

UM PÉ EM CADA PORTO: trabalhadores cearenses em busca da sobrevivência nos portos do país. Camocim-CE. 1950-1970.¹

Carlos Augusto Pereira dos Santos*

Resumo: O trabalho pretende mostrar a "diáspora" de trabalhadores cearenses, com foco nos portuários e estivadores com atuação no Porto de Camocim-CE em busca de trabalho nos vários portos do país. Desta forma pretende-se analisar os vários aspectos que motivam a saída destes trabalhadores em busca da sobrevivência, assim como do tipo de relações que se estabelecem no âmbito dos sindicatos para promover essa saída. Por outro lado, é intenção do trabalho perceber que tipo de relação este trabalhador trava ao ter contato com outros trabalhadores de outros portos e o cotidiano de outros sindicatos, aspectos constituidores de uma experiência de trabalho que conseguem nestes espaços e que acabam por trazer para seu sindicato de origem, fazendo assim um interessante intercâmbio de idéias, formas de trabalho e até de aperfeiçoamento profissional e pessoal.

Palavras - Chave: Trabalhadores. Sindicatos. Experiência.

Abstract: The work intends to show the emigration of workers of Ceará, with focus in the longshoremen and dockers with acting in Porto of Camocim-CE in search of work in several ports of the country. In this way there intend to analyse several aspects that cause the exit of these workers in search of the survival, as well as of the type of relations that are established in the context of the trade unions to promote this exit. On the other side, it is an intention of the work to realize which type of relation this worker locks while having contact with other workers of other ports and the daily life of other trade unions, aspects constituidores of an experience of work that they get in these spaces and that bring again to his trade union of origin, doing so an interesting exchange of ideas, the forms of work and even of professional and personal improvement.

Key-words: Workers. Trade unions. Experience

O porto de Camocim, cidade do litoral oeste do estado do Ceará, distante 366 km da capital já foi uma das mais importantes entradas do estado, apresentando nas primeiras décadas do século XX, intensa movimentação comercial, sendo um pólo de atração de emigrantes, principalmente nos períodos cíclicos das secas.

A atividade portuária, portanto, desenvolveu-se neste espaço, fazendo com que os trabalhadores iniciassem um processo de organização, principalmente após a conjugação das atividades do porto com a Estrada de Ferro de Sobral, que ligaria o porto de Camocim aos sertões de Sobral e Crateús onde a produção agropecuária alimentava o comércio regional.

¹ Com algumas alterações, este artigo é parte do terceiro capítulo da Tese de Doutorado defendida no Programa de Pós-Graduação de História da Universidade Federal de Pernambuco-UFPE em 2008, denominada "Entre o Porto e a Estação: cotidiano e cultura dos trabalhadores urbanos de Camocim-CE.1920.1970".

* Professor do Curso de História da Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA. Sobral-CE. Doutor em História pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE.

Deste modo, diversas tentativas de organização das categorias profissionais atreladas ao trabalho do porto e da ferrovia acompanharam o percurso do auge e declínio das atividades desse universo de trabalho. Vale salientar, que estas primeiras experiências organizativas tiveram uma forte influência das idéias socialistas e comunistas, já no final da década de 1920, cuja militância fez com que a cidade se destacasse no cenário político estadual a ponto de ser cognominada de “Cidade Vermelha”, “PequenaMoscou”, “Moscouzinha”, entre outros epítetos, pela imprensa comunista.²

Portanto, desse tempo, tivemos a fundação de várias associações (beneficentes e mutualistas) e sindicatos representativos dos trabalhadores do porto, ferroviários, estivadores, salineiros, construção civil, dentre outros. Para este trabalho, usaremos documentação referente ao Sindicato dos Serviços Portuários de Camocim e do Sindicato dos Estivadores do Porto de Camocim, denominações estas que se consolidaram com o tempo e a especialização dos trabalhos no porto, sendo as atuais denominações.

O declínio das atividades do porto aparece por volta da década de 1930 pela falta de dragagens do seu canal natural, problema este que se acumula a ponto de que na década de 1960 em diante, navios de médio calado não mais conseguem ancorar. Com a ligação de Sobral com Fortaleza por via férrea, beneficiando o Porto do Mucuripe foi outro fator que diminuiu o movimento no porto de Camocim, visto que a produção agropecuária não precisava mais vir à Camocim para serem escoadas para a capital e outros estados. Por outro lado, a política do governo federal em beneficiar o transporte rodoviário, na esteira da expansão da indústria automobilística, fez com que ficasse inviável o porto de Camocim.

