

"Federación de Estibadores de Brasil": trayectoria, estructura organizacional y lucha por derechos

Edgar ÁVILA GANDRA y Thiago CEDREZ DA SILVA

*Avances del Cesor*, V. XVI, N° 21, diciembre 2019, pp. 199-215.

ISSNe 2422-6580 / ISSN 1514-3899 - <http://web2.rosario-conicet.gov.ar/ojs/index.php/AvancesCesor/index>

## "Federación de Estibadores de Brasil": trayectoria, estructura organizacional y lucha por derechos

## "Federation Stevedores of Brazil": path, organizational structure and fight for rights

**Edgar Ávila Gandra**

Universidade Federal de Pelotas

Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória/  
Universidade do Porto

edgargandra@yahoo.com.br

(Brasil)

**Thiago Cedrez da Silva**

Universidade Federal de Pelotas

thicedrez@hotmail.com

(Brasil)

### Resumen

Este texto busca reconstruir la dinámica del poder y la organización sindical de los estibadores brasileiros en un recorte temporal que abarca los años 1950 a 1963. Además, nos proponemos comprender las relaciones políticas que establecieron tanto con el universo sindical como con los órganos públicos gubernamentales. Buscaremos, de esa forma, comprender cómo los estibadores organizaron sus demandas nacionales con respecto a las condiciones de trabajo en un contexto de avances y retrocesos políticos que marcaron este tenso momento de la historia brasileña. Partimos de la hipótesis central que señala que una federación unificada fue condición *sine qua non* para articular las demandas de los diferentes sindicatos de estibadores del país y, así, comenzar una lucha por la conquista de derechos de manera coherente. Para realizar nuestra investigación hemos consultado diferentes fuentes sobre el tema propuesto.

**Palabras Clave:** estibadores, sindicalismo, Historia del trabajo, luchas por derechos;



### Abstract

This text seeks to reconstruct the dynamics of power and the trade union organization of the Brazilian stevedoring category. As a temporary cut, we list as a framework the years 1950 to 1963. In addition, we challenge ourselves to understand their established political relations with both the trade union universe and with government public bodies. We will seek, in this way, to understand how the stowage category organized its national demands regarding working conditions and in a context of political advances and setbacks that marked this tense Brazilian moment. We start from the central hypothesis that unity in a federation was a sine qua non condition to articulate the demands of the different stowage unions in the country and, thus, begin a struggle for the conquest of rights in a consistent manner. Why we carry out this analysis, our research, different sources to reflect on the proposed topic.

**Keywords:** dockers, syndicalism, History of work, fights for rights;



### Introducción

Este artículo tiene como objetivo comprender la dinámica del poder y la organización sindical de los estibadores portuarios, cuya función primordial era trabajar con la carga y descarga de buques, entre los años 1950 a 1963. Hemos definido ese recorte temporal debido a que en ese período la federación fue estructurada efectivamente y consiguió ser representativa de los anhelos de los estibadores, reconocida en sus acciones y respaldada por el sector que representaba. A esta cuestión se suma el auge de su capacidad negociadora con los demás órganos de clase y con las entidades vinculadas al gobierno y la patronal. Nos proponemos entender cómo los estibadores organizaron sus demandas frente a las condiciones de trabajo y remuneración en un escenario nacional conflictivo.

En ese devenir histórico, el mérito estratégico de los estibadores fue unir a las diferentes entidades sindicales estibadoras del país y

así, ampliar y organizar una lucha en pro de la conquista por derechos de forma unificada. Tales acciones, se dieron a través de huelgas y paralizaciones en los puertos locales que fueron organizadas a nivel nacional, a través de conferencias y congresos del sector. Las huelgas se articulaban, además, con acciones en la esfera política, presionando al gobierno a atender sus demandas.

Un aspecto que deseamos destacar desde el inicio de este artículo es que la función ejercida por los estibadores en la circulación de mercancías les otorgaba un singular poder de negociación frente al capital. A partir de esta afirmación, analizamos cómo en su “hacerse” estibadores se dieron una formación política y sindical que, a lo largo de su trayectoria nacional, les permitió desplegar una “experiencia histórica”<sup>1</sup> de visibilidad y conquista de in-

1. Para E. P. Thompson (1981), la experiencia “surge espontáneamente en el interior del ser social, pero no surge sin pensamiento; surge porque los hombres y las mujeres (y no sólo los filósofos) son racionales y piensan

numerables derechos. Lógicamente, tenemos conciencia que en ese camino los estibadores sufrieron innumerables represiones y derrotas. Esta investigación permite reflexionar no sólo sobre la historia social del trabajo, sino también busca profundizar en este campo para abordar el trabajo portuario brasileño posibilitando una ampliación, aunque modesta, de la historiografía de este campo de estudios en particular.

En nuestra exploración hemos utilizado fuentes bibliográficas sobre el tema, así como relatos orales de trabajadores que vivenciaron el periodo histórico analizado.

### **Conociendo a los estibadores: breves consideraciones sobre las especificidades de esa categoría portuaria**

El arte de estibar, es decir, de cargar y descargar en las bodegas de buques y embarcaciones, es por cierto antiguo. Desde la aparición de las primeras embarcaciones, es posible encontrar personas que se encargaban de esa función. En

---

acerca de lo que les ocurre a ellos y a su mundo. Si optamos por emplear la idea -de dificultosa intelección- de que el ser social determina la conciencia social, ¿cómo debemos suponer que ocurre? Ciertamente, no deberemos suponer que a un lado está «el ser», como basta materialidad de la que ha sido separada toda idealidad, y que «la conciencia» (como idealidad abstracta) está al otro lado. Porque no es posible imaginar ningún tipo de ser social con independencia de sus conceptos organizadores y de sus expectativas, ni tampoco que el ser social pueda reproducirse a sí mismo ni siquiera un solo día sin pensamiento. Lo que se quiere decir es que dentro del ser social tienen lugar cambios que dan lugar a *experiencia* transformada: y esta experiencia es *determinante*, en el sentido en que ejerce presiones sobre la conciencia social existente, plantea nuevas cuestiones y proporciona gran parte del material de base para los ejercicios intelectuales más elaborados (p.16).

