

volume

19

Dezembro/2013

ISSN 1516-2095
ICH - UFPel

História em revista

revista do núcleo de documentação histórica



A ESTIVA DE PELOTAS E A LUTA PELO CUMPRIMENTO DE SEUS DIREITOS TRABALHISTAS ENTRE 1943 E 1950

Jordana Alves Pieper¹

Resumo: Este estudo se propõe a investigar a estiva de Pelotas entre 1943 e 1950. Por meio deste recorte, se pretende averiguar a atuação da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), sancionada por Getúlio Vargas em 1943, no cotidiano da estivagem no Porto de Pelotas. Para isso, utilizar-se-ão processos da Justiça do Trabalho de Pelotas – salvaguardados pelo Núcleo de Documentação História da Universidade Federal de Pelotas – com o propósito de investigar os motivos que levaram este trabalhador a acionar a Justiça do Trabalho. Da mesma forma, se almeja pesquisar as conclusões realizadas pela Junta de Conciliação e Julgamento de Pelotas. Essas análises são de grande relevância para compreender os reflexos da CLT no labor portuário da estiva, uma categoria historicamente desvalorizada, mas que ao longo de seu processo de luta e organização sindical conseguiu garantir importantes direitos trabalhistas.

Palavra chave: Estivador; Justiça do Trabalho; História do Trabalho.

Introdução

Desde os tempos clássicos, a História se dedicou a relatar os grandes feitos de imponentes personagens históricos, porém a descoberta e utilização de novas fontes para a pesquisa empírica proporcionou o avanço de inovadoras perspectivas para a escrita histórica (SHARPE, 1992). Este estudo busca contribuir para uma história que qualifica os outrora esquecidos à condição de atores sociais importantes para a reconstrução verossímil do passado.

Para buscar uma aproximação da história do Porto de Pelotas, foi realizada uma investigação sobre os atores da estiva pelotense, personagens estes que carregam sobre seus corpos o peso das cargas portuárias. O ofício da estiva, cuja função prevê o carregar e descarregar das cargas dos navios, se coloca como essencial para o funcionamento da máquina portuária.

A estiva compreende uma das funções mais antigas exercidas no ramo portuário. Inicialmente em Pelotas foi realizada nos trapiches particulares pelos braços da escravidão. Com o advento da República, o trabalho de estivar passou a ser realizado pela mão de obra avulsa vaga no mercado de trabalho. Com a sindicalização das categorias na década de 1930, o sindicato passou a organizar estes trabalhadores por meio de um sistema de rodízios que propiciava igualdade de oportunidade de trabalho para todos os estivadores. Entretanto, o processo de transformação das relações de trabalho envolvendo

¹Graduada em Licenciatura em História pela UFPel, Bolsista ATP-A/CNPq.

a estiva continuou em movimento, pois atualmente a modernização portuária, projeto da união, gerou mudanças significativas do mercado de trabalho para a categoria dos estivadores (OLIVEIRA, 2000). As sacas dão lugar a contêineres e boa parte dos estivadores é substituída pelos guindastes.

A luta dos estivadores em não perder seu ofício tem se acirrado com o passar dos anos, pois tal situação já é visível desde a década de 1940. Por ser uma classe de trabalhadores avulsos no porto, acabavam sendo vítimas de injustiças trabalhistas. Assim acionavam a Junta de Conciliação e Julgamento local em prol de seus interesses e de seu trabalho. Segundo Oliveira (2000, p.7), “não se trata de um processo restrito ao Brasil, a luta dos estivadores é, antes de mais nada, uma luta mundial contra a perda de seu ofício.”

O presente artigo investiga os anos que seguem à promulgação da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) em 1943, chegando a 1950. Assim se pretende analisar as alterações provocadas por esta normatização no cotidiano dos trabalhadores da estiva neste espaço de tempo. Inicialmente este artigo discute a Justiça do Trabalho e a sua importância para a escrita da História. Logo a seguir, traz a atuação das leis trabalhistas, envolvendo a estiva antes e depois da CLT. Posteriormente o artigo traz os resultados encontrados na investigação dos dissídios da Justiça do Trabalho de Pelotas.

