

DOQUEIRO: ENTRE O CONTROLE E O ACIDENTE*

Cezar Honorato

Cidade com características eminentemente portuárias, Santos tem como marca urbana fundamental a construção do seu porto, que historicamente rearrumou o espaço, redefinindo os equipamentos urbanos, e tem servido como “caixa de ressonância” para o mais importante movimento sindical brasileiro republicano tanto pela longevidade quanto pela combatividade, daí ser reconhecido como *Porto Vermelho*.

Ao longo de nossa pesquisa acerca da Companhia Docas de Santos e, por extensão da vida santista nos primeiros anos da República, chamou-nos a atenção a forma como a empresa pensava e agia em relação aos seus operários acontecidos no período 1892/1914.

O nosso objetivo fundamental ao longo deste pequeno artigo é o de considerar um importante aspecto da relação capital-trabalho: a forma como o capital se coloca tanto no cotidiano quanto em situações de conflito com a força-de-trabalho. Mais ainda, no caso em tela, a utilização de sua negação - a oposição do trabalho- como forma de se afirmar frente o Estado e os demais capitalistas.

Nesse contexto, procuraremos observar três situações de relacionamento entre o capital e o trabalho. Primeiramente, as estratégias de controle. A seguir, daremos destaque aos acidentes de trabalho como uma estratégia de resistência. Finalmente, observaremos uma situação de confronto, a greve de 1907, que teve como origem um acidente com os trabalhadores do porto face, no dizer da Docas, à inadaptação dos operários a sua lógica produtiva.

A fonte por nós privilegiada para a observação da forma como a Companhia Docas de Santos pensava e agia em relação a sua massa de trabalhadores são os relatórios anuais da Diretoria. Trata-se de uma documentação oficial, pública e permanente distribuída a todos os seus

Trata-se de versão preliminar de um trabalho de maior fôlego que se encontra em desenvolvimento. Apresentado no Simpósio Cidade e Poder - PPGH/UFF - 1994.

acionistas e aos poderes públicos competentes - Ministério da Fazenda, Ministério da Marinha, Junta Comercial, etc.

O recorte cronológico compreende o período entre 1892, o ano do efetivo início das atividades da empresa, presente no Relatório apresentado no início de 1893 e o final da primeira década do atual século, quando a construção do porto é concluída, a empresa se encontrava estabilizada e prestes a sofrer a sua primeira e fundamental mudança administrativa com a morte de Guilherme Guinle (1912) e Cândido Gaffrée (1916) e a ascensão de Guilherme Guinle a Presidente da Empresa (1914/1960).

Optou-se, portanto, período de institucionalização da concessionária do porto de Santos por representar, a nosso ver, um período crucial na expansão capitalista brasileira e da própria classe trabalhadora.

O CONTROLE DA FORÇA DE TRABALHO

O processo de estruturação da Companhia Docas de Santos inicia-se com a vitória, em concorrência pública, de um grupo de capitalistas cariocas para a execução das obras de melhoramentos do Porto de Santos. Marcada pela polêmica de que o Governo Imperial teria cedido à Gaffrée e Guinle, a concessão de 1888 pode ser entendida como base para todas as demais ocorridas na República.

A concorrência em apreço tinha como objetivo central a construção de uma pequena parcela do cais e mantinha os direitos adquiridos dos trapicheiros, dos carroceiros, donos das armazéns e demais setores responsáveis pelo embarque e desembarque de mercadorias a várias décadas. Não estava ainda explicitado um projeto de montagem de um complexo portuário capitalista, como ocorreria logo a seguir e sim a modernização de uma estrutura portuária do tipo colonial.¹

Nunca é demais lembrar-mos que

A característica fundamental de um sistema portuário capitalista, reafirmamos, está na racionalização do processo produtivo, como numa fábrica, diminuindo o tempo de armazenagem, de embarque. A meta, como de resto em toda atividade industrial, é aumentar os lucros pela ampliação do capital fixo em relação ao variável.²

Mais ainda, a implantação de um porto capitalista implica na implantação de uma racionalidade produtiva - o sistema fabril - através da criação de uma força-de-trabalho subordinada, obediente, ao capital.