Brasil, sin embargo, los servicios de la estiba en embarcaciones sólo fueron definidos categóricamente a través de leyes de 1943, comprendidas en la Consolidación de las Leyes del Trabajo (en adelante, CLT) y en el Decreto-Ley nº 5.452, del 1º de mayo del citado año.<sup>2</sup> Antes de ese momento, el obrero podía ejercer, tanto la función de *capatazia*, es decir, trabajar cargando mercancías de los almacenes portuarios a los muelles, o como estibador a bordo del buque, arreglando las cargas en la bodega. A través de este decreto los estibadores consolidaron su papel estratégico en la circulación de mercancías en el contexto de la comercialización productiva en los puertos brasileños. Esta ubicación les otorgaba un poder de negociación muy importante frente a la patronal y al gobierno. Tenemos presente también que, a causa del reconocimiento de ese papel, los estibadores tuvieron que enfrentar mayores presiones y represiones.

En general, las categorías laborales que predominaron en las operaciones portuarias, desde su reglamentación, fueron: los estibadores, trabajadores de *capatazia*<sup>3</sup>, jornaleros, reparadores de carga y *arregladores*. Estos últimos eran la fuerza complementaria de los trabajadores de *capatazia*. Pero, básicamente, el servicio de estiba, según el ya mencionado decreto-ley, comprende el:

trabajo manual de manipulación de las mercancías, para su traslado o descarga o car-

---

2. Véase el art. 257 de la CLT, que establece el siguiente: "la mano de obra en la estiba de las embarcaciones (...) sólo podrá ser realizado por los operarios estibadores (...), de preferencia sindicalizados, debidamente matriculados en las Capitanías de los puertos o Agencias".

3. El servicio de *capatazia* puede caracterizarse como la manipulación y el traslado, embarque y desembarque de mercancías en el muelle portuario.

ga, o para su almacenaje, para el transporte acuático, o manejo de grúas a bordo, y la cautelosa dirección de las operaciones que estos realizan, así como la apertura y cierre de escotillas de la embarcación principal y embarcaciones auxiliares y la cobertura de embarcaciones auxiliares. (Reis, 1973, p. 125).<sup>4</sup>

Esos trabajadores que componían el mundo laboral portuario estaban inmersos en una logística de trabajo interconectada y dependiente una de la otra. Al mismo tiempo, a cada categoría le competía una actividad específica que la diferenciaba, tanto en la *formación*<sup>5</sup> del oficio, como en las formas de remuneración.

El puerto como espacio multifuncional estaba ocupado por diferentes categorías trabajadoras que, aunque compartieran el mismo ambiente de trabajo, se diferenciaban entre sí y poseían también una identidad propia como grupo, derivada de las actividades que ejercían. Por eso, es importante entender la cultura obrera portuaria, sobre todo en sus especificidades, aproximaciones y diferenciaciones presentes en el trabajo cotidiano.

En ese sentido, los estibadores en una relación directa con su oficio conquistaron una organización de trabajo específica, ejercieron un papel destacado en la organización gremial y

negociaron en forma directa con las agencias portuarias.<sup>6</sup>

### **La movilización y actuación nacional de los estibadores en pro de sus derechos entre los años 1950 y 1963**

Después de 1950, el Brasil experimentó importantes cambios en el proceso de industrialización, a través de la creación de industrias de bienes de consumo duraderos. Se destacó en ese proceso industrializador el gobierno del presidente Juscelino Kubitschek (en adelante, JK) entre 1956 y 1961 y su Plan de Metas junto con la construcción de Brasilia, el estímulo a la entrada de capital extranjero y, al mismo tiempo, el endeudamiento de diversos estados y del propio país. Conforme a lo señalado por Marcelo Badaró Mattos (2003):

En los primeros años del gobierno de JK, el salario mínimo alcanzaría el más alto nivel de su historia, pero caería hacia 1960 y se derrumbaría aún más en los años siguientes. La principal causa de las pérdidas salariales era la inflación. (...) la tasa anual de inflación, que en 1955 era del 19,1%, en 1959 alcanzó el 52,1%. En los años siguientes, a pesar de una pequeña baja en 1960, la tasa inflacionaria seguiría subiendo, alcanzando el 79% en 1963. Los datos de la época demuestran también que el crecimiento económico y la superación de las desigualdades sociales no eran sinónimos, pues, en 1960, el 70% más pobre de la población brasileña accedía al 20% de la renta nacional, mientras que el 40% del PBI era apropiado por el 6% más rico de la población (p. 38).

4. Decreto-ley n° 5.452, de 1 de mayo de 1943, Art. 255. Consolidación de las Leyes Laborales.

5. La expresión se utiliza en el sentido que le asigna E.P. Thompson (2011, p. 9). En las palabras del autor, "formación, porque es el estudio de un proceso activo, que debe tanto a la acción como al condicionamiento. La clase obrera no surgió como el sol, a una hora determinada". Todas las veces que nos referimos a *formación o hacerse*, nos estaremos apropiando del concepto de ese autor.

6. Para mayores aclaraciones, véase: Silva (1995).

Cabe destacar que desde 1945, existieron acuerdos entre partidos<sup>7</sup> que posibilitaron una relativa estabilidad y mantuvieron relaciones abiertas con los sindicatos en el aspecto político y en la negociación de derechos.

El movimiento sindical, por su parte, tuvo un importante desarrollo entre los años 1950 y el año 1964. Varios son los índices de ese crecimiento, tales como el “incremento del número de huelgas; la visibilidad de los sindicatos ante la opinión pública; la participación de las entidades sindicales en la formulación de pautas políticas para el país; y en la constitución de organismos intersindicales, entre otros ejemplos.” (Mattos, 2003, p. 39). Los estibadores sentían los efectos del agravamiento de las condiciones económicas del país en ese período y, de forma organizada, a pesar de varias divergencias entre ellos, llevaron adelante una serie de acciones conjuntas para lograr la unidad y organización sindical de alcance nacional para actuar en favor de sus demandas. Si bien con anterioridad, durante el año 1933, en Río Janeiro, había sido organizado un primer Congreso Nacional de Estibadores, con el propósito de fundar la Federación Nacional del sector, fue recién en 1949, que esa entidad representativa se estableció efectivamente.

Cabe mencionar que desde el siglo XIX, los estibadores brasileños ya habían sido reconocidos institucionalmente, como una categoría con funciones específicas. Funciones que son consideradas como “clásicas” por parte de la historiografía brasileña.<sup>8</sup> Esta situación proporcionó posibilidades de visibilidad y de lu-

cha por el logro de derechos. Además, la estiba era la única profesión habilitada legalmente en Brasil para ejercer tareas a bordo de los buques, lo cual garantizaba una reserva de mercado de trabajo para esos obreros.

