico, em que há a transcrição do telegrama enviado de Corumbá, relatando a tentativa de invasão da delegacia de Ladário, por parte dos trabalhadores da Cia. Minas e Viação, com o intuito de resgatar companheiros presos. Novamente, o periódico tentava fazer a ligação do movimento com o Partido Republicano Conservador do município. Concluindo, o telegrama afirmava ter a Companhia “cerca de 400 trabalhadores nesta povoação de Ladário, dispõe de gente de toda especie”.

As ações de quebra-quebra, comuns no movimento operário do início do século XX, em centros como Rio de Janeiro, São Paulo, Santos, entre outros, parecem ter chegado também ao SMT no ano de 1919.¹⁰ Essa tática era comumente utilizada, objetivando inviabilizar a produção, uma vez que com as máquinas funcionando o patrão pode-

¹⁰ Assim se deu, em 1919, na Estrada de Ferro NOB, no município de Aquidauana. Os trabalhadores em greve arrancaram dormentes, provocando o descarrilamento do trem. Movimento também relacionado pelo jornal *O Matto-Grosso*, com os “conservadores” daquele município. *O Matto-Grosso*. Cuyabá, 30/10/1919

ria rapidamente substituir os grevistas por outros trabalhadores. Ao menos enquanto perdurasse o defeito provocado intencionalmente, tinha-se a garantia de manutenção do movimento paredista.¹¹

Assim como eram variadas as formas de luta, também diversas foram as motivações que levavam à deflagração de um movimento grevista. Além das reivindicações mais comuns, como a diminuição de horas de trabalho e contratação de mais trabalhadores para as embarcações, recorreu-se à mobilização quando da acusação, por parte das empresas, contra os trabalhadores, por roubo de cargas, conforme noticiado no *Tribuna*, de 25/11/1919, em primeira página.¹² O roubo e o contrabando eram práticas comumente utilizadas por trabalhadores, como forma de se apropriarem dos lucros na venda de bens por eles transportados.¹³ Por outro lado, apesar de as vezes serem praticados por indivíduos isolados, eram compartilhados, senão por todos, ao menos pela maioria dos membros da coletividade na embarcação, os quais, também, se uniam em greve para defender seus companheiros.

Na incapacidade dos empresários da navegação de unirem-se em torno da contraposição ao ascenso inicial do movimento operário sul-mato-grossense, a Associação Comercial de Corumbá passou a intervir de forma costumeira, por meio de sua influência política e econômica, tomando a defesa dos

¹¹ Outra tática comum era a ocupação do local de trabalho pelos operários em greve, como forma de impedir a substituição de mão-de-obra

¹² O título do artigo traz o termo greve entre aspas por ter sido declarada pelos tripulantes do “Fernandes Vieira” após acusação de roubo

¹³ A atividade do contrabando persistiu por longo tempo, sendo aperfeiçoada no decorrer dos anos, conforme ressaltado no relato de Timótheo de Oliveira. Corumbá, 10/10/1999

interesses dos proprietários de embarcações e do comércio, junto ao governo estadual e federal. Essa intervenção da Associação Comercial na década de 1920, contando com o apoio do Capitão do Porto do Estado de MT, Durval Julião, trouxe um decréscimo na quantidade de mobilizações na região, a partir de 1926.

A interrupção do período descendente do movimento deu-se em 1930, quando da união dos marinheiros, taifeiros e foguistas do Lloyd Brasileiro, em greve por aumento de tripulação nas embarcações (Cf. *Tribuna*, 18/3/1930). Das primeiras greves acontecidas nos anos de 1918 e 1919, até chegar a esse movimento de 1930, tem-se um avanço significativo na resistência marítima. A luta já não se dava mais isoladamente a partir da categoria; passava a configurar-se numa união de forças em torno de um objetivo comum: o de levar suas reivindicações junto ao patronato. Foram as experiências de mais de uma década de lutas com vitórias e mesmo as de derrotas, durante o último período, que contribuíram para a criação, junto aos marítimos, de uma cultura de solidariedade de classe.