Com estes problemas, as oportunidades de trabalho no porto ficam restritas ao serviço de descarregamento de barcos pesqueiros. Com a desativação do porto e da ferrovia, a indústria da pesca da lagosta e do peixe é que vão animar a economia da cidade, mas, os trabalhadores do porto têm seus espaços diminuídos. É essa escassez de trabalho que fará com que os trabalhadores busquem outros portos do país, tanto para sobreviverem, quanto para terminar seu tempo de contribuição previdenciária no intuito de conseguirem uma aposentadoria como estivador ou portuário.

Essa situação, como veremos, colocará as categorias profissionais de Camocim, ora em confronto na disputa pelos escassos postos de trabalho no porto, ora em colaboração, na reivindicação de melhores remunerações ou no pedido de revitalização do porto via

² A presença dessa militância comunista nos espaços do trabalho foi analisada por nós na Dissertação de Mestrado defendida no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio de Janeiro em 2000, publicada com o título **Cidade Vermelha: a militância comunista nos espaços do trabalho. Camocim-CE. 1927-1950.** Fortaleza: NUDOC/UFC, 2007.

dragagem. Na falta do atendimento desses pedidos, uma das saídas para os estivadores, principalmente, e de alguns portuários, foi “ganhar o mundo” e cruzar o Brasil de norte a sul, pelos mais diversos e distantes portos.

As saídas foram mais freqüentes durante a década de 1960, mas “desde 1952, quando o Porto de Camocim entrou em decadência, vários estivadores daqui (...) deslocam-se de seu Sindicato de origem a procura de trabalho junto aos co-irmãos dos portos mais movimentados”³, e perduraram com menor ímpeto até os anos 1980. Embora que em alguns casos, os trabalhadores buscassem serviços em outros portos no sentido de completarem sua aposentadoria (após 1980 com a desativação do Sindicato dos Estivadores do Porto de Camocim) ou por um espírito aventureiro em conhecer outros lugares, a maioria dos pedidos de cartas de apresentação junto ao SEPC estava relacionada com as condições financeiras precárias que enfrentavam em Camocim. Nos pedidos oficiais de trabalho em outros portos, estes aspectos eram apresentados como justificativas.

Apesar dessa abertura para os trabalhadores camocinenses, as vagas de trabalho em outros portos estavam bastante limitadas pelas condições impostas pelos sindicatos receptores, sendo poucas para os cerca de oitenta estivadores do quadro social do SEPC. Além do mais, os grandes portos contatados pelo SEPC para o envio de trabalhadores, procuravam prioritariamente atender as demandas regionais, como explicou o Presidente do Sindicato dos Estivadores de Paranaguá, argumentando que a “D.T.M. local autorizou a ampararem os associados do Sindicato de Antonina, distante 40 minutos de Paranaguá e, também, a braços com situação de sub-emprêgo.”⁴

Como se pode perceber, o problema da falta de trabalho nos pequenos portos não atingia apenas Camocim. Contudo, as dificuldades aumentariam após o golpe de 1964. Antes, as negociações desse intercâmbio davam-se simplesmente entre os sindicatos. É o que reclama o presidente do SEPC, Manoel Ambrósio dos Santos, em resposta a um ofício da Federação Nacional dos Estivadores:

3º. Com o advento da Revolução de 1964, iniciou-se o sistema de intervenção das DTMs, disciplinando que o estivador visitante, para deslocar-se de seu porto a procura de trabalho, precisa de Credencial da DTM de seu Estado, para poder ter acesso a entrada na faixa de cais onde for trabalhar o visitante.

4º. Enquanto isso, vimos vários Sindicatos como o de Santos e Recife, onde existe trabalho de sobra, negarem ajuda aos co-irmãos profissionais da estiva dos

³ Sindicato dos Estivadores do Porto de Camocim. (a partir de agora SEPC). Ofício N° 34/80. Camocim-CE.

⁴ SEPC/Ofícios Recebidos. Federação Nacional dos Estivadores do Brasil. Ofício N°. 443/80. 1980. Camocim-CE. DTM – Delegacia de Trabalho Marítimo.

