

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS-UFPeI

Instituto de Ciências Humanas-ICH

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM  
HISTÓRIA**



**Dissertação**

**No centro e à margem:  
a trajetória histórica dos trabalhadores  
arrumadores de Rio Grande-RS, entre as  
décadas de 1950/60.**

**Elvis Silveira Simões**

Pelotas, 2017

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS- UFPel**

**INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS-ICH**

**PROGRAMA DE PÓS- GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**



## **Dissertação**

**No centro e à margem:**

a trajetória histórica dos trabalhadores  
arrumadores de Rio Grande-RS, entre as  
décadas de 1950/60.

**Elvis Silveira Simões**

PELOTAS, 2017

Elvis Silveira Simões

**No centro e à margem:**  
a trajetória histórica dos trabalhadores  
arrumadores de Rio Grande-RS, entre as  
décadas e 1950/60.

Dissertação apresentada ao  
Programa de Pós-Graduação em  
História da Universidade Federal  
de Pelotas, como requisito  
parcial à obtenção do título de  
Mestre em História.

**ORIENTADOR: Prof. Dr. Edgar Ávila Gandra**

PELOTAS, 2017

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas  
Catalogação na Publicação

S593n Simões, Elvis Silveira

No centro e à margem : a trajetória histórica dos trabalhadores arrumadores de Rio Grande-RS, entre as décadas de 1950/60/Elvis Silveira Simões; Edgar Ávila Gandra, orientador. — Pelotas, 2017.

160 f. : il.

Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, 2017.

1. História. 2. Memória. 3. Porto. 4. Arrumadores. 5. Trabalho avulso. I. Gandra, Edgar Ávila, orient. II. Título.

CDD : 981.658

Elaborada por Kênia Moreira Bernini CRB: 10/920

Elvis Silveira Simões

**No centro e à margem:**

a trajetória histórica dos trabalhadores arrumadores de Rio Grande-RS, entre as décadas de 1950/60.

Dissertação aprovada, como requisito parcial, para obtenção do grau de Mestre em História, Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas.

Data da Defesa: 24/11/2017

**Banca Examinadora:**

---

Prof. Dr. Edgar Ávila Gandra (orientador)  
Universidade Federal de Pelotas (UFPel)

---

Prof. Dr. Altemar da Costa Muniz  
Universidade Estadual do Ceará (UECE)

---

Prof. Dr. Marcos César Borges da Silveira  
Universidade Federal de Pelotas (UFPel)

---

Prof. Dr. Júlio César de Oliveira  
Prefeitura Municipal de Sapucaia do Sul/Unisinós

## **Agradecimentos**

A jornada em busca do conhecimento histórico é por vezes solitária, árdua e desgastante, mas sem dúvidas é amparada por diversas pessoas e instituições que possibilitam sua concretização. Portanto, com prazer dedico votos de agradecimento a todos aqueles que de alguma forma fizeram parte e possibilitaram a existência deste trabalho, realizado ao longo de dois anos de pesquisa junto ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pelotas (PPGH-UFPel).

Agradeço primeiramente a Deus, e a minha família por todo apoio, compreensão e amor dedicados. Sem dúvida questões tão importantes que motivaram e deram suporte para trilhar este caminho.

Meus votos de agradecimento ao Sindicato dos Arrumadores, Trabalhadores Portuários Avulsos em Capatazia do Rio Grande & São José do Norte (Sindatacap), pelo acolhimento inicial, enquanto ainda apenas havia uma singela proposta de pesquisa. Muito obrigado à Amarante Greque Couto, diretor do Sindatacap, o qual nos atendeu prontamente e demonstrou a importância do Sindicato e da preservação de sua memória. Agradecemos especialmente à Luis Carlos Silva Amaral, vice-diretor do Sindatacap, por todo auxílio prestado, realizando contato com os entrevistados, e nos levando até suas residências, mostrando-se sempre prestativo quando necessário. Tanto a ambos, quando à Diógenes Sampaio Souza, Ivanor Lopes, Duarte Nunes Botelho, Hélio Amaro Soares, Antônio Nailem Espíndola e Manoel Adalberto, somos imensamente gratos por possibilitarem a realização desse trabalho, pois foi através de suas memórias, experiências e vivências cotidianas que pudemos concretiza-lo.

Agradeço ao CNPQ pelo incentivo através da bolsa de estudos, a qual foi muito importante para a realização deste trabalho. Conjuntamente agradeço ao PPGH-UFPel e a todos os professores que através de suas aulas possibilitaram expandir meus horizontes de análises. Em especial, agradeço ao meu orientador, professor doutor Edgar Ávila Gandra, o qual esteve presente em cada etapa desta pesquisa. Sem seu auxílio e dedicação, acreditando nos momentos difíceis e atuando verdadeiramente como parceiro na pesquisa, este trabalho não teria sido realizado.

Sou grato também ao Thiago Cedrez da Silva, por toda atenção e parceria desde a montagem do projeto, até a conclusão desta dissertação. A Letícia Milan, pelas horas de discussões, ideias e estudos em conjunto. Também agradeço a Letícia Penno pela leitura, correções, assim como observações realizadas como leitora. Agradeço também a

Joscelaine Simões, por todo apoio prestado desde a montagem do projeto até a conclusão deste trabalho, realizando correções gramaticais, assim como deixando sua consideração como leitora.

Agradeço, por fim, aos professores Marcos Cesar Borges da Silveira, Júlio César de Oliveira e Altemar da Costa Muniz, pelas considerações e contribuições realizadas, tão importantes para a efetiva concretização desta dissertação.

## Um Homem no Cais

[...]

Contemplo a mim mesmo caminhando ao longo do pavimento sujo do cais!  
a vadiar entre vagonetes de madeira, caixotes empilhados e fardos de mercadorias!

e depois, cansado e com os pés doídos  
sentar-me na calçada dos armazéns  
para ver os estivadores e os guindastes em movimento  
e os pesados lotes de carga que são engolidos pelas bocas dos porões.

Ah, convívio com os que ficaram à beira de todas as rotas!  
e com os que vivem para partir ao largo e ao distante!  
ah, criaturas das margens e criaturas dos horizontes!  
gente com quem falei e com tantas profissões entrelaçadas!  
gente de terra que entra e sai das docas,  
vigias, conferentes, administradores do porto, despachantes, funcionários das  
capitanias,  
homens dos rebocadores, dragas, barçaças,  
dos pesqueiros e das pequenas embarcações costeiras  
oficiais de bordo, embarcadiços,  
tripulantes de muitas nacionalidades que sobem e descem pelas escadas dos navios

Ah, essa vida misteriosa dos homens do mar!  
ah, marinheiros debruçados nas amuradas  
a olhar com impaciência a lida dos trabalhadores do cais!  
a que distância estás da tua pátria?!  
há quanto tempo não beijas tua amada?!

Contemplo a mim mesmo no alto do tombadilho dos cargueiros atracados!  
olhando os navios que chegam e os navios que saem;  
os que ancoram além da barra e os que são vistos ao largo das baías;  
os que vêm chegando com as manhãs de sol  
e aqueles que começam a manobrar à tardinha e logo depois, partem iluminados  
[...]

**Manoel de Andrade**



**Resumo**

A presente pesquisa tem como objetivo analisar as memórias e as experiências dos trabalhadores arrumadores de Rio Grande-RS, entre as décadas de 1950/60. Neste sentido, as análises buscaram destacar as tomadas de decisões e disputas dos trabalhadores, os quais visaram realizar a transição de Sindicato do Comércio Armazenador, para Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande, a luz da Lei 2.196, de 1º de abril de 1954, abrangendo assim seu campo de atuação para o comércio, indústria e o Porto. Conjuntamente, analisaremos como se inseriram nestes distintos ambientes e estabeleceram suas relações de trabalho e estratégias, assim como buscaram lidar com as inseguranças diante a condição de um trabalho sazonal e avulso. Para tanto, será a partir das memórias reavivadas dos trabalhadores arrumadores, portuários e consertadores, bem como no diálogo com as demais fontes que buscou-se compreender a trajetória histórica desta categoria.

**Palavras Chaves:** História. Memória. Porto. Arrumadores. Trabalho Avulso.

**Abstract:**

The present research has the objective of analyzing the memories and the experiences of the laborers of Rio Grande-RS, between the decades of 1950/60. In this sense, the analyzes sought to highlight the decision-making and disputes of the workers, which aimed to carry out the transition from Trade Union of Storage Trade, to Union of Arrumadores of Rio Grande, in light of Law 2.196, of April 1, 1954, covering so its field of action for commerce, industry and Porto. Together, we will analyze how they were inserted in these different environments and established their working relationships and strategies, as well as trying to deal with the insecurities faced with the condition of a seasonal and isolated worker. To do so, it will be from the revived memories of the ushers, port workers and repairers, as well as in the dialogue with the other sources that sought to understand the historical trajectory of this category.

**Key Words:** History. Memory. Port. Arrumadores. Temporary Workers.

### **Lista de Imagens:**

Imagem 1 – Imagem aérea do Porto Novo de Rio Grande-RS, em 1950.....	42
Imagem 2 – Fotografia do Porto velho de Rio Grande-RS.....	43
Imagem 3 – Mapa da região do Porto Novo de Rio Grande-RS.....	47
Imagem 4 – Molhes da Barra de Rio Grande-RS.....	49
Imagem 5 – Dossiê do Projeto de Lei 4.055, de 1954.....	62
Imagem 6 – Dossiê do Projeto de Lei 4.055, de 1954.....	63
Imagem 7 – Trabalhadores no Armazém.....	136

### **Lista de Tabelas:**

Anuário Estatístico do Brasil. IBGE (1967).....	78
---	----

**Lista de abreviatura e siglas:**

**BGV-** Bairro Getúlio Vargas

**CLT-** Consolidação das Leis Trabalhistas

**DEPREC-** Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais

**DOU-** Diário Oficial da União

**DTM-** Delegacia de Trabalho Marítimo

**MTIC-** Ministério do Trabalho Indústria e Comércio

**PCB-** Partido Comunista Brasileiro

**PTB-** Partido Trabalhista Brasileiro

**Sindatacap-** Sindicato dos Arrumadores, Trabalhadores Portuários Avulsos em Capatazia do Rio Grande & São José do Norte

**SUO-** Sociedade União Operária

**STSPRG-** Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuário de Rio Grande

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	13
<b>I CAPÍTULO - NASCER E VIVER: RIO GRANDE-RS, UMA CIDADE PORTUÁRIA.</b>	31
1.1 Porto e cidade: um intento nacional de desenvolvimento. ....	31
1.1.1 Portos em perspectivas .....	36
1.2 O Porto de Rio Grande-RS: a construção de seu cais .....	42
1.3 O trabalho avulso: uma breve introdução à discussão. ....	51
<b>II CAPÍTULO - ENTRE O PORTO E O COMÉRCIO: A CONSTRUÇÃO DE UMA CATEGORIA CHAMADA ARRUMADORES</b> .....	56
2.1 A legislação em perspectiva: o debate sobre a formação de uma nova categoria. ....	57
2.1.1 Os trabalhadores do Comércio Armazenador: atuação e mudança sindical.....	66
2.2. Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande-RS: a construção de um ofício, pós 1954.....	71
<b>III CAPÍTULO - OFÍCIO E CULTURA DE TRABALHO: A EDIFICAÇÃO DE UMA CATEGORIA NO AMBIENTE DE TRABALHO.</b> .....	95
3.1 O Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande: organização e atuação no ambiente de trabalho.....	96
3.1.1 A organização do trabalho: o sistema de contratação. ....	105
3.1.2 A organização do Trabalho: precariedade de trabalho .....	117
3.2 Ofício de trabalho: um trabalho físico, perigoso e pesado. ....	131
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	147
<b>FONTES CONSULTADAS</b> .....	152
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	155

## INTRODUÇÃO

A cidade de Rio Grande-RS é uma das mais antigas do Rio Grande do Sul. Localizada no extremo sul do Brasil, teve sua formação enquanto Vila do Rio Grande de São Pedro, no século XVIII, até seu reconhecimento como cidade em 1935. Segundo a historiografia local, o viver e florescer desta urbe estão ligados de forma indissociável de seu Porto desde sua origem<sup>1</sup>. Isto ocorre, em certa medida, por conta de sua característica geográfica, uma vez que possui uma ligação direta com o Oceano possibilitou o desenvolvimento desta cidade portuária. Conforme Edgar Ávila Gandra, Rio Grande-RS possuía e possui o único Porto Oceânico do estado, e isto produziu um impacto significativo junto à sociedade e em sua economia, uma vez que este balizou a implementação de um ritmo comercial, e logo após, fabril no município (GANDRA, 1999). Portanto, assinalamos que Rio Grande-RS já nasce enquanto uma cidade portuária, e a conjuntura socioeconômica de finais do século XIX e ao longo do XX vieram a estreitar estes laços, principalmente com a reforma e construção de seu Porto, e a encampação do mesmo pelo estado sulino no século passado. E este desenvolvimento que condicionou/interagiu tessitura do espaço urbano. Além disso, é pelo Porto que ocorreu a chegada de um conjunto de imigrantes que buscou oportunidades de trabalho, no decorrer século XX, criando o palco para disputas reivindicativas por melhorias nas condições de vida do emergente operariado riograndino. Frente a isso emerge nosso objeto de análise: **os arrumadores**, categoria de trabalhadores avulsos que vivenciaram essa cidade e suas contradições ao longo da segunda metade do século XX.

Compreender seu desenvolvimento não foi uma tarefa fácil, tanto pela precariedade na disponibilidade de fontes de pesquisa, como na ausência de trabalhos acadêmicos. Diferentemente das categorias como portuários e estivadores, a historiografia riograndina não lançou luz sobre a condição desse grupo de trabalhadores. Talvez pela incompreensão de sua importância no contexto reivindicativo ou pela sua “invisibilidade” no setor portuário riograndino até a década de 80/90. Soma-se a esse o fato da escassez de trabalhos sobre o Porto de Rio Grande nas décadas correspondentes, período no qual os arrumadores estabeleceram-se de forma mais substancial.

A historiografia riograndina conta com os trabalhos de Gandra (1999), o qual analisou, em seu livro, o “fazer-se” na trajetória do Sindicato dos Trabalhadores nos

---

<sup>1</sup> Para mais informações ler: Alves, Francisco. Porto e barra do rio grande: história, memória e cultura portuária. Porto Alegre: CORAG, 2008. P.14-47.

Serviços Portuários de Rio Grande, nos anos de 1959 a 1969. Diego Luiz Vivian (2008), o qual congrega em sua dissertação de mestrado a formação dos vigias portuários, tanto em Rio Grande como em Porto Alegre, discorre sobre suas atividades dentro do Porto, nos anos de 1956-1964. Carlos Alberto de Oliveira (2000), tratando sobre a categoria dos estivadores de Rio Grande-RS, nos anos de 1945 a 1993, busca compreender sua identidade a partir das relações de trabalho e do cotidiano. A construção histórica dos estivadores riograndinos também conta com o trabalho desenvolvido por Thiago Cedrez da Silva (2016), o qual versou sobre a memória e a experiência da categoria nos anos de 1960 a 1969. No livro de Francisco das Neves Alves (2008), o autor traça em seus dois volumes a formação histórica de Rio Grande e a construção de seu Porto, ao longo dos séculos XIX e XX. Diante deste panorama, trabalhos como de Ticiano Pedroso (2012), tornam-se significativos, uma vez que versa sobre a formação do bairro Cidade Nova, ao mesmo tempo em que tangencia a questão portuária, nos anos de 1950.

Cabe nota também demais autores que discutem sobre o tema do trabalho portuário nacionalmente, como Fernando Teixeira da Silva, Ingrid Sarti, Maria Lucia Caira Gitahy, discorrendo sobre o Porto de Santos; Marlene Monteiro André, versando sobre o cotidiano de vida e trabalho dos trabalhadores avulsos do Porto do Vitória; assim como a de Maria Cecília Velasco e Maria Dalva Casimiro da Silva, que escreveram sobre o Porto de Rio de Janeiro, entre outros.

Por fim, referenciamos alguns trabalhos que encontramos referentes à categoria dos arrumadores, os quais estão vinculados às teses de doutorado, a saber: de Marcus Vinicius Spolle (2010), o qual versou sobre a mobilidade social do trabalhador negro no pós-abolição até a década de 70, e na década de 90 sobre o Sindicato dos Arrumadores de Pelotas; Jairo Fleck Falcão (2009), discute sobre a trajetória histórica e condição dos arrumadores do Porto de Porto Alegre, nos anos de 1961 a 1989; e Maria Dalva Casimiro da Silva, a qual discute a organização, perfil e relações de trabalho dos trabalhadores avulsos no Porto do Rio de Janeiro, no contexto da virada do século XX para o XXI, diante da Reestruturação Produtiva e da Globalização.

Quando entramos em contato com o Sindicato dos Arrumadores, Trabalhadores Portuários Avulsos em Capatazia do Rio Grande & São José do Norte (Sindatacap), o atual diretor Amarante Greque Couto, nos possibilitou compreender o momento atual do Sindicato. Este, no entendimento de seu presidente, é a principal categoria que controla a demanda de serviços de capatazia no Porto. No entanto, esta posição anteriormente estava sob a responsabilidade do Sindicato dos Trabalhadores nos

## Serviços Portuários de Rio Grande.

Nossa primeira indagação ocorreu já neste contato com o Sindicato, a saber: como os arrumadores passaram a assumir os trabalhos de capatazia, visto que anteriormente eram sob-responsabilidade dos portuários? Embora essa pergunta tenha sido parcialmente respondida, possibilitou desdobramentos que ultrapassaram nossa perspectiva inicial, no qual concentramos nosso esforço de pesquisa. Nossa abordagem mudou quando percebemos que não havia estudos sobre a forma precária de como passaram a ingressar nos serviços portuários, ainda na década de 60, e principalmente porque grande parte de sua documentação se perdeu pelas péssimas condições de acondicionamento, somado-se ao fato de que restavam poucos ex-trabalhadores, deste período de fundação, que pudessem contar esta trajetória de edificação. Desta forma, caso não houvesse a realização de uma pesquisa a partir da memória destes indivíduos, grande parte da história do Sindicato, e das experiências dos trabalhadores poderiam se perder.

Contar sua condição de vida, ao longo de nossas entrevistas, se mostrou ainda mais importante, não só pelo caráter de contribuir com um novo espectro da discussão sobre a condição de trabalho portuário, mas também para a valorização da luta pela sobrevivência cotidiana dos nossos entrevistados; a valorização de seus esforços e dos laços de amizade que formaram a partir destas lutas. Luis Carlos Amaral, atual vice-diretor do Sindicato, nos conta que ele possui grande contato com estes ex-trabalhadores, o qual percebe que:

[...] eles eram muito amigos. Tanto é que o Sindicato é uma grande família. Quando eu encontro esse pessoal da antiga, eu vejo que a amizade deles foi acima do trabalho, pessoas de se cumprimentar, de até se beijarem no rosto, pessoas que criaram as famílias juntos, começaram juntos, gente nova pelas fichas que eu vejo, pessoas que saíram jogadas e que vieram para cá com dezenove, vinte anos, se tornaram famílias, quase irmãos, porque pelo que eu converso com o pessoal por aí, com os antigos, eles são muito amigos mesmo, poucas diferenças que se ouve falar. Eu estou sempre entrosado, os aposentados em época de eleições, eu procuro eles, então eu tenho muita convivência com eles, eu vejo que existe uma amizade com eles, são pessoas sérias, sinceras. Até tem um fato interessante, se eu chegar na casa deles e eu não entrar, pelo menos eu tenho que dar uma entradinha no portão ou na escada [...]²

Vemos através deste relato, que parte dos ex-trabalhadores ainda mantém

---

<sup>2</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

contato com o Sindicato<sup>3</sup>, e valorizam esta relação de proximidade, apesar das possíveis divergências políticas. Isto ocorre por conta do reconhecimento que eles têm quanto às melhorias que sua luta, no interior do Sindicato, proporcionou para suas vidas, no decorrer dos anos, e sua importância enquanto trabalhador. Na visão de Luis Amaral isso ocorre:

Porque se parar para pensar, o produto interno bruto passa nas mãos do trabalhador, seja aquele menos qualificado, ou mais qualificado e aqui dentro do porto é um dos... o porto de Rio Grande é considerado...umas das potencias do Brasil, então passa pela mão do trabalhador tudo isso, e gera uma certa importância, um certo orgulho para o trabalhador né, ele está vendo na televisão lá, geralmente ta vindo uma carga, ele diz para alguém, ah aquilo eu faço, aquilo eu fiz, é um orgulho, por que todo profissional que faz aquilo que gosta só tende a crescer né.<sup>4</sup>

A partir destas citações, as quais Luis Carlos Amaral enfoca a importância dos trabalhadores e de suas lutas, também vemos que elas possibilitam a formação de uma “família” que não se restringe apenas ao ambiente de trabalho, ao mesmo tempo não se afixa de forma estática no tempo. Desta maneira, compreendemos que se faz necessário uma abordagem mais ampla a respeito da compressão sobre o processo de trabalho e da condição de vida destes sujeitos.

Neste intuito, conceituar “o que é o Porto”, é uma necessidade àqueles que trabalham com tal temática. O mesmo pode ser compreendido como parte de um processo de desenvolvimento socioeconômico e político, sendo assim um espaço estratégico de fortalecimento da economia nacional e local. Se tomarmos como referência o Manual do Trabalhador Portuário, desenvolvido pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), podemos compreender o porto como sendo uma “[...] pequena baía ou parte de grande extensão de água, protegida natural ou artificialmente das ondas grandes e correntes fortes, que serve de abrigo e ancoradouro a navios, e está provida de facilidades de embarque e desembarque de passageiros e carga.” (MTE, 2001, p.14).

Contudo, tal definição não possibilita compreender o movimento intrínseco à dinâmica cotidiana que caracteriza o porto, visto que compreendê-lo, no que tange sua relevância social, é discorrer sobre os diversos interesses que perpassam as relações que

---

<sup>3</sup> Sendo alguns ativos aconselhando a gestão atual, como Diógenes Sampaio Souza e Duarte Nunes Botelho.