História e Justiça do Trabalho

A década de 1940 na cidade de Pelotas foi marcada por problemas como amplas jornadas de trabalho, péssimas condições de trabalho e demissões sem justa causa, base das principais disputas judiciais em torno da organização do trabalho no porto. Os trabalhadores estavam diante de uma justiça que, por estar vinculada ao Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, excluía os portuários da organização trabalhista no Brasil.

Atualmente, através dos processos da Justiça do Trabalho da Comarca de Pelotas está sendo possível retirar os estivadores do anonimato e colocá-los como autores de sua própria história, sobretudo da história do Porto de Pelotas.

Ao assim fazê-lo, somos levados a considerar não exclusivamente a história a partir de baixo, mas sim – e de maneira mais abrangente – a história da relação entre capital e trabalho, ou o alto e o baixo. Aqui, em particular, somos levados à história dessa relação nos termos de sua mediação – jurídica e institucional – regulada pela Justiça do Trabalho, o que é um amplo de pesquisa específico em expansão. (NEGRO, 2006, p.196)

As Juntas de Conciliações e Julgamento locais propiciavam ao trabalhador defender-se, por meio da voz do vogal, dos abusos dos

empresários (GOMES, 2002). Por isso, esse acervo se coloca como uma importante fonte para analisar a história do trabalho, pois insere os trabalhadores, na historiografia, como sujeitos atuantes da construção da narrativa histórica. Sendo assim, é um acervo importante para salvaguardar as memórias dos trabalhadores, e tem sido utilizada como fonte para inúmeros trabalhos historiográficos:

Neste sentido, por exemplo, multiplicaram-se trabalhos de historiadores que investigam a ampliação das leis em situação variada, os mecanismos disciplinares e as representações associadas ao judiciário, o perfil da magistratura e de outros operários do Direito em diversas épocas e, sobretudo, o uso que os dominados, em especial os trabalhadores cativos e livres, fizeram das leis a seu favor, recorrendo aos tribunais – sobretudo os da Justiça do Trabalho após 1941 – como campo de luta, onde depositavam expectativas e valiam-se de artimanhas variadas para conquistar melhores condições de trabalho (SCHMIDT; SPERANZA, 2012, p.217).

Os dissídios trabalhistas compreendem várias potencialidades para a pesquisa. No entanto, há poucos acervos a serem explorados pelos historiadores, afinal muitos já foram destruídos, por meio de aporte legal² (LONER, 2010), o qual permite a eliminação dos dissídios após cinco anos de arquivamento. Uma das explicações para tamanha desvalorização desta fonte pode ser o fato da Justiça do Trabalho possuir certo desprestígio³, pois as audiências eram extremamente simples, sobretudo, porque tratavam de problemas trabalhistas do cidadão comum, não havendo nesta justiça grandes personalidades.

Este estudo busca cooperar com a História Social do Trabalho, pois desenvolve uma investigação sobre o mundo do trabalho a partir das demandas dos trabalhadores. Assim, ao analisar as demandas, verifica-se também o dia a dia dos trabalhadores e suas relações políticas com o meio que o circunda.

O historiador, no processo de construção da narrativa histórica, pode cair nas armadilhas da impessoalidade. Ao tratar, por exemplo, de processos trabalhistas marcados pelos entraves entre operários e empregadores, pode se esquecer que as lutas trabalhistas não começam apenas no momento grevista e nas grandes movimentações populares. Elas também ocorrem na vida de cada trabalhador, na conquista do pão de cada dia, nos problemas familiares, nas relações amorosas. Eis aí as reais motivações dos trabalhadores.

Note-se, ainda, que o problema do controle social da classe trabalhadora compreende todas as esferas da vida, todas as situações possíveis do cotidiano, pois este controle se exerce desde a tentativa de disciplinarização rígida do tempo e do espaço na situação de trabalho até o problema da normatização das

²Ver lei 7.627, de 10 de novembro de 1987.

³Para uma análise cuidadosa do desprestígio da Justiça do Trabalho ver BLAVASCHI; MIRANDA; LUBBE, 2007.

relações pessoais ou familiares dos trabalhadores, passando também, pela vigilância contínua do botequim e da rua, espaços consagrados ao lazer popular (CHALHOUB, 2001, p.51).