En ese contexto, durante el mes de abril de 1955 se celebró el II Congreso Nacional de los Estibadores, en la ciudad de Río de Janeiro, para el cual fueron convocados todos los sindicatos de esa categoría. En ese evento fueron aprobadas numerosas reivindicaciones, entre las cuales figuraban:

- a) Una reglamentación del servicio de estiba para que termine con el medio día de trabajo; finalización del trabajo después de las 24 horas; división y distribución en turnos de las operaciones de carga consideradas insalubres; mejoras en los salarios y tasas de los servicios realizados con cargas superiores a 60 kilos; los servicios de estiba con cargas inflamables y peligrosas deber ser retribuidos con aumentos en relación a una tasa de peligrosidad; equiparación de los valores de las tasas de servicios de cabotaje a los de procedencia extranjera; pago de las tasas del servicio de estiba en base al tonelaje, embalaje y unidad de mercancía, de acuerdo con el flete del buque.
- b) Mejora de las condiciones de vida de los estibadores con aumentos salariales basados en el costo de vida, pago doble de las horas extras, domingos y vacaciones.
- c) Mejora en la Previsión y Seguridad Social de los estibadores, con seguro de vida especial en las operaciones con cargas inflamables y explosivos; jubilación integral a los 25 años de servicio y con 55 años de edad; defensa del decreto 35.448 de 1º de mayo de 1954;<sup>9</sup> medicamentos gratuitos,

7. Para más detalles sobre esta discusión, véase: Maranhão, Ricardo. (1981).

8. Para más detalles sobre esa discusión, véase: Gandra; Silveira (2011).

9. El decreto 35.448, de 1º de mayo de 1954, se refiere a

la construcción de sanatorios y la colonia de vacaciones con ayuda del “Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Empregados em Transportes e Cargas” (IAPETEC), devolución de los excedentes de contribución que se encuentra en poder del IAPETEC a los estibadores, por intermedio del sindicato.

d) Derecho a la libertad sindical y otros problemas de admisión y control de la afiliación por el propio sindicato; elaboración de un anteproyecto con las reivindicaciones arriba citadas, concretando las aspiraciones de los estibadores; libertad de acción a los sindicatos, para formular sus tesis dentro de sus órbitas regionales. (Oliveira, 1999, pp. 80-81).

Se observa en el texto reproducido más arriba el carácter amplio de las reivindicaciones y su repercusión en la realidad de los trabajadores portuarios. En este sentido, destacamos la lectura de los estibadores sobre su propio contexto laboral y su precariedad. Así como su capacidad para articular argumentos encaminados a revisar el contexto y mejorar sus condiciones con el logro de algunos derechos sociales.

João Batista de Oliveira fue un agente histórico representativo en la construcción de esta interpretación histórica. Participó activamente de las actividades gremiales del sindicato de estibadores e interactuó en varias reuniones de su sindicato y de discusiones más amplias del espacio de la Federación Nacional de Estibadores (en adelante, FNE) en el período analizado. La lectura de sus memorias nos permitió tener acceso a un contexto de experiencias históricas relevantes sobre la cotidianidad de la

lucha por los derechos protagonizada por este grupo obrero.

Además de las reclamaciones que presentó Oliveira ante el Segundo Congreso, también fue enviada una propuesta al Diputado Aarão Steinbruch (PTB/RJ) que, a su vez, presentó el Proyecto de Ley 850/1955.<sup>10</sup> Se trataba de una iniciativa que tenía como objetivo, entre otros aspectos relacionados con el trabajo de la estiba, distanciar al intermediario de los servicios de estiba, con el fin de reducir el coste de estas operaciones.<sup>11</sup> Finalmente, ese proyecto acabó siendo archivado por la mesa directiva de los diputados.

Así, la lucha por los derechos salía del suelo del muelle portuario y de las oscuras bodegas de los barcos, y se proyectaba en esferas mayores: el campo político. Se destaca que las reivindicaciones de los estibadores sirvieron de base para las demandas de otras categorías portuarias, lo que amplía la importancia de las negociaciones efectuadas por las organizaciones de estibadores.

En la perspectiva del historiador Fernando Teixeira da Silva (1995), el período que va de 1956 a 1959, puede ser dividido en dos fa-

---

10. Proyecto de ley presentado el día 8 de diciembre de 1955, conforme consta en el Diario del Congreso Nacional, sección I, Año X, nº 189 p. 9060, Columna 02. Y conforme con los términos del art. 292 del régimen interno. Documento nº 1, de 30 de mayo de 1973, p.1.910. Columna 04. Recuperado de <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=183399>

11. En la memoria de los estibadores se observa que eran conscientes de las intermediaciones complejas que afectaban a sus remuneraciones. Ellos pasaron por las negociaciones políticas, la explicación del contexto portuario nacional e internacional y el reconocimiento de los costos operativos y los beneficios respectivos del transporte marítimo.

---

la expedición del Reglamento General de los Institutos de Jubilaciones y Pensiones. Recuperado de: <http://www.previdencia.gov.br/a-previdencia/historico/1934-1959>.

ses, en lo que se refiere a la actuación de los sindicatos del puerto frente a la relación con el gobierno y la realidad política y social del país. El primero, en un corto momento, en el cual “los doqueiros<sup>12</sup> volvieron a contar con una política de conciliación y compromiso del gobierno ante sus reivindicaciones”. Además, Jango, vicepresidente de la república, “intercede favorablemente ante un pedido de aumento salarial y de un bono por antigüedad”. (Silva, pp.160-161).

Ya en la citada segunda y larga fase, conforme la denomina Silva (1995), el presidente JK impuso, en su política desarrollista, una serie de acciones preventivas para intentar solucionar los problemas que el país venía sufriendo. Entre esas acciones, según afirma el referido historiador, el gobierno impuso:

una línea de contención de los aumentos salariales y una restricción a cierto distribucionismo que, hasta entonces, aunque de manera precaria, venía siendo mantenido. Sobre todo, a partir de 1958, Juscelino lanzó un programa de estabilización y apeló a los operarios para que ‘se aprieten los cinturones’, iniciando una campaña por la congelación de salarios. (...) Sin embargo, las protestas se multiplicaron; JK resistió a los aumentos y congeló los precios de primera necesidad; muchos sindicatos, a su vez, lanzaron la propuesta de creación de las comisiones de control de precios con participación obrera, apoyando el congelamiento, pero exigiendo la elevación del salario mínimo. Tales movilizaciones se tradujeron en los mayores incrementos del salario real desde 1945, pero tuvieron corta duración frente al creciente descontrol de la inflación. (...) Con excepción del año 1955, el gobierno nunca había sido objeto de tantas

críticas de los operarios de los muelles y de los propios dirigentes sindicales petebistas que, abiertamente, decían apoyarlo. Esa fase redundó en una creciente ambigüedad en los lazos de interdependencia entre trabajadores y gobierno (p. 161).