<sup>4</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.



ele estabelece com a sociedade. Sob esta perspectiva, este deve ser percebido como um espaço tanto físico, como simbólico, que abarca um mosaico multifacetário de possibilidades de questionamentos, a saber: um espaço predominantemente masculino; de meretrizes; fronteiras físicas e simbólicas; zona de contrabando; de lutas operárias; repressão; e sociabilidade. Desta forma, o espaço portuário deve ser refletido enfatizando seus aspectos em níveis econômicos – locais, regionais, nacionais e internacionais –, assim como respectivamente, nas diversas relações de trabalho existentes em tal sistema<sup>5</sup>, de forma indissociável.

Se tomarmos esta questão, a partir das relações de trabalho que se estabelecem dentro do porto, podemos perceber que a própria forma de organização portuária implica um ambiente complexo, repleto de diferentes categorias de trabalho interdependentes, as quais determinam o seu desenvolvimento. Tais perspectivas são corroboradas por Hobsbawm (2015), na medida em que entende o porto como “[...] uma indústria com fronteiras fluidas e nenhuma forma exata [...]” (HOBSBAWM, 2015, p.278).

Esta perspectiva emerge diante da compreensão dos novos estudos sobre a história do trabalho/trabalhador, os quais têm passado por constantes debates durante as últimas décadas, possibilitando sua abrangência em temáticas, perspectivas analíticas e revisões conceituais/teóricas. Isto, pela complexidade do diálogo que estabeleceu com outros campos do conhecimento. E este processo implicou sua ampliação, a partir da década de 60, sobretudo no campo conceitual da história do trabalho. Segundo Lima (2011), na apresentação da Revista Brasileira de História & Ciências Sociais, os estudos sobre a história do trabalho se expandiram possibilitando o viés que:

[...] descobriu e redescobriu outros atores que por muito tempo ficaram à margem da narrativa mestra da história social: não apenas as mulheres (descobrimo, por exemplo, que a “classe operária tem dois sexos”), mas também os escravos e trabalhadores livres pobres na cidade e no campo, os marginalizados, o mundo do trabalho “informal” e precário, o mundo colonial e pós-colonial, em suas dimensões sociais e culturais. (LIMA, 2011. p.14)

Concomitantemente possibilitou à abrangência do leque dos estudos referente às categorias de trabalhadores, muitas das quais eram desprezadas pela historiografia, por

---

<sup>5</sup> Cabe ressaltar que a vida do trabalhador portuário não se restringe as atividades exercidas dentro do Porto, uma vez que tal atividade impacta no estilo de vida que os mesmos levam em sua vida cotidiana, fora do ambiente de trabalho portuário.

não serem entendidas como as “clássicas”. Sobre as categorias clássicas de trabalho, podemos citar os portuários de capatazia – doqueiros –, estivadores, ferroviários e entre outros, sobre os quais a historiografia elaborou a maioria de seus trabalhos. No entanto, categorias importantes ficaram por muito tempo à margem, tais como pescadores, catadores de coco, seringueiros, cabungueiros, e os trabalhadores avulsos, como em nosso caso de pesquisa, os arrumadores. Gandra e Silveira (2011), no excerto abaixo, corroboram com nossa reflexão:

A partir da década de 1980, os estudos históricos sobre o mundo do trabalho experimentaram relevantes releituras em que eram incorporados vários aspectos do “modo de vida” dos trabalhadores - relações domésticas, cotidiano, gênero, processos de trabalho, formas de dominação e resistência, percepções e valorações – originando uma literatura de inspiração etnográfica. Todavia, manteve-se o privilégio daquelas categorias ditas “clássicas”, como, por exemplo, portuários, ferroviários e operários fabris em detrimento de grupos de trabalhadores considerados marginais e/ou atrasados do ponto de vista do desenvolvimento do capitalismo. Nesse cenário, cabe destacar, alguns coletivos de trabalhadores, pescadores, lavradores e coletores, que por suas peculiaridades históricas e culturais, onde o trabalho, apesar de importante, não define de modo isolado sua identidade, ficaram à margem da historiografia que, até bem pouco tempo atrás, priorizava o operário identificado claramente com a economia moderna. Tal situação, grosso modo, correspondia a uma divisão social do trabalho no âmbito da pesquisa acadêmica, ficando os historiadores com as categorias “clássicas” de trabalhadores e os sociólogos e, principalmente, os antropólogos com os trabalhadores tradicionais, com relações complexas com o “mundo urbano”, o “capitalismo”, a “sociedade englobante”, “sociedade nacional”, etc. (GANDRA; SILVEIRA, 2011, p.243-244).

Frente ao exposto, ao estudarmos os arrumadores, e sua singularidade no mundo do trabalho, também estaremos problematizando as relações de trabalho que se estabeleciam junto ao porto e nos demais setores empregatícios da sociedade. É digno de nota que os mesmos dividiram espaço com estivadores e doqueiros, todavia, a historiografia pouco se deteve sobre estas relações: entre os clássicos e aqueles que estavam à margem da visibilidade enquanto categoria, após década de 60, no Porto de Rio Grande-RS.

Neste sentido, nosso trabalho surge como uma proposta de estudo que visa aprofundar a discussão historiográfica, situando-se na esteira das dinâmicas das atividades portuárias, principalmente no contexto da cidade de Rio Grande-RS. E isto se mostra relevante, na medida em que podemos perceber, a partir de um levantamento

bibliográfico, que a inclusão destes sujeitos frente a esta dinâmica, não foi feita de forma profunda, apesar de sua importância. Assim sendo, observamos que quando raramente são referenciados, apenas tangenciam a discussão de outras categorias, principalmente no contexto riograndino.

O nosso desafio ao longo deste trabalho, se dará na articulação de duas questões intrínsecas ao trabalho do arrumador: a primeira, na busca de compreender como esta categoria se inseria dentro de um ambiente combativo e reivindicativo portuário, ao longo dos anos de 1950 a 1960, visto que apesar de sua edificação como categoria, a partir da criação do Sindicato, constituíam-se enquanto força supletiva avulsa, o que diminuía seu poder de reivindicação. Como segunda questão, buscou-se aprofundar a complexidade nas relações de trabalho, as quais se mostram evidente na medida em que, se por um lado a condição supletiva os colocava em alguns momentos dependentes das posições de outras categorias, por outro a própria Lei que lhes deu origem, 2.196 de 1954, não restringia sua prestação de serviços ao porto, sendo possível atuarem também junto ao comércio e em empresas privadas.

Conforme veremos, os arrumadores se inserem diante de uma cultura portuária presente, a qual é constituída de práticas, valores e costumes, vivenciada por outras categorias da orla no decorrer da história. As atividades e a própria condição de trabalhador avulso não surge com os arrumadores. Neste sentido, utilizamos a noção de cultura portuária, na medida em que entendemos tratar de:

[...] experiência de grupos sociais identificados com o lugar que ocupavam no campo da produção. Trata-se de ir ao encontro dos valores em torno dos quais legitimavam as condições de seu pertencimento social, as representações que os levavam a criar uma identidade particular, as formas com que designavam os “outros” – fossem trabalhadores das demais profissões ou seus adversários no amplo espectro do conflito de classes. (SILVA, 2003, p.26).

Dessa forma, ao tratarmos do termo cultura portuária, nos atentaremos tanto a compreensão de Fernando Teixeira da Silva, na qual “[...] cultura só existe na medida em que há valores compartilhados [...]” (SILVA, 2003, p.26), como também no observado por Thompson, o qual adverte que “[...] o próprio termo ‘cultura’, com sua invocação confortável de um consenso, pode distrair nossa atenção das contradições sociais e culturais, das fraturas e oposições existentes dentro do conjunto” (THOMPSON, 1998, p.17).

Nosso trabalho, portanto, não estará alheio à complexa tarefa de discutir a dinâmica intrínseca ao trabalho operário, observando as homogeneidades e heterogeneidades, ou seja, naquilo que os torna comum, mas que também os distinguem. Neville Kirk é enfático ao afirmar que:

Nem a classe trabalhadora nem qualquer outra classe social será jamais um ente completamente unido e indiferenciado, fixo e congelado no tempo. A bem da verdade, de um ponto de vista estrutural, a diversidade é um dado independente da vontade humana, devido à simples existência da – crescente sofisticada – divisão do trabalho (inclusive divisão sexual do trabalho) e à variações em termos de renda, habilidade profissional e daí por diante, no meio operário. Contudo, vale a pena nos recordamos de que, por si mesmas, tais fundações estruturais da diferença não ocasionam desuniões e conflitos. Claro, estes últimos podem ter seu lugar, mas são contingenciais do jogo das forças históricas antes de serem determinados apenas pelas estruturas. (KIRKI, 2004, p.52-53)

Silva (2003) apresenta esta difícil proposta na abordagem historiográfica, a qual coloca dois planos – análise síntese e especificidade histórica – uma vez que estas geram um duplo desafio para o historiador:

[...] por um lado, proceder a reconstituições empiricamente densas de realidades específicas que não pulverizam o processo histórico em um mosaico de “miniaturas históricas”; por outro, precisam construir amplos quadros explicativos que não simplifiquem a complexidade das relações sociais. (SILVA, 2003, p.21).

Neste sentido, não buscaremos pensar os arrumadores enquanto uma categoria completamente autônoma nas relações de trabalho. A nosso ver, eles são formados e formadores do movimento histórico do trabalho no porto.

No entanto, evidenciaremos as especificidades dos arrumadores, pois possibilitará fomentar discussões em torno das fronteiras de trabalho no porto, visto que ao contrário de outras categorias, eles não estavam presos a uma regulamentação rígida que os impedisse de desenvolver outras funções fora do ambiente portuário.

No aspecto, o qual pode ser encarado como estratégia de manutenção de ganhos, proporcionou uma multifuncionalidade que enfraquecia a sua identificação funcional enquanto categoria portuária. Vemos assim, que os arrumadores constituíram fronteiras fluidas no que tange à organização e realização do trabalho. Ao mesmo tempo em que trabalhavam no porto como força supletiva dos portuários, alguns também prestavam serviços como provisórios junto à estiva de Rio Grande-RS – porém não sob designação

do Sindicato –, e como dissemos anteriormente, conjuntamente desempenhavam atividades ligada ao comércio e as indústrias.

Outro ponto a ser observado é que discutir sobre o trabalho do arrumador, também possibilita ampliar a compreensão sobre as características do trabalho avulso de capatazia no ambiente portuário, visto que a bibliografia consagrada pela historiografia<sup>6</sup> não direcionou seu olhar a este sistema no decorrer da segunda metade do século XX. Também destacamos a importância do estudo desta organização de trabalho, visto que ela permaneceu significativa frente à sazonalidade da movimentação de carga no porto, contudo adaptando-se a conjuntura social, econômica e legislativa dos anos 50.

Perante estas discussões, pretendemos apresentar como se constituiu o Porto de Rio Grande-RS, assim como a importância do seu desenvolvimento para a consolidação sindical dos arrumadores. Ao longo deste trabalho, apresentaremos as formas de organização e estratégias realizadas pelos trabalhadores, as quais se caracterizavam pelas inseguranças e incertezas que este sistema de serviço produzia em suas vidas. E neste sentido, objetivaremos compreender como os arrumadores se inseriram no campo de trabalho, dentro e fora do Porto.

Contudo, para que isso possa ocorrer é necessário que se estabeleça um diálogo conceitual que nos permita compreender este processo histórico, possibilitando uma síntese para responder nossa problemática de pesquisa. Encontramos nos conceitos de “cotidiano” e “experiência” “histórica” e “insegurança” “estrutural” as bases que possibilitarão responder parte da problemática que envolve a constituição desta categoria. Salientamos também que a partir do conceito de *Memória*, buscaremos problematizar o perfil dos trabalhadores e a oralidade dos arrumadores, frente às demais categorias do Porto e sua constituição enquanto grupo.

Ao estudar a vivência cotidiana destes trabalhadores, buscaremos nos aproximar das experiências de seu dia a dia, visto que para Agnes Heller (1992), a vida cotidiana é a vida do homem. Sob esta ótica, os sujeitos tomam a frente na ação histórica, pois a cotidianidade está no centro do acontecimento histórico. Conforme Benito Bisso Schmidt:

Ao invés de seres “passivos” que simplesmente sofreram o impacto de sistemas opressivos, e que só puderam reverter essa passividade quando se organizaram em partidos e entidades formais, emergiram, das páginas dos

---

<sup>6</sup> Evidenciaremos ao longo de nosso estudo alguns trabalhos acadêmicos que versaram ou tangenciaram sobre os Arrumadores ou trabalho avulso pós década de 50.

trabalhos historiográficos, verdadeiros agentes sociais (escravos, operários, mulheres, bruxas, loucos, marginais...) que atuaram de múltiplas e contraditórias maneiras, por meio de suas ações cotidianas [...] (SCHMIDT, 2011, p.9)

A partir do pensamento de Heller (1992), podemos indagar o cotidiano tanto na sua dimensão em quanto contributivo par alienação dos trabalhadores, como também um espaço que permite a ação dos sujeitos diante do mundo. É diante deste cotidiano que se expressam as diferentes formas de relações sociais, diferenças e convergências, assim como os interesses que culminam nas lutas contra a insegurança que as condições que o trabalho impunha.

Através dos relatos dos trabalhadores, feitos por intermédio do método de História Oral, será possível compreender suas relações e motivações cotidianas a partir de suas vivências, e assim dar sentido aos acontecimentos históricos estudados. Desta forma, lançar mão desta forma de análise, nos permite compreender suas relações de trabalhos, experiências e costumes, observar suas estratégias de cooperação em grupo, tornando-os partícipes da ação histórica, uma vez que para Heller, “a vida cotidiana não está ‘fora’ da história, mas no ‘centro’ do acontecer histórico: é a verdadeira ‘essência’ da substância social” (HELLER, 1992, p.20). E para Schmidt (2011), ela compreende a “dimensão fundamental da vida social, comum a todos os indivíduos, já que não existe ninguém que não viva boa parte de sua existência imerso nas rotinas e atribuições do cotidiano” (SCHMIDT, 2011, p.10).

Lançar um olhar sobre o cotidiano dos arrumadores, preferencialmente em seu espaço de trabalho, também nos permite compreendê-los de forma mais abrangente como uma categoria de trabalhador portuário que se constituiu de maneira diferenciada, visto que eles eram a única força de trabalho neste ambiente que atuava em diferentes setores empregatícios, sob determinação Legal. Esta dupla atuação em suas vivências condicionaram os mesmo a se estruturarem de forma singular das categorias como portuários e estivadores, pois suas experiências e inseguranças diante do dia a dia eram diferentes.

O “fazer-se”, neste sentido, está relacionado às experiências práticas que os indivíduos estabelecem com o mundo, através das contradições e das resistências que os trabalhadores estabelecem, sob as quais enforcamos as formas de organizações. Nesta perspectiva, a experiência em Thompson (1981) é considerada a partir do conjunto de fenômenos sociais, a qual os indivíduos estão inseridos e participam no processo

histórico. Portanto, é um mecanismo que condiciona os sujeitos nas práticas sociais, pois “compreende a resposta mental e emocional, seja de um indivíduo ou de um grupo social, a muitos acontecimentos inter-relacionados ou a muitas repetições do mesmo tipo de acontecimento” (THOMPSON, 1981, p. 15)

A experiência coloca o indivíduo ou o grupo enquanto seres atuantes no meio social, visto que ela pressupõe que estes pensam e agem de forma dinâmica sob determinada realidade. Conforme Ana Beatriz Loner (2001):

[...] a consciência de classe esta vinculada ao conjunto de experiências que vivencia, à práxis que desenvolve, as ideias que cria/apropria num eterno fazer transformador (instituinte da própria sociedade). [...] A noção de consciência nasce a partir do seu fazer, de sua elaboração de experiência, das ideias e da própria cultura burguesa, pela qual a classe retoma instrumentos e conteúdos já existentes, mas conferindo-lhe novos resultados (LONER, 2001, 35-36).

A partir deste conceito, não pressupomos os sujeitos enquanto seres determinados socialmente, mas sim como atuantes a partir das condições sociais. Desta forma, podemos dizer que as “estruturas objetivas” geram pressões e produzem efeitos sobre a vida dos seres sociais, os quais são compelidos a agir e reagem a tais efeitos. E é a partir desta perspectiva, no nosso entender, que nascem as diferentes estratégias de lidar com as inseguranças que os trabalhadores estabelecem com o mundo, ainda que dentro do sistema capitalista tenha-se organizado as relações de controle do trabalho, de forma que o controle da produção não é mais gerido pelo trabalhador. Produzindo tensões e insegurança para suas condições objetivas de vida, estes encontram formas de resistirem em função de seus interesses e suas experiências individuais e coletivas.

As experiências advêm das divergências e confluências nas relações de interesses dos indivíduos e dos grupos, permitindo que os mesmo se reconheçam enquanto grupo e adquirindo sua identidade, uma vez que “experiência é determinante, no sentido de que exerce pressões sobre a consciência social existente, propõe novas questões e proporciona grande parte do material sobre o qual se desenvolvem os exercícios intelectuais mais elaborados.” (THOMPSON, 1981, p.16).

Neste sentido, a insegurança é uma importante chave de leitura e uma característica acentuada em nosso estudo, pois está fortemente presente na vida cotidiana dos trabalhadores avulsos. E assim sendo, foi pertinente para nossa perspectiva, nos apropriar da concepção de Insegurança Estrutural, de Mike Savage

(2004)<sup>7</sup>, pois é fundamental para compreender uma formação dinâmica da categoria portuária avulsa/arrumadora, uma vez que o autor entende que:

Na sociedade capitalista, a retirada dos meios de subsistência das mãos dos trabalhadores significa constrangê-los a acharem estratégias para lidar com a aguda incerteza da vida diária, que deriva de seu estado de impossibilidade de reprodução autônoma [...] (SAVAGE, 2004, p. 33).

A insegurança é uma marca dos trabalhadores que atuam em um sistema capitalista, o qual tira de suas mãos as condições de produção. Desta forma, os trabalhadores partilham da insegurança e das contradições empregadas por tal sistema, e a partir de suas experiências organizam-se na perspectiva de se impor, e garantir seus meios de subsistência. Portanto, é da vivência e da experiência que os trabalhadores adquirem diante das precárias condições de vida e incertezas de recebimento de remuneração – como se constitui no trabalho avulso/sazonal – que os arrumadores se organizam em prol de seus interesses. Portanto:

Essa formulação nos possibilita reconhecer certas pressões estruturais sobre a vida operária, embora também pontue a urgência de examinarmos a enorme variedade de táticas que os trabalhadores podem escolher para cuidar de seus problemas – da luta contra seus empregadores à formação de cooperativas, à demanda de amparo estatal, à tessituras de redes de apoio nas vizinhanças [...]. (SAVAGE, 2004, p.33)

E assim, a partir desta formulação conceitual, o autor também nos possibilita contornar os reducionismos que o conceito de Classe pode gerar. Na medida em que ela possibilita múltiplas abordagens, permite abranger nosso estudo para as experiências de estratégias e organizações em bairros, nos lares e nos processos de trabalhos, sem que isso implique uma homogeneidade que não observe os conflitos internos e de exploração que se estabeleciam dentro do grupo. Esta questão é central, pois como diz Fernando Teixeira da Silva (2003), é problemática uma abordagem histórica que não evidencie os conflitos, as heterogeneidades e as contradições dentro de uma cultura portuária:

---

<sup>7</sup> Recorreremos constantemente ao autor, pois sua concepção de Insegurança, aplicada ao contexto portuário de trabalho avulso/sazonal, nos permite perceber como essa estratégia capitalista de flexibilização do contrato, implicava incertezas e conseqüente em formas diversas de organização dos operários.



São grandes os riscos dos estudos sobre cultura e comunidade operárias que pressupõem uma vida integrada, socialmente coesa e harmônica, a partir de testemunhos que tendem a idealizar a homogeneidade em contraponto à dispersão e à variabilidade de referências e atitudes sociais. Antes de analisar a complexa e heterogênea organização da indústria portuária que explica, em grande parte, algumas das diferenças [...], faz-se necessário, então, incorporar ao conceito de comunidade referências ativas, ambíguas e dissonantes. (SILVA, 2003, p. 145)

Desta forma, para Savage (2004) a insegurança:

Não implica união do operariado, em detrimento de suas rivalidades internas. Mas reforça a necessidade de olhar para os fatores contextuais que explicam como a própria carência dos trabalhadores em lidar com tal insegurança conduz a diferentes tipos de resultados culturais e políticos (SAVAGE, 2004, p.33-34).

Segundo Thompson (1981), o discurso histórico deve existir através do diálogo, do conceito e da evidência, conduzidos através de hipóteses e de uma análise empírica. Nosso objeto é o elo com o passado, é a evidência, ou como diria Ginzburg (1989), é o indício, com o qual podemos reconstruir um passado que não vivenciamos. Assim, o conhecimento histórico se dá de forma indireta, ou seja, através das diversas pistas que possuímos.

Mediante a isto, nosso trabalho se fundamentou principalmente nas análises dos relatos dos trabalhadores do Porto do Rio Grande-RS, trazendo à tona sua construção enquanto categoria a partir de suas memórias; mas também em fontes documentais, tais como documentos oficiais, e em menor medida, fotografias e jornal.

Compreendemos que ambas as fontes, na medida em que selecionadas, criticadas e contextualizadas foram de grande importância para a pesquisa. Um documento como o jornal é significativo para o conhecimento da cotidianidade, visto que nele é possível observar uma diversidade de acontecimentos no dia a dia das cidades, possibilitando uma abrangência de análise. Nos jornais, é possível perceber como os indivíduos também expressam suas lutas e reivindicações, possibilitando que possamos ter diálogo com o passado. Contudo, como salienta Tânia de Luca (2010), o jornal é um “empreendimento que reúne um conjunto de indivíduos, o que os torna projetos coletivos, por agregarem pessoas em torno de ideias, crenças e valores que se pretende difundir a partir da palavra escrita.” (LUCA, 2010, p.139). Portanto, ele deve ser encarado como um importante instrumento a ser criticado, visto que a autora

também nos lembra que o jornal filtra, seleciona e elege as informações que chegaram ao público, conforme seus interesses políticos/ideológicos.