Trata-se, como bem nos lembra Thompson, de um complexo processo histórico de *formação* de uma classe operária.³

Para percebermos a situação da força de trabalho vinculada ao porto de Santos no período de sua instalação não podemos desconsiderar - embora não seja este o tema deste artigo - o conjunto de epidemias que grassava parcela considerável da população da cidade de tal modo que foi considerado por uma estudiosa do assunto de *peste negra*.⁴

Não por coincidência, as doenças atingiam com mais intensidade os trabalhadores da estiva do porto, face às péssimas condições de trabalho, à extensa jornada de trabalho e aos baixíssimos salários. Tal realidade repercutia diretamente na fixação da mão-de-obra na empresa, sentido com muita intensidade nos anos de 1892 e 1893.⁵

Para que se tenha uma idéia da quantidade de trabalhadores a serviço da Cia Docas, basta lembrar que no Relatório da ano de 1893 aparece como média efetiva do pessoal um total de 1.000 trabalhadores, o que se poder ser considerada extremamente alta para o período.⁶

No relatório seguinte, o Diretor das Obras, o engenheiro Dr. Guilherme Benjamin Weinschenck, registrou comentários acerca da dificuldade de manutenção de operários envolvidos nos serviços da empresa:

*Salienta o nosso ilustrado engenheiro-chefe os importantes serviços prestados pelas nossas bem montadas oficinas, por um pessoal sufficientemente habilitado, ressentindo-se, no entanto, do mal geral entre nós - FALTA DE ESTABILIDADE DESSE PESSOAL*⁷

A questão da rotatividade de mão -de-obra é recorrente nos primeiros anos da Cia. Em 1897, por exemplo, o Diretor das Obras retornou ao tema, enfatizando as dificuldades de manutenção dos operários no emprego:

*A freqüência do pessoal regular, para as nossas circunstâncias especiais de Santos, onde há impossibilidade de manter-se um corpo permanente de operários que, pela constância no serviço, se habilitem cada vez mais: essa tem sido uma das maiores dificuldades, continuando o caos a se a escola do operários que, quando começam a ser úteis, são seduzidos com offerecimentos de maiores vantagens e, abandonão os lugares que ocupão só enquanto necessitão aprender, com grande esforço e dedicação de seus chefes.*⁸

Nunca é demais reafirmar que a conjuntura do final do século XIX ainda possibilitava o pessoal da estiva conseguir emprego nos velhos tra-

piches que mantinham a lógica portuária colonial que ainda resistiam aos tentáculos do “Polvo”, o que gerava preocupação ao Dr. Weinschenck:

Em contraposição, tem a nossa Companhia podido conservar os habilitados e assíduos mestres que dirigem as diferentes repartições de serviços e que, com excepção apenas de um, são os mesmos que, há muito, os dirigem, (...) A média de frequência do pessoal durante o anno, foi de 1.004 operários.⁹

É digno de registro que na primeira metade da década de 90 do século passado a Docas de Santos ainda não detinha o *monopólio de fato* de todo o porto tendo que coexistir com os tradicionais trapiches. Para a força de trabalho tal fato representava uma alternativa, embora débil, de regatear melhores salários e condições de trabalho junto a outros patrões.

Não pode nos surpreender os comentários do Diretor de Obras visto estar em andamento no Brasil o processo de implantação da ordem burguesa numa sociedade recém saída da escravatura. Sem contar que, mesmo no capitalismo central, os portuários caracterizam-se historicamente como contrários ao controle fabril.¹⁰

Continuando a descrever o problema da mão-de-obra, o Dr. Weinschenck apresentou as alternativas tentadas pela Cia. para aumentar a estabilidade da mão-de-obra:

Para remediar este mal, temos procurado proporcionar ao operário certo estímulo, augmentando o seu salário na proporção de seus mérito e constância no trabalho, e facilitando-lhe alimentação sadia a preços baixos, e moradia que ainda não e tão boa como desejamos, pelas grandes dificuldades na solução desse problema, realmente difficil, não só pela enorme despeza que acarreta, como, principalmente, pelo hábitos dos operários, pouco de accordo com a hygiene e ordem.