Por meio de tal consideração, pode-se pensar na importância de trazer à tona as personalidades de uma conjuntura, ou seja, ao tratar da estiva de Pelotas é fundamental aproximar-se dos estivadores. O que interessa é explorar as memórias dos trabalhadores, pois assim será possível encontrar novas perspectiva para o ofício do historiador.

A Estiva e seus Direitos Trabalhistas

A estiva deste período se situava em uma estrutura portuária cuja principal característica era a sua organização fluída, tendo em vista que seus empregadores utilizavam-se da falta e da omissão de leis trabalhistas para contratar os empregados da forma que lhes parecia ser melhor. Devido a esta postura, se gerou nos portos brasileiros uma grande desordem empregatícia, a qual é chamada por Fernando Teixeira da Silva de “Babel portuária”, já que

A indústria portuária envolve um sem-número de empregadores que estabelecem diferentes salários, horários e regras de trabalho. Nessa “Babel portuária”, os portos dramatizam os avanços e o caos do capitalismo industrial, testemunhando a capacidade humana para orquestrar a atividade social. (SILVA, 2005, p.216-217)

Diante dessas circunstâncias, os operários portuários vão lutar por direitos da mesma forma que os empregadores irão tentar promover normatizações que beneficiem a exploração do trabalho. Assim como, “[...] numa luta travada em terreno adversário, trata-se de um núcleo de trabalhadores numa batalha contínua pelo reconhecimento de seus direitos e contra a opressão e a repressão da classe dominante”(SARTI, 1981, P.16).

É no contexto deste conflito de interesses que se desenvolveram boa parte das medidas trabalhistas do pós 1930. Biavaschi (2007) afirma que as leis criadas até 1942 se apresentam como regras protecionistas favorecendo o trabalhador.

No período de 1930 a 1942, além de uma normatização dirigida à segurança social e aos acidentes de trabalho, verificaram-se: um pujante processo de institucionalização de regras de proteção ao trabalho – dirigidas à nacionalização do trabalho, às mulheres, aos menores, aos comerciantes, aos industriários, aos marítimos, aos mineiros, aos ferroviários, aos bancários, às estabilidades, ao salário mínimo; a estrutura dos aparelhos de Estado de fiscalização e garantir a ampliação dessas regras – Comissões Mistas, Juntas de Conciliação, Inspetorias Regionais, Justiça do Trabalho, Conselhos Regionais e Nacionais do Trabalho [...]. (BIAVASCHI, 2007, p.121).

A regulamentação, citada por Biavaschi (2007), se torna essencial para o governo, pois através desta conseguiria minimizar as tensões trabalhistas. Porém, estas medidas são oriundas de um histórico de lutas trabalhistas, e não são presentes oriundas somente da boa vontade da União, sendo, na verdade, frutos de uma construção social.

Os portuários não possuíam uma legislação que tratasse especificamente de seus ramos, mas aos poucos foram conquistando normatizações trabalhistas específicas para cada categoria, sobretudo com a Consolidação das Leis Trabalhistas em 1943. Entretanto, antes deste momento, as reclamatórias dos portuários eram julgadas segundo os decretos desenvolvidos para os industriários e comerciantes (Lei n. 62 de 5 de junho de 1935).

Antes da CLT, havia três normatizações que levavam em conta a vida portuária. A primeira, de junho de 1933, criou o Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Marítimos (IAP). Segundo Gomes (2007), essa lei provia aos trabalhadores aposentadoria, pensão, assistência médica e programa habitacional.

A segunda normatização se deu em outubro de 1933, com o decreto nº 23.259⁴, a qual criou a Delegacia do Trabalho Marítimo, cujo dever era de inspecionar, disciplinar e policiar o trabalho nos portos.