Embora com um número relativo de fontes, nossa abordagem se concentrou em uma análise qualitativa. Desta forma, buscamos compreender os conflitos, motivações e incertezas que deram sentido à vivência destes trabalhadores. Passerini (2011) aponta que a oralidade nos permite remontar as emoções da vida cotidiana dos indivíduos, possibilitando entrar em contato com o que geralmente não estão expressos nos documentos - os sentimentos. É através da memória que podemos ter acesso a essa oralidade, ou seja, a partir da vivência e das experiências obtidas pelas pessoas. Assim sendo, foi através das memórias dos arrumadores que buscamos entender os sentidos que esses indivíduos deram para suas ações, uma vez que segundo Friderichs (2013)

[...] a tentativa dos narradores em manter um sentido para as suas vidas, buscando lembrar ações que se mostrassem coerentes nas suas escolhas. [...] Nesta perspectiva, nos relatos autobiográficos, procura-se encontrar uma coerência, uma linearidade lógica para a vida, buscando sempre conferir um sentido para as ações, por mais casuais que elas pareçam. (FRIDERICHS, 2013, p.21).

A abordagem de História Oral, neste intuito privilegia, a partir das entrevistas, a vivência dos sujeitos, dando voz e tornando-os protagonistas do acontecimento histórico. De acordo Vangelista (2001), a utilização das memórias pessoais, pela história oral, privilegia reconstruir e descrever o meio social, instigando novos pontos de vista diante da construção do saber histórico. Através da integração dos setores marginalizados, os quais geralmente não possuem grande expressividade nas documentações oficiais, esta metodologia contribui, propondo e enriquecendo novos debates.

Thompson (1998), ao abordar a oralidade em seu livro *Costumes em Comum*, nos propõem que a tradição oral é importante também para o costume. Para o autor, nela estão marcados o que muitas vezes não se encontra nos registros, como as crenças e normas, as quais muitas vezes nascem das práticas cotidianas e são transmitidas de forma oral, estando ligada à memória dos mais velhos.

A utilização da história oral justifica-se na medida em que articula os demais conceitos citados anteriormente, uma vez que para Alberti (2008) ela possibilita “[...] o estudo das formas como pessoas ou grupos efetuaram e elaboraram experiências, incluindo situações de aprendizado e decisões estratégicas.” (2008, p.166).

Ao se utilizar desta abordagem metodológica, é fundamental compreendermos como se expressa essa oralidade através da memória. Tais questões sobre o cotidiano e experiências históricas e insegurança estrutural, se apresentaram em nosso trabalho através, principalmente, dos mecanismos da memória.

Halbwachs (1990) entende que a memória é um fenômeno que não ocorre de forma isolada dos grupos, pois ela se estabelece através das relações coletivas, sofrendo influências do seu meio sociocultural. Para o autor, as recordações dos indivíduos ocorrem ancoradas nas vivências em grupo, e assim geram sentidos. Esta visão também é compreendida por José Carlos Sebe Bom Meihy (2013), na medida em que entende que “o indivíduo só se explica na vida comunitária” (MEIHY, 2013, p.28). Isto é relevante para o entendimento da história oral, pois como nos diz Meihy (2013):

O que se chama de "grupal", "cultural", "social" ou "coletivo" em história oral, é o resultado de experiências que vinculam umas pessoas às outras, segundo pressupostos articuladores de construção de identidades decorrentes de suas memórias expressadas em termos comunitários. [...] Assim, as experiências de cada um são autênticas e se relacionam às demais por meio da construção de uma identidade comum. Em história oral, o "grupal", "social" ou "coletivo" não corresponde a soma dos particulares. O que garante unidade e coerência às entrevistas enfileiradas em um mesmo conjunto é a repetição de certos fatores que por fim, caracteriza a memória coletiva. (MEIHY, 2013, p.27-28)

No entanto, a discussão entre memória individual e coletiva se aprofunda quanto ao aspecto das vivências individuais dos sujeitos. Joel Candau (2012), embora dialogue como a concepção da influência coletiva da memória, salienta que a compreensão e interpretações dos eventos se expressam na esfera individual, ou seja, “Mesmo que as lembranças se nutram da mesma fonte, a singularidade de cada cérebro humano faz com que eles não sigam necessariamente o mesmo caminho” (CANDAU, 2012, p.35). Esta questão é aprofundada por Michael Pollak (1992), quando diz:

Se destacamos essa característica flutuante, mutável, da memória, tanto individual quanto coletiva, devemos lembrar também que na maioria das memórias existem marcos ou pontos relativamente invariantes, imutáveis. Todos os que já realizaram entrevistas de história de vida percebem que no decorrer de uma entrevista muito longa, em que a ordem cronológica não está sendo necessariamente obedecida, em que os entrevistados voltam várias vezes aos mesmos acontecimentos, há nessas voltas a determinados períodos da vida, ou a certos fatos, algo de invariante. É como se, numa história de vida individual - mas isso acontece igualmente em memórias construídas coletivamente houvesse elementos irredutíveis, em que o

trabalho de solidificação da memória foi tão importante que impossibilitou a ocorrência de mudanças. Em certo sentido, determinado número de elementos tornam-se realidade, passam a fazer parte da própria essência da pessoa, muito embora outros tantos acontecimentos e fatos possam se modificarem função dos interlocutores, ou em função do movimento da fala. (POLLAK, 1992, p.2)

Diante deste quadro de divergência da memória, cria-se o que Thomson (2006) adverte, sobre o dilema na utilização e da contestação de algumas destas memórias. Segundo o autor, é demasiado fácil observar um grupo marginalizado enquanto agente da construção social, entretanto realizar a crítica à memória destes indivíduos, e desconstruir determinadas concepções, pode colocar o historiador diante de um jogo dúbio no qual divergem os interesses do entrevistado e a responsabilidade crítica do historiador. Neste sentido, tentamos congregar nas falas de nossos entrevistados, tanto os aspectos que convergiam e divergiam de suas memórias, entendendo como um conjunto de experiências que eles estabeleceram com o meio. Portanto, entendemos que a partir das experiências e disputas, suas memórias por ora se aproximam e se afastam, visto que elas representam as diferentes vivências e sentidos que os entrevistados estabeleceram ao longo dos anos.

Para além das divergências, também foi necessário tomar cuidado com as lembranças que emergiam fora de ordem e com resquícios e influências de vida posterior aos anos do relato<sup>8</sup>. Para tanto, nos utilizamos de diversas entrevistas e com categorias de trabalhadores diferentes, como ex-trabalhadores arrumadores do período de fundação e posterior a ela, e também de portuários e consertadores, buscando contextualizar as memórias desses entrevistados.

Nossa cautela com a memória, também incidiu diante das discussões éticas quanto às políticas de usos dessa memória, bem como a preocupação com o entrevistado. Segundo Thomson (2006), ao passo que a entrevista pode ter grande relevância para o pesquisador, ela também pode ser prejudicial para o entrevistado. Portanto, ter cautela neste momento é fundamental, pois bem estar deste deve vir em primeiro lugar.

Em suma, esta abordagem histórica contribuiu fortemente para estabelecer os conceitos citados e se aliar à concepção de E.P Thompson, sob a construção de uma história “de baixo para cima”. A produção documental, formulada a partir das

---

<sup>8</sup> Reis, ao abordar Paul Ricoeur, nos permite refletir que “[...] a memória é vulnerável, pois o que se rememora é ausente, é apenas alcançado sob-representação.” (REIS, 2010, p.36)

entrevistas, congregando este conjunto de experiências e sentidos de vida, são de grande importância visto que “Para controlar os abusos e vencer o esquecimento, para restabelecer a relação realista com o passado, a memória envolveu-se na ‘armadura da escritura’, na historiografia” (REIS, 2010, p.41).

Para que pudéssemos expor nossas pesquisas de forma coerente, dividimos nossas análises em três capítulos complementares, assim como optamos por uma escrita narrativa não linear da história. Evidenciamos para o leitor que constantemente, ao longo do texto, buscaremos remontar historicamente as práticas no tema a ser discutido. Por vezes, poderá parecer que repetimos determinados períodos históricos explicitados, ou retomamos discussões preestabelecidas, no entanto nosso objetivo foi buscar estabelecer as correlações e nos aprofundar em práticas compartilhadas por diferentes categorias. Soma-se a isso, a nossa escolha não esgotar uma temática em apenas um item ou capítulo, portanto sempre que necessário retomamos temáticas que outrora foram citadas. Observamos também, que buscamos incorporar em nossa narrativa a visão de outras categorias sobre os arrumadores e como estes exerciam seus trabalhos, isto pela limitação do número de trabalhadores do período a que nos propomos estudar, bem como para trazer novos pontos de vistas sobre seu papel na sociedade riograndina.

No primeiro capítulo buscamos traçar um breve histórico das atividades portuárias no Brasil, a luz da historiografia pertinente à temática, evidenciando sua relevância para o desenvolvimento socioeconômico em diferentes níveis de escala analíticas, local, regional e nacional. Destacaremos nesta abordagem inicial, a história da cidade e do Porto de Rio Grande-RS, uma vez que constituem o espaço de atuação de nosso objeto de pesquisa. Por fim, introduzimos uma breve discussão sobre a condição histórica do trabalho avulso/sazonal, abordando os aspectos apresentados tanto pela historiografia.

No segundo capítulo, concentramos nossa atenção, num primeiro momento a discussão Legal, a qual possibilitou a formação da Categoria dos Arrumadores, e que balizou seu campo de atuação. Logo após, buscamos teorizar sobre as possíveis motivações que fizeram os trabalhadores do Comércio Armazenador ingressar junto ao porto, expandindo seu campo de atuação. Por fim, neste capítulo, o leitor encontrará as origens dos arrumadores riograndinos, com a busca pela mudança de seu caráter sindical de Trabalhadores do Comércio Armazenador, para Sindicato dos Arrumadores, bem como e a complexa história por trás desta tentativa de nova formação sindical.

O terceiro capítulo tem como foco relatar ao leitor como se deu o trabalho do arrumador logo após sua mudança sindical. Buscamos discutir a precariedade de seu Sindicato inicialmente, até seu estabelecimento nas imediações portuárias e os acordos que buscaram realizar na busca de melhores obtenções de trabalhos. Também é o momento onde discutimos como se integraram e se relacionaram com a condição de trabalho avulso no porto, assim como no comércio e nas indústrias de Rio Grande-RS. Diante deste quadro, evidenciaremos os estigmas sociais que os afligiam como trabalhadores, assim como compreender as maneiras que lidavam com a insegurança na manutenção de seus ganhos e suas estratégias e relações de trabalho.

Frente ao exposto buscamos desvelar a trajetória dessa categoria, conversar, apreender, e sobretudo, compreender esse momento da história portuária riograndina.

## I CAPÍTULO

### NASCER E VIVER: RIO GRANDE-RS, UMA CIDADE PORTUÁRIA.

#### 1.1 Porto e cidade: um intento nacional de desenvolvimento.

No decorrer do século XIX, Rio Grande-RS entrou em processo acelerado de industrialização e modernização de seus espaços sociais. Nesse momento histórico, notam-se um crescimento populacional significativo e o desabrochar de suas atividades ligadas ao comércio, as quais, de acordo com Diego Luiz Vivian (2008), graças à demanda de escoamento da produção pecuária, charqueada e do trigo da Capitania do Rio Grande, estimulou a formação de empreendedores ligados ao comércio, “[...] promovendo as trocas mercantis e a expansão das relações capitalistas na cidade” (VIVIAN, 2008, p.75-76).

Observamos que Rio Grande-RS faz parte de um contexto mais amplo, o qual pode ser entendido a partir do exposto por Sandra Jatahy Pesavento (1994). A autora nos possibilita compreender a característica da dinâmica econômica gaúcha diante do quadro nacional:

A indústria nascera no centro econômico do país associada à economia agroexportadora capitalista do café. Nas demais regiões brasileiras, seu surgimento se deveu a outros circunscritos de acumulação do capital, tal como no Rio Grande do Sul, onde o setor secundário gerou-se na mesma época daquele do complexo cafeicultor, mas apoiado na acumulação de capital advinda da comercialização dos gêneros da agropecuária colonial imigrante. (PESAVENTO, 1994, p.28-29)

Ainda na primeira metade do século XIX, segundo Mario Osório Magalhães, às vésperas da Revolução Farroupilha (1835), havia dois eixos: Pelotas - Rio Grande, núcleos da pecuária da campanha, desenvolvendo a indústria e a exportação da pecuária; e, Porto Alegre - Rio Pardo, especializados no transporte e comercialização de gêneros produzidos no interior e colônia (MAGALHÃES, 1993, p.30).

De acordo com a historiografia que se ocupa da temática, graças à dinâmica da atividade econômica, em nível nacional, regional e a local, enfatizando principalmente a capacidade importadora e exportadora da urbe riograndina, que ela ganhou notoriedade

congregando um centro comercial e industrial. De acordo com Nadja Karin Pellejero (2009):

A dinâmica da economia contribuiu para a instalação de grandes empresas têxteis, como, por exemplo, em São Paulo, Rio de Janeiro, alguns estados do Nordeste e Rio Grande do Sul (incluindo a cidade de Rio Grande). Nestes locais, grandes plantas industriais foram implantadas, utilizando-se de equipamentos importados, significando um grande montante de capital fixo instalado para o incremento fabril desenvolvido na primeira fase industrial brasileira. (PELLEJERO, 2009, p.50)

Entretanto, Pesavento (1998) salienta que é demasiado difícil precisar esse crescimento lento da ordem urbano-industrial, devido às falhas estatísticas do período (1998, p.20). Entretanto, discorrendo sobre o desenvolvimento da indústria no Rio Grande do Sul, a autora nos possibilita observar que:

[...] uma comparação entre os catálogos das exposições realizadas no Rio Grande do Sul em 1875, 1881 e 1901 pode fornecer um quadro da evolução industrial da região. Enquanto que em 1875 predominavam as empresas de pequeno porte, que empregavam reduzido número de trabalhadores e precária tecnologia, baseando-se muito mais nas ferramentas do que nas máquinas, em 1881 já há um crescimento significativo do número e da qualidade de empresas maiores, geralmente **localizadas nos maiores centros urbanos da época**. Embora apresentando ainda um baixo capital por unidade de produção e combinando o uso de ferramentas simples como máquinas importadas – mecânicas, a vapor ou elétricas –, estas empresas representaram uma centralização de recursos nas mãos de empresários capitalistas. [*Grifo Nosso*] (PESAVENTO, 1998, p.20)

Configurando um dos principais centros urbanos econômicos do Rio Grande do Sul, segundo Ticiano Duarte Pedroso, “nas décadas (1890, 1900, 1910, 1920) a cidade de Rio Grande apresentou um crescimento populacional de 25.847 habitantes” (PEDROSO, 2012, p.66). Grande parte de seus habitantes eram migrantes de outras regiões que buscavam serviços em Rio Grande-RS. Vejamos que, conforme Edgar Ávila Gandra (1999), ainda no começo do século XX, a cidade contabilizava cerca de 29 mil habitantes, e em torno de 1.200, trabalhavam na Indústria Têxtil Rheingantz, e outro contingente, igual ou superior, na Companhia Frigorífica Swift, entre outros.

Os períodos citados acima demonstram que Rio Grande-RS estava inserido no quadro de desenvolvimento da região sul do país. Pedroso (2012), enfocando o estabelecimento industrial na cidade de Rio Grande-RS, enfatiza que, no transcorrer dos anos de 1870, o município passou a contar com inúmeros estabelecimentos comerciais.



Nesse período, encontram-se ainda o surgimento e o desenvolver das primeiras indústrias da cidade, como a têxtil, com a Fábrica de Tecidos Rheingantz, em 1873; a firma Cunha Amaral & Cia, em 1876; a indústria Leal Santos e Cia, em 1889; a indústria de fumo, com a Fabrica Aliança, em 1876. Viu-se também a instalação da Cia. de Fiação e Tecelagem Ítalo Brasileira.

Tanto para Gandra (1999) como para Nadja Karin Pellejero (2009), foi graças ao potencial advindo da importação e da exportação, assim como da instalação de seu um parque fabril<sup>9</sup>, que o município de Rio Grande-RS “[...] determinou o desenvolvimento urbano no extremo meridional do país” (PELLEJERO, 2009, p.49). Destacamos, em conjunto com esses autores, que, de acordo com Vivian (2008), o movimento gerado pelo escoamento da produção local foi fundamental para colocar a cidade no quadro do capitalismo nacional e mundial.

Um aspecto importante para entender a lógica dessa cidade e seu papel no desenvolvimento industrial do país e do Estado, [...] se refere ao fato de no Rio Grande do Sul, haver um parque industrial voltado não somente para o mercado regional, mas principalmente para o mercado nacional, o que inclui Rio de Janeiro e São Paulo e também o exterior. Esse parque tinha uma localização estratégica, ou seja, junto a um porto marítimo. (PELLEJERO, 2009, p.50)

O capitalismo, nesse momento, já estendia seus tentáculos pelo mundo, aprofundando as relações econômicas e se desenvolvendo principalmente através do comércio e das indústrias, penetrando diferentes países. O próprio parque industrial desenvolvido em Rio Grande-RS fez parte do desenvolvimento capitalista da virada do século, uma vez que, segundo Pedroso (2012), parte das indústrias que se instalaram na cidade possuía o amparo do capitalismo estrangeiro. Tal influência pode ser vista também no Porto, uma vez que a companhia concessionária que ficaria responsável pela construção dos Molhes da Barra e do Porto Novo seria a *Compagnie Française du Port* de Rio Grande<sup>10</sup>.

A interação com o capital estrangeiro não é uma realidade restrita a Rio Grande-RS. O investimento advindo do exterior faz parte de um contexto nacional muito mais

---

<sup>9</sup> Podemos destacar o Frigorífico Swift, o qual, segundo Oliveira (2000), junto com o Porto, era uma das principais fontes de emprego do começo do século XX. Segundo Pellejero, “houve no período de 1917/1918, a instalação de três grandes frigoríficos de capital estrangeiro no Rio Grande do Sul. Dois se instalaram em Santana do Livramento (Wilson e Armour), e um em Rio Grande (Cia Swift S.A. do Brasil), que se estabeleceu em uma área próxima ao novo porto da cidade” (PELLEJERO, 2009, p.52).

<sup>10</sup> Companhia Francesa do Porto de Rio Grande.

amplo, que envolve outras cidades com indústrias e portos. A critério de exemplificação, citamos Maria Luiza Ugarte Pinheiro (2014), a qual, em seu artigo intitulado *Migração, Trabalho e Etnicidade: portugueses e ingleses no porto de Manaus, 1880-1920*, nos demonstra que essa prática também ocorreu no Porto de Manaus:

Uma importante referência veio da constatação de que as grandes firmas que atuavam no porto de Manaus, como a *Manáos Harbour Limited*, concessionária dos serviços portuários, era administrada pelo capital inglês e mantinha apenas ingleses no comando e gerenciamento da firma, enquanto empregos e trabalhos intermediários eram assumidos por estrangeiros de outras nacionalidades e, em menor escala, por trabalhadores nacionais. (PINHEIRO, 2014, p.811- 812)

Frente a esse contexto de ampliação do capitalismo mundial, Maria Lucia Caira Gitahy (1992) compreende que “[...] a necessidade de melhor articulação com o mercado internacional de uma crescente produção de matérias primas e alimentos levou à construção de ferrovias e portos em muitas das áreas hoje conhecidas como parte do Terceiro Mundo” (GITAHY, 1992, p.17). Diante dessa diversificação econômica e social, caracterizada pela imigração e pelo surgimento do trabalho livre, a qual também contribuiu para compreender o fenômeno do desenvolvimento das cidades, indústrias portuárias, e do aprofundamento das relações de trabalho no Brasil (1992 p.17).

As cidades brasileiras, na virada do século XIX para o XX, viram um crescimento populacional que levou a um redimensionamento de suas estruturas urbanas, a fim de abrigar um novo perfil. Pesavento (1998) destaca que, diante desse florescer urbano, as relações sociais se tornavam mais complexas, na medida em que:

Ao mesmo tempo que o poder burguês se estruturava, consolidava-se política e administrativamente, criava instituições, difundia normas e valores, criava leis e pautava a conduta dos cidadãos, ocupava terras e erguia fábricas, remodelava cidades e propunha novos moldes de educação, erguia-se também uma outra República, a dos cortiços e dos porões superlotados, dos botequins, das brigas de navalha, dos subalternos, enfim. (PESAVENTO, 1998, p.12)

Diante disso, Maria Dalva Casimiro da Silva (2007), em sua tese intitulada *Relações de Trabalho no Cais do Porto do Rio de Janeiro: Resistência e Modernização*, nos permite compreender que a “[...] reforma urbana representava uma ruptura no processo de urbanização do Rio de Janeiro que apresentava de forma evidente uma

mudança de paradigma, onde a cidade colonial passaria a ceder espaço determinantemente à cidade burguesa, típica de uma cidade moderna do século XX [...]” (SILVA, 2007, p.17).

De acordo com Pedroso (2012), estando Rio Grande-RS na esteira do desenvolvimento dos centros urbanos, a cidade cresceu a partir da representação política e dos interesses de uma burguesia ligada ao comércio de importação e exportação. Para o autor, empreenderam-se esforços em direção ao *status* de progresso e modernidade à urbe, tais como:

O alinhamento das desordenadas ruas, o empedramento das principais vias de acesso, a implantação do transporte público por meio dos bondes, os serviços de água, luz, esgoto, as obras de construção do novo Porto e a criação de uma nova área destinada ao realocamento da classe trabalhadora<sup>11</sup> [...]. (PEDROSO, 2012, p.28)

Esse projeto, que visava erguer a cidade urbano-industrial, seguiu-se ao longo do século XX, fortalecendo na Revolução de 30, uma vez que “[...] o Presidente Vargas procurou mudar o perfil do Brasil agrário transformando-o num país urbano e industrializado” (ARAUJO, 2013, p.13). Conforme Silvio Roberto França Araujo (2013), mesmo após Getúlio Vargas, o intento continuou a desenvolver os centros urbanos, levando ao crescimento de diversas cidades:

Este processo de urbanização acelerada que se verificou no Brasil, nas últimas décadas, promoveu a transferência da população da zona rural para a zona urbana. Por outro lado, essa urbanização se produziu sob um processo de ocupação do solo profundamente desordenado, de uma forma irracional, na medida em que foram autorizados assentamentos em regiões distantes do núcleo central das cidades. Foi justamente nas periferias das cidades, que as pessoas das camadas mais desfavorecidas da população se instalaram vindo em busca de uma nova oportunidade de vida na cidade, o que em geral nunca encontraram. (ARAUJO, 2013, p.13)

Diante dessa conjuntura, destacamos o problema do transporte e da criação dos bairros operários, visto que, na cidade de Rio Grande-RS, “em 1939, começaram a circular pela cidade os primeiros ônibus de transporte coletivo, da marca Ford, adquiridos pela Prefeitura Municipal. No ano seguinte, mais três modelos, da Chevrolet, seriam incorporados à frota” (PEDROSO, 2012, p.69). De acordo com o autor, em uma

---

<sup>11</sup> Abordaremos de forma mais aprofundada, ao longo deste trabalho, uma das principais questões que vieram na esteira deste processo de reorganização do espaço urbano no Brasil, mas dando enfoque em Rio Grande-RS, os Bairros Operários.

cidade que ultrapassava os 60 mil habitantes, “em 1940, 164.170 pessoas foram transportadas, e no ano seguinte, 292.611 utilizaram este serviço” (PEDROSO, 2012, p.69 apud PIMENTEL, 1944, p. 80).