E conclui:

Dahi os constantes conflictos entre elles, sujeitando-os a uma fiscalização severa, que considerão de excessivo rigor, e que, em parte, elimina as vantagens que se podião ter.¹¹

Em lúcido comentário, OLIVEIRA classificou esse conjunto de práticas da Companhia Docas de Santos como caracteristicamente fordista:

A referência da Companhia Docas em contraste com as formulações de Henry Ford, estão aqui colocadas no intuito de sugerir a nossa observação central. (...) Em 1894, quanto os preceitos industriais de Ford ainda estavam em seus primórdios, já podemos observar no Brasil, formulações tão acabadas que num só lance pretendem enquadrar e estimular a mão-de-obra. É a partir dessa constatação que defendemos o ponto de vista de que a Cia. Docas de Santos, na sua implantação constitui um caso de fordismo avant la lettre (...)¹²

Continuando na mesma trilha, o referido autor buscou generalizar a implantação do fordismo na industrialização brasileira:

Entretanto, se essa iniciativa por parte da Cia. Docas, de estabelecer esse complexo programa de assistência ao operariado pode ser entendida como a constituição de um fordismo avant-grade, uma problematização de outro tipo permite uma leitura diversa. Essa leitura enquadraria esses procedimentos como prática comum ao adolescente capital industrial brasileiro, que para maximizar sua acumulação construiu, por exemplo, vilas operárias junto a suas unidades fabris. Tal tipo de prática visava, segundo essa leitura, manter rebaixados salários e pelo vínculo da moradia, conseguir uma força de trabalho dócil e domesticada.¹³

Embora não esteja nos limites deste trabalho o estudo das condições de vida dos trabalhadores do Porto de Santos, convém salientar desde logo as péssimas condições de trabalho¹⁴ num porto que além de embarcar e desembarcar mercadorias, fazia a manutenção de máquinas, equipamentos e navios, construía o cais, os armazéns etc., tornando o processo de trabalho complexo, diferenciado e com lógicas diversas no mesmo local de trabalho.¹⁵

Com relação à disciplinarização do trabalho e da vida operária, a Cia. tentou implantar rígidos regulamentos de convivência entre os trabalhadores nas casas que mandou construir para os operários das oficinas e respectivas chefias, não merecendo tais condições os que trabalhavam diretamente no cais por se tratar de uma mão-de-obra que a empresa interessava ser rotativa para que ocorresse o seu barateamento.

Merece destaque ainda, o fato de que a justificativa para a implantação desses controles rígidos era a incapacidade do trabalhador de se adequar à empresa. O operariado além de vítima, foi transformado em

culpado das péssimas condições de vida impostas pela Docas. Culpado, por não se adequar tão docilmente a racionalidade capitalista!

Num outro documento, merece atenção a forma como foi criada uma sociedade de ajuda mútua dos operários da Cia:

*Como meio de se garantirem, aventaram os chefes dos operários da Companhia a ideia de criação de uma sociedade de socorros mútuos. Essa ideia tem o apoio do pessoal superior da administração e o da Diretoria da Companhia.*¹⁶

A ideia mutualista, que chegou ao Brasil no roldão das grandes levas de imigrantes pobres, começava a se alastrar. E a criação da União Operária, no início dos anos 90¹⁷, se inseria numa conjuntura de surgimento de várias associações mutualistas e assistencialistas ligadas às colônias de imigrantes.¹⁸

O fato é que, no caso, o surgimento de uma associação desse tipo ocorreu no interior do grupo dirigente do pequeno e médio escalão da Docas e, portanto, interessava ao capital como forma de fazer frente à greve de 1897.

Como forma de controle da força-de-trabalho, a sociedade de socorros mútuos passou a contar com a ajuda financeira da empresa e, em contrapartida, ficou responsável pelo controle das doenças e acidentes dos trabalhadores. Em outras palavras, através de uma ajuda financeira menor do que custaria manter um quadro próprio de médicos, a Docas passou a controlar a própria associação mantida pelos operários...