El deseo de participación en las decisiones político-económicas del país y de mejoras para los estibadores era intenso y se estaba haciendo “oír”. El monitoreo y la exigencia de respuestas gubernamentales a las condiciones económicas y sociales que experimentan los trabajadores fue una prioridad. Entendemos que estamos trabajando con momentos históricos distintos, pero interconectados. Uno de visible efervescencia sindical hasta 1964 donde los trabajadores estaban movilizados y desarrollaron una intensa actividad reivindicativa por derechos sociales y otro momento, en el cual se intentó sofocar bajo coacción esas reivindicaciones con el advenimiento del golpe cívico-militar de 1964.

En este período pre-golpe, se nota entre los trabajadores una mayor interacción con los juegos de la política y, a partir de ahí, un aumento de su poder de negociación. Los estibadores, por su posición estratégica en el escenario de circulación de mercancías, utilizaron esta capacidad como poder de maniobra en las negociaciones.

En ese contexto, los estibadores una vez más se organizaron nacionalmente y, el día 1 de agosto de 1960, en la sede del sindicato de los estibadores de Santos/Sao Paulo,<sup>13</sup> realizaron el III Congreso Nacional de los Estibadores, a

13. Situado en la “Calle Dr. Eduardo Ferreira, N° 79, en la ciudad de Santos, São Paulo”. (Oliveira, 1999, pp. 89-90).

12. Operarios que trabajan en los muelles.

partir del cual redactaron un documento denominado “Declaración de Principios”.<sup>14</sup>

Según la socióloga Darcy Flexa Di Paolo (1986), esa declaración representó una síntesis de las tesis aprobadas, y se convirtió en el principal repertorio de demandas de los obreros de las bodegas. Es posible inferir, a partir de ese documento, que parte de las acciones de la categoría fue pautaada en la lucha por derechos, no sólo de esa sino también de las demás especialidades del trabajo portuario, como se ve en las siguientes reivindicaciones:

libertades democráticas expresadas en la carta magna, no admitiendo retrocesos en el desarrollo de la democracia brasileña. Reforma del aún vigente sistema corporativista de la estructura sindical, en el firme propósito de alcanzar la plena autonomía y la libertad de los sindicatos; Derecho a huelga; extensión de los derechos garantizados en la CLT a los trabajadores del campo. Todavía podemos ver un sentimiento nacionalista, especialmente centrado en algunos temas que se recogerían en las propuestas de las Reformas Básicas que, en el futuro, formarían parte del proyecto político adoptado por João Goulart a mediados de 1963-64: Control estatal del petróleo, de la energía eléctrica, de la exploración e industrialización de nuestros minerales radiactivos, del caucho natural, sintético y del trigo, así como por la mejora de la política de exportación del café brasileño, la Nacionalización de los frigoríficos; Nacionalización de los bancos de depósitos, contra la repatriación

14. El texto completo de la “Declaración de Principios”, se encuentra en el archivo de la Federación Nacional, en el informe de la Federación Nacional sobre el “Tercer Congreso Nacional de Estibadores.” “Conseguimos acceso a la transcripción de algunos fragmentos de ese documento a partir de la lectura del estudio sociológico de Darcy Flexa Di Paolo (1986), “los estibadores de Pará en el movimiento sindical brasileño”.

indiscriminada de los beneficios del capital extranjero; Medidas contra la alienación de cualquier parte del territorio nacional; Relaciones comerciales y diplomáticas de Brasil con todos los pueblos del mundo, de acuerdo con los supremos intereses de la patria; Reforma agraria. (Di Paolo, 1986, p. 123).

Se organizaron en ese congreso diversas comisiones de trabajo con el propósito de discutir varios asuntos relacionados con el mundo laboral portuario. Se destacaban entre esas comisiones, la de Previsión Social, de Legislación Sindical, de Resoluciones y Declaraciones de Principios, de Marina Mercante, de Puertos, de proyectos de leyes que estaban orientadas a cuestiones de la estiba y por fin, una comisión de problemas económicos y sociales. Discutiendo sus agendas entre los miembros y en plenario, los estibadores aprobaron doscientas tesis que representaban las principales demandas de la categoría en relación con las condiciones de trabajo en el puerto, sus beneficios y derechos sociales.

Entre estos apuntes reivindicativos, enumeramos algunos de naturaleza general y otros que se referían a la categoría estibadora:

considerar insalubre todo servicio de la estiba y desestiba de cargas a través del decreto ejecutivo, en el sentido de que la estiba viniese a ser beneficiada con la jubilación especial, conforme el cap. V, art. 31 de la nueva Ley de la Seguridad Social; culminar el trabajo de estiba al mediodía y a la medianoche; uniformizar, en todo Brasil, los salarios y las tasas de estiba y desestiba, tonándose por base a los Estados con mayor valor; además de los recargos debidos por todos los servicios de estiba, observe las siguientes elevaciones específicas: 50% en cargas o ambientes que tuvieran un grado de calor superior al normal; 100% en cargas

deterioradas o ambientes que contuvieran gases en humos; 100% en todos los servicios realizados en pasillos, cajones, bigtanks, cajas fuertes, tanques y otros lugares inadecuados, como forma de dificultar las operaciones; realizar operaciones de cargas insalubres, peligrosas, corrosivas, etc., por parte de grupos en tan solo 4 horas de servicio por cada uno;

Incluir un estibador “aguadeiro” para proporcionar agua potable en todos los tramos de operación en el buque, siendo remunerado según sea turno día o turno noche; cobrar a las empresas una tasa por la construcción de lavabos e instalaciones higiénicas, o asegurarse de que el estibador tenga la seguridad de que se le garantiza el uso de estos servicios cuando opera a bordo;

Favorecer la autonomía y la libertad sindical; Defender y reglamentar el derecho de huelga; exigir la no interferencia de la Delegaciones de Trabajo Marítimo (DTM) en el ingreso de asociados en el sindicato; asegurar la estabilidad y la garantía del trabajo de estiba; exigir que, en los servicios de estiba, las horas de descanso fuesen remuneradas proporcionalmente a lo real percibido (Di Paolo, 1986, pp. 124-125).