Art. 3º As Delegacias de Trabalho Marítimo terão as atribuições seguintes:
fixar o número de estivadores necessários ao movimento do respectivo porto, podendo promover a revisão das atuais matrículas;
acreditar perante os concessionários ou empreiteiros de trabalho nos portos e empresas ou agências de navegação ou de pesca as associações de trabalhadores nos serviços do porto, da navegação ou da pesca, depois de seu devido reconhecimento;
fiscalizar o horário do trabalho de acordo com a legislação vigente;
fixar para o respectivo porto, segundo as exigências locais, a tabela de remuneração dos trabalhadores da estiva, por lonclagem ou cabotagem;
fiscalizar os trabalhos de carga e descarga e movimentação de mercadorias, nos trapiches e armazéns, fixando o número necessário de trabalhadores para esses serviços e a remuneração que lhes deva caber;
emitir pareceres sobre matéria atinente ao trabalho portuário, da navegação ou da pesca, e que seja da alçada do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

Além disso, este decreto estabelece uma Junta de Conciliação e Julgamento para cada Delegacia de Trabalho Marítimo. Assim, a função desta seria de diminuir os conflitos trabalhistas que ocorressem no porto e nas atividades pesqueiras. Do mesmo modo, se vê que as leis ainda buscam abranger o maior número de funções possíveis.

Art. 6º Compete às Juntas de Conciliação e Julgamento das Delegacias de

⁴Foi atualizada a grafia dos decretos-leis deste estudo, a fim de facilitar a leitura.

Trabalho Marítimo dirimir os conflitos oriundos do trabalho no porto, na navegação e na pesca, tanto de natureza individual como coletivos, quando da alçada do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

A Junta de Conciliação e Julgamento das Delegacias de Trabalho Marítimo poderia sancionar algumas punições aos litigantes quando fosse necessário. Para os empregados, esta Junta poderia suspender de cinco a trinta dias de trabalho sem remuneração e a cassação da matrícula na capitania do porto. Os empregadores poderiam receber multa de 100 mil réis ou até cinco contos de réis, valor este que poderia ser duplicado caso a falta continuasse a ocorrer. Por fim, também tinha poder de intervir na realidade dos sindicatos caso esses infringissem a lei. Com isso, havia duas punições: destituição do culpado e a cassação da carta de sindicalização.

O terceiro e último decreto antes da CLT que envolve os portuários e igualmente dos estivadores no Brasil é de 1934, com a criação do Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Comerciantes (IAPC). Este decreto também previa as Caixas de Aposentadoria e Pensão dos Trabalhadores de Trapiches e Armazéns de Café e dos Estivadores, o que mais tarde se transformaram em institutos (GOMES, 2007).

Tais dispositivos não levavam em conta as especificidades do trabalho dos estivadores e suas relações empregatícias, as quais eram diferentes do labor industriário e/ou comercial. Diante disso, se fazia necessário criar normatizações que fossem mais adequadas ao mundo portuário e, portanto aos estivadores.

A CLT, por sua vez, mostra certa preocupação com os trabalhadores da estiva, pois dedicou a Seção VIII, a qual compreende do art. 254 ao 292, somente para promover uma delimitação deste trabalho através da construção de direitos e deveres para estes operários portuários. Em seus escritos, instaurou uma definição a categoria:

Art. 254 - Estiva de embarcações é o serviço de movimentação das mercadorias a bordo, como carregamento ou descarga, ou outro de conveniência do responsável pelas embarcações, compreendendo esse serviço a arrumação e a retirada dessas mercadorias no convés ou nos porões.

Além disso, promoveu uma delimitação deste trabalho, o qual deve ser conduzido e organizado pelo seu sindicato. A lei abarca sobre o contrato de trabalho, se preocupou com a identificação deste operário que passou a utilizar uma chapa com o número da matrícula e as iniciais do sindicato ou a sigla O.E. (Operário da Estiva). Também traz a forma de pagamento, que deve ser realizado mediante sindicato. Por isso a lei indica que deve ser dada preferência, no momento do contrato, aos operários que fossem

sindicalizados. Além disso, houve uma ampliação do poder da Delegacia Marítima, a qual passou a definir o número de estivadores no porto.

É importante ressaltar que este estudo, não se propõe a defender nem ao menos criticar a formulação das normatizações aqui explanadas, mas sim apenas informá-las e traçar relações com os dissídios trabalhistas encontrados no recorte de 1943 a 1950.