Se considerarmos que nenhuma alteração significativa ocorreu na composição dos setores médios e superiores da Cia até 1902, a rotatividade da mão-de-obra de baixa qualificação atingiu a espantosa cifra de 42%, podemos perceber a importância para o capital do domínio da associação mutualista.¹⁹ Mais ainda, não seria descabido considerar que tamanha rotatividade de capital - embora seja um setor que apresente pouca fixação de mão-de-obra desqualificada - seja uma das muitas *estratégias de recusa* dos trabalhadores frente a nova ordem produtiva que se implantava no país.

No exercício de 1909, coerente na sua estratégia de implantação de um *fordismo* para certos segmentos de sua força de trabalho e abandono de atendimento aos setores pouco qualificados, a Docas construiu várias residências para operários, com a ressalva de que se tratavam de casas para o pessoal encarregado do serviço da casa de força, para as turmas de vigia e conservação e pessoal de manutenção. Ou seja, casas para aqueles que

ficavam a disposição - devido à natureza do próprio trabalho - da empresa diuturnamente ou que garantia a segurança do patrimônio²⁰

OS ACIDENTES DO TRABALHO

A pouca informação presente na documentação oficial acerca dos acidentes de trabalho era prática comum da Docas. Afinal, somente situações extraordinárias levava a Diretoria a informar aos seus acionistas sobre acidentes de trabalho, o que normalmente acontecia quando se tratava de tragédia que adquiria grande repercussão na imprensa.²¹

Na realidade, os acidentes de trabalho faziam parte da rotina do Porto de Santos.²²

No ano de 1901, por exemplo:

*Deram-se alguns fallecimentos de operários, entre os quaes, três por desastres, e diversos ferimentos, tratados pelo médico da Companhia (...)*²³

Podendo ser caracterizada como uma frase solta no relatório de 1901, o registro dos acidentes dilue-se na documentação oficial devido a Diretoria dedicar grande parte do Relatório a se auto-elogiar na comemoração de um suposto primeiro decênio da empresa.

Nesse contexto, o fato mais marcante para a Docas no ano foi a comemoração dos primeiros dez anos da inauguração dos serviços portuários:

*No dia 2 de fevereiro próximo passado, completou-se o primeiro decênio da inauguração do serviço do tráfego do caes, que foi iniciado apenas com 200 metros de muralha, sem armazéns, trilhos, guindastes ou aparelhos para carga e descarga de mercadorias.*²⁴

Ao observarmos a agregação de mais tecnologia ao processo produtivo de trabalho como guindastes, locomotivas etc, e o aumento do próprio movimento portuário, ocorre uma intensificação da exploração operária, aumentando o seu desgaste e, conseqüentemente, o número de acidentes de trabalho, atestado pelo próprio Relatório:

*Os accidentes em trabalhos, onde se empregam operários em avultado número, como soe acontecer, são muitas vezes inevitáveis, devido a isso temos a lamentar três mortes e alguns ferimentos, mais ou menos graves.*²⁵

No relatório do ano de 1904 o tema também apareceu de forma sucinta:

*Apezar das precauções tomadas, temos a lamentar a morte, durante o serviço, de três operários e alguns outros feridos, que foram socorridos, com toda a solícitude, pelo médico da Companhia.*²⁶

Não seria descabido relacionar o aumento dos acidentes de trabalho que tiveram grande repercussão, com a volta do crescimento da movimentação portuária no ano de 1904. Nunca é demais registrar o aumento de 55.574.810 Kg nas importações e de 77.730.786 Kg nas exportações em relação ao ano de 1903, manifesto no carregamento de 44.309 vagões da São Paulo Railway Co.²⁷

A ocorrência de sérios acidentes de trabalho estava presente também num dos *tentáculos* da Cia. Docas de Santos: os serviços de geração e distribuição de energia elétrica para o abastecimento do porto e da cidade:

*Durante o anno tivemos de lamentar a morte de seis operários, sendo um no Itatinga, 3 na pedreira do Jabaquara e 2 nas fundações da grande torre a leste do canal de antes, todos por desastre. Feriram-se no serviço sete trabalhadores que foram medicados por conta da Associação Beneficente dos Empregados da Companhia Docas de Santos.*²⁸