Observamos, através do jornal Rio Grande, que, nos anos 60, havia um grande contingente de operários na cidade que necessitavam de transportes, mas o sistema ainda se mostrava em desenvolvimento frente ao número de operários.

Tendo a Cia Française modificado o sistema de transporte entre a cidade e o novo porto de seus trabalhadores de estiva, estes declaram-se em greve, desde domingo, como é de domínio publico. O sr. Dr. Edmond Fromaget, diretor da CIA, respondendo a reclamação de seus operários declarou ser grande o número de pessoal que tem a cia de transportar diariamente, 2.500 operários, e que dispondo apenas de 700 lugares em bondes, e necessitando descongestionar o tráfego de bondes, resolveu transportar gratuitamente o referido pessoal em vagões de passageiros pelas estradas de ferro, durante o dia, parando os trens na usina dos esgotos, na fábrica Ítalo Brasileira e no Cemitério; que de noite o serviço de transporte do pessoal será feito também gratuitamente, pelos bondes, como até aqui, visto à noite o tráfego de bondes ser menos intenso; que a cia tomou medidas para evitar acidentes, roubos de passagens, insultos e agressões de que são vítimas, seguidamente os condutores e motoristas, e enfim todos os inconvenientes, quer para a cia, quer para os operários, resultantes do modo por que até agora era feito o transporte durante o dia, levando bonde pessoal com grande excesso de lotação. (RIO GRANDE, 5/05/1960, p.2)

A citação a cima elucida a dificuldade em disponibilizar transporte para todos trabalhadores. Na medida em que cresciam as indústrias, Porto e a cidade, aumentava a requisição de mão de obra, e com isso a necessidade de facilitar o acesso e a locomoção para o local de trabalho. Para tanto, ao longo do século XX, expandiram-se as linhas de transportes coletivos, abriram-se novas ruas, assim como passaram a ser empedradas e asfaltadas (PEDROSO, 2012, p.70).

Além de estimular a ampliação do transporte urbano, esse debate mostrou os limites dessa ampliação, visto que os trabalhadores tiveram, em sua maioria, que construir suas moradias próximas ao Porto e às indústrias.

### **1.1.1 Portos em perspectivas**

Historicamente, os portos estão relacionados com o desenvolvimento das cidades que possuem contato com o mar, rios, lagos e oceanos, uma vez que se

constituem numa das principais portas de entrada e saída de riquezas. Vemos que, no caráter histórico do Brasil, diversas cidades se constituíram ou tiveram uma significativa relação com seu caráter portuário.

Rio de Janeiro, a qual se estabeleceu como a capital da Colônia do Império e da República, de 1716 a 1960, foi um importante centro político e econômico do país. Ao longo século XIX e XX, tornou-se um significativo centro urbano, que absorvia parte significativa da produção e tinha um importante porto na escala nacional e internacional. Conforme Casimiro (2007):

O Rio de Janeiro manteve durante muito tempo intacta a sua vocação de centro cultural e turístico e continua sendo a principal porta de entrada dos estrangeiros que vêm ao país. Mesmo perdendo a liderança para o Porto de Santos, sendo este o principal porto exportador do país, a cidade tinha já no século XIX o porto como o maior importador de imigrantes, se tornando um dos portos mais movimentado do mundo, estando na mesma posição dos portos de Montevideu e Buenos Aires, já na segunda metade do século em questão. Este fato despertou nos governantes o interesse particular em manter relativamente as instalações modernas e em bom estado. (CASIMIRO, 2007, p.19-20)

Sobre a cidade de Santos-SP, Fernando Teixeira da Silva (2003) nos possibilita compreender que, assim como Rio Grande-RS, essa cidade também nasceu enquanto uma cidade portuária. Assim como na cidade de nosso estudo, “[...] o porto é o principal elo de articulação com a comunidade local, estendendo tentaculares raízes no campo social e econômico da região” (SILVA, 2003, p.23). Segundo o autor, em Santos, o principal ramo econômico, ao final do século XIX, estava ligado prioritariamente às atividades marítimas, possuindo um pequeno parque industrial fabril (SILVA, 2003, p.24).

Também destacamos o Porto de Belém-PA, o qual se constituiu historicamente pelas exportações através de seus trapiches. No século XX, este Porto passou a absorver grande parte do comércio da região amazônica<sup>12</sup>. De acordo com Darcy Fléxa Di Paolo (1981), sua relevância histórica também vai além do seu caráter econômico para região, incluindo o engajamento sindical dos trabalhadores estivadores do Pará.

Abarcando a região sul do Brasil, lembramos o Porto de Itajaí-SC. José Bento Rosa da Silva (2004) discute sobre uma disputa política que visava a municipalização do Porto de Itajaí, em 1996, e, nesta, seus atores estabeleceram os laços históricos

---

<sup>12</sup> Disponível em < <https://www.cdp.com.br/porto-de-belem> > Acesso em: 17 outubro de 2017

profundos que o Porto estabeleceu com a formação da memória da sociedade do Vale do Itajaí-SC. Segundo o autor, “durante a primeira república, as lideranças políticas do Estado estiveram, de uma maneira ou de outra, vinculadas às atividades portuárias” (SILVA, 2004, p.24).

A partir da bibliografia, também podemos perceber que, no contexto histórico exposto, a cidade de Rio Grande-RS, enquanto cidade portuária, cumpriu um papel relevante para a economia nacional e regional. Tão grande foi sua relevância, que, no começo do século XX, Rio Grande-RS recebeu um projeto que visava à ampliação e ao desenvolvimento de seu Porto, buscando desobstruir sua Barra e construir um novo cais, mais amplo e moderno. Dessa forma, seu Porto absorveu a demanda da produção que se destinava principalmente ao comércio nacional, mas também internacional.

Observamos, com isso, que o Porto riograndino tem um papel de destaque não só para o florescer da urbe, mas também para o intuito de expansão mais ampla da economia. Segundo Diego Vivian (2008), o desenvolvimento capitalista nacional e regional ambicionava impulsionar o país a partir da construção de portos, pois estes possibilitavam melhores conexões comerciais com o estrangeiro e com o restante do país.

O contexto do Rio Grande do Sul ainda inclui que o Presidente do estado, Carlos Barbosa Gonçalves, em 1911, demonstrava contentamento com as obras da Barra, iniciado pela Companhia Francesa, em Rio Grande-RS, ao mesmo tempo em que almejava também a desobstrução dos canais interiores (ALVES, 2008, p.355). A desobstrução da Barra riograndina, observa Diego Vivian (2008), compôs um importante elemento a ser destacado, visto que:

[...] as condições de navegabilidade através da Barra do Rio Grande foram precárias até o início do século XX, pois em determinados períodos seu calado atingia a profundidade de apenas 2 metros, obstaculizando um desenvolvimento mais virtuoso da navegação de longo curso ou mesmo de cabotagem. (VIVIAN, 2008, p.76)

As obras que visavam superar as condições precárias, para comportar um maior fluxo de embarcações de maior calado, foram vistas pelo Presidente do Rio Grande do Sul como algo positivo, pois “considerava que em breve os navios encontrariam a Barra aberta e franca, e depois seriam satisfeitas as necessidades da navegação de grande tonelagem [...]”, e assim “[...] num amanhã que não estaria longe, seria confortante realidade a aspiração semi-secular dos rio-grandenses” (ALVES, 2008, p.355).

Destacamos que o objetivo da desobstrução dos canais interiores do estado também abria possibilidades para o desenvolvimento de outros portos. Portanto, o franco investimento realizado para construção de um Porto moderno em Rio Grande-RS está ligado a um projeto que se estendia para outros portos no Rio Grande do Sul, como os de Porto Alegre e Pelotas, enquanto forma de fortalecimento da economia regional:

Ao mesmo tempo, o detentor do executivo estadual manifestava, como consequência dos progressos em vista, a sua inteira fé e convicção de que chegaria o momento de pensar seriamente nos meios de melhorar quanto possível os canais interiores, aprofundando-os e alargando-os, e também os portos internos, o de Porto Alegre sobretudo, que deveria ser dotado de um cais moderno e suficientemente extenso, munido de aparelhos aperfeiçoados para carga e descarga. Neste sentido, anunciava que seu governo elaborara um projeto de cais para a “famosa e progressista” capital, o qual serviria oportunamente de base para uma concorrência, que versaria igualmente sobre as obras a realizar nos canais. Concluía que, efetuado tais trabalhos, corolários necessários da abertura da Barra, então evidente realidade, os gaúchos assistiriam, surpresos e patrioticamente emocionados, ao desdobramento assombroso do progresso e da grandeza econômica. (ALVES, 2008, p.355)

Não por acaso, Porto Alegre foi vista como uma das principais cidades que deveriam ser inclusas no projeto de modernização. Segundo Gandra (2009), o fluxo de mercadorias nessa cidade era intenso, sendo seu Porto um grande exportador de “entre outros, farinha de mandioca, feijão, milho e erva-mate procedente do interior do Estado”. Seus principais artigos comercializados “[...] são artigos de consumo, vestuário, mobiliário, utensílios domésticos e ferramentas [...]”, servindo para o consumo das colônias (GANDRA, 2009, p.44).

Acrescentamos ao exposto, o excerto a baixo, a fim de compreendermos a importância do Porto de Porto Alegre junto ao contexto em que nos detemos:

Neste período se verificou um crescimento demográfico significativo acompanhado do incremento das atividades econômicas em Porto Alegre. Autoridades governamentais e empreendedores dos setores industriais, comerciais e do transporte de passageiros via navegação começaram a se ressentir cada vez mais com a ausência de um porto moderno na capital. O aparelhamento e a modernização deste equipamento urbano eram concebidos por muitos destes sujeitos como os principais meios de desenvolver o estado do Rio Grande do Sul através dos altos lucros do comércio nacional e internacional, demonstrando ao resto do país e até ao exterior a potência e dinamismo da economia sul-rio-grandense. Deste modo, se solidificaram expectativas de atingir o mesmo nível de desenvolvimento das nações da Europa e da América do Norte, sendo

que a estruturação do Porto de Porto Alegre e a melhoria da acessibilidade a ele representavam oportunidades de estabelecer estreitas ligações com a modernidade e o progresso oriundos destes países. (VIVIAN, 2008, p.58-59)

Dessa forma, o Porto de Porto Alegre também fez parte do plano de desenvolvimento do Estado do Rio Grande do Sul, uma vez que, nesse período, é percebido que os incentivos aos meios de transportes do estado buscavam superar as dificuldades nas relações entre os centros de produção e os centros de consumo (VIVIAN, 2008, p.50). Segundo Jairo Luiz Fleck Falcão (2009), “[...] as instalações que deram origem ao atual Porto de Porto Alegre iniciaram suas construções em 1911, por iniciativa do governo do Estado do Rio Grande do Sul, mas, somente em 1913 foram concluídas” (FALCÃO, 2009, p.29).

Quanto a Pelotas, embora não tenha ocupado uma posição de destaque no que se refere à exportação de mercadorias por meios fluviais<sup>13</sup>, a prática sempre esteve presente dentro do contexto social da cidade. Durante o século XIX, a fim de proporcionar o escoamento do charque e das matérias-primas produzidas na cidade, os atracadouros particulares, existentes ao longo do Arroio Pelotas nas charqueadas, facilitavam o transporte das mercadorias<sup>14</sup>. De 1868 a 1875, foi realizada a desobstrução do Canal São Gonçalo, e a cidade passou a receber maiores embarcações, como o Tampico, que foi o primeiro navio de grande porte a atracar na urbe e que realizou o transporte de charque para os Estados Unidos (MAGALHÃES, 1993). Esse foi apenas o início de uma trajetória que seguiria se desenvolvendo e ganhando cada vez mais importância, ao longo do século XIX e XX, uma vez que, segundo Jordana Pieper:

Tal cultura exportadora percorre o século XX através das empresas que se instalaram na região portuária pelotense, localizadas aos arredores do canal São Gonçalo, onde a maioria destas empresas possuía trapiches particulares que promoviam o escoamento da produção, principalmente, para Rio Grande e Porto Alegre. (PIEPER, 2013, p.17)

Como o último Porto entre Rio Grande e Porto Alegre, em Pelotas houve autorização para a exploração comercial de seu Porto, que ocorreu em 1928 (SPOLLE, 2010), e somente em 1940 foi concluída, tornando-se assim um Porto público.

---

<sup>13</sup> Embora Pelotas-RS realizasse pequenas exportações de suas mercadorias, a cidade de Rio Grande ocupava destaque quanto a essa questão. Assim sendo, Pelotas era a principal indústria na produção de matéria-prima, como o charque, e Rio Grande a principal exportadora dessa produção (MAGALHÃES, 1993).

<sup>14</sup> Segundo Spolle, em 1835, já constava a existência do Porto de Pelotas, na planta da cidade. Contudo, necessitava-se de um porto central na cidade (SPOLLE, 2010, p.90).



Destacamos também que, no decorrer do século XX, houve a encampação dos portos pelo estado, passando esses três portos a serem gerenciados pelo Departamento Estadual de Portos Rios e Canais (DEPREC). Falcão (2009) percebe que, a partir do Decreto Nº 24.617/1934, o estado do Rio Grande do Sul realizaria as obras de nos canais de navegação, com recursos do Governo Federal, por meio de uma conta capital.

Mas o Estado se obrigava a realizar a construção e o aparelhamento do porto de Pelotas e a ampliação ou complemento das instalações dos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, de acordo com as exigências do respectivo tráfego, por conta própria e com os recursos que lhe compete prover. Para executar tais funções, ficou estabelecida a cobrança das tarifas e taxas pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul. (FALCÃO, 2009, p.30)

O autor enfatiza que, com a tomada da administração dos portos pelo estado, uma série de órgãos gestores passou a regulamentar os portos. Segundo Falcão:

Uma comissão mista Brasil e Estados Unidos encarregou-se de elaborar os projetos de reaparelhamento dos portos brasileiros, buscando recursos também em bancos estrangeiros para implementação dos melhoramentos. Cabe referir que o segundo governo Vargas, de 1951 a 1954, foi marcado por um projeto de desenvolvimento industrial implementado pelo Estado, e como o propósito de construir uma indústria de base. Porém, com o suicídio de Vargas em 1954 e a eleição de Juscelino Kubitschek em 1955, um novo modelo se consolidou: um projeto de desenvolvimento utilizando a via do capital estrangeiro. Neste contexto, a área do porto organizado passou a ser considerada área de segurança nacional, e com isso, intensificou-se a participação do Estado, intervindo nos sindicatos. (FALCÃO, 2009, p.26)

Assim sendo, endossamos que a construção de portos modernos e de maior capacidade de movimentação de mercadorias e pessoas potencializava as relações internas e externas de transportes, tão cruciais para o desenvolvimento do país. Ao mesmo tempo, potencializava-se ainda o processo de industrialização.

Conjuntamente, esse contexto tornou mais complexas as relações de trabalho que se constituíam no mundo urbano e que absorviam muitas vezes os trabalhadores que migravam do meio rural, e também os negros, os quais, no momento de virada do século, estavam na transição do trabalho escravo para o livre. Dessa forma, quando Gitahy (1992) aponta a emergência do operariado, a autora dialoga com tais questões circunscritas, visto que tinham um reflexo direto na requisição de uma massa de

trabalhadores apta a atuar na linha de frente da produção, garantindo tal ambição de desenvolvimento nacional<sup>15</sup>.

Em suma, foi através de um movimento dialético que cidade e Porto puderam se desenvolver mutuamente, uma vez que, quanto mais expressivos fossem à dinâmica de circulação de mercadorias no cais, maiores reverberações se apresentariam para o desenvolvimento da industrialização, do comércio e da cidade, e, por conseguinte, estimulariam que o Porto se expandisse. Esse estímulo de crescimento dos múltiplos setores também marca o crescimento da demanda por operários que atuavam nas fábricas, no comércio e no Porto, sendo requisitados, muitas vezes, como trabalhadores avulsos nos serviços de cargas e descargas, ou nas demais atividades que se necessitasse. Vemos, com isso, o desenrolar de uma prática histórica que ganhará força, ainda que se moldando no decorrer do século XX.

## **1.2 O Porto de Rio Grande-RS: a construção de seu cais**

Tendo em vista o discutido até aqui, quando realizamos uma comparação entre a cidade de Rio Grande-RS e as demais mencionadas, ainda que observemos que todas receberam um cais novo como parte do projeto de desenvolvimento econômico, em Rio Grande-RS, o Porto foi um fator fundamental e determinante no desenvolvimento da urbe, ao longo do século XX. Esse Porto também se constitui diante dessa tessitura histórica e social e oportunizou a inserção, na década de 50/60, de nosso objeto de estudo, os arrumadores, uma vez que sua ampliação e modernização gerou um aumento da requisição de mão de obra avulsa, que teve sua gênese na discussão que ora apresentamos.

---

<sup>15</sup> Tal assertiva, no que concerne ao setor portuário, será abordada ao longo deste capítulo, visto que está diretamente ligada ao aumento da requisição de mão de obra avulsa no Porto e ao processo de migração de trabalhadores do meio rural para o centro da cidade, remodelando a forma de organização da sociedade riograndina ao longo do século XX.

**Imagem nº 1**

Imagem aérea do Porto Novo de Rio Grande-RS, em 1950

**Fonte:** Disponível em

<<https://www.flickr.com/photos/fotosantigasrs/11018662796/in/photostream>> acessado em:  
20/10/2017

A foto acima nos permite observar o que se tornaria o grande complexo portuário ao longo de sua construção no decorrer do século XX. Na imagem, podemos identificar, à esquerda, o local de atracação dos navios. É visível também, que entre os cais e a divisão que separava as imediações portuárias e a rua, encontravam-se os armazéns, os quais serviam para o armazenamento da produção que os trabalhadores carregariam até as embarcações, ou as que advinham destas. A partir desse momento, o Porto Novo passaria a receber embarcações de grande calado e possuiria um maior fluxo de mercadorias, deixando seu antigo Porto – Porto Velho –, segundo Pedroso, “[...] destinado a receber apenas embarcações de transporte e pesca [...]” (2012, p.60).

**Imagem nº 2**

Fotografia do Porto velho de Rio Grande-RS

**Fonte:** Disponível em

<[http://www.portoriogrande.com.br/site/imprensa\\_midia\\_galerias.php](http://www.portoriogrande.com.br/site/imprensa_midia_galerias.php)> acessado em: 17/10/2017

No entanto, até que esse Porto despontasse, em sua plena capacidade, e se tornasse imperativo para a econômica rio-grandense, uma árdua trajetória se sucedeu. De forma sucinta, buscaremos traçar um panorama sobre esse percurso.

Em Rio Grande-RS, deu-se início ao projeto de construção de um Porto moderno no começo do século XX, e, ao seu já existente, optou-se por uma reforma que visasse sua ampliação e melhor adequação. Dessa forma, a cidade passaria a contar com dois portos que pudessem suportar o escoamento da produção nacional/regional de importados e exportados. Todavia, esse projeto, ao longo de sua realização, contou com inúmeros problemas, ao mesmo tempo em que oportunizou um remodelamento do entorno do Porto, com a criação de bairros, indústrias, estabelecimentos comerciais e espaços de sociabilidade.

O início da construção do chamado Porto Novo deu-se em 1910 e levaria em torno de cinco anos para ser construído. Assim sendo, o teve início anterior aos portos de Porto Alegre e Pelotas, tornando-se, assim, o principal Porto do estado nesse período. No entanto, observamos que, no decorrer do século XX, Porto Alegre passou a ter protagonismo, absorvendo grande parte da produção a ser escoada através de seu cais. O Porto de Rio Grande, o qual já era importante para a conjuntura econômica, passou a

ocupar o segundo lugar na relevância do fluxo de mercadorias, enquanto Pelotas seria considerado o terceiro cais com maior significância para a economia do estado.

Durante os cinco anos que levariam para a conclusão das obras de construção do Porto e da desobstrução da Barra em Rio Grande-RS, diversos problemas e conflitos entre os interesses do estado e a concessionária Companhia Francesa aconteceram. As citações de Francisco das Neves Alves (2008), retiradas da mensagem enviada à Assembleia dos Representantes do Estado do Rio grande do Sul e do jornal O Tempo, de Rio Grande, nos elucidam as diferentes oposições sobre o percurso de posições antagônicas que esse projeto sofreu:

Em seu relatório de 1913, o Presidente do Estado do Rio Grande do Sul ressaltava o papel do transporte para evolução da sociedade humana e lembrava que, naquela data, as obras da Barra já deveriam estar concluídas. [...] Não deixaria de enfatizar a já tradicional convicção dos governantes gaúchos, opondo-se à construção do Porto de Rio Grande, ao declarar que, como era sabido, fora quase igual ao custo da abertura da Barra o da construção desse Porto, fato que concorreria indubitavelmente para torná-lo um dos mais caros do Brasil e, portanto, demasiado oneroso ao comércio do estado e aos próprios interesses da União, sujeitos uns e outros a taxas múltiplas e inalteráveis por longo tempo. Argumentava que seria preferível a construção de um porto barato, único compatível com as conveniências da atualidade e que fora erro ainda mais grave a concessão de privilégio ao contrato, e por prazo excessivo, para a exploração do projetado Porto. (ALVES, 2008, p. 370)

Uma série de artigos sobre a Barra e o Porto do Rio Grande, com ênfase aos efeitos econômicos do empreendimento, foi publicada pelo Tempo em abril de 1914, destacando que essas obras representavam a maior e mais justa ambição do povo rio-grandense, e, em vez de constituírem um encargo para a Fazenda, teriam sido a melhor medida econômica, de efeitos reprodutivos para a própria União, cuja receita aumentaria pelo desenvolvimento natural advindo do comércio importador. Considera-se, desse modo, que as consequências econômicas seriam de todo ponto propícias, pois o estado se veria desoprimido desse óbice considerável que lhe tolhia os movimentos de expansão, ocorrendo aquela espécie de desnacionalização que se fazia sentir na fronteira pelo desvio de grande parte de sua produção, qual seria substituída por um movimento de centralização determinada pela facilidade de comunicações e vantagens dela decorrentes. (ALVES, 2008, p.374)

Os fragmentos apresentados nos conduzem a refletir que o processo de construção da Barra e do Porto foi controverso, possibilitando assim múltiplos olhares até sua conclusão. Todavia, a ambição de desenvolvimento requeria, como vimos, um sistema portuário eficiente, que cumprisse com a demanda, principalmente quando

observamos que a intenção de sua criação também visava competir com o Porto de Montevideú.