A CLT, ao definir e caracterizar o trabalho da estiva, acaba por promover a organização portuária, em seu artigo 255:

O serviço de estiva compreende:

- a) a mão de obra de estiva, que abrange o trabalho braçal de manipulação das mercadorias, para sua movimentação ou descarga ou carregamento, ou para sua arrumação, para o transporte aquático, ou manejo dos guindastes de bordo, e a cautelosa direção das operações que estas realizam, bem como a abertura e fechamento das escotilhas da embarcação principal e embarcações auxiliares e a cobertura das embarcações auxiliares;
- b) o suprimento do aparelhamento acessório indispensável à realização de parte do serviço especializado na alínea anterior, no qual se compreende o destinado à prevenção de acidentes no trabalho;
- c) o fornecimento de embarcações auxiliares, bem como rebocadores, no caso previsto no § 3º do artigo anterior.

§ 1º Na mão de obra referida neste artigo, distingue-se:

- a) a que se realiza nas embarcações principais;
- b) a que se efetua nas embarcações auxiliares, alvarengas ou saveiros.

§ 2º A execução do serviço de estiva, nos portos nacionais, competirá a entidades estivadoras de qualquer das seguintes categorias:

- a) administração dos portos organizados;
- b) caixa portuária prevista no art. 256, somente para os portos não organizados;
- c) armadores diretamente ou por intermédio de seus agentes.

Essa definição, além de organizar, também traz uma visibilidade à categoria da estiva, mas é algo controlado tanto pelo Estado (na figura da Delegacia do Trabalho Marítimo) quanto pelo sindicato. Os estivadores precisavam estar atrelados ao sindicato, pois sem eles nem ao menos receberiam seus salários. Tendo em vista que o porto não poderia pagar diretamente os estivadores, o valor era dado ao sindicato, o qual o repassava aos estivadores.

Análise dos Dissídios envolvendo Estivadores do Porto de Pelotas (1943 - 1950)

O primeiro processo analisado (nº 287, de 1944) envolve os seguintes estivadores Julio Pereira da Silva, Joaquim Isidoro Fonseca, Alcante Taroco, Cícero Joaquim Dias de Sá. Todos trabalhavam na firma de Siqueira e Pinto como estivadores, recebiam o salário de Cr\$ 12 por dia. O estivador Júlio Pereira da Silva trabalhava na firma havia pouco mais de um mês, já Joaquim Isidoro Fonseca tinha dois meses e meio, enquanto Alcante Taroco trabalhava

há três meses. Por fim, Cícero Joaquim Dias de Sá, era empregado havia quatro meses. Todos foram despedidos no dia 16 de setembro de 1944, sem aviso prévio e sem justa causa.

Os estivadores procuraram a Junta de Conciliação e Julgamento (JCJ) para lutar pela sua reintegração ao trabalho na função e ainda o pagamento dos meses em que estiveram parados por culpa da despedida, segundo eles, injusta. Isso somava o valor de Cr\$ 2.400,00 (dois meses de trabalho).

O interessante deste processo é que todos estes estivadores eram reservistas do exército brasileiro. O primeiro pertencia a 3º categoria (cert. 531.616 de 15/03/1943), o segundo era da 1ª categoria (cert. 2636, de 19/10/1928), o terceiro fazia parte da 3ª categoria (cert. 224035, de 24/09/1942) e o último também pertencia a 3ª categoria (cert. 705.924, de 28/04/1943). Sendo então reservistas, tinham o direito de permanecer no trabalho, não sendo permitida a despedida, fundamentado pelo Decreto-lei nº 5.684 de 22 de julho de 1943. Este processo tem como início o ano de 1944, ou seja, apenas um ano após a promulgação da CLT, os estivadores já estavam lançando mão deste dispositivo como forma de proteger seu trabalho, e neste caso, de defender a sua permanência no emprego.

Assim, se percebe que os trabalhadores tinham conhecimento de que podiam procurar a JCJ, e que conheciam este dispositivo legislativo trabalhista a ponto de utilizá-lo em sua defesa.