Es evidente la capacidad de esos trabajadores para replantear la ley a partir de un contexto donde existía una reglamentación ya establecida, en función de actuar elaborando, presionando, buscando lagunas, leyendo entrelíneas, en fin, transformando el espacio legal en un campo de lucha política por derechos. Esto demuestra la capacidad de articulación y lucha, así como de una particular lectura que hacían estos trabajadores del contexto en que desarrollaban su labor. Contexto en el cual los trabajadores fundamentaban sus acciones ante el escenario impuesto a la relación capital-trabajo.

Hubo otras reivindicaciones que estaban ligadas al trabajo de la estiba en los puertos. Sobre esto, Di Paolo (1986) planteó lo siguiente:

los estibadores también decidieron solicitar a las autoridades competentes las mejoras urgentes de los puertos, escenarios principales de sus actividades, como objetivos inmediatos buscaban promover mejores instalaciones, es decir, construir más muelles, almacenes, silos, desatascar los pasillos, dragados, retirar los buques hundidos en los puertos, balizamiento de los canales, colocación de grúas en los puertos donde aún no existían, etc. Esas eran las reivindicaciones mínimas para que su día a día de trabajo se volviera menos penoso (p. 125).

Es posible percibir cómo los estibadores conocían la importancia de su función, así como eran conscientes de su relevancia para el servicio portuario. Habiendo huelgas o paralizaciones en el sector, a causa del reclamo de alguna reivindicación, el puerto paraba y con eso una de las “puertas económicas del país” quedaba sin movimiento, cerrada.

Pasados algunos meses después de la realización del último congreso nacional, las demandas sindicales continuaban sin resolverse en el Ministerio de Trabajo y Previsión Social. El presidente de la Federación Nacional, Oswaldo Pacheco, ya con la confirmación de que los sindicatos apoyarían la decisión de huelga general, propuso otro plazo al Ministerio y señaló la fecha del 18 de octubre de 1960 para la paralización de las actividades portuarias en Brasil. Al no producirse ningún cambio, el 17 de octubre de 1960<sup>15</sup> los sindicatos de estiba-

15. Al contrario de lo que ocurrió en el Gobierno de JK, con la elección de João Goulart ocurrió una activación de los trabajadores en torno a movimientos de enfrentamiento y un proceso de apertura de

dores fueron avisados de que la “María llega por la mañana” -contraseña utilizada para difundir entre los trabajadores la fecha del paro nacional- y así comunicaron a las empresas que al día siguiente no habría trabajadores para estibar las cargas de los buques en el muelle.<sup>16</sup> De hecho, los puertos brasileños amanecieron parados y fue declarada una huelga por tiempo indeterminado hasta que las reivindicaciones de los estibadores fuesen atendidas.

En ese escenario, las entidades estibadoras se articularon a nivel nacional, denunciando las incompatibles remuneraciones de la categoría. En la memoria del estibador João Batista Oliveira (1999), la huelga del día 18 de octubre tuvo importantes consecuencias para la categoría:

Todavía en la mañana del día 18, el Ministro Batista Ramos, que en la última reunión había ironizado con presidente Pacheco, llega a Río, todo aterrorizado y sorprendido con la prueba de unidad dada por la estiba brasileña. Este acontecimiento causó un impacto tan grande y fue tan decisivo, que al final de la tarde del mismo día, los estibadores ya habían conquistado: a) vacaciones; b) aumento de los índices de producción y de los salarios; c) retorno de las cajas de ac-

---

nuevos canales de negociación. Tanto fue así que las direcciones sindicales -se cita Oswaldo Pacheco líder del PCB- estaban dispuestas a hablar directamente con el presidente electo Jânio Quadros. Este fue el caso de Pacheco, quien mantuvo una conversación productiva con el presidente.

16. En este contexto, buena parte de las comunicaciones hechas entre los diversos segmentos de trabajadores del puerto se hacía por medio de telégrafo y/o cartas. Esta última se asignaba a través de miembros de los buques que entregaban la correspondencia para el destinatario al atracar en otro puerto, ya sea un puerto regional, nacional o internacional. Así, mantenían contacto sobre acontecimientos locales referentes al mundo del trabajo y las relaciones portuarias.

cidentes con la firma del Decreto 49.383; d) suministro de agua potable a los estibadores en las bodegas de los buques, reivindicación nacida en el II Congreso. Con esa gran demostración de unidad se fortaleció nuestra conciencia de clase y, al mismo tiempo, el respeto de los demás trabajadores y, principalmente, de las autoridades. (p. 98).

Oliveira recuerda también:

El presidente Jânio Quadros quedó aterrorizado y demandó la presencia del presidente de la Federación para explicar las razones de la denuncia. Recibiendo la citación que -por la forma en que fue formalizada, es decir, con un avión especial y un acompañante especial- Pacheco concluye que estaba siendo arrestado y, como precaución, invitó al Presidente de la Unión de Río de Janeiro -en la que no confiaba mucho para estas tareas<sup>17</sup>- Eliezer da Cruz, a que fuera con él a Brasilia. Afortunadamente, el presidente de la Unión de Ilhéus, José Pinto Madureira, un hombre de toda confianza del compañero Pacheco, apareció en la Federación, e inmediatamente reemplazó a Eliezer. En Brasilia, a la entrada de la oficina del Presidente, hubo un incidente en el que el guardia de seguridad que condujo a Pacheco hasta el presidente impidió la entrada de Madureira. Él, temiendo que algo le pasara a Pacheco sin su testimonio, “puso la mano” sobre el guardia de seguridad, de modo que cuando todo pasó, ya estaba dentro con Pacheco, quien se rio y al mismo tiempo se disculpó con el Presidente de la República. Cuando se le preguntó sobre las remuneraciones de

---

17. Esa cuestión de la desconfianza puede ser un reflejo de las relaciones político-ideológicas entre las entidades estibadoras de Santos y Río de Janeiro, que se disputaban la presidencia de la Federación Nacional de Estibadores. Según la historiadora Ingrid Sarti, hasta 1959, la presidencia de la entidad nacional fue encabezada por el ala de Río de Janeiro (Sarti, 1981).

los estibadores, Pacheco dejó claro que esas remuneraciones eran esporádicas, que las remuneraciones medias de los trabajadores a los que representaba eran inferiores a las de los trabajadores con sus especialidades; más aún, que los estibadores fueron los primeros trabajadores en Brasil en izar la bandera de la producción (recibiendo salarios según la demanda en el puerto) y que, si rara vez hacían justicia a una remuneración alta, era porque habían producido para ella. El presidente Jânio, que había comenzado la reunión amenazando, incluso diciendo que no era un “jucelinozinho”, terminó felicitando a Pacheco, quien aprovechó y llamó la atención del presidente sobre algunas reclamaciones no resueltas para el puerto de Santos e inmediatamente autorizó las medidas necesarias (Olivera, 1999, p. 99-100).