Contudo devemos dar um destaque especial ao acidente ocorrido no mesmo ano de 1907 no vapor *Sallinas*, desencadeando uma violenta greve. Uma das escotilhas do navio cedeu e um fardo de mais de uma tonelada, juntamente com catorze estivadores, despencou para o porão do navio. Em consequência, doze estivadores ficaram gravemente feridos e um morreu.²⁹

Os estivadores iniciaram um movimento que se espalhou por todo o Porto tendo como pauta básica a exigência de aumento salarial, pagamento de adicional noturno e diminuição da jornada de trabalho.

(...) A greve é derrotada, após 15 dias de luta, pela total intransigência da Docas, amparada em maciça repressão. A violência aberta - tiros, pancadaria, prisões nos navios de guerra, deportações - com que as autoridades coagem os grevistas ao trabalho, ironicamente; é chamada, no estilo liberal do tempo, de 'manutenção da liberdade de trabalho'.³⁰

Para acabar com a greve, foi solicitada, e prontamente atendida, a intervenção das tropas federais - exército e marinha - e as do Estado de São Paulo, através de oficiais da Cia. Docas de Santos e a Associação Comercial e Industrial de Santos.³¹

Acerca do fato a Diretoria assim se manifestou:

*(...) tivemos em Santos um movimento contra a nossa Companhia, manifestado por uma GREVE a que se pretendia dar proporções assustadoras, mas que, graças a energia dos Governos federal e Estadual, ficou claramente demonstrado que tal GREVE não era de trabalhadores da Companhia, visto que estes, desde que sentiram-se garantidos pelas autoridades, continuaram a trabalhar, não accedendo aos convites que receberam para a sublevação e conseqüentes desordens.*³²

Registre-se o fato da Docas buscar manipular os acontecimentos para extrair vantagens. Ao descaracterizar a greve como tendo sido realizada pelos seus funcionários - por estarem sendo coagidos pelos "verdadeiros anarquistas" - procurou demonstrar a existência de interesses outros na paralisação:

As causas desses constantes e reiterados ataques a nossa Companhia são diversas, salientando-se entre todas o zelo fiscal a que somos obrigados, no exercício das nossa funções de auxiliares do Governo Federal na arrecadação das sua rendas e na salvaguarda dos nosso próprios interesses (...)

Colocando-se como *auxiliar do Estado* por se tratar de uma empresa concessionária de serviços públicos e zeladora dos interesses públicos contra os sonegadores - antigos trapicheiros etc. - a Cia. Docas de Santos *politiza* o movimento grevista tornando-o uma ameaça a ordem pública e ao Poder instituído e, ao assim proceder, articula um argumento contrário a manutenção dos interesses dos setores ligados a antiga estrutura portuária.

Por *politizar* o conflito trabalhista, a solicitação da empresa é prontamente atendida pelos governos Federal e Estadual que ordenam um deslocamento maciço de tropas militares para acabar com o movimento.

Uma das marcas características da Docas, aliás, é a de articular discursos que garantam apoios do Estado toda vez que ocorre um conflito distributivista entre o capital e o trabalho. Neste sentido, busca igualar-se ao Estado por dele ter delegação para explorar e acumular riquezas. Nessas circunstâncias, o caráter privado da concessionária desaparece.

Nas vezes em que o Estado - particularmente no que tange aos poderes públicos da União - tentou implementar controles sobre sua administração e, principalmente, seus lucros, a Docas articulou um outro tipo de discurso, reafirmando o seu caráter de empresa privada e que, em nome do liberalismo - sempre alegado nestas situações - não poderia ser controlada.³³

Uma das chaves para o entendimento do posicionamento da Cia. nas várias situações de confronto com o movimento operário ou de confronto contra o Estado e demais setores burgueses, encontra-se na sua capacidade argumentativa de ora se posicionar enquanto representante do Estado, ora como empresa privada:

*Revele-se-nos tratarmos insistentemente deste assumpto, único a que se pode atribuir a pequenina guerra que, a surdina, movem constantemente contra a nossa Companhia que, no entanto, não tem outra preocupação a não ser a do cumprimento de seus deveres para com a União, a quem procura auxiliar na arrecadação de suas rendas, ao commercio e ao público, a quem deseja bem servir, não poupando esforços para isso.*³⁴

Retornando a greve de 1907, gostaríamos de enfatizar o duplo movimento da Cia. no tratamento de uma greve que durou 15 dias no segundo maior porto do país: por um lado, utilizou a intransigência e a violenta repressão contra os grevistas. Por outro, acusou os sonegadores dos impostos alfandegários, os antigos donos de trapiche e de armazéns, por uma derradeira ofensiva contra a empresa que se posicionava como "auxiliar" do Governo Federal e que, para desempenhar tal papel, tinha que exercer com rigor o monopólio do porto e de todas as demais atividades correlatas.³⁵

Nesse sentido busca descaracterizar a greve como uma reação da força de trabalho ao controle fabril, aos constantes acidentes de trabalho e aos baixíssimos salários, caracterizando o movimento como uma *manipulação* dos setores descontentes pelo seu zelo no exercício de sua missão pública e na execução de suas funções específicas na racionalidade burguesa. Com tal operação, a Docas não só consegue atrair as forças repressivas contra os grevistas como legitima a sua ação de açambarcamento de outros setores que ainda não estavam sob seu domínio monopolístico, os seus tentáculos.

Finalmente, gostaríamos de enfatizar na articulação discursiva da Companhia Docas de Santos - coerente com a ideologia dominante - que,

ao transformar um *discurso da negação em discurso da afirmação*, como bem nos ensina Meszaros³⁶, contribuiu sobremaneira - face a importância econômica do porto e o poder político da empresa - para a constituição de uma prática política da burguesia brasileira de se aproveitar das situações de confronto com o trabalho para politizá-las, ao mesmo tempo em que evita a politização das suas práticas enquanto capital.

De outra forma, a ideologia dominante generaliza os conflitos distributivos de tal forma que transforma o seu interesse em reprimi-los em interesse público, atraindo o Estado e, em certo sentido, a sociedade civil para respaldar a sua ação repressiva.

NOTAS E REFERÊNCIAS

1. Cf. HONORATO, Cezar T. - *O Porto e o Polvo: Subsídios para uma História do Complexo Portuário Capitalista no Brasil*. São Paulo, HUCITEC, 1995, no prelo. p. 152 e seguintes.
2. Idem, ibidem p.266
3. THOMPSON, Edward. P. - *A Formação da Classe Operária Inglesa*. São Paulo, Paz e Terra, 1987. 3 vol.
4. Por não ser objeto deste artigo optamos por não nos determos nesse assunto. Cf. LOPES, Betralda. O Porto de Santos e a Febre Amarela. SP. Departamento de História/FAFLCH/USP s/d/mimeo.; LOBO, Hélio. Docas de Santos: Suas lutas e realizações. J Typ. Jornal do Commercio 1936; ANDRADE, Vilama Therezinha de. O Discurso do Progresso: A evolução urbana de Santos (1870/1930). SP FFLCH/USP. Tese de Doutorado em História Social 1989 mimeo; além de GITAHY M.L.C. Os Trabalhadores... e HONORATO Cezar T. op.cit
5. LOPES, Betralda. op. cit.
6. Cf. CIA. DOCAS DE SANTOS - Relatorio da Directoria do Anno de 1893. p.9
7. Relatório da Directoria, do anno de 1894. Apud CIA DOCAS DE SANTOS - Relatorios da Directoria: 1893 a 1906. RJ, Jornal do Commercio, 1897. pp. 21. O grifo é do próprio documento.
8. Relatorio da Directoria do anno de 1897. Idem, ibidem. p.
9. Idem, ibidem, p.24
10. Cf. HOBBSAWM, Eric. *Mundos do Trabalho*. SP, Paz e Terra, 1987. e *Trabalhadores*, SP, Paz e Terra, 1986.
11. Idem, ibidem.
12. OLIVEIRA, Newton A. Cardoso - Processo de Trabalho e Controle sobre o Operariado - O Caso da Companhia Docas de Santos. in HONORATO, Cezar T. (org.) - Operariado, Sindicalismo e Controle. ESTUDOS - Revista do Centro de Estudos do Terceiro Mundo, SP, FFLCH/USP, número 12, julho de 1989. p.28.