*pequenos portos, para ajudarem elementos estranhos a categoria, no caso dos bagrinhos.*⁵

Neste expediente, apesar da reclamação da dificuldade burocrática imposta pelo novo regime, feita pelo presidente do SEPC, o mesmo ressalta a importância da articulação da Federação Nacional dos Estivadores do Brasil, realizando contatos e abrindo oportunidades de trabalho nos portos do país, enfim, fazendo um trabalho de logística junto aos sindicatos dos portos mais desenvolvidos. Portanto, essa era uma ação de solidariedade entre os companheiros estivadores, mas que não deixou de ter seus entraves e conflitos.⁶ Se uma carta de recomendação era um passaporte para se trabalhar em outro porto, a sua concessão, por sua vez, estava atrelada, segundo as reclamações, à burocracia excessiva, às relações de amizade, parentesco e outros privilégios presentes na vida sindical.

Dos portos do país, um dos mais visitados pelos trabalhadores camocinenses em serviço era o de Santos. Com efeito, as ligações com o Sindicato dos Estivadores de Santos eram mais estreitas, a ponto de alguns desenvolverem militância política dentro desse sindicato ou fora dele. Na memória de alguns estivadores está viva a trajetória de Raimundo Soares Vasconcelos, que partiu de Camocim em busca de trabalho no Porto de Santos e chegou a presidir o sindicato da categoria na cidade paulista, além de ter facilitado o ingresso de companheiros naquele porto durante a década de 1960.⁷

Outro caso foi o do portuário Aloísio Soares de Vasconcelos, vulgo “Ceará” (provavelmente parente de Raimundo Soares Vasconcelos). Preso em 1948 por “agitação comunista”, “Ceará” foi prontuariado pelo DEOPS de São Paulo entre 1947 a 1951. (TAVARES, 2001:92).

Francisco das Chagas de Carvalho, mais conhecido como “Francisco Sobral”, ex-presidente do SEPC, explica a predileção por Santos e traça um certo itinerário dos estivadores camocinenses pelos portos do país, “porque em Santos trabalhava 6.000 homens,

⁵ Idem. Na linguagem da estiva, “bagrinho” são trabalhadores não sindicalizados ou apenas matriculados na Capitania dos Portos, que ficam esperando as sobras do “trabalho bom”, disputados pelos “tubarões”, estivadores sindicalizados. Neste sentido, os “bagrinhos” atuam principalmente nos serviços de mercadorias a granel, menos disputadas pelos “tubarões”. Cf. SARTI, Ingrid. **Porto Vermelho**. Os estivadores santistas no sindicato e na política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981, p.30-1. Coleção Estudos Brasileiros. v. 48.

⁶ Idem. Uma das reclamações contidas nesse ofício era a de que caso o estivador conseguisse seu objetivo em trabalhar em outro porto, teria que esperar aproximadamente 40 dias para a apreciação do requerimento pela DTM – Delegacia de Trabalho Marítimo.

⁷ Apesar de alguns estivadores fazerem referência a Raimundo Soares Vasconcelos, muitos não sabiam seu nome completo, nem o período preciso em que presidiu o Sindicato dos Estivadores de Santos, nem darem maiores informações sobre o mesmo. Seu nome aparece aqui a título de ilustração enquanto não se apura maiores detalhes sobre sua vida.

sempre teve 14 quilômetros de cais, nós trabalhamos muito lá, o estivador tinha um intercâmbio e nós dávamos o serviço (...) nós mandava muita gente para Santos...”.⁸ Conseguida a vaga, a licença era providenciada e avalizada pelos órgãos de controle, Capitania dos Portos e Delegacia de Trabalho Marítimo locais. Mas, será que o problema estava resolvido? Como eram as condições de trabalhos nestes portos? Era difícil a adaptação dos mesmos nos novos locais de trabalho? O eldorado marítimo da fartura de trabalho e dinheiro bastante difundido pelos relatos de viagens de estivadores veteranos se confirmava?

Os depoimentos colhidos apontam para duas perspectivas diferentes. Ao mesmo tempo em que a seleção da memória de alguns depoentes enfatiza apenas os efeitos positivos dessa experiência, alguns documentos de época, como cartas de sócios para o sindicato local, assim como as falas registradas em atas, denunciam tanto dificuldades de relacionamento com companheiros de outros sindicatos, quanto a aspereza das condições de trabalho em outros portos do país. No entanto, se comparada com as condições locais, trabalhar fora era sempre melhor, quanto ao aspecto financeiro.