Cabe destacar que el gobierno de Jânio Quadros (de enero a agosto de 1961) había endurecido las negociaciones con los trabajadores e incluso en este escenario adverso, se obtuvieron algunos pequeños logros. Como podemos ver en el análisis del informe anterior. Si lo tomamos de una manera más completa, podemos observar la capacidad de negociación y solidaridad entre los propios estibadores, lo que nos permite deducir que se trataba incluso de una acción de protección colectiva. Es decir, una competencia construida por los trabajadores que les permitía movilizar a una parte significativa de los estibadores para llevar adelante acciones de reclamación.

Esta huelga, que tuvo lugar en todos los puertos del país, fue parte de un movimiento nacional en pro de la organización de las demandas de los estibadores. Encabezada por el presidente de la Federación, el estibador Oswaldo Pacheco,<sup>18</sup> la movilización sindical permaneció

activa hasta mediados de 1964, con frecuentes reuniones de dirigentes sindicales en cada puerto, así como asambleas con agendas nacionales y visitas de la comisión directiva (Oswaldo Pacheco y otros dirigentes) a la sede de los sindicatos municipales.

Después de la denominada Campaña de Legalidad (1961),<sup>19</sup> las entidades representativas de los trabajadores ampliaron aún más sus reclamaciones para diferentes sectores y regiones de Brasil, por ejemplo, el fomento de la sindicalización en las zonas rurales, combatiendo frontalmente el intocable sistema de tenencia de la tierra de país, basado en el latifundio. En el mes de marzo de 1962, Pacheco convocó a un consejo de representantes para una conferencia en el puerto de Recife que tenía como objetivo movilizar a todos los estibadores de Brasil. Con el fin de debatir la suspensión, hecha por el Consejo de Ministros dirigido en ese momento por Tancredo Neves, de las resoluciones 2.132 y 2.133 del boletín 320 de la Comisión de la Marina Mercante, por medio de la cual

---

Sindicato de Estibadores de Santos, Presidente de la Federación Nacional de Estibadores, líder del PUA (Pacto de Unidad y Acción), líder del Foro Sindical de Debates, diputado constituyente de 1946 y (siempre) militante comunista del PCB.

19. El movimiento histórico denominado “Campaña de Legalidad o Legalidad”, fue una movilización cívico-militar que duró 14 días, que ocurrió después de la renuncia de Jânio Quadros a la Presidencia de Brasil en el Sur y Sudeste de Brasil, en 1961, siendo liderada por Leonel Brizola (gobernador de estado Rio Grande do Sul) y el general del Tercer Ejército, José Machado Lopes. Estos y varios políticos y sectores de la sociedad defendieron el mantenimiento de del orden jurídico para la asunción de João Goulart como presidente de la república tras la renuncia de Jânio Quadros. Otros sectores de la sociedad -especialmente los militares- defendían la ruptura del orden jurídico, buscaban evitar la asunción del vicepresidente y pedían la convocatoria de nuevas elecciones democráticas.

---

18. Oswaldo Pacheco da Silva fue presidente del

se alteraba un porcentaje del salario percibido por los estibadores. Oliveira relata el alcance de la movilización en pro de la suspensión de dichas resoluciones. Atribuye a esas acciones la fuerza del movimiento y, consecuentemente, la obtención de los resultados esperados:

el trabajo hecho por mí, por la Federación y los presidentes de los sindicatos del norte y nordeste de Brasil, con publicaciones en los diarios de las capitales del Amazonas, Pará, Maranhão, y Ceará, llamando a los trabajadores a no aceptar el no respeto a la constitución en lo que se refería a la disminución de salario. Este mismo trabajo fue hecho por sindicatos del sur del país y todo ese movimiento de unidad llamó la atención de las autoridades al punto de aceptar una reunión con Pacheco para encontrar una solución (Oliveira, 1999, p. 106).

Pasados algunos días de la reunión de los estibadores en Recife, fue enviado un documento del Consejo de Ministros<sup>20</sup> de Brasilia a la Federación Nacional de Estibadores, reportando las siguientes informaciones:

Brasilia, 13 de marzo de 1962 - El Sr. Presidente: En referencia al oficio dirigido al Sr. Presidente del Consejo de Ministros, aclaro a la VS que los entendimientos mantenidos entre el Sr. Primer Ministro y el titular de Transporte y Obras Públicas,<sup>21</sup> se estableció

20. En ese período, fue presidente de la República João Goulart y presidente del Consejo de Ministros Tancredo Neves.

21. Durante el gobierno de João Goulart el Ministerio de Transporte y Obras Públicas pasó por tres cambios de ministros. Siendo que durante el período tratado en el párrafo el ministro fue el exdiputado Federal por la UDN (Unión Democrática Nacional), Virgilio de Moraes Fernandes Távora que permaneció en el cargo de 11/09/1961 a 12/07/1962.

que las ventajas resultantes de la aplicación de las resoluciones 2.132 y 2.133 del Bole-tín 320 de la Comisión de la Marina Mercante, permanecerá en vigor excluyendo los productos relacionados por la Conferencia Americana de Fletes sobre los cuales se alega existe la necesidad de una sobretasa que se produzca al pago de mano de obra de los servicios de la estiba, por el plazo de 30 días improrrogables, plazo durante (el) cuál deberá la Comisión designada por el Ministro de la Transporte, pronunciarse conclusiva y concretamente sobre las alegaciones de la mencionada conferencia. Aclaro, aún, que los perjuicios derivados de la exclusión mencionada serán totalmente resarcidos, en la forma que fue estipulada por el Ministerio de la Transporte en atención al principio legal de la irreductibilidad de salario, me sirvo de la ocasión para presentar a V. As. Protestos de estima (y) consideración, firmado por Virgilio Távora. (Oliveira, 1999, p. 107).