Este processo, diferente do que se imagina, não é julgado como precedente, pois antes disso a JCJ consegue promover a conciliação entre os litigantes. Assim o empregador ficou responsável por pagar o salário de Cr\$ 12 por dia e mais as custas da reclamação, totalizando Cr\$ 84 para cada estivador.

O segundo processo encontrado (nº 252, 1945) envolve os seguintes estivadores: Edmundo Antunes, João da Rocha, Manuel Lucilo Taron, Idalino Lima dos Santos, Justino Alves de Souza, Felisberto Godinho, Domingos Tavares da Paz. Também eram trabalhadores da firma Siqueira e Pinto, na qual trabalhavam havia menos de um ano e recebiam o salário de Cr\$ 12 por dia. No dia 16 de setembro de 1947, foram demitidos sem motivo e sem que fosse feito aviso prévio. Estes operários pleiteavam o pagamento de oito dias de salários a título de aviso prévio, para isso utilizavam-se do artigo 487 inciso nº II da CLT, como forma de embasar sua reivindicação. O valor total reclamado era de Cr\$ 864,00, sendo Cr\$ 96,00 para cada estivador.

Neste caso, como no anterior, foi promovido um acordo pela Junta de Conciliação e Julgamento de Pelotas. E nesta conciliação ficou acertado que a firma pagaria o valor de Cr\$ 96,00 para cada estivador, mais o valor da reclamatória. Como nem todos os estivadores compareceram à audiência

(embora a falta fosse justificada), o valor ficou depositado em cartório para retrassem posteriormente.

Estes dois casos mostram que a conciliação buscava não somente corresponder à vontade de ambos os litigantes, mas como também se aproximar da reclamação dos operários. Nos dois casos, a reclamada precisou pagar os valores pedidos pelos estivadores e mesmo assim recebeu por conclusão a conciliação e não a procedência.

Conclusão

Ao colocar aqueles operários à luz da produção historiográfica se percebe que o quebra-cabeça da história está longe de ser montado, pois há muitas peças desconhecidas, outras ainda descoladas do todo e outras que a pouco foram encontradas. Entretanto, há algo comum em todas as peças, todas estão repletas de memórias entendidas como fundamentais para a escrita da história. Os operários fazem parte do conjunto de peças que a pouco foram encontradas e, portanto estão próximas de serem encaixadas no conhecimento historiográfico. Ao aproximar-se da história vista de baixo, é perceptível que ainda há muito a se fazer, há muitas memórias que precisam ser encontradas e historiadas. Foi seguindo esta perspectiva que o encontro com a categoria dos estivadores foi inevitável, pois há muitas informações contidas na vida destes operários que a história das grandes corporações e das instituições não abarca. Para aproximar-se dos estivadores da década de 40 é que se buscou os processos da Justiça do Trabalho, a fim de ouvir a voz destes operários na defesa de seus direitos trabalhistas.

Ao realizar o levantamento de processos trabalhistas de Pelotas, entre 1943 e 1950, de estivadores, notou-se que nos dois processos encontrados foi feita menção a CLT. Os trabalhadores se utilizaram deste dispositivo para pleitear suas demandas trabalhistas. Isso, de certa forma, mostra que a CLT ganhou certa abrangência no meio portuário, mais especificamente, entre os estivadores. Na análise das conclusões, os processos estudados promovem a conciliação entre os litigantes. Tal situação é um tanto curiosa, pois os estivadores tinham todo o embasamento legal, dado pela CLT, para conquistar o ganho de causa. Entretanto, as partes envolvidas aceitaram a conciliação proposta pela JCJ de Pelotas. Os trabalhadores poderiam não ter concordado e assim, ter conquistado o ganho da causa. Entretanto, em ambos os casos a conciliação acaba indo ao encontro do pedido feito pelos trabalhadores, assim ao terem sanado suas reclusórias concordaram com a conciliação. E a Junta de Conciliação e Julgamento, por fim, seguiu um dos fundamentos princípios da Justiça do Trabalho que é a promoção da conciliação nas ações trabalhistas.

Fontes Primárias

Processo nº 287/43, Reclamante: Julio Pereira da Silva, Joaquim Isidoro Fonseca, Alcante Taroco, Cícero Joaquim Dias de Sá. Acervo da Justiça do Trabalho de Pelotas/NDH-UFPel.