Segundo Gandra (1999), havia um claro objetivo, do governo do estado e do governo central, de reorientar o fluxo comercial marítimo do estado, uma vez que era um campo dominado por Montevideú<sup>16</sup>. Segundo Ana Beatriz Loner (2001), tal domínio era expresso pelas baixas tarifas cobradas pelo governo uruguaio e pela qualidade dos serviços, com as linhas férreas que se estendiam até a fronteira gaúcha.

Nesse intuito, a desobstrução da Barra, a modernização e a ampliação do sistema portuário eram uma forma de controlar/regular o setor e reduzir os prejuízos, aproveitando que Rio Grande-RS possuía uma ligação direta com o oceano.

Essa situação controversa, segundo Francisco das Neves Alves, se agravaria com a deflagração da Primeira Guerra Mundial, a qual dificultou a tomada de empréstimos, causando maiores dificuldades na execução dos trabalhos.

A conflagração mundial poria em questão até mesmo o contrato assinado entre a Companhia Francesa e o Governo Federal, uma vez que a firma não conseguiria prosseguir os trabalhos normalmente, pois uma parte do material, interceptada pelos inimigos, estava retida nos portos, ou simplesmente porque a empresa estava profundamente atacada no plano financeiro pelo conflito, de maneira que os prazos foram grandemente ignorados. (ALVES, 2008, p.375)

Em virtude da guerra, os trabalhos da construção civil em outras regiões do Brasil também sofreram com as grandes restrições. De acordo com Fernando Teixeira da Silva (2003), o impacto foi sentido tanto no setor privado como em setores que dependiam da atenção pública, principalmente no que tange às obras de infraestrutura urbana, as quais sofriam com a restrição de importações de bens de capital, ferro, aço e cimento, e com o aumento dos preços na compra destes materiais.

O autor ainda evidencia que, na cidade de Santos, até a deflagração da guerra, também acontecia um intenso processo de urbanização, que diminuiu com a crise desse período. Tal processo acarretou em diferentes formas de organização dos trabalhadores, e, na visão do autor, os serviços que não poderiam ser interrompidos devido a contratos firmados seguiram sua execução, todavia de forma alternada pelos trabalhadores, a fim de que não fossem despedidos. Observando essa conjuntura sócio-histórica, é possível

---

<sup>16</sup> Tensões no plano econômico do estado marcaram o processo de transição da Monarquia para República, e isso se acentuava devido ao contrabando da produção enviado a Montevideú (ALVES, 2005, p.25).

pensar que o transcorrido também tenha se abatido sob a condição do operariado portuário de Rio Grande-RS, uma vez que não apenas a Companhia Francesa encontrou dificuldades.

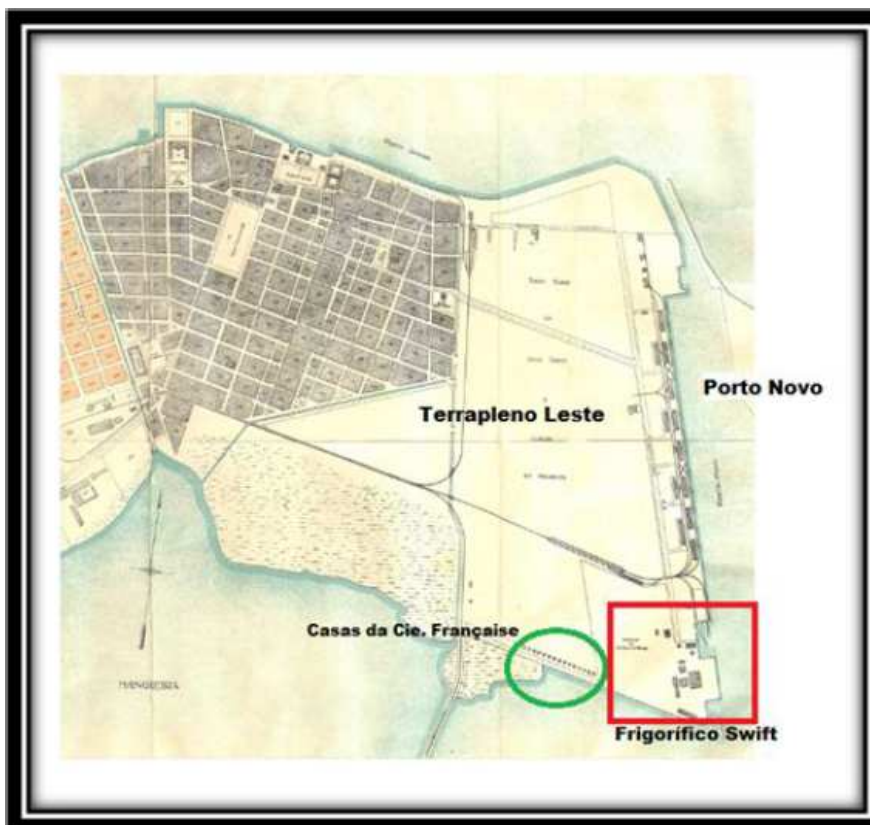
O discorrido aqui faz parte de um período histórico de impacto direto para “os operários da construção civil, tanto os do setor de edificações quanto os da chamada construção pesada e da infra-estrutura urbana, fossem eles subordinados à Prefeitura ou a empresas particulares.” (SILVA, 2003, p.63). É importante que destaquemos isso, visto que, segundo a historiografia riograndina, para construção do referido Porto, envolveram-se milhares de trabalhadores, de forma direta e indireta<sup>17</sup>.

Apesar disso, na cidade de Rio Grande-RS, a construção dos Molhes da Barra e do Porto Novo sofria com atrasos anteriores à deflagração da guerra. Alves (2008), através do Jornal Echo do Sul, de junho de 1910, apresenta que a Companhia Francesa tinha dificuldade para a obtenção de terrenos a preços razoáveis, assim como sofria com as pressões exercidas pelo governo, pelo não cumprimento dos prazos estipulados em contrato. Nesse sentido, chegou-se à conclusão, segundo o Relatório Ministerial apresentado pelo autor, de que não seria possível a companhia concluir dentro do prazo as obras da Barra e do Porto (ALVES, 2008, p.349).

### **Mapa nº 3**

---

<sup>17</sup> De acordo com Pellejero, durante o período de construção das obras, sob-responsabilidade da *Cie. Française*, envolveram-se cerca de quatro mil de trabalhadores (PELLEJERO, 2008, p.51).



Mapa da região do Porto Novo de Rio Grande-RS (PEDROSO, 2012, p.62).

A imagem acima, a qual foi adaptada por Pedroso (2012), embora represente uma planta geral da cidade em 1922, nos permite ter uma visão clara sobre a região que a Companhia Francesa ficou responsável por construir o Porto Novo.

Outros dois pontos fundamentais e que cumprem papel significativo na análise do mapa acima, foram o amplo espaço vazio que existia entre o Porto e a cidade e o local de instalação do Frigorífico Swift. Segundo Gandra (1999), com a construção do Porto, inicialmente possuía-se o intento de construir um bairro que abrigasse as classes mais abastadas da sociedade, porém ele foi ocupado pelos setores mais pobres, oriundos das mais diversas atividades laborais, e dentre estes, inúmeros trabalhadores portuários. Essa região constituía-se em princípio em um terreno alagadiço, mas que foi aterrado com o material advindo da dragagem do canal, que logo após passaria a ser conhecida como Terraplano Oeste (PEDRESO, 2012, p.61).

Destacamos também a proximidade que existia entre a Companhia Frigorífica Swift e o Porto de Rio Grande-RS. Como dissemos outrora, a Swift era uma das principais indústrias que empregavam os trabalhadores riograndinos. Dessa forma, segundo Gandra (1999), foi essa aproximação entre o Porto e as indústrias que condicionaram a instalação dos trabalhadores nas proximidades.



Assim como para o setor industrial era mais eficiente manter suas instalações próximas do complexo portuário, o qual escoaria tal produção, para os trabalhadores, possuir moradia nessa localidade permitia rápido e fácil acesso aos portões do porto, local onde seriam feitas as chamadas para suas contratações. E, quando temos claro que, ainda nos anos 60, grande parte do trabalho portuário concentrava-se na obtenção de mão de obra avulsa e no caráter sazonal do serviço<sup>18</sup>, morar próximo ao porto era imprescindível, inclusive para a redução dos custos com viagens para um trabalho incerto<sup>19</sup>.

Como nos referimos ao longo do texto, a respeito de um projeto nacional/regional abrangente de desenvolvimento do capitalismo, as obras de Rio Grande-RS estavam relacionadas a uma dinâmica que abrangia os diversos setores da economia e da tecnologia e também os meios de transportes que interligavam diferentes municípios. Como mencionado por Gandra (2009), o aumento das atividades econômicas na cidade de Porto Alegre-RS demandaram necessidades de criação de ferrovias e bondes.

Na cidade de nosso estudo, para construção dos Molhes da Barra, foram necessárias muitas toneladas de pedras. Com isso, foi requisitado que se realizasse, em 1911, pela Companhia Francesa, um ramal férreo que ligasse a pedreira do Capão do Leão à estação de Pelotas, o qual possibilitaria estabelecer uma conexão de transporte rápido, facilitando a exploração (ALVES, 2008, p353.). Mesmo após a encampação do Porto pelo estado, na década de 20, segundo Francisco das Neves Alves, um dos vários aspectos que passou a competir à Direção Geral do Porto e da Barra foi “[...] a construção de linhas férreas que se tornassem necessárias no Porto; a exploração da pedreira do Capão do Leão e Monte Bonito [...]” (ALVES, 2008, p.448).

A imagem abaixo ilustra a necessidade da exploração das pedreiras bem como a melhoria nos transportes, e nos demonstra como ficaria tal empreendimento após sua conclusão.

---

<sup>18</sup> Esta questão será aprofundada no decorrer de todo este trabalho, uma vez que se constitui numa das principais chaves de leitura para compreender a condição e a organização do trabalho dos arrumadores.

<sup>19</sup> Esta questão será retomada no capítulo 3, visando compreender um pouco mais sobre o que a proximidade entre o porto e o bairro proporcionava para os trabalhadores.

**Imagem nº 4**

Molhes da Barra de Rio Grande-RS

**Fonte:** Disponível em:

<[www.flickr.com/photos/fotosantigasrs/13477169365/lightbox/](http://www.flickr.com/photos/fotosantigasrs/13477169365/lightbox/)> Acessado em 01/06/2017

Deixamos evidente que a construção do Porto impactou a dinâmica da cidade de Rio Grande-RS em aspectos mais amplos, possibilitando uma economia interdependente em diversos setores. Luis Amaral, diferenciando os tempos atuais dos anteriores à década de 70 e 80, nos diz que:

[...] agora com essas paradas de navios nos portos são poucos. Muitas vezes a tripulação nem desce. Tempo atrás ficava bastante tempo. O navio chegava e dava trabalho para o rapaz da lavanderia, o táxi, todo mundo ganhava em cima de uma parada de navio. Hoje com esses tempos reduzidos, o navio já chega programado pra sair, o navio para 12 horas, até 6 horas.<sup>20</sup>

O Porto de Rio Grande-RS não desenvolvia apenas a economia local pelos contratos estabelecidos entre as empresas e o órgão público, tampouco somente pela necessidade de mão de obra à beira do cais. O estímulo ocorria em diferentes segmentos da sociedade, como os citados acima, possibilitando a criação de novos postos empregatícios que, embora não tivessem vínculos com o Porto, eram em certa medida estimulados por ele.

<sup>20</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

Retomando a discussão, os investimentos realizados no Porto Novo objetivavam oportunizar melhores condições de navegabilidade e permitir a atração de embarcações de maior calado, a fim de ampliar o fluxo e desenvolver suas atividades comerciais. Todavia, a partir de 1920, o Porto passaria a ser administrado pelo governo do estado, e, conforme aborda Francisco das Neves Alves:

O Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em março de 1920, considerando a necessidade de regularizar definitivamente os serviços do Porto e da Barra de Rio Grande do Sul, bem como os que lhe eram anexos, em conformidade com os contratos transferidos ao Estado pela União e a Companhia Francesa, decretava que em todos os serviços do Porto e Barra do Rio Grande do Sul e seus anexos seria observado o regulamento que com este baixava, expedido pela Secretaria do Estado dos Negócios das Obras Públicas, e que se relacionasse exclusivamente com a administração do Porto, pela Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda. (NEVES, 2008, p.448)

A partir desse contexto, o estado ficaria responsável pela administração do porto e pela conclusão de suas obras. Dessa forma, a citação não se refere exclusivamente ao Porto de Rio Grande-RS, como vimos anteriormente, mas também a Porto Alegre e a Pelotas.

Por fim, os trabalhos iniciados em 1910 seguiram até 1915, impactando na cidade de Rio Grande de uma forma muito abrangente, desenvolvendo novos bairros operários, ruas, e estimulando a migração de pessoas vindas de outras cidades e do meio rural, na esperança de novas oportunidades de empregos que surgiriam com a relação estabelecida entre Porto, indústrias e cidade. Portanto, a construção do Porto foi mais do que um aspecto prático de engenharia da construção, no início do século passado, mas sim a criação de um ambiente que atuou como espinha dorsal para o desenvolvimento da sociedade rio-grandina. Assim, sua importância não se restringe apenas ao período de construção, mas também ao desenvolvimento de novas indústrias e setores empregatícios, no decorrer do século XX, propiciando a emergência de novas classes trabalhadoras, como os arrumadores, aspecto que ficará evidente no decorrer deste trabalho.

### **1.3 O trabalho avulso: uma breve introdução à discussão.**

Frente ao contexto histórico exposto, podemos apreender que o trabalho no porto estava sujeito ao sistema sazonal/avulso de prestação de serviços, e por isso, os

trabalhadores não possuíam garantias para suprir suas necessidades básicas de subsistências, visto que recebiam de acordo com a execução dos trabalhos requisitados. A sujeição a esse regime, como constatamos, era marcada pelo ingresso nos segmentos menos abastados da sociedade, uma vez que o porto proporcionava oportunidades constantes de serviços ainda que não garantisse ganhos semanais ou mensais aos trabalhadores.

No nosso entender, tendo em vista o desenvolvimento histórico do porto e como se organizavam as condições de trabalho, nos fica a questão de como isto se configurava no viver do trabalhador avulso? Evidenciamos que existe uma forte conexão entre o caráter de sazonalidade do trabalho portuário e o trabalho avulso, e, dessa forma, será quanto a esses aspectos bem como ao desenvolvimento sócio-histórico desse processo que buscaremos tecer algumas considerações neste trabalho, considerando que é, sob esse sistema de trabalho, que os arrumadores se edificaram, adaptando-se ao longo do século XX.

Gitahy (1992) nos apresenta o trabalho sazonal não como um fenômeno exclusivamente nacional, mas sim mundial<sup>21</sup>. Para a autora, esse sistema apareceu historicamente como resposta dada pelos empregadores às constantes flutuações das cargas e descargas de mercadorias nos portos, no qual “o traço básico do sistema é uma extrema flexibilidade na contratação dos trabalhadores” (GITAHY, 1992, p. 105). Segundo Erika Bastos Arantes (2010):

Seria muito desvantajoso para os donos de tais firmas manterem trabalhadores fixos, porque teriam que, assim, pagar também salários fixos independente da quantidade de trabalho. Assim, as firmas costumavam manter um pequeno número de trabalhadores contratados e contratavam os demais por tempo determinado, de acordo com a quantidade de carga a ser embarcada ou desembarcada. Esses trabalhadores eram chamados de ‘avulsos’ e ficavam sujeitos as flutuações do mercado. (ARANTES, 2010, p.39-40)

Essa questão é compreendida, pela bibliografia que trata do tema, como uma estratégia que visa a atender o fluxo de atividade no porto, buscando maximizar a lucratividade. Em outras palavras, é uma forma de reduzir os custos do trabalho, viabilizando maiores lucros aos empresários do setor portuário. Isso possibilitava,

---

<sup>21</sup> Hobsbawm (2015), em seu texto *Sindicato Nacionais Portuários*, nos possibilita observar como esse sistema de trabalho impactou no cotidiano das relações de trabalho na Inglaterra do final do século XIX e início do XX.

segundo Marlene Monteiro André (1998), a existência de uma mão de obra desqualificada e subempregada, que era compelida a aceitar quaisquer condições impostas à dinâmica de trabalho.

A historiografia aponta que o trabalho avulso remonta ao período de colonização e se estende até os dias de hoje, no Brasil. Esse tipo de trabalho foi de grande importância para o desenvolvimento da dinâmica econômica agroexportadora, assim como para a organização e divisão do trabalho. Para tanto, utilizou-se, em períodos históricos anteriores, a exploração da força de trabalho indígena, tendo sido substituída posteriormente pelos negros, a partir do avanço da escravidão. Segundo André (1998):

Para a realização das atividades econômicas desenvolvidas nos cais, tanto escravos como libertos trabalhavam, esporádica e/ou intermitentemente, como carregadores ou estivadores, marinheiros, remadores, barqueiros e condutores de veículos, através do sistema de ganho e aluguel. (ANDRÉ, 1998, p.37)

A necessidade de contratação dava-se porque os donos dos navios não possuíam mão de obra própria para os serviços de terra e a bordo, pois se configuravam num árduo serviço que poucos estavam dispostos a executar. Com o fim da escravidão, os negros puderam se inserir no mercado formal de trabalho, por vias da realização desses trabalhos, porém, desta vez, como livres assalariados.

Essa condição é compreendida pela historiografia como uma situação recorrente em diferentes portos do Brasil. Marcus Vinicius Spolle (2010) e Ana Beatriz Loner (2001) percebem que, no Porto de Pelotas, muitos ex-escravos, vindos das charqueadas e que tinham dificuldade de se inserir no mercado de trabalho<sup>22</sup>, viam no trabalho portuário uma forma de garantir sua subsistência. Dessa forma, podemos inferir que, visto os negros ficarem à margem do mercado de trabalho, o porto foi um ambiente importante, que possibilitou a obtenção de serviço para essas pessoas. Uma vez que não pertenciam ao “[...] núcleo dinâmico da produção emergente [...]” (ANDRÉ, 1998, p.41), os negros formaram um contingente de trabalhadores que rumaram em direção dos portos.

---

<sup>22</sup> Quanto à questão da inserção desses indivíduos no mercado de trabalho, ela é atravessa por vários motivos, dentre os quais destacamos, segundo André, tanto o fim da escravidão como o movimento de migrantes que colocaram os negros à margem dos trabalhos existentes no mercado, assim como no exemplo do Espírito Santo, no qual os brancos não queriam relações com trabalhadores escravos ou ex-escravos, deixando-os alheios à sociedade (ANDRÉ, 1998, p.41).

Para além de Pelotas, podemos citar o Porto de Vitória, em Espírito Santo, o qual, segundo André (1998), possuiu uma grande quantidade de trabalhadores negros. Em seu livro *A Organização do Trabalho Portuário*, a autora nos possibilita entender que, com o fim da escravidão, em 1889, os trabalhadores passaram a ser livres assalariados, e, devido à dificuldade de inserção no mercado, eles se tornaram o que ela designa como *trabalhadores flutuantes*.

A busca dos negros pela sua subsistência e da família os colocavam a dispor de trabalhos junto ao porto, ainda que fossem realizados por um dia ou por algumas horas. Aqui percebemos o caráter de sazonalidade do serviço portuário, visto que a esses trabalhadores se pagava apenas quando havia trabalhos a serem executados nas embarcações<sup>23</sup>. O porto era um escoadouro para essa mão de obra não especializada e fonte de sobrevivência para segmentos de trabalhadores.

Diante dessa forma de contratação – que envolvia não somente negros, mas todo o conjunto da sociedade que migrava do meio rural para as cidades – eram os proprietários das casas exportadoras, que, a partir dos planos de carga dos armadores, requisitavam a força de trabalho necessária para a realização da operação. Entretanto, evidencia ARANTES (2010), não havia um critério para a seleção desses trabalhadores, ficando eles sujeitos à subjetividade das relações que possuíam.

No nosso entender, tendo em vista o desenvolvimento histórico do porto, e como se organizava as condições de trabalho, devemos nos perguntar: O que é ser um trabalhador avulso dentro do porto? É necessário reafirmar que há uma intrínseca relação entre o caráter de sazonalidade do trabalho portuário e o trabalho avulso. Desta forma, será quanto a estes aspectos, bem como ao desenvolvimento sócio-histórico desse processo que buscaremos tecer algumas considerações neste momento, visto que é sob esta forma de sistema de trabalho que os arrumadores se edificaram, porém adaptando-se ao longo do século XX. (ARANTES, 2010, p.41)

Entretanto, observamos que, no entre o fim do século XIX e começo do XX, os trapicheiros tiveram grande importância para a dinâmica do funcionamento portuário e econômico, tanto em nível local como nacional. E, conforme André (1998), foram eles que também contribuíram para a organização do trabalho, na medida em que estruturaram uma divisão técnica de trabalho, estabelecendo um conjunto de

---

<sup>23</sup> Este ponto é fundamental em nossa pesquisa, pois implica, concomitantemente, na sazonalidade dos ganhos. E embora nosso foco, nesse momento, se atenha ao ambiente portuário, é importante destacar que a sazonalidade/irregularidade na prestação de serviços também era existente nas atividades que desempenhavam junto ao comércio.

especializações. “Desse modo, introduziram no processo produtivo cotidiano, o parcelamento das atividades entre os trabalhadores, até então, desenvolvidas por um *continuum* de forma ‘natural’” (ANDRÉ, 1998, p.44).