Tomando conocimiento de la posición del Consejo de Ministros en relación con la manifestación de los estibadores, la Federación Nacional de los Estibadores en su 2ª Conferencia Nacional publica la siguiente nota:

A las autoridades, a los trabajadores, y al pueblo en general. Teniendo el Consejo de Ministros un documento, enviado a nuestra Federación, reconociendo la irreductibilidad de salarios en respeto a la Constitución de la República, esta conferencia resuelve: 1° - A partir de esta fecha, suspender las restricciones que venían siendo adoptadas en relación con las horas extraordinarias, dando una demostración del grado de responsabilidad con que encaramos los problemas nacionales. 2° - Sin embargo, en defensa de la categoría, si en el plazo improrrogable de treinta días, conforme documento firmado por el gobierno, no se respetan definitiva-

mente todos los derechos que constan en el Boletín 320, los estibadores de todo el territorio nacional el 16 de abril del corriente el año cruzarán los brazos, hasta que se respete el principio de irreductibilidad de salarios y demás derechos garantizados por la Constitución Brasileña. 3º - La actitud de nuestra categoría pretende mostrar al pueblo, que los estibadores de Brasil no admiten y no aceptan la interferencia provocativa, inclusive con campañas de calumnias, partidas de los grupos de navegación extranjera, entidades representativas de sus intereses, con la Conferencia Americana de Fletes y otras más de brasileños que sirven la testafarero contra la categoría de los Estibadores del Brasil intentando confundir la opinión pública con mentiras a fin de conseguir dictar las formas de pagos para el servicio de la estiba, contrarias a los preceptos de las Leyes y de la Constitución Brasileña con el objetivo de mantener nuestra Nación siempre como colonia de esclavización política, social y económica y también, con el objetivo de destruir la Flota Nacional de Navegación por la competitividad deshonesto del cobro de fletes en dólares y forma de pago desigual para los estibadores, como en el caso presente la Navegación Nacional pagando por cubaje y Navegación extranjera pagando por peso, hecho que determina mayor evasión de divisas agravando la economía nacional. (Oliveira, 1999. p. 107).

Dando continuidad a las consideraciones, la declaración de la Federación Nacional de los Estibadores prosigue presentando críticas y llamando la atención sobre la importancia de una unión nacional de los estibadores como un camino para luchar eficazmente por sus derechos:

4º - Llamamos la atención del pueblo, y particularmente, de los trabajadores sobre las maniobras de esos grupos extranjeros,

apuntando a los estibadores como responsables del alto costo de vida cuando la realidad es otra; si la vida es cara es como consecuencia de la codicia desenfrenada, especulación, devaluación del cruzeiro, el latifundio, la exportación desregulada de beneficios para el extranjero y la inflación que ya viene de varias decenas de años, por el privilegio de grupos inescrupulosos y no la remuneración los estibadores y demás trabajadores brasileños. Van a pedir a todos el máximo de atención, porque en realidad los desean dividir a los trabajadores y en especial los pactos de unidad y acción; los estibadores, marineros, portuarios y ferroviarios para poder llevar a cabo el plan siniestro de impedir el progreso del país, de las libertades sindicales y democráticas y de días mejores para su pueblo. Pero se equivocan, los estibadores están unidos y con ellos los componentes del pacto, los demás trabajadores, estudiantes que desean sinceramente el progreso de la patria, preparados para entrar en acción y hacer valer el respeto a sus derechos y estamos confiados que unidos seremos al final, victoriosos. Firmado por Oswaldo Pacheco da Silva (Oliveira, 1999, pp. 108-109).

El párrafo de arriba nos permite inferir que los estibadores tenían pleno conocimiento de que estaban insertos en un sector estratégico de la economía de exportación e importación del país. Y que eso les garantizaba un poder de negociación para luchar en favor de sus derechos frente a las condiciones políticas sociales del período en cuestión. También demuestra que los estibadores, en ese período, estaban organizados como clase y se movilizaban en conjunto con otras categorías del puerto (los “doqueiros”, marineros y ordenadores) y con otros sectores (ferroviarios y estudiantes). Ese movimiento de acción conjunta se denominaba Pacto de Unidad y Acción, el PUA. Lógicamente, entendemos que existen límites de la

capacidad de negociación. Lo que hacemos en este caso es no despreciar ni enaltecer al extremo esa habilidad de los líderes sindicales del período.

Ante la presión y la inminente huelga nacional, no sólo de los trabajadores del puerto, sino también de los ferrocarriles y de los mineros de Minas Gerais, tal como se comunicó en la declaración anterior del Presidente de la Federación Nacional de Estibadores y del Pacto de Unidad y Acción, el ministro convocó a una reunión con el consejo para restablecer los derechos de los estibadores.

En el mes de mayo de 1963, se celebró la Tercera Conferencia Nacional de los Estibadores en la ciudad de Salvador / BA, que se reunió para evaluar los resultados del Tercer Congreso<sup>22</sup> Nacional y las experiencias adquiridas. Conforme a las fuentes consultadas, percibimos que hubo en ese encuentro, con dirigentes sindicales del gremio de la estiba de todo Brasil, un análisis no sólo de las cuestiones pertinentes a su propio segmento de trabajo, sino también se discutieron problemas importantes que estaban presentes en toda la sociedad brasileña en ese momento histórico, como la cuestión de las riquezas de Brasil en relación a la miseria de la clase popular; las dificultades enfrentadas por los trabajadores en el campo y una posible reforma de base para solucionarlos; la falta de incentivo a la intelectualidad; la cuestión laboral (sobre todo la reforma de

la CLT) y, con relación a la labor portuaria, la insostenible cuestión de la “estiba libre”, un intento flexibilizador de sus derechos en la legislación. En particular, si percibían que esta flexibilidad era contraria a sus intereses, como ocurría con algunos reglamentos, los estibadores eran quienes se posicionaban en sentido contrario.