O portuário Francisco das Chagas Morais é um dos que relembra esse momento de viagens para outros portos como algo positivo. Como boa parte dos trabalhadores do porto de Camocim tinha uma outra atividade, no caso, a de vendedor ambulante. Tudo o que ganhava no porto investia na compra de mercadorias que vendia nas cidades por onde o trem passava, de Camocim a Sobral. Com o fracasso do movimento portuário na cidade, “Seu Morais” obteve licença para, no seu dizer, “ganhar o mundo”: “tirei logo uma carta com destino ao Rio, Santos, Pernambuco, porque eu era destemido mesmo, eu digo quero conhecer esses terrenos, aí eu saí quando cheguei em Pernambuco em 1946, aí eu vi fortuna de trabalho e ganho e eu fiquei **englobado**”.⁹

Depois de “provar” da maioria dos portos do Nordeste, Seu Morais queria ir mais longe: “...tava trabalhando na Paraíba, porto de João Pessoa, capital da Paraíba, por lá me informaram, me disseram que gente daqui estava em Paranaguá. Comecei a trabalhar em Paranaguá, meu amigo era dinheiro em Paranaguá, atracava de quarenta navios, isso já na época de 46”.¹⁰ Os relatos de Seu Morais no STSPC, acerca de Paranaguá, acabaram por gerar *frisson* entre os portuários ávidos de uma melhor aposentadoria, porém, o destino a este

⁸ Francisco das Chagas de Carvalho. Ex-presidente do SEPC, estivador aposentado. Entrevista realizada em 2004.

⁹ Francisco das Chagas Morais. Entrevista citada. Grifo nosso. O termo “englobado” tanto pode sugerir sua adaptação às novas condições de trabalho, quanto sua satisfação de conhecer outros lugares e neles se dar bem, face ao seu destemor.

¹⁰ Id. *ibidem*.

porto, como já se viu, era muito restrito e poucos conseguiram realizar esse intento. Ainda nessa perspectiva de se adquirir boas condições de trabalho em outros portos, alguns trabalhadores acabavam por fixar residência nas cidades portuárias. É o que afirma o estivador Francisco Laurindo de Menezes: “Tem colegas aí que ficaram, ficou nos portos, por aí. Saíram pra trabalhar três meses, aí se dava bem, ficavam, arrumava amizade por lá, muita gente ficou nos porto do Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, eu tinha uns colegas que ficaram por lá”.¹¹

A saída de trabalhadores para trabalharem em outros portos era minimamente acompanhada pelo sindicato de origem. Ao saírem, ficavam obrigados a dar notícias à família e ao sindicato, assim como manter em dia suas obrigações sindicais. Alguns, no entanto, esqueciam ou faziam pouco caso dessas recomendações, abandonando literalmente família e sindicato, e tornando difícil sua localização, pois, às vezes, mudavam de porto sem o conhecimento prévio do sindicato de origem. Na sessão de 29 de julho de 1962, por exemplo, os estivadores tiveram que decidir a situação de dois estivadores “desaparecidos” que “abandonaram o nosso sindicato e foram embora para o Sul do paiz e não mais deram nenhuma satisfação ao nosso sindicato (...) José Lopes de Amorim e Raimundo Siebra”.¹² Após as discussões, os dois foram eliminados do quadro social.

Apesar da predileção dos estivadores de Camocim em saírem para trabalhar no Porto de Santos apontada acima, a dificuldade para se conseguir vagas no mesmo parecia ser maior. Fazendo uma rápida pesquisa na pasta de cartas concedidas para os estivadores trabalharem em outros portos, veremos que Santos figura na terceira colocação entre os portos mais visitados, com 15 trabalhadores enviados.. Entre 1976 a 1983, o Porto do Pará lidera com 51 estivadores enviados, seguido de Salvador com 25. Em seguida, em ordem decrescente temos, Fortaleza com 12, Rio de Janeiro, Ilhéus, Maceió e Paranaguá, cada um com 4, Vitória 3, Angra dos Reis, São Luís, Santarém e Manaus, cada um com 02, São Francisco do Sul e Santa Catarina com um trabalhador cada, totalizando no período, 151 trabalhadores destacados de Camocim para trabalharem nos portos do país.

Outra visão desse mundo do trabalho aponta para uma compreensão diferente desses espaços. Vários trabalhadores se manifestaram sobre os problemas que enfrentaram nos portos afora. Relatos de viagens nas sessões documentadas em atas, além de algumas cartas, denunciam atos de sofrimento e humilhação sofridos nesses lugares. Pena é que a descrição destes senões não chegue aos detalhes para que se saiba que tipos de grosserias teriam

¹¹ Francisco Laurindo de Menezes, estivador aposentado. Entrevista realizada em 2005. Camocim-CE.