Essa discussão está inserida em um contexto mais amplo da sociedade e sobre a organização e o controle do operariado, uma vez que, segundo Pesavento (1998), nesse momento histórico:

Inaugura-se uma nova concepção do “tempo útil”, marcada pelo relógio, típica do capitalismo e estranha à sociedade agrária. Esta noção, uma vez introjetada no habitante da urbe, estabelece um “relógio moral” no interior de cada indivíduo, compelindo-o ao trabalho e à necessidade de utilizar racionalmente o tempo para produzir, promover o seu sustento e de sua família e fazer face às novas necessidades trazidas pela vida urbana. (PESAVENTO, 1998, p.33)

Se por um lado os trapiches necessitavam de mão de obra, os armadores também buscavam exercer o controle do processo visando à celeridade dos trabalhos assim como a garantia de conservação de suas mercadorias e a segurança de seu navio. Nesse contexto, eram os organizadores dos processos produtivos que possibilitavam a inclusão e a exclusão dos trabalhadores ocasionais, visto que, até as primeiras décadas do século XX, os trapiches estavam “sob o controle dos capitalistas do setor – os consignatários das agências de navegação (armadores) e das casas exportadoras” (ANDRÉ, 1998, p.42).

O trabalho avulso no porto, na primeira metade do século XX, passa a ser regulamentado pelo governo e a sofrer influências da mobilização pela organização sindical. Isso se estende também para a segunda metade do século passado, como veremos no segundo capítulo deste trabalho, uma vez que, tanto diante do interesse do governo como dos trabalhadores, a necessidade de regulamentação do setor de capatazia, em momentos de excedentes da produção no porto, propiciou a formação dos arrumadores.

## II CAPÍTULO

### ENTRE O PORTO E O COMÉRCIO: A CONSTRUÇÃO DE UMA CATEGORIA CHAMADA ARRUMADORES

As cidades brasileiras, no contexto do século XX, são marcadas pelas constantes lutas e disputas dos trabalhadores em favor de melhores condições de vida e de trabalho, sob as quais, Rio Grande-RS não se fez uma exceção. A forte industrialização e o comércio, aliado a seu porto, constituíram um solo fértil para a emergência de um operariado combativo, frente às especificidades do contexto nacional. Entre os anos de 1945 a 1964 – períodos marcados pela redemocratização, até seu encerramento com a Ditadura Civil-militar – em Rio Grande-RS, encontra-se uma significativa movimentação operária, a qual é vista pela bibliografia como resistência às condições impostas à classe trabalhadora, tanto pelo Estado como pelo setor empregatício, na qual era possível ser visto momentos “[...] de conflito aberto entre a classe operária, com seus sindicatos e representantes partidários de um lado, e os empresários e governo de outro” (SEGUNDO, 2012, p.20).

No período em discussão, encontra-se tanto em esfera nacional, quanto na urbe riograndina, a edificação Legal da categoria arrumadores do porto. E sob sua trajetória buscaremos versar neste capítulo, destacando o conjunto de escolhas e estratégias que passaram a reivindicar na esperança de sobreviverem enquanto categoria e alçarem melhores horizontes de trabalhos e ganhos. É digno de nota que foi sua estruturação Legal que transformou o Sindicato do Comércio Armazenador em Sindicato dos Arrumadores, possibilitando a ampliação de seu escopo de trabalho, permitindo que não atuassem apenas nas empresas particulares e trapiches, mas também dentro do Porto Organizado. E, em nosso entender, esta dupla possibilidade de atuação – porto e comércio – nos coloca diante de uma categoria multifacetária, e ao mesmo tempo aprofunda a discussão sobre o trabalho portuário, visto que a historiografia não lançou seu olhar sobre as complexidades dessa situação ambígua de trabalho.

Tendo esta visão como prisma, adentraremos nas questões relativas às atividades que os arrumadores exerciam enquanto trabalhadores avulsos nos diferentes setores da sociedade. E, de forma não puramente pragmática, discutiremos os aspectos subjetivos que implicaram na sua existência na cidade riograndina, visto que, sua origem está ligada tanto a precária condição material, como aos condicionantes simbólicos de legitimação. Ao mesmo tempo, discutiremos a decorrência desta escolha, uma vez que



ao mesmo tempo em que a dupla atuação os permitiu expandir sua zona de trabalho, também impedia a singularidade no controle do processo do trabalho, dificultando suas ações e representatividade dentro do Porto.

## **2.1 A legislação em perspectiva: o debate sobre a formação de uma nova categoria.**

Portuários e estivadores constituem-se nas categorias mais estudadas pela historiografia que versa sobre a condição do operariado nos portos brasileiros. Também são reconhecidas, por esta, como as atividades mais antigas de atuação neste ambiente, atuando de forma conjunta no processo de carga e descarga de mercadorias. Segundo Gandra (1999), o portuário tinha seu serviço ligado às atividades em terra, em quanto para Thiago Cedrez da Silva (2016), o trabalho da estiva era executado a bordo dos navios. Em suma, a organização e transporte feito, dos armazéns até o navio, ficavam sob a responsabilidade dos serviços de capatazia, e o transporte e arrumação realizados a bordo, ficava a cargo da estiva<sup>24</sup>. Destacamos também o trabalho exercido pelos consertadores, o qual, segundo Manoel Adalberto, tinha como função principal “[...] consertar mercadorias avariadas. Caixaria, sacaria. As caixas a gente consertava, cintava [...] e as sacarias a gente costurava, quando vinha rasgada. E quando não... a gente trocava, botavam em outra embalagem nova.”<sup>25</sup> Suas atividades, portanto, poderiam ser realizadas em armazéns, a beira do cais ou mesmo abordo dos navios<sup>26</sup>.

Neste sentido, discutir sobre as origens dos arrumadores é também analisar como a organização e a disposição do operariado se alterou a partir de seu ingresso efetivo, visto que os mesmos, diferentemente das clássicas categorias estudadas, não atuavam antes de 1954 como trabalhadores portuários. Somente a partir da década de 50/60, passariam oficialmente a atuar dentro dos portos organizados, integrando-se a uma cultura portuária já estabelecida. Todavia, deixamos claro que estes indivíduos já possuíam experiência de trabalho neste setor, ainda que de forma esporádica.

---

<sup>24</sup> Para mais informações a respeito da regulamentação Legal da fundação exercida por ambas as categorias, consultar: FALCÃO, Jairo. *Cooperação, experiência e sobrevivência: A história dos trabalhadores do Porto de Porto Alegre (1961-1989)*. 2009. Tese (Doutorado em História) Programa de Pós-graduação, Universidade Vale do Rio Sinos- Unisinos, São Leopoldo, p.101-103.

<sup>25</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador consertador Manoel Adalberto, em 11 de maio de 2017.

<sup>26</sup> De acordo com Manoel Adalberto, os consertadores estavam presentes no porto, contudo ficavam aguardando serem chamados para realizar o conserto da mercadoria. Para subir abordo, um estivador comunicava que havia avaria, e então eles podiam adentrar nos navios.

Junto à documentação legislativa, foi possível constatar o começo de uma longa tramitação Legal, a qual daria origem aos Arrumadores enquanto uma categoria oficialmente reconhecida do porto, no projeto de Lei do Senado Nº 31, de 1951. Este, segundo consta no parecer Nº 1.571 de 1953, partia da iniciativa do Senado Federal e visava dispor sobre os serviços dos trabalhadores na movimentação de mercadorias. Aparentemente, sua primeira leitura se deu junto a Comissão de Constituição e Justiça em 4 de julho do referido ano, e logo após se procedeu a uma trajetória que levaria quase três anos, a qual permitiu que o projeto transitasse tanto pelo Senado Federal, como na Câmara dos Deputado, entre os anos de 1951 à 1954, até a sua efetiva conclusão.

Apesar de não ter sido possível encontrarmos a discussão completa entre os parlamentares, fica evidente que o debate era de interesse nacional. Por um lado, os grupos de trabalhadores buscaram, na regulamentação das atividades de carga e descarga nos portos, abranger seu horizonte de possibilidades de ingresso no mercado de trabalho, e por outro lado, havia a necessidade legislativa de cobrir uma lacuna existente no processo de prestação serviço no porto. Observamos, desta forma, que a trajetória do processo dentro do Senado inclui duas discussões a respeito do projeto, sendo a primeira aprovada com emenda no dia 3 de dezembro de 1953. No parecer do dia 9 do respectivo ano, o qual teve como relator Waldemar Pedrosa, apresenta-se a redação referindo-se a segunda discussão<sup>27</sup> sobre o projeto iniciado em 1951. Nesta, o Congresso decreta que, à Seção IX da CLT – Consolidação das Leis do Trabalho –, se acrescente uma nova designação ao parágrafo único do artigo 285.

É relevante a esta discussão, que reiteremos o porto como um local de grande fluxo de entrada e saída de mercadorias, e que ao longo do século XX, foi um local onde se instaurou um palco de disputas e rivalidade entre Estado, empresários e trabalhadores. Esta disputa, guardada suas especificidades no ambiente portuário, acompanha e é marcada por uma trajetória histórica em escala nacional, na qual os trabalhadores foram reconhecidos com participantes da política e da articulação negociativa por direitos. A historiografia nomeia este período de populismo e/ou

---

<sup>27</sup>Não tivemos acesso a esta segunda discussão, apenas a sua menção no parecer. Contudo, segundo o parecer, a Sala de Comissão de redação teve como presidente Joaquim Pires, o relator Waldemar Pedrosa, e demais Velloso Borges, Costa Pereira e Aloysio de Carvalho.

trabalhismo<sup>28</sup>, e tem sua ascensão nos anos que sucedem a presidência de Getúlio Vargas, na Revolução de 1930, estendendo-se até 1964:

Pode-se definir esse período complexo, de modo geral, como um fenômeno político-social que possui como característica principal a elaboração de um pacto policlassista, sob a égide da classe dominante, entre governos de líderes carismáticos e a massa urbana. (GRANDRA, 2009, p.92)

O tenso pacto social, originário das disputas dos múltiplos interesses da sociedade, se incorporou junto à sociedade na qual o Estado era uma figura mediadora que legitimava e necessária nas relações de trabalho. Nesse sentido, Marcelo Badaró Mattos (2003) nos afirma que:

Com a entrada do Brasil na guerra e o crescimento das oposições à ditadura, parecia mais próxima para os que estavam à frente do governo a possibilidade de redemocratização. Foi nesse contexto que se forjou o discurso político trabalhista, que enfatizava a ideia do Estado (e de Vargas) como protetor dos trabalhadores, buscando criar novas e mais amplas bases de apoio. Nesse discurso, a legislação social era apresentada como uma concessão aos trabalhadores de um Estado que teria se antecipado às pressões sociais. Os sindicatos também teriam sido criados pela clarividência do governante. Procurava-se assim apagar da memória coletiva dos trabalhadores a tradição de luta do movimento sindical na República Velha. (MATTOS, 2003, p.20)

A pressão realizada pelo Estado, tanto na forma da criação do Sindicato Oficial, como com a apresentada na “legislação social”, justifica em grande medida as disputas travadas em torno da legitimidade Legal – em diferentes níveis, pois, como veremos, a criação do Sindicato dos arrumadores de Rio Grande-RS também implicou em uma disputa com os portuários pelo controle da prestação de serviços dentro do Porto –, uma vez que cabia ao Estado promover e impulsionar a economia nacional e seu impacto junto à sociedade, legitimando assim a atuação dos trabalhadores e garantindo benefícios desde que estivessem devidamente regulamentados.

No caso portuário, a regulamentação nos portos se estabelece a partir da encampação dos mesmos pelos estados. Através da intervenção Federal, com a criação das Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM), em 1933, as relações de trabalho e contratações passaram a ter um caráter fortemente regulamentado por Lei local.

---

<sup>28</sup> Historiadores como Marcelo Mattos Badaró, Jorge Ferreira, Ângela de Castro Gomes, entre outros, estabeleceram um longo debate sobre ambas temáticas, todavia não nos ateremos a estas questões neste trabalho. Contudo, salientamos que são abordagens ainda em discussão, onde historiografia debate a pactuação entre trabalhadores, governo e empregadores.

Entretanto, segundo o Manual do Trabalhador Portuário (2008), foi apenas em 1943, com a promulgação CLT e com as duas Seções (nº VIII e IX do Capítulo I do Título IV) destinadas ao trabalho avulso, que se consolida este processo de intervenção e normatização nas relações de trabalho nos portos<sup>29</sup>.

Neste intuito, o Estado, representado através de seus parlamentares, discutiu esta Seção IX, artigo 285, uma vez que ela versava sobre a forma de remuneração destes trabalhadores, e em seu “parágrafo único” sobre competências dos Serviços de Capatazia nos portos, as quais eram caracterizadas pela movimentação de mercadorias, e organizada<sup>30</sup> pela administração do porto.<sup>31</sup>

Todavia, o que justifica esta discussão, como já mencionamos, é uma lacuna existente na forma de contratação de serviço pelo porto. A questão posta era: o que fazer em momentos em que havia excedente na produção, mas um quadro de operários portuários na capatazia insuficientes para realização das operações? Durante este período, até a efetiva aprovação da nova Lei em 1954, constavam na CLT apenas os incisos I e II, os quais versavam sobre as atribuições destes trabalhadores – em casos de importações e exportações de mercadorias –, desta forma não havia clareza em qual atitude deveria ser tomada pela administração do porto. O objetivo, portanto, era acrescentar um novo inciso, o III, a este parágrafo, o qual teria como função regulamentar a contratação de serviços avulsos de capatazia nos portos, apenas em casos de necessidade.

Percebemos, através do parecer emitido pela Comissão de Legislação Social, da Câmara dos Deputados, sobre o Projeto nº 4.055 de 1954<sup>32</sup>, que até a aprovação da Lei, os serviços que visavam a suprir a necessidade de mão de obra para realização das atividades dentro do porto, na carência de trabalhadores da autarquia, eram requisitados junto aos Sindicatos de Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias. Nesse ponto, o documento indica que diversos sindicatos abarcam o Grupo, ou seja, embora o porto já possuísse um horizonte na requisição da mão de obra, a regulamentação não era específica. Desta forma, segundo tais relatórios, é neste intuito que surge o projeto “[...]”

---

<sup>29</sup> De acordo com Falcão “A pretensão de Vargas era criar mecanismos de atrelamento e controle dos trabalhadores, por meio dos sindicatos, mas, ao mesmo tempo, dirimir os conflitos advindos das relações de trabalho”. (FALCÃO, 2009, p.27)

<sup>30</sup> Aqui nos referimos a organização da demanda de mão de obra, e não dos trabalhadores, pois este último era feito pelos sindicatos e ou associações profissionais.

<sup>31</sup> BRASIL. Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 1943. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm)> Acessado em: <24/10/2016>

<sup>32</sup> Trata-se do mesmo projeto, porém com novo número ao chegar à Câmara dos Deputados.

por que completa lacuna da Consolidação das Leis do Trabalho, que, no seu art. 285 não define qual o Sindicato contratante dos serviços de capatazia”<sup>33</sup>.

É relevante darmos destaque que, em nosso entender, essa situação possivelmente foi lida pelos trabalhadores do Sindicato do Comércio Armazenador como uma estratégia de ampliação de campo de trabalho. Contudo, pelo fato de não encontrarmos uma bibliografia sobre o referido Sindicato, evidenciamos que nossa interpretação se baseia na análise das fontes de Rio Grande-RS, no trabalho elaborado por Jairo Fleck Facão (2009), sobre a organização dos trabalhadores arrumadores de Porto Alegre, assim como em uma observação contextual nacional a qual expomos anteriormente e discutiremos no decorrer deste capítulo.

A formulação e discussão do projeto se estenderam até que, no decreto de 1953, efetivaram-se as bases da regulamentação de contratação dos serviços de suplência na capatazia do porto, visto tendo o mesmo sido aprovado no Senado Federal em dia 26 de janeiro de 1954. Tendo cumprido esta longa jornada de formulação, logo após foi encaminhado para o Deputado Huy Almeida, para apreciação da Câmara dos Deputados<sup>34</sup>.

No documento de 29 de janeiro de 1954, podemos ter mais clara as definições aprovadas pelos senadores, e que nos servirá de base para discutir sobre a caracterização de seus serviços dentro do porto:

---

<sup>33</sup>Parecer da Comissão de Legislação Social em 17 de fevereiro de 1954, contida no Dossiê do Projeto de Lei 4.055, de 1954. Câmara dos Deputados, Brasília, DF, Pag. 9. Disponível em:<[www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=40C4781AF54CE03757C0E221A4B70C10.node2?codteor=1217708&filename=Avulso+-PL+4055/1954](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=40C4781AF54CE03757C0E221A4B70C10.node2?codteor=1217708&filename=Avulso+-PL+4055/1954)> Acessado em: <24/10/2016>

<sup>34</sup> Optamos anexar fotografias do documento para que o leitor possa observar as atribuições conferidas aos arrumadores. Deixamos claro que a dimensão das imagens foram escolhidas a fim de não prejudicar a sua leitura.

**Imagem nº 5**

Dispõe sobre o serviço dos trabalhadores na movimentação de mercadorias (acrescentando novo item ao parágrafo único da Consolidação das Leis do Trabalho).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Fica acrescido ao parágrafo único do art. 285 da Consolidação das Leis do Trabalho (Decretos-leis nº 5 452 de 1º de maio de 1943 e nº 6 353 de 20 de março de 1944) sob a designação III, o seguinte item:

III - COM RELAÇÃO AO SERVIÇO:

a) - quando não houver o pessoal da administração a que se refere o parágrafo único, o serviço enunciado nos itens I e II poderá ser contratado com o Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias;

b) - os trabalhadores do atual Sindicato dos Trabalhadores no Comércio Armazenador passem a denominar-se "armazenadores", adaptando-se a esta nova designação o nome do sindicato;

c) - ao sindicato definido na letra "b" anterior, compete:

1) - contratar os serviços definidos no art. 285 da Consolidação das Leis do Trabalho, com a Administração do Pôrto, quando não houver pessoal próprio, de pôrto organizado;

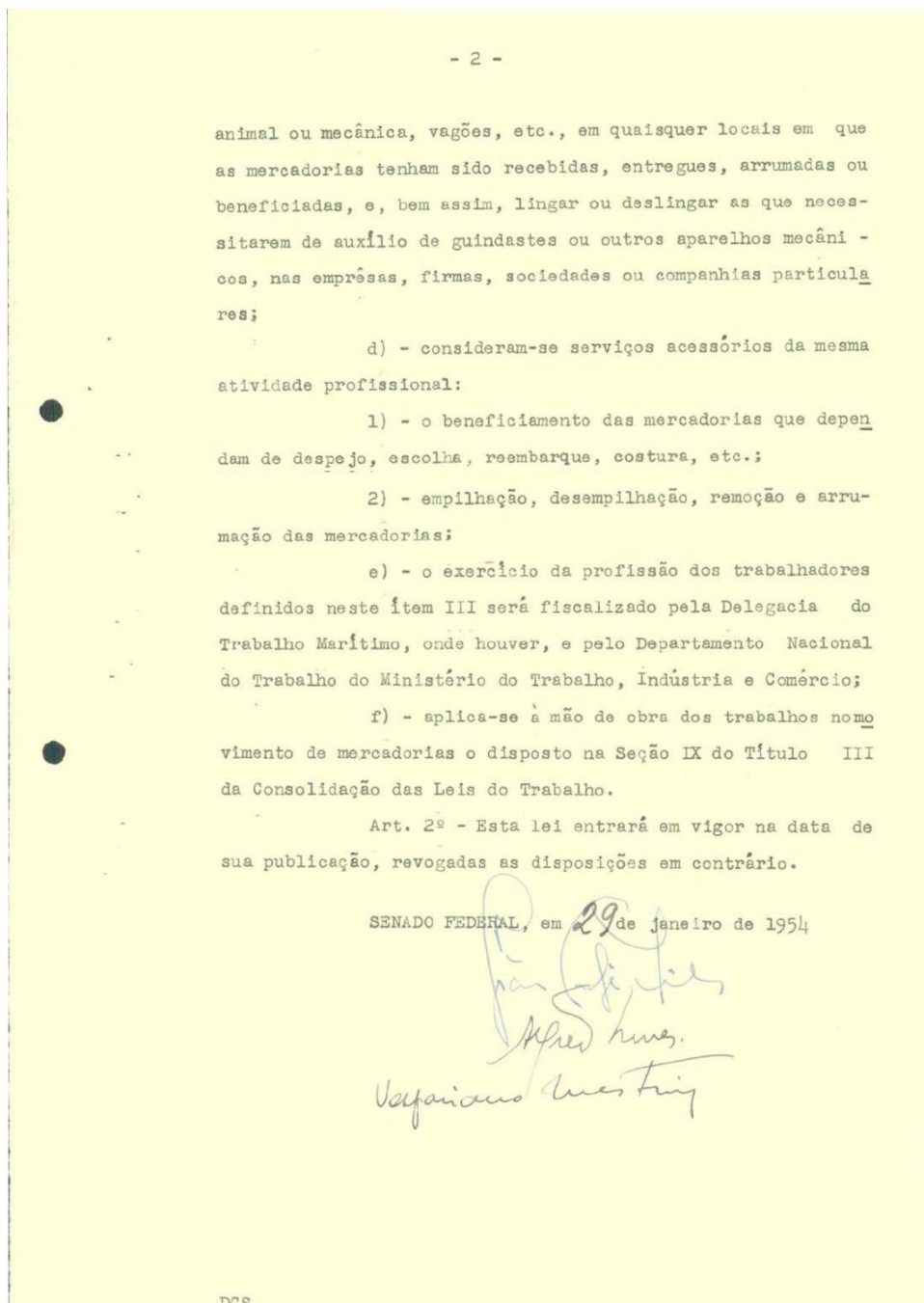
2) - exercer a atividade definida no citado art. 285, itens I e II e respectivas alíneas, nos portos não organizados e nos armazens, depósitos, trapiches, veículos de tração

Dossiê do Projeto de Lei 4.055, de 1954.