13. Idem, ibidem. p.2. A esse respeito convém citar os trabalhos de LOPES, José Leite - A Tecelagem dos conflitos de Classe na Cidade das Chaminés. So, Ed. UnB/Marco Zero, 1988, MORAES NETO, Benedito R. - Marx, Ford e Taylor: As forças produtivas em Discussão. Sp, Brasiliense, 1989 e RAGO, Margareth - Do Cabaré ao Lar: A Utopia da Cidade Disciplinar no Brasil (1890/1930). RJ, Paz e Terra, 1988.
14. As melhores análises acerca do processo de trabalho e do movimento operário do Porto de Santos desde a sua fundação até as duas primeiras décadas do nosso século estão em GITAHY, Maria Lúcia C. - Os Trabalhadores do Porto de Santos (1889/1910). Campinas, UNICAMP, Dissertação de Mestrado, 1983, mimeo; The Port Workers of Santos (1889/1914): Labor Movement and Urban Culture in an Early 20th Century City. Colorado (USA). University of Colorado. Thesis od Doctor of Philosophy. 1991, mimeo; mais recentemente Ventos do Mar: Trabalhadores do Porto, Movimento Operário e Cultura Urbana em Santos, 1889/1914. SP, UNESP/PMS, 1992, além de vários artigos publicados sobre o mesmo tema.
15. "No decurso do anno (1895), derão-se alguns desastres que ocasionarão a morte de dous trabalhadores e ferimentos de cinco." Relatorio do Anno de 1895. Apud CIA. DOCAS DE SANTOS, op. cit. p. 45.
16. Idem, ibidem pp.33
17. GITAHY, Maria Lúcia C. - Os Trabalhadores ... pp.61
18. GITAHY, Maria Lúcia C. - The Port Workers ... pp.31 e seguintes. Merece referênci também o livro de HARDMAN, Francisco Foot e LEONARDI, Victor - História da Indústria e do Trabalho no Brasil. SP, Ática, 2ª edição, 1991.
19. Idem, ibidem p...30
20. Relatorio do anno de 1910.
21. Devido aos limites impostos ao artigo, não citaremos nenhum dos vários acidentes que a imprensa comumente relatva, com destaque para o Diário de Santos, mas somente os que são referidos nos Relatórios da empresa.
22. Infelizmente os dados dos relatórios não permitem quantificar com um mínimo de precisão a ocorrência, o tipo e a incidência sobre cada setor do processo produtivo dos acidentes de trabalho.
23. Relatorio... p31
24. Idem, ibidem pp.33
25. Idem, ibidem p. 14
26. Relatorio do Anno de 1904. Apud CIA DOCAS DE SANTOS, op cit. p .39
27. Ide, ibidem p.43
28. Relatorio do Anno de 1907. CIA DOCAS DE SANTOS op. cit. p.48
29. GITAHY, Maria Lúcia C. - Ventos do Mar... pp. 82 e seguintes
30. Ide, ibidem
31. Documentos diversos - ACDS/A
32. Relatorio da Directoria do Anno de 1907. Apud CIA. DOCAS DE SANTOS ... p. 2,3 e 4. Os grifos são do original.

33. Ficou famosa a luta judicial que o Governo Federal implementou para ter acesso aos livros contábeis da Cia para poder calcular as tarifas dos serviços portuários. Embora a longa contenda no Supremo Tribunal Federal desse ganho de causa a União, uma nova conjuntura política fez com que o Governo Federal abrisse mão do direito e não realizasse auditoria nas contas da empresa. Cf. HONORATO, Cezar T. op. cit. 303 e seguintes.
34. Idem, ibidem pp.4,5 e 6
35. Idem, ibidem
36. MÉSZÁROS, István - *Filosofia, ideologia e Ciência Social*. SP, Ensaio, 1993.