¹² SEPC/ASE, de 29 de julho de 1962, Livro 1, p.135v. Camocim-CE.

recebido, referindo-se apenas aos acontecimentos. Neste sentido, Antonio Delmiro da Silva esclareceu ligeiramente que durante “sua permanência em Natal, passou uma situação bem mesquinha”.¹³ Noutra ocasião, informado do que passara um sócio em Recife, o presidente apresenta à assembléia cópia do ofício “que tinha enviado para Pernambuco por motivo de uma carta que tinha recebido do companheiro Francisco Pereira Mendes acusando que o Presidente de lá não lhe tinha sido digno e chegando ao ponto até de maltratar também a sua própria pessoa”.¹⁴

As impressões dos trabalhadores sobre o que viam e viviam nos portos através das cartas é uma fonte interessantíssima para se analisar essa perspectiva, nem sempre idílica, do trabalho nos portos do país. Em duas cartas enviadas para o sindicato no ano de 1983, o sócio Agripino Ferreira Lima descreve um panorama das dificuldades que enfrentava naquele momento, mormente às condições climáticas em São Francisco do Sul, Santa Catarina. “a situação não é realmente boa, mas não é também muito ruim. pa (...) O que dá mais trabalho aqui é o embarque de galinha em frigorífico (...) a maior parte leva o tempo chovendo e dizem que o inverno ainda não começou”.¹⁵

Na segunda missiva, Agripino Ferreira Lima já estava com quatro meses de trabalho no porto de São Francisco do Sul e as notícias não eram nada animadoras; “a situação é crítica e eu estou arrependido de ter voltado e se tivesse com dinheiro já tinha ido embora”. Além das informações que acrescenta à primeira carta, faz um pedido de uma pesquisa sobre seu tempo de trabalho pelos portos do país desde 1970.

Segundo o estivador aposentado Francisco de Araújo, alguns presidentes facilitavam a vida de companheiros no sindicato, dando-lhes autorizações seguidas para viajarem e ganharem muito mais dinheiro, insinuando uma possível compensação financeira entre eles. Alguns deles viajam com duas ou três cartas de apresentação para outros sindicatos do país. Perguntado se ele viajara muito, disse que não, mais por sua própria culpa, porque “logo que me associei na estiva era dominado pelo diabo da cachaça. Depois segui conselhos de amigos e parti para a batalha em outros portos, já que aqui em Camocim não tinha muito serviço”.¹⁶

Um último aspecto a ser observado é quanto à disciplina dos trabalhadores nos portos. Provavelmente as reclamações por serem mal recebidos pelos companheiros tinham

¹³ SEPC/AAGE, de 17 de dezembro de 1961, Livro 1, p.122v. Camocim-CE.

¹⁴ SEPC/Ata de Sessão Ordinária (a partir daqui ASO), de 03 de março de 1963, Livro 1, p.140. Camocim-CE.

¹⁵ SEPC/Correspondências recebidas. Agripino Ferreira Lima. 1983. Camocim-CE. Já Francisco de Araújo, reportando-se sobre o tipo de carga, relembra que os estivadores procuravam recusar o trabalho no carregamento e descarregamento de bananas, pelo perigo de serem mordidos de cobra. Francisco de Araújo, estivador aposentado. Entrevista realizada em 20/10/2005. Camocim-CE.

¹⁶ Francisco de Araújo, estivador aposentado. Entrevista citada. Camocim-CE.

algum fundo de verdade, porém, nossos trabalhadores também provocavam conflitos nesses portos, sendo alvos de constantes advertências via Federação, ou mesmo de presidentes dos sindicatos visitados por eles.

Em visita de trabalho ao SEPC, o representante da Federação chama a atenção para as constantes reclamações que vem recebendo sobre “visitantes irresponsáveis nos portos”, a tal ponto de já se cogitar o veto dessa prática, o que ainda não ocorrera por interferência da Federação que ficara “com a responsabilidade de cientificar aos Sindicatos para ser tomada as providências que o caso requer, que para não correr risco de ser vetado este precioso privilégio”.¹⁷