**Fonte:** Disponível em:

<[www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=40C4781AF54CE03757C0E221A4B70C10.node2?codteor=1217708&filename=Avulso+-PL+4055/1954](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=40C4781AF54CE03757C0E221A4B70C10.node2?codteor=1217708&filename=Avulso+-PL+4055/1954)> Acessado em: <24/10/2016>

## Imagem nº 6



Dossiê do Projeto de Lei 4.055, de 1954.

**Fonte:** Disponível em:

<[www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=40C4781AF54CE03757C0E221A4B70C10.node2?codteor=1217708&filename=Avulso+-PL+4055/1954](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=40C4781AF54CE03757C0E221A4B70C10.node2?codteor=1217708&filename=Avulso+-PL+4055/1954)> Acessado em: <24/10/2016>

A documentação nos indica que a seguir o encaminhamento tenha sido feito à Comissão de Legislação Social, em 3 de fevereiro do respectivo ano. A partir deste momento, o processo direciona-se para sua conclusão, pois logo no dia 17, a Comissão de Legislação Social vota o parecer favorável à aprovação do projeto. Por fim, e

somente ao final deste processo, no dia 26 dos respectivos mês e ano, aparentemente sendo o documento final da Comissão dita acima, é que podemos conhecer o nome do senador que foi autor desta proposição: Senador Mozart Lago<sup>35</sup>.

O último documento ao qual tivemos acesso, e que possibilita contar um pouco da tramitação deste processo que se inicia em 1951, perpassando os órgãos competentes até 1954, é o retorno que o Primeiro Secretário Huy Almeida faz ao Senado, dirigindo-se ao Senador Alfredo Neves, Primeiro Secretário do Senado Federal, anunciando, em 16 de março de 54, que o projeto havia sido enviado para sanção. Em 1º de abril de 1954 é sancionado sob a Lei nº 2.196, e publicado no Diário Oficial. Todavia, em 12 de agosto de mesmo ano seria disposto um decreto, de nº 36.025, o qual trataria dos 5 artigos que regulamentavam os arrumadores de forma mais ampla. No artigo 1º, encontra-se que:

Compete aos Sindicatos de Arrumadores, antigos Sindicatos dos Trabalhadores no Comércio Armazenador, a prestação dos serviços de que trata a Lei nº 2.196, de 1 de abril de 1954, **nas firmas, empresas, sociedades, ou companhias particulares que não possuam pessoal próprio**, registrado na forma da Consolidação das Leis do Trabalho. [*Grifo nosso*]<sup>36</sup>

Com adendo de seu parágrafo único:

Na ausência eventual do pessoal próprio devidamente registrado, ou quando se verifique aumento extraordinário de serviço, serão **convocados obrigatoriamente** os arrumadores sindicalizados, que, nessa hipótese, se remunerarão de acordo com a **tabela de salário em vigor**. [*Grifo nosso*]<sup>37</sup>

<sup>35</sup> Mozart Brasileira Pereira do Lago, em outubro de 1950, foi eleito através da legenda Senador do Distrito Federal pelo Partido Social Progressista (PSP), tendo assumido em fevereiro de 1951. Sua eleição objetivou a substituição de Luís Carlos Prestes, o qual teve seu mandato cassado em janeiro de 1948, por conta do decreto que declarou a ilegalidade do Partido Comunista do Brasil (PCB). Seu mandato teve a metade da duração habitual de oito anos, por conta de ter obtido menos votos que Napoleão Alencastro Guimarães do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB); e embora tendo buscado a reeleição em 1954, foi derrotado pelo general Aguiinaldo Caiado de Castro (PTB) e Gilberto Marinho – através da coligação entre Partido Social Trabalhista (PST) e o Partido Republicano Trabalhista (PRT). Seu mandato é concluído em janeiro de 1955. Disponível em <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/LAGO,%20Mozart.pdf>> Acessado em: 10/10/2017.

<sup>36</sup> BRASIL. Decreto nº 36.025, de 12 de Agosto de 1954. Regulamenta a Lei nº 2.196, de 1 de abril de 1954, que dispõe sobre os serviços executados pelos Sindicatos de Arrumadores, e dá outras providências. Câmara dos Deputados, DF, 1954. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1950-1969/D36025.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D36025.htm)> Acessado em: <24/10/2016>

<sup>37</sup> BRASIL. Decreto nº 36.025, de 12 de Agosto de 1954. Regulamenta a Lei nº 2.196, de 1 de abril de 1954, que dispõe sobre os serviços executados pelos Sindicatos de Arrumadores, e dá outras providências. Câmara dos Deputados, DF, 1954. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1950-1969/D36025.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D36025.htm)> Acessado em: <24/10/2016>



Neste primeiro artigo fica evidente uma das principais chaves de leitura de nosso estudo, a característica dupla de atuação dos arrumadores, uma vez que poderiam atuar tanto dentro dos portos como na esfera privada. Outro ponto a ser destacado neste momento, mas que será discutido no decorrer deste trabalho é quanto à obrigatoriedade da contratação, visto que possibilitaria um amplo e exclusivo campo de atuação, mas que em Rio Grande-RS, ao menos nos anos iniciais, não se mostrou tão significativo enquanto zona de atuação. Por fim, o decreto também trata quanto à forma de remuneração destes trabalhadores, assunto este que também será discutido de forma mais aprofundada ao longo deste trabalho.

No artigo 2º, fica definido que aos trabalhadores que eram representados pela Federação dos Trabalhadores no Comercio Armazenador, continuariam a exercer suas funções:

Ficam resguardados os direitos dos trabalhadores agrupados em Sindicatos por espécie de mercadorias, compreendidos no âmbito da representação da Federação dos Trabalhadores do Comércio Armazenador, de continuarem a exercer os serviços que atualmente lhes cabem, relativos à carga e descarga de veículos, bem como empilhamento e remoção dentro dos armazéns onde esse pessoal esteja localizado.<sup>38</sup>

O artigo 3º versa sobre “As guarnições dos veículos utilizados no transporte de mercadorias do cais ou para o cais se limitarão a operar no interior dos mesmos veículos”, esta também torna possível que “Na ausência de guarnições, serão convocados para a execução das operações no interior do veículo os arrumadores sindicalizados.”<sup>39</sup>. Nos artigo 4º, o decreto versa sobre a quem ficaria encarregada à fiscalização dos serviços e das atividades profissionais dos arrumadores, estando a partir de então sob competência “às Delegacias do Trabalho Marítimo e as Repartições Fiscalizadoras do Ministério do Trabalho, na forma dos seus respectivos regimentos”. As dúvidas que restassem sob o decreto, o artigo nº 5 encarregava o Ministério do Trabalho solucionar.

---

<sup>38</sup> BRASIL. Decreto nº 36.025, de 12 de Agosto de 1954. Regulamenta a Lei nº 2.196, de 1 de abril de 1954, que dispõe sobre os serviços executados pelos Sindicatos de Arrumadores, e dá outras providências. Câmara dos Deputados, DF, 1954. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1950-1969/D36025.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D36025.htm)> Acessado em: <24/10/2016>

<sup>39</sup> BRASIL. Decreto nº 36.025, de 12 de Agosto de 1954. Regulamenta a Lei nº 2.196, de 1 de abril de 1954, que dispõe sobre os serviços executados pelos Sindicatos de Arrumadores, e dá outras providências. Câmara dos Deputados, DF, 1954. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1950-1969/D36025.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D36025.htm)> Acessado em: <24/10/2016>

Enfatizado, neste primeiro momento, o percurso Legal que possibilitou a inserção efetiva deste grupo de trabalhadores diante da dinâmica portuária<sup>40</sup>, e pontuados alguns aspectos importantes da Lei, nos cabe aprofundar como se edificaram diante deste importante setor da economia, tendo como foco a cidade de Rio Grande-RS. Todavia, para isto, tentaremos levantar hipóteses sobre algumas questões, antes de adentrar sobre o ofício destes sujeitos, as quais compreendem: por que o trabalhador do comércio era o principal candidato a tornar-se arrumador? E quais possíveis vantagens de tornarem-se arrumadores?

### **2.1.1 Os Trabalhadores no Comércio Armazenador: atuação e mudança sindical.**

Devido à falta de documentação junto ao Sindatacap, mostrou-se um desafio compreender a atuação dos arrumadores anterior ao seu ingresso oficialmente no Porto, bem como entender o processo de transição do Sindicato dos Trabalhadores no Comércio Armazenador, para Sindicato dos Arrumadores. Contudo, a partir de uma leitura atenta das documentações Legislativas e dos jornais, somadas as realizações de diversas entrevistas pudemos aprofundar o nível de discussão da pesquisa. Ginzburg (1989), neste sentido, emerge diante desta dificuldade, visto que compreende que a busca explicativa do conhecimento histórico se pauta através dos indícios deixados pelo passado. O conhecimento histórico, desta forma, não é obtido de maneira direta, mas sim indireta. Percebemos com isto, que o passado não se autoconstruiu para que seja entendido posteriormente. É do esforço, no presente, e a partir de uma exaustiva busca dos vestígios históricos que restaram, ou de fontes que construímos através da memória<sup>41</sup>, que o historiador ressignifica e busca sua compreensão.

Portanto, a partir da bibliografia consultada, da documentação legislativa e, sobretudo, de nossas entrevistas, percebemos que anterior ao Sindicato dos Arrumadores, os trabalhadores já se constituíam enquanto um grupo de trabalhadores. Portanto, não devemos pensar que a legislação funda uma atividade que não possui

---

<sup>40</sup>Infelizmente nossas fontes não dão conta de que possamos ampliar nossas interpretações, por exemplo, de onde partiu a requisição que deu origem ao projeto de Lei, haja vista que, embora ela tenha se dado no Senado, ela pode também ter partido da organização sindical, cada qual com seus interesses distintos.

<sup>41</sup> A História Oral é uma importante metodologia que permite que o historiador transforme memórias em fontes “Entrevista em história oral é a manifestação do que se convencionou chamar de documentação oral, ou seja, suporte material derivado de linguagem verbal expressa para esse fim. A documentação oral quando apreendida por meio de gravações eletrônicas feitas com o propósito de registro torna-se *fonte oral*.” (MEIHY, 2013, p.14)

raízes históricas estabelecidas. Todavia, saber disto levanta diversas questões: o que faziam anteriormente? Quais interesses houve, por parte dos trabalhadores, nesta ampliação Legal de suas atividades?

Como já mencionamos, o grupo que passou a se designar Sindicato dos Arrumadores, anteriormente era conhecida como a categoria dos Trabalhadores no Comércio Armazenador, a qual fazia parte da Confederação dos Trabalhadores no Comércio, configurando seu 3º grupo, segundo o anexo contido ao final da CLT, o qual versa sobre o art.577, de 1943<sup>42</sup>. Sabemos também, a partir do parecer da Comissão de Legislação Social, que estes “[...] integram uma Federação, a qual se acham ligados 47 sindicatos distribuídos em 19 estados. São cêrca de 50.000 homens”<sup>43</sup>. Percebe-se, a partir desta citação, o sentido dado a proposição de regulamentação do trabalho avulso no porto, visto a dificuldade ou possivelmente as disputas que poderiam haver entre os sindicatos espalhados por diferentes estados brasileiros, afim de prestarem serviços para o porto.

Outro ponto que convém destacar é que através do Decreto-Lei citado, percebe-se que suas atividades já estavam ligadas aos trapiches, carregar e ensacar, bem como a armazenagens em gerais. Demonstrando desta forma que os Trabalhadores no Comércio Armazenador já possuíam uma relativa atuação nos serviços de carga e descargas, assim como na beira do cais. Isto justifica, em certa medida, nossa interpretação de que embora estes tenham sido reconhecidos como arrumadores, não significa que suas práticas cotidianas tenham surgidos neste momento. Sua trajetória histórica enquanto grupo de trabalho organizado, como veremos no caso riograndino, faz parte da constituição desta categoria, que antecede a denominação atual. Em suma, a Lei age neste sentido apenas como o reconhecimento Legal de um grupo organizado que buscou expandir sua atuação, incorporando-se oficialmente nos portos.

A questão proposta se torna latente na medida em que Falcão (2009) entende que em Porto Alegre os arrumadores tiveram sua origem relacionada com a estiva:

A tradição dos arrumadores estava relacionada com a estiva, como explica o entrevistado Maromba, pois eles eram do quadro suplementar da estiva de

---

<sup>42</sup> Em Anexo “Quadro a que se refere o art. 577 da Consolidação das Leis do Trabalho”. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/De15452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De15452.htm)> Acessado em: <24/10/2016>

<sup>43</sup>Parecer da Comissão de Legislação Social de 26 de fevereiro de 1954, contida no Dossiê do Projeto de Lei 4.055, de 1954. Câmara dos Deputados, Brasília, DF, Pag. 6. Disponível em:<[www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra.jsessionid=40C4781AF54CE03757C0E221A4B70C10.node2?codteor=1217708&filename=Avulso+-PL+4055/1954](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra.jsessionid=40C4781AF54CE03757C0E221A4B70C10.node2?codteor=1217708&filename=Avulso+-PL+4055/1954)> Acessado em: <24/10/2016>

minérios, designado de estivinha. Isso acabou em 1953, quando a estiva de minério foi incorporada ao Sindicato dos Estivadores, atendendo a uma reivindicação da estiva, movimento do qual o pai do entrevistado participou. (FALCÃO, 2009, p.217-218)

Realidade semelhante pode ser observada no contexto da cidade de Pelotas, ainda que somente na década de 80, uma vez que segundo Marcus Vinicius Spolle (2010) “O Sindicato dos trabalhadores no comércio armazenador, ou Arrumadores de Pelotas nasceu vinculado às atividades de estiva dos portos, que utilizavam mão de obra desqualificada e barata para o trabalho braçal de carga e descarga de navios” (SPOLLE, 2010, p.97).

Em ambos os casos, Porto Alegre e Pelotas, viu-se que os trabalhadores, além de já estarem conectados com as atividades portuárias, possuíam uma maior relação com a estiva. Todavia, esta característica de trabalho com a estiva não se deu em Rio Grande-RS, tal como nas cidades anteriormente citadas. De acordo nossos entrevistados, suas atividades sempre estiveram relacionadas, ao menos em grande parte, com as operações realizadas junto ao transporte de carga e descarga a beira do cais, ou seja, com os serviços de capatazia<sup>44</sup>.

Em Rio Grande-RS estes trabalhadores atuavam em diversos setores do comércio – como era costume também nas cidades de Porto Alegre e Pelotas –, mas também no transporte de cargas de vagões e na marítima<sup>45</sup>. Em nossa entrevista com um dos trabalhadores que participaram da fundação do Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande, Diógenes Sampaio Souza, este nos apresenta que eles trabalhavam na região do Porto: “[...] lá na Chatas<sup>46</sup> a gente trabalhava em terra, dentro da Chata quem mandava pra cima era a estivinha [...]”<sup>47</sup>. Quando os consertadores chegaram a Rio Grande-RS, entre 1958 e 1959, também nos foi relatado que os arrumadores trabalhavam nas chatinhas da marítima.

Como veremos ao longo deste trabalho, isto não quer dizer que os trabalhadores também não atuassem eventualmente junto à estiva, apenas que, diferentemente ao

---

<sup>44</sup> Todavia, isto não quer dizer que não houvesse trabalho em conjunto com a estiva. Como veremos no decorrer do trabalho, os trabalhadores buscavam serviços em diversos setores, e a estiva contribuía para remuneração dos trabalhadores.

<sup>45</sup> A Marítima era uma localidade situada contígua ao Porto Novo e possui esta nomenclatura devido a existência da estação ferroviária que tinha este nome. Portanto, quando tratarmos da Marítima, nos referimos a localidade, denominada pelos trabalhadores.

<sup>46</sup> Este termo é associado a diversos tipos de embarcações de pequeno calado, e fundo chato. Sevem para transportes de passageiros, assim como de mercadorias.

<sup>47</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões, com o ex-trabalhador arrumador Diógenes Sampaio Souza, em 14 de abril de 2015.

citado por Falcão (2009) e Spolle (2010), na cidade de Rio Grande-RS os serviços dos arrumadores não parecem ter possuído uma ligação clara com este Sindicato. Os operários tinham uma atuação forte ligada ao comércio, e trabalhando nas mais diversas operações de carga e descarga, porém “em terra”, que eram os serviços característicos dos doqueiros.

Em uma de nossas conversas com o atual diretor do Sindatacap, Amarante Greque Couto, e seu vice diretor, Luis Carlos Silva Amaral<sup>48</sup>, indagamos sobre essa possível diferença de atuação dos trabalhadores, pois até então acreditávamos que na urbe riograndina o processo teria sido semelhante aos de Porto Alegre e Pelotas. Contudo, ambos nos dizem que a constituição dessas atividades se deu de diferentes formas em distintas cidades. Portanto, cremos que por haver esta diversidade de atuação deste grupo, e não existir uma regularidade específica para contratação dos trabalhos avulsos – estando vinculado primordialmente a uma questão de demanda –, em diferentes cidades os arrumadores tiveram ligações com atividades portuárias distintas.

A questão fundamental é que acreditamos que na medida em que legalmente os Trabalhadores no Comércio Armazenador já poderiam atuar junto aos trapiches, e que os mesmo em diferentes portos puderam ter uma relativa atuação, não nos parece estranho que estes tenham tornado-se a categoria dos arrumadores. Vejamos que no parecer da Comissão de Legislação Social, o projeto foi considerado como correspondente “[...] à **realidade da vida profissional** desses trabalhadores e é **medida de justiça.**” e continua dizendo que “O autor da proposta, Senador Mozart Lago, **colheu efetivamente as aspirações da numerosa classe, traduzindo, fielmente, os seus anseios**”<sup>49</sup> [*Grifo nosso*]. Obviamente, aqui buscamos estabelecer uma compreensão a partir de uma relação documental e bibliográfica limitada, visto que poucos foram os pesquisadores que se aventuraram sob tal temática, todavia, nos parece plausível de que os trechos grifados compreendam ao próprio desempenho do grupo e suas respectivas reivindicações. Esta questão se respaldada na medida em que compreendemos:

---

<sup>48</sup> Optamos por realizar entrevistas com ambos os diretores, pois além de terem atuado como arrumadores, percebemos que no transcorrer de suas trajetórias como trabalhadores tiveram um significativo contato com ex-trabalhadores que ajudaram a edificar o sindicato dos arrumadores de Rio Grande-RS.

<sup>49</sup>Parecer da Comissão de Legislação Social de 26 de fevereiro de 1954, contida no Dossiê do Projeto de Lei 4.055, de 1954. Câmara dos Deputados, Brasília, DF, Pag. 6. Disponível em:<[www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=40C4781AF54CE03757C0E221A4B70C10.node2?codteor=1217708&filename=Avulso+-PL+4055/1954](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=40C4781AF54CE03757C0E221A4B70C10.node2?codteor=1217708&filename=Avulso+-PL+4055/1954)> Acessado em: <24/10/2016>

[...] a década de 50, anos em que se disseminou por toda sociedade um modelo político com expressivas possibilidades de participação democrática, estimulando anseios no que concerne às transformações estruturais do país, delineando um horizonte de perspectivas latentes [...]. (GANDRA, 2009, p.43).

Desta forma, o desenvolvimento sindical e o período de redemocratização, possibilitaram um campo de disputa, frente ao contexto nacional que destacamos anteriormente, no qual o porto ocupava uma posição importante diante da economia.

No final do trecho grifado, na citação acima, este nos incentiva pensar que “acolher a aspiração da numerosa classe”, pode estar ligado as disputas para estarem a frente da gestão da mão de obra avulsa deste setor. Embora não tenhamos clareza sobre isto, podemos discorrer também de forma analítica, amparada em nossa compreensão bibliográfica e de nossas fontes. No caso dos sindicatos, nos parece pertinente supor que sua relação de interesse se dá primordialmente pela possibilidade de assumir mais um ambiente de trabalho, sem que necessitassem concorrer com os demais sindicatos do comércio. Temos claro que sendo o porto um local de ampla e demanda contínua, sua área de atuação se alargaria possibilitando melhores ganhos para os trabalhadores, principalmente quando observamos que o projeto que os inclui junto a este sistema não os impede de permanecer atuando junto ao comércio.

Este caráter explicativo, reiteramos, está diretamente relacionado com nossa compreensão das motivações e lutas ocorridas na urbe riograndina, conforme veremos a seguir. Todavia, cremos que ela pode também corresponder às lutas de outros sindicatos no contexto nacional. Essa interpretação, a qual coloca o trabalhador como um agente em seu meio, tem como foco as experiências e estratégias que estes assumem para si em busca de melhores condições de trabalhos e ganhos. Neste sentido, pensar desta forma também é ir contra uma parcela da historiografia a qual, segundo Mattos (2003), encarar a classe trabalhadora como passiva frente às imposições de um Estado intervencionista:

Uma interpretação tradicional para esse processo de aproximação do Estado em relação aos trabalhadores defende a idéia de que ocorrera ali um pacto, em que os trabalhadores abriam mão da autonomia e combatividade de seus sindicatos, em troca dos benefícios materiais concedidos pela legislação social. (MATTOS, 2003, p.21)

Não cremos na passividade e tampouco na paralisia dos sindicatos diante do contexto histórico vigente, mas sim em grupos organizados e que buscavam negociar e disputar seu espaço de trabalho, ainda que em certa medida condicionados pela

legitimidade e benefícios oferecidos com a regulamentação estatal<sup>50</sup>. Como veremos adiante, a busca pela legalidade de ingresso nos trabalhos portuários, por parte dos operários riograndinos, tinha como pano de fundo uma importante estratégia para a categoria, a qual visava driblar as dificuldades encontradas por um Sindicato numeroso, com seu ingresso em um setor até então – 1954 – livre de um sindicato representativo para as atividades de capatazia no Porto. Durante a década de 50, várias agremiações de trabalhadores do Porto buscaram constituir sindicatos, em virtude desta proteção Legal, portanto, os arrumadores não se constituem uma exceção. Muitos grupos de trabalhadores estavam no mesmo patamar durante este período, buscando dar rumo as suas condições enquanto categoria. Nesta ceara, os trabalhadores que deram origem aos arrumadores também se inseriram neste campo de disputa político/negociativa e de definição de trabalho.