Processo nº 252/45, Reclamante: Edmundo Antunes, João da Rocha, Manuel Lucilo Taron, Idalino Lima dos santos, Justino Alves de Souza, Felisberto Godinho, Domingos Tavares da Paz. Acervo da Justiça do Trabalho de Pelotas/NDH-UFPel.

BRASIL. **Decreto n.º 5.452, de 1º de maio de 1943**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/>. Acessado em: 08 de janeiro de 2013.

Referências bibliográficas

BLAVASCHI, Magda B.; MIRANDA, Maria G; LUBBE, Anita. **Memórias e preservação de documentos: direitos do cidadão**. São Paulo: LTr, 2007.

GOMES, Angela de Castro. **A Invenção do Trabalhismo**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994.

_____. **Questão social e historiografia do Brasil no pós-1980**: notas para um debate. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, nº 34, julho-dezembro, 2007, p. 157 – 186.

_____. **Cidadania e Direito do Trabalho**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.

LONER, Beatriz Ana. Porto. In: LONER, Beatriz Ana; GILL, Lorena Almeida; Magalhães, Mario Osório (Org.). **Dicionário de História de Pelotas**. Pelotas: Editora UFPel, 2010, p 197-199.

NEGRO, Antonio Luigi. O que a Justiça do Trabalho não queimou: novas fontes para o estudo do trabalho no século XX. IN: **Politeia: História e Sociedade**, Vol. 6, nº 1, 2006. Acessado em: 05 de fevereiro de 2013. Disponível em: <http://periodicos.uesb.br/index.php/politeia/article/view/213>.

OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa**: Memórias e experiências de estivadores do Rio Grande/RS (1945-1993). Tese de Doutorado em História Social. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2000.

PERROT, Michelle. **Os excluídos da história**: Operários, mulheres e prisioneiros. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SARTI, Ingrid. **Porto Vermelho**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SCHARPE, Jim. A história vista de baixo. In: BURKE, Peter (org.): **A escrita da história: novas perspectivas**. São Paulo: Universidade de São Estado Paulo, 1992.

SPERANZA, Clarice G.; SCHMIDT, Benito B. Processos Trabalhistas: de papel velho a patrimônio histórico. IN: MARQUES, José; STAMPA, Terezinha. **Arquivos do mundo dos trabalhadores**: coletânea do 2º Seminário Internacional o Mundo dos Trabalhadores e seus Arquivos: Memórias e resistência. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2012, p.214-229. Acessado em 10 de janeiro de 2013. Disponível em <http://www.portalmemoriasreveladas.arquivonacional.gov.br/media/Arquivos%20do%20Mundo%20dos%20Trabalhadores%20Colet%C3%A2nea%20do%202%20Semin%C3%A1rio.pdf>

SILVA, Fernando Teixeira. **A Carga e a Culpa**: os operários das docas de Santos: Direitos e Cultura de Solidariedade 1937-1968. São Paulo: Editora Hucitec, 1995.

_____. Valentia e Cultura do Trabalho na Estiva de Santos. In: BATALHA, Cláudia; SILVA, Fernando Teixeira; FORTES, Alexandre. **Cultura de Classe**: Identidade e diversidade na formação do operariado. São Paulo: Editora da UNICAMP, 2005, p.205-245

Abstract: This study aims to investigate the Pelotas Docks between 1943 and 1950, by analyzing the impact of the Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), sanctioned by Getúlio Vargas in 1943, in the daily stowage in the port of Pelotas. The research is done by using Pelotas Labor Court lawsuits - documents safeguarded by the Núcleo of Documentação Histórica of the Universidade Federal de Pelotas - with the purpose of investigating the reasons why the workers to trigger the Labour Court. Likewise, it aims to search the conclusions made by the Pelotas Junta de Conciliação e Julgamento. Such analyzes are of great importance to understand the effects of the CLT in labor port, These workers are a category historically undervalued, but throughout his process of struggle and trade unions organizations managed to secure important labor rights.

Keywords: docks; Labour Court; Labor history.