Enfim, percebe-se que, durante o período estudado, a organização de grêmios, as greves e mesmo a utilização da grande imprensa local foram meios encontrados pelos trabalhadores para buscarem melhores condições de vida e de trabalho. Esse processo revelou uma característica distinta daquela comumente apresentada na historiografia sobre o movimento operário brasileiro: a de que, longe dos grandes centros do país, só havia espaço para as relações coronelistas. Demonstra, ainda, que a formação do operariado sul-matogrossense foi, substancialmente, marcada pela resistência dos marítimos em Corumbá.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- A Cidade*. (Jornal) Corumbá, 18/9/1918
- A Plebe*. (Jornal) Cuiabá.
- BARRETT, R. *Cartas íntimas*. Com notas de su viuda, Francisca Lopez Maiz de Barrett. Montevideo: Biblioteca Artigas, 1967.
- BATALHA, C. H. M. Identidade da classe operária no Brasil (1880-1920): Atipicidade ou legitimidade? In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo: v.12, n.23 e 24, pp.111-124, set.91/ ago, 92.
- BOABAID & IRMÃOS ao Presidente do Estado. Corumbá, 5 de abr. de 1921. Cx.1921-B, Arquivo Público de MT.
- BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Ofício n.1057. Informa deliberações do Ministério ao Snr. Presidente do Estado de Matto Grosso. 19 de maio de 1923. Cx 1923-B, Arquivo Público de MT.
- BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Ofício n.293. Reservado ao Exmo. Sr. Presidente do Estado de Matto Grosso. 20 de set. de 1927. Cx 1927-A, Arquivo Público de MT.
- CARONE, E. Os primórdios do movimento operário no Brasil (1820-1914). In: *Princípios*. São Paulo: Anita Garibaldi, 1996.
- CORRÊA, Valmir Batista. O trabalhador rural e urbano na terra dos coronéis. In: *Intermeio*. Campo Grande-MS: UFMS, v.1, n.1, p.53-72, 1995.
- CORRÊA, Valmir Batista. Uma brecha no poder oligárquico mato-grossense. O jornalismo panfletário em Cuiabá: 1924-930. In: *Revista Científica*. Campo Grande-MS: UFMS, v.2, n.2: p.61-67, 1995b.
- DE LUCA, T. R. *O sonho do futuro assegurado*. São Paulo: Contexto, CNPq, 1990. (República).
- GREMIO DOS MACHINISTAS CIVIS de Corumbá. Estatuto de 19 de nov. de 1917 (anexo). Ofício n.4 de 27 de jan. de 1918. Para D. Aquino Corrêa na qualidade de Digno Presidente do Estado. Cx. 1918-C, Arquivo Público de MT.
- GREMIO DOS MACHINISTAS DA MARINHA CIVIL, fundado em 20 de maio de 1917. Regimento e Organizações Administrativas. Aprovado em Assembléa Geral Extraordinaria de 5 de outubro de 1919. Corumbá, s/e.
- LEITE, M. de P. *O que é greve*. São Paulo: Brasiliense, 1988, (Primeiros passos; 202).
- MATO GROSSO. Parecer ao Excmo. E Revmo. Sr. D. Francisco de Aquino Corrêa, Bispo de Prusiade – Presidente do Estado – Relatores: José Barnabé de Mesquita, (ilegível). Cuyabá, 8 de abr. de 1918. Cx. 1918-E, Arquivo Público de MT.
- MINISTÉRIO DA MARINHA, Arsenal de Marinha do Estado de Matto Grosso. Cópia n.309. Reservado, ao presidente do estado de Matto Grosso Annibal de Toledo. Relator João Francisco de Azevedo Milanez. Capitão de Fragata.

2 de jul. de 1930, Apud. CORRÊA, V. B. O trabalhador rural e urbano na terra dos coronéis. In: *Intermeio*. Campo Grande-MS: UFMS, v.1, n.1, p.53-72, 1995a, p.70.

O Commercio. (Jornal) Cuiabá, 11/8/1911.

O Matto-Grosso. (Jornal) Cuyabá, 14/7/1918, 8/9/1918, 1/5/1919, 18/5/1919, 30/10/1919, 19/12/1920.

OFÍCIO n.329, ao Inspector de Portos e Costas, informa sobre o Memorial da Associação Commercial. Durval Julião - Capitão do Porto do Estado de Matto-Grosso - Corumbá, 2 de ago. de 1923. Cx.1923-D, Arquivo Público de MT.

OFÍCIO s/n, ao Interventor Federal Coronel Antonio Menna Gonçalves. Manuel Eugenio Guimarães; José Lyvio; Manuel Maria. Corumbá, 18 de mar. de 1931. Apud. CORRÊA, V. B. O trabalhador rural e urbano na terra dos coronéis. In: *Intermeio*. Campo Grande-MS, v.1, n.1, p.53-72, 1995, p.71.

OLIVEIRA, T. P. de. Entrevista realizada na cidade de Corumbá, em 10/10/1999.

OLIVEIRA, T. P. de. Sindicato dos Oficiais de Máquinas em Transporte Fluviais no Est. de Mato Grosso. In: *Semanário do Povo*. Corumbá, 19/6/1963.

PINHEIRO, M. L. U. A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899-1925). In: *Projeto História*. São Paulo: 16, fev.1998.

SHARPE, J. A história vista de baixo. In: BURKE, P. (Org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. ed.2. São Paulo: UNESP, 1992, p.39-62.

SIMÃO, A. *Sindicato e Estado: suas relações na formação do proletariado de São Paulo*. São Paulo: Ática, 1981.

SOCIEDADE UNIÃO DOS TAIFEIROS de Corumbá. Ofício de 13 de maio de 1918, ao Presidente do Estado D. Aquino Corrêa, informando da organização da Sociedade e encaminhando o Estatuto a fim de ser registrada e reconhecida. Cx.1918-C, Arquivo Público de MT.

SOCIEDADE UNIÃO DOS TAIFEIROS. Estatutos. Fundada a 20 de junho de 1917, na Cidade de Corumbá, Matto-Grosso. Typ. do Commercio, Corumbá. *A Cidade*, 16/1/1919

Tribuna. (Jornal) Corumbá, 25/11/1919, 18/3/1930.

VIANNA, L. W. *Liberalismo e sindicato no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

XERRI, E. G. Uma incursão às fontes sobre o Movimento Operário de Rio Grande no início do século XX. In: *Estudos ibero-americanos*. PUCRS, v.XXII, n.2, p.91-110, dezembro de 1996.