Oliveira, presente en esa conferencia, recuerda algunos hechos ocurridos ese día, destacando las palabras pronunciadas por Oswaldo Pacheco, en relación con las conquistas de la estiba a lo largo de su trayectoria de lucha por derechos. Rememora Oliveira el pronunciamiento del compañero, del cual subraya:

estamos viviendo una fase en que cada hombre vale aquello que sus actos y los hechos así determinan, para dejar de lado las palabras bonitas e incluso las promesas que no son correspondidas y comprobadas por hechos y acciones. La maduración de nuestra categoría no vino de la casualidad y sí de las experiencias adquiridas en casi un siglo de luchas y de la abnegación de muchos compañeros que consiguieron construir y organizar este y otros sindicatos como instrumento de defensa de sus derechos. Este pronunciamiento del compañero Pacheco fue hecho a propósito porque algunos presidentes discursaban con lindas palabras, dando acatamiento a las decisiones de la Federación, pero en sus bases, actuaban de acuerdo con sus conveniencias en atención a los compromisos asumidos con las autoridades contra la lucha de los trabajadores. Cuando no, presentaban las reivindicaciones hechas por la Federación como siendo de ellos mismos. Para cohibir nuestra entidad, se convocó esta conferencia para una rendición de cuentas y se examinó lo que conseguimos de las resoluciones aprobadas en el III Congreso y en nuestra I Conferen-

---

22. La diferencia entre el Congreso y Conferencia es sutil, pero importante según Di Paolo (1986). Para la autora, “el Congreso es convocado para tratar y deliberar sobre asuntos estructurales de la categoría; la Conferencia es convocada para tratar y deliberar asuntos coyunturales, evaluando la actuación de la categoría, reforzando decisiones tomadas en los Congresos y buscando otras maneras de operacionalizar nuevas conquistas” (Di Paolo, 1986, p. 122).

cia (Oliveira, 1999. p. 133).

Se desprenden de la cita anterior algunos aspectos de la percepción de ese trabajador con relación a las entidades sindicales. En primer lugar, se destaca la cuestión del aprendizaje político/sindical, en el cual vemos el sindicato como una escuela de formación. En segundo lugar, la funcionalidad del sindicato como un espacio de debate y lucha. Por último, la cuestión de que el sindicato era un lugar necesario para estos trabajadores, en la medida en que permitía el acceso a formas organizadas de reivindicación de sus derechos y era una garantía de participación en la rotación del trabajo entre los miembros activos y disponibles para laborar en las bodegas de los buques.

### Conclusión

En este texto sucinto no es posible cubrir todos los escenarios que operaban en la cotidianidad de aquel momento singular de la política sindical brasileña. Sin embargo, algunas reflexiones más concretas pueden ser planteadas. En primer lugar, la percepción que los trabajadores tenían de sus intereses comunes a nivel nacional. Segundo, la capacidad de la Federación de estibadores en organizar y dar unidad a las diversas demandas que eran expresadas de forma continental por el inmenso litoral y puertos lacustres brasileños. A esto se sumaba la capacidad de representación simbólica de una categoría que experimentaba su construcción como fuerza política representativa.

Hay un aprendizaje sindical en la organización nacional de los estibadores que marcó el pasaje de la esfera gremial a la arena política nacional. Ante la situación de lucha por los derechos,

1963 terminó con una serie de conquistas, tanto para los estibadores como para otras categorías, tales como: la percepción de los salarios familiares, fruto de las parálisis y demandas encabezadas por el FNE; la victoria de la campaña del plebiscito; la difusión de ideas de reforma y las manifestaciones populares.

Estas conquistas sólo se consiguieron debido a la constante actuación del sector que se unificó a través de los congresos y conferencias nacionales, y se realizaron una serie de medidas de protestas locales -huelgas y paralización del puerto- como también acciones políticas a nivel nacional, donde la influencia de Oswaldo Pacheco como presidente de la FNE y articulador del Pacto de Unificación y Acción no fue menor.

Durante la primera mitad de la década de 1960, Brasil vivía un período de significativa efervescencia política y social, con diferentes grupos y clases sociales disputando proyectos políticamente antagónicos para transformar y contribuir al desarrollo del país. El golpe cívico-militar de marzo de 1964 mostró el ápice de esta disputa, con la victoria por las armas de los sectores conservadores, que resultó en el fin de la democracia populista/laboral y, principalmente, en la desarticulación de las acciones sindicales de los estibadores a lo largo de todo el país y la pérdida de derechos laborales otra vez conquistados por la intensa movilización y presión de los trabajadores portuarios. Esta trayectoria de los estibadores demuestra una habilidad significativa en el aprovechamiento del campo de posibilidades de actuación en aquel contexto político.

En conclusión, consideramos que a través del análisis de las fuentes y de nuestra propia interpretación histórica, se evidenció la existen-

cia de una conjunción de factores que permitieron a los estibadores navegar por los convulsionados escenarios del siglo XX. Entre esos elementos, se destacaron, por un lado, la capacidad organizativa y de negociación asertiva de los estibadores. Por el otro, su perspectiva, nunca abandonada, de lucha por derechos sociales. Estos aspectos permitieron la constitución de una identidad como grupo organizado y activo a nivel nacional.



**Recibido: 30-05-2019**  
**Aceptado: 12-10-2019**  
**Publicado: 04-12-2019**

### Referencias Bibliográficas

- Di Paolo, D. de N. F., Darcy de Nazaré Fléxa. (1981). *O trabalhador da Estiva: um estudo sociológico sobre os estivadores do Pará*. Belém: CEPAS.
- Di Paolo, D. de N. F. (1986) *Os estivadores do Pará no movimento sindical brasileiro: um estudo sociológico*. Belém: CEJUP-CEPAS.
- Gandra, E.A. y Possamai, P. (Org.). (2011). *Estudos de História do Cotidiano*. Pelotas: Editora de la UFPel.
- Gitahy, M. L. C. (1992). *Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: Editora de la Universidad Paulista.
- Mattos, M. B. (2003). *O sindicalismo brasileiro após 1930*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editore.
- Oliveira, J. B. de. (1999). *O estivador no Sindicalismo*. Rio de Janeiro: Alves Pereira Editores.
- Reis, R. R. (1973). *Trabalho marítimo: comentários legislação específicas, resoluções normativas do conselho superior do trabalho marítimo*. Rio de Janeiro: F. Alves.
- Sarti, I. (1981). *O porto Vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Paz y Tierra.
- Silva, F. T. da. (1995). *A carga e a culpa- Os operários das docas de Santos: Direitos e Cultura de solidariedade (1937-1968)*. São Paulo/Santos: HUCITEC/PMS.
- Thompson, E. P. (1981). *Miseria de la teoría*. Barcelona: Crítica.
- Thompson, E. P. (2011). *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. San Pablo: Paz y Tierra.