Manter um bom relacionamento e zelar pelo bom nome do sindicato ou da classe, como já se viu, era uma preocupação dos dirigentes sindicais. Porém, a indisciplina e o cometimento de pequenos golpes por parte dos trabalhadores, às vezes, ultrapassava o âmbito das relações de trabalho nos portos. Um associado do Sindicato dos Estivadores de Recife manda correspondência ao presidente do SEPC reclamando de uma dívida de quatro companheiros deixada em sua pensão, ao mesmo tempo em que pedia o envio das referidas importâncias.¹⁸ Um pouco mais elaborado, no entanto, foi o que aprontou Maurício de Lacerda Rego, representante do SEPC num congresso em Recife. Na época do congresso, era o presidente e retirou Cr\$ 35.000,00 para a viagem e chegou dizendo que fora convidado pelo Presidente da Federação “para um almoço e que era para todos os representantes cooperarem com a despesa”. Posteriormente, chegou ao sindicato uma correspondência do Hotel Regina cobrando Cr\$ 4.200,00. Ao presidente de então, restou apenas lamentar o “predicado faltoso” do associado, danoso para a imagem do sindicato e da classe.

Estas atitudes, sem dúvida, mereciam a reprovação dos demais, pois, de alguma forma, influiriam na saída dos trabalhadores para outros portos. Era preciso deixar boa impressão por onde passavam, aqueles que se comportavam bem nos outros portos, acabavam por adquirir experiência tanto no campo de trabalho como nas lides administrativas. Alguns deles, após as constantes viagens, assumiam cargos nas diretorias ou atuavam nos conselhos fiscais. É o caso do estivador Francisco de Araújo, que só aceitou participar como tesoureiro no SEPC após trabalhar em muitos portos “para arranjar alguma coisa na vida”¹⁹, e de dizer, num misto de embevecimento e orgulho, que pisara o cais de Santos, assistira reunião na sede do

¹⁷ SEPC/AAGE, de 20 de novembro de 1961, Livro 1, p.119. Camocim-CE.

¹⁸ SEPC/AAGE, de 17 de dezembro de 1961, Livro 1, p.122v. Camocim-CE.

¹⁹ Francisco de Araújo, estivador aposentado. Entrevista já citada.

Sindicato dos Estivadores e vira de perto o líder dos estivadores na época, Oswaldo Pacheco.²⁰

Por este exemplo, se pode compreender que o intercâmbio de trabalho em outros portos do país, gerava trocas, que percebidas pelos trabalhadores, reforçavam os laços de solidariedade. Os trabalhadores emigrantes “ao desembarcarem, estabeleciam estreitos contatos com as comunidades portuárias, onde trocavam informações a respeito da situação sindical ou política encontrada em outros portos”. (SILVA, 1995:142). Sendo assim, o fato de serem solicitados a narrarem suas experiências nas sessões sindicais ou de assumirem cargos na diretoria por se sentirem mais capazes, é fruto desse intercâmbio propiciado pelo trabalho nos vários portos do país.

De outra forma, essa experiência adquirida pelos trabalhadores em Camocim e em outros lugares vai moldando um modo de ser, uma identidade operária, que também influenciará nas formas de lazer e cultura, visto que essas formas de compreensão da cultura operária estão intimamente imbricadas com o mundo do trabalho.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BATALHA, Cláudio, SILVA, Fernando Teixeira da, FORTES, Alexandre (orgs.). **Culturas de classe**. Identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2004.
- CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, Lar & Botequim**. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. 2ª ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2001.
- FORTES, Alexandre [et. al.]. **Na luta por direitos**. Estudos recentes em História Social do Trabalho. Campinas SP: Editora da UNICAMP, 1999.
- FRENCH, John D. *Afogados em leis*. A CLT e a cultura política dos trabalhadores brasileiros. Trad: Paulo Fontes. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2001. Col. História do Povo Brasileiro.
- HOBSBAWM, Eric J. **Mundos do Trabalho**. Novos estudos sobre História Operária. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.
- SARTI, Ingrid. **Porto Vermelho**. Os Estivadores Santistas no Sindicato e na Política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. (Coleção Estudos Brasileiros, vol. 48)
- SILVA, Fernando Teixeira da. **Operários sem patrões**: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2003.
- _____. **A carga e a culpa**. Os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade 1937-1968. São Paulo/Santos, Hucitec/ Prefeitura Municipal de Santos, 1995.
- TAVARES, Rodrigo Rodrigues. **O Porto Vermelho**: a maré revolucionária (1930-1951). Módulo VI –Comunistas. São Paulo: Arquivo do Estado/Imprensa Oficial, 2001.

²⁰ Oswaldo Pacheco foi líder dos estivadores santistas, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores e Deputado Federal em 1946. Era militante comunista.