Em suma, a legislação discutida aqui apenas veio para regulamentar uma atividade que já possuía exercício prático cotidiano dentre estes trabalhadores. E esta necessidade possivelmente deriva-se do próprio processo vivenciado pela cultura brasileira do século XX, o qual pode ser observado sob a ótica de dois panoramas: via-se no porto um sinônimo de progresso, onde buscou-se através da regulamentação destas atividades desenvolver uma dinâmica no ambiente de labuta que propiciassem acelerar e modernizar o trabalho portuário; ao passo que, possivelmente estes trabalhadores através de reivindicação, buscaram se integrar no ambiente portuário tanto pela sua já existência diante a referente dinâmica, assim como usufruir de seus benefícios de um espaço significativo e de ampla demanda<sup>51</sup>.

## **2.2. Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande: a construção de um ofício, pós 1954.**

Quando não possuíam empregados em número suficiente, as administrações dos portos complementavam os serviços de capatazia com a utilização de trabalhadores avulsos da categoria denominada “arrumadores” (avulsos que atuavam fora dos portos executando movimentação de mercadorias nos armazéns gerais), mediante contrato celebrado com o respectivo Sindicato. **Esses eram a “força supletiva” dos empregados de docas** ou da administração do porto.

---

<sup>50</sup> Esta compreensão da existência de sindicatos fortemente articulados e combativos é amparada, para além de nossas fontes, também pelos trabalhos de Sarti (1981), Gitahy (1992), Fernando Teixeira da Silva (2003), Gandra (2009), Falcão (2009), entre outros autores e obras citadas ao longo deste trabalho.

<sup>51</sup> É fundamental deixar claro ao leitor que quando mencionamos ampla demanda, esta não se refere a uma constância de trabalho, mas sim a um setor promissor e que havia uma importante demanda.

Muitas vezes, esses mesmos avulsos **continuavam realizando serviços fora dos portos, nos armazéns gerais**. [*Grifo nosso*] (MTE, 2001, p.21).

A citação acima se refere aos anos seguintes a 1954, quando a Lei 2.196, de 1 de abril, delineou a fundamentação Legal que embasou as prerrogativas da categoria de nosso estudo. Como vimos acima, anterior a 1954, ainda que a partir da intervenção estatal e da promulgação da CLT, momento o qual o trabalho avulso passou a ser regulamentado dentro da dinâmica de atividades no porto, não havia concessão sobre quais sindicatos prestariam serviços de suplência a capatazia no Porto Organizado. Portanto, somente com a aprovação da referida Lei que o trabalho avulso passa a dispor de um sindicato específico que organize esta demanda de trabalho.

Tornando-se oficialmente a força supletiva do porto, conforme nos diz Reis (1973), passaram os arrumadores a ter exclusividade no gerenciamento da mão de obra suplementar, não existindo qualquer outra categoria de trabalho avulso no porto (REIS, 1973, p.165). E ao mesmo tempo em que se tornaram oficialmente a força suplementar, segundo Falcão (2009, p.217), também passaram a ter preferência na prestação de serviço nos portos não organizado.

No âmbito abordado, duas questões nos parecessem imprescindíveis que sejam destacadas. Num primeiro momento, ao compreendermos a frase de Reis (1973) de que não havia qualquer outra categoria de avulsos no porto, pode-se dar a entender que somente o arrumador era avulso. Todavia, na prática a regulamentação da Lei não impedia, por exemplo, que outras categorias fossem ou tivessem seus próprios quadros de trabalhadores avulsos – os provisórios. Tal prática permaneceu dentro do porto, como veremos no capítulo três.

Portanto, deixamos claro que a Lei visou apenas regulamentar a prestação de serviços nos casos em que os portuários não pudessem suprir a demanda. Em suma, a partir de 1 de abril de 1954, a única categoria de trabalho avulso suplementar das atividades de capatazia autorizada a atuar no cais do porto eram os arrumadores.

Outro ponto a ser enfatizado, é que apesar da referida Lei estimular a criação do novo sindicato, sua regulamentação não se deu de forma simples e imediata em todos os portos, ou seja, nem todo porto passou automaticamente a possuir os arrumadores, seja possivelmente por uma questão de demanda, ou por dependerem do recebimento da Carta Sindical. No entanto, devido à carência de trabalhos realizados, referindo-se a fundação desta categoria, nos dificultou compreender um pouco mais sobre estes



diferentes processos de fundação, assim como identificar quando e em quais cidades eles vieram a se constituir. Contudo, através das publicações realizadas no Diário Oficial, pudemos ter um maior entendimento sobre sua existência em diferentes regiões e períodos.

Tendo como referência a publicação realizada em setembro de 1956, a qual aprovava a previsão orçamentária do Sindicato dos Arrumadores de Santos, observamos que no principal Porto do país, o reconhecimento desta categoria foi pouco tempo após sua aprovação em 54. Não apenas na cidade de Santos, mas também em São Paulo, pudemos constatar a existência dos arrumadores. Está a partir da ação movida por João Dias contra o Sindicato dos Arrumadores de São Paulo, realizada em uma publicação feita na sessão nomeada “Vara Privada de Acidentes do Trabalho”, de 3 de fevereiro de 1960, contida no Diário Oficial. No Porto de Santarém, também viu-se a busca pelo reconhecimento Sindical deste grupo, ainda em 1960, de acordo com a publicação de Março de 1961. Através da aprovação das propostas orçamentárias, publicadas em outubro de 1961, destacamos a existência do Sindicato dos Arrumadores de Maceió, São Francisco do Sul e Itajaí. Na publicação de março de 1962, observa-se que em 1961 já havia o Sindicato dos Arrumadores também em Florianópolis. O último ano que consultamos foi o de 1964, no qual nos põem diante da presença do Sindicato dos Arrumadores também em Ilhéus, Itabuna e Ubaitaba.

Não pudemos afirmar a data de fundação dos sindicatos que citamos, no entanto, citar a existência destes ao longo de 1956 a 1964, nos permite enxergar que diversas entidades foram criadas, constituindo assim uma categoria atuante no mercado de trabalho, os quais se organizavam entorno da Federação Nacional do Comércio Armazenador<sup>52</sup>. No entanto, parece-nos pertinente, neste momento, elencar a esta discussão dois elementos interessantes que as publicações realizadas no Diário Oficial possibilitou vislumbrar: os trabalhadores, nem sempre, tornam-se imediatamente uma entidade sindical; aqueles que tornaram-se arrumadores, poderiam mudar posteriormente seu estatuto, de acordo com seu interesse.

Observemos no caso de Santarém, os quais em 1960 constituíam a Associação Profissional dos Arrumadores. Na publicação realizada pelo Diário Oficial, estes buscavam seu reconhecimento enquanto entidade sindical:

---

<sup>52</sup> Segundo Falcão (2009), os arrumadores faziam parte da Federação dos Trabalhadores no Transporte Armazenador. Entretanto, tanto a documentação Legislativa assim como o jornal Rio Grande (06/06/1960, pg.5), trata como Federação Nacional do Comércio Armazenador, ao menos até os anos de 1960.

Em atendimento ao requerido pela Associação Profissional dos Arrumadores do Pôrto de Santarém, com sede no município de Santarém, no Estado do Pará no sentido de obter o seu reconhecimento Sindical, resolvo, nos termos do parecer do Departamento Nacional do Trabalho, deferir o pedido, reconhecendo a requerente sob a denominação de “Sindicato dos Arrumadores do Pôrto de Santarém”, como entidade sindical de primeiro grau, representativa *da* categoria – Arrumadores, integrante do 3º Grupo – Trabalhadores no Comercio Armazenador, do plano da Confederação Nacional dos Trabalhadores no Comércio, do quadro de atividades e profissões anexo à Consolidação das Leis do Trabalho, com base territorial no município de Santarém, no estado do Pará.<sup>53</sup>

Segundo o documento analisado, sua assinatura efetivou-se em 23 de novembro de 1960. Não sabemos se era condição que primeiro os trabalhadores constituíssem uma Associação Profissional, para depois tornarem-se um sindicato, no entanto, esta referencia citada nos permite constatar que a Lei não impedia a existência destas Associações.

Observamos através do jornal Rio Grande, que ainda na década de 1960, salientava-se a diferença entre a organização do trabalho regido pela Associação Profissional e a Sindical. Na matéria escrita por Leopoldo Hofmann, evidenciam-se as vantagens em tornar-se uma entidade sindicalizada:

São números os traços distintivos que separam o sindicato da associação profissional. O primeiro é de natureza representativa. Assim, a passo que o sindicato sintetiza os interesses de toda categoria profissional, a Associação se limita a representar apenas aquelas que, na qualidade de sócios, integram seus quadros. Daí a decorre que os benefícios obtidos pelos sindicatos, em consequência de negociações com as classes empregadoras, quer no que se refere a um padrão salarial mais elevado, as melhores condições de trabalho ou quaisquer que sejam, abrangem todos os trabalhadores integrantes da categoria, sejam ou não sindicalizados, concordem ou não com as medidas pleiteadas, seu quantum, sua modalidade ou suas condições. Os demais aspectos de realidade que estabelecem a distinção entre uma e outra organização, pode ser sintetizado nos seguintes: 1º. O sindicato, para se constituir, deve congrega, pelo menos, um terço dos integrantes da categoria; a Associação, não; 2º. O sindicato é o único dentro da respectiva base territorial; a Associação, não; 3º. O sindicato tem poder para impor contribuições a todos os integrantes da categoria, independentemente da condição de associados; a Associação, não; 4º. O sindicato beneficia-se com o pagamento do imposto sindical; a Associação, não; 5º. O sindicato pode

---

<sup>53</sup> BRASIL. Diário Oficial, Brasília, DF, 1961. Seção I. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/2656858/pg-20-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-02-03-1961/pdfView>> Acessado em: 24/10/2016

celebrar contratos coletivos de trabalho; a Associação, não; 6º. O sindicato é entidade hábil para propor dissídios coletivos de trabalho; a Associação, não; 7º. O sindicato pode designar representantes junto á Justiça do Trabalho; a Associação, não; 8º. O sindicato pode filiar á Federação coordenadora do grupo de atividades a que pertence; a Associação, não; [...] (RIO GRANDE, 01/06/1960, pg.3)

Portanto, a primeira forma de organização dos arrumadores pode ter ocorrido como uma Associação Profissional, embora não tenhamos completa certeza disso. Retomaremos esta questão no decorrer do texto.

A segunda questão, a qual elencamos anteriormente, é quanto ao interesse de permanência de um grupo de trabalhadores, organizados enquanto arrumadores. Observamos esta questão junto ao Sindicato dos Arrumadores de Santos, os quais de acordo com o Diário Oficial de março de 1958 buscaram mudar seu estatuto:

Sindicato dos Arrumadores de Santos, através de sua Diretoria, solicitando a homologação *do* ato da Assembleia Geral Extraordinária, realizada em 14-7-57, que houve por bem aprovar, por unanimidade, as modificações estatutárias votadas pala mesma quer quanto à modificação de *sua* representação profissional, determinando a alteração de sua denominação para “Sindicato dos Carregadores e Ensacadores de Café de Santos”, quer quanto ao processo eleitoral sindical. Despacho: Nos têrmos do parecer do Departamento Nacional do Trabalho, e de conformidade com a Resolução da Comissão do Enquadramento Sindical, de 12 de dezembro de 1957, resolvo homologar a alteração da denominação pleiteada pelo Sindicato dos Arrumadores de Santos, para “Sindicato dos carregadores e Ensacadores de Café de Santos”, aprovada na Assembléia Geral de 14-7-57. A competente carta de reconhecimento deverá ser apostilada e submetida à minha assinatura, de acôrdo com a denominação proposta e a representação profissional que passará a ter. Em 13 de fevereiro cl e 1958.<sup>54</sup>

Isto demonstra que o interesse das organizações de trabalhadores influenciava diretamente na sua forma de representatividade sindical. Isto dialoga com o discorrido anteriormente, que os trabalhadores não se constituíram de forma passiva frente aos interesses do Estado, mas através do diálogo e negociações em razão de seus interesses.

No caso de Rio Grande-RS, a edificação dos arrumadores é extremamente complexa, visto que na memória de nossos entrevistados ela é compreendida em momentos distintos. Tomemos esta questão pelo princípio de nossas entrevistas, nas quais os entrevistados nos permitiram compreender que as fundações do Sindicato do

---

<sup>54</sup> BRASIL. Diário Oficial, Brasília, DF, 1958. Seção I. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/2656017/pg-14-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-03-03-1958/pdfView>> Acessado em: 24/10/2016

Comércio Armazenador e o Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande, correspondem aos anos entre 1953 e 1955. Contudo, ao analisarmos sua Carta Sindical, nesta consta duas datas, os anos de 1955 e 1962.

De acordo com os arrumadores, 1953 responde a fundação do Sindicato do Comércio Armazenador e 1955 como a fundação do Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande, no entanto o que significaria a assinatura de 1962? Afim de que se possa dar sentido às respectivas datas, é preciso que desdobremos esta discussão em pelo menos duas problemáticas, correspondendo o período até 1962: onde o sindicato estava com baixa atuação de atividades; e a acusação de venda de sua Carta Sindical aos trabalhadores portuários.

Em nossa primeira entrevista com, Luis Amaral, perguntamos sobre o que teria motivado aquele grupo de trabalhadores a fundar o Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande, e segundo o mesmo “[...] **existia uma dificuldade**, então se juntou um grupo de trabalhadores e formaram um Sindicato” [*Grifo nosso*]<sup>55</sup>. Neste primeiro momento não possuíamos clareza sobre o processo de transição entre os sindicatos, e isto não permitiu que gerássemos uma grande reflexão aprofundada sobre a “dificuldade” que o entrevistado expressou; até que nas entrevistas que realizamos com os ex-trabalhadores do Sindicato, ela tornou-se cadente em suas falas. Diógenes Souza, ao nos contar sobre sua história de ingresso no Sindicato, nos diz que:

Em 61, existia um cidadão que era o presidente, **e o Sindicato tava encostado, tava parado**, aí esse cidadão, seu José Alberto Casseres, o castelhano, que a gente chamava, ele começou a recrutar o pessoal para se inscrever. E eu fui um desses, tinha vindo do quartel, e fui um desses requisitados, fui lá me inscrever. [*Grifo nosso*]<sup>56</sup>

No dialogo que estabelecemos com o respectivo entrevistado, nos oportunizou ter um pouco mais de ciência sobre ambos os sindicatos, e nos deu margens para entender que o Sindicato em “dificuldade” é por que estava “encostado”. Na memória deste entrevistado:

A fundação do Sindicato foi, eu não tenho a data precisa, mas foi em 53, como Comércio Armazenador. Naquela época tinha até mulheres sócias, na diretoria. Mas só que também não fundaram, e com esse outro nome,

---

<sup>55</sup>Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

<sup>56</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões, com o ex-trabalhador arrumador Diógenes Sampaio Souza, em 14 de abril de 2015.

fundaram e não trabalharam. E aí depois ela foi reabrir. Como eu to dizendo, em 53 ficou encostado lá, aí ela reabriu com esse... como arrumador.<sup>57</sup>

Esta afirmação, quanto à fundação do Sindicato do Comércio Armazenado, também encontra precedente nas entrevistas que realizamos com o ex-trabalhador arrumador Ivanor Lopes, o qual teve sua entrada no sindicato nos anos de 1956. Percebemos, portanto, que a partir destes relatos que, em Rio Grande-RS, quando se fundou o Sindicato do Comercio Armazenador, estes tiveram um período em que não possuíram grande atuação.

O que nos leva a crer neste momento de baixa inserção dos trabalhadores também se encontra grifado nas entrelinhas das palavras de Ivanor Lopes:

Nós entramos... nos entramos, entrava qualquer um [...]. Nos éramos quase três mil homens [...]. Eu era 378, mas éramos mais de dois mil homens, no Sindicato. [...] Era Comércio de Armazenamento, e não me lembro o que mais. [...] Faltava gente, o cara ia lá, fazia uma ficha e entrava, dava o cartão, e já seguia trabalhando. No tempo da fundação, que nos fundamos lá. Mas depois o pessoal começou a sair, por que dava pouco trabalho, né. Nós ficamos o mesmo, mas ficamos reduzido. Inclusive nos trabalhávamos junto com a brigada, a brigada trabalhava no porto com nós.<sup>58</sup>

Como podemos ver, não havia restrições para os trabalhadores que visassem ter uma matrícula junto ao Sindicato. E como este absorvia um grande contingente de operários riograndinos, ele possuiu um grande efetivo registrado. Inicialmente o número de mais de três mil homens pode parecer contraditório diante à afirmação “o Sindicato tava parado”, de Diógenes Souza. Porém, acreditamos que este contingente se deu até meados da década de 60, período em que Diógenes Souza ainda não havia ingressado no Sindicato. Ivanor Lopes, que teve seu ingresso em 1956, percebeu que muitos saíram, neste período de fundação, por conta da ausência de serviços<sup>59</sup>. Isto justifica a percepção de Diógenes Souza, pois quando ingressou em 61, o Sindicato já se encontrava em número reduzido de trabalhadores, mas buscando sua reestruturação, visto que este momento corresponde ao período em que receberiam oficialmente seu registro sindical como arrumadores – 1962.

---

<sup>57</sup>Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões, com o ex-trabalhador arrumador Diógenes Sampaio Souza, em 14 de abril de 2015.

<sup>58</sup>Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Ivanor Lopes ( estando presente o vice-diretor do Sindatacap Luis Carlos Silva Amaral ) em 06 junho de 2016.

<sup>59</sup>É possível que trabalhadores tenham migrado para outros setores, buscando melhores condições e garantias de trabalho.

Neste sentido, acreditamos que pelo menos três questões motivaram os trabalhadores a requisitar a Carta Sindical, com objetivo a tornarem-se arrumadores. O primeiro ponto está ligado ao discutido anteriormente, no qual possuíam um Sindicato numeroso em contingente de operariado, mas carente de ofertas de serviços. Todavia, damos destaque ao fato de que a Lei possibilitava e estimulava o Sindicato a atuar junto ao Porto; por outro lado, a própria conjuntura portuária de Rio Grande-RS do período de 1954 a 1959, na qual estava em pleno desenvolvimento, não possuía uma representação sindical nos serviços de capatazia. Esta compreensão se faz importante, principalmente se tivermos como ponto de partida da tentativa de fundação do Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande, o período de 1955.

Retomando ao contexto, quando tomamos como referência Vivian (2008), este nos permite refletir que o esforço empenhado no projeto de desenvolvimento capitalista da primeira metade do XX, sob o qual discorremos no primeiro capítulo, possibilitou que nos anos de 1950 e 1960, tanto o Porto de Pelotas, como o de Rio Grande-RS e o de Porto Alegre, tomassem a ponta na participação econômica do estado. Os gráficos apresentados por Vivian (2008), os quais relacionam a movimentação de carga e descarga nos principais estados com portos do Brasil, nos permitem observar este desenvolvimento em nível regional:

**Tabela nº 1**

Portos	1950 Ton.	Brasil %	1955 Ton.	Brasil %	1960 Ton.	Brasil %
Santos	5.517,7	26,07	9.302,9	30,07	11.7979,3	28,85
Rio de Janeiro	6.047,9	28,57	7.349,2	23,75	8.079,3	19,46
RS- Sul	1.960,2	9,26	2.967,7	9,59	2.679,4	6,45
Recife	1.483,3	7,01	1.859,8	5,99	2.101,4	5,06
Vitória	945,2	4,47	2.666,2	8,62	4.658,5	11,22
Salvador	748,6	3,54	776,2	2,51	3.825,8	9,21
Santa Catarina	1.185,4	5,60	1.720,7	5,56	1.537,9	3,70
Total do Brasil	21.167,6	-	30.939,5	-	41.517,5	-

Segundo o autor, até 1958, embora Porto Alegre já despontasse como principal Porto, Rio Grande-RS permanecia em franca ascensão, a qual a partir de então seria interrompida e “Depois disso, tal movimento entrou em declínio e não recuperou sua intensidade até 1964” (VIVIAN, 2008, p.70). Portanto, este período em que o Porto via um grande desenvolvimento, também é o momento em os trabalhadores no Comércio Armazenador buscam a transição de seu Sindicato. E esta ascensão também é corroborada pelos consertadores, uma vez que, segundo estes, foi o que trouxe seu Sindicato para Rio Grande-RS, por que havia grande demanda por serviços.

O Sindicato dos Consertadores de Rio Grande tiveram sua origem em Porto Alegre-RS em 1957, e chamava-se Associação dos Consertadores. Segundo um dos fundadores do sindicato riograndino, Manoel Adalberto, constituíram enquanto Sindicato em 8 de novembro 1958, quando conseguiram a Carta Sindical, passando a se denominar Sindicato dos Consertadores do Estado do Rio Grande do Sul. Logo após um grupo de trabalhadores, veio para Rio Grande, e assim se separaram do Sindicato anterior, passando a fundar outro na urbe riograndina.

Não somente o grupo de trabalho mencionado, mas a década de 50, também será palco para a Associação Profissional dos Trabalhadores de Capatazia do Porto de Rio Grande-RS, também buscar na legitimidade Legal fundar seu Sindicato. Deste período, o qual congregava a formação sindical tanto dos portuários e dos arrumadores, emergiu durante nossas entrevistas outra questão que pode nos explicar a complexa fundação do Sindicato de nosso estudo: à história sobre a possível venda da Carta Sindical dos arrumadores para os portuários.

No caso riograndino a venda de sua Carta estar relacionada, possivelmente, ao contexto apresentado onde o Sindicato que estava “encostado/parado”. E, em nossa visão, ela marca a disputa de uma significativa oportunidade de controlar a prestação de serviços em amplo setor como o Porto riograndino, na esperança de melhorar suas precárias condições financeiras<sup>60</sup>. A relação que estabelecemos entre estas categorias, se da na precariedade das condições de vida e trabalho de ambos os grupos enfrentavam durante a década de 50, somados a possibilidade de se edificar sindicalmente perante um setor produtivo fundamental para o desenvolvimento da economia local.

Para Ivanor Lopes, a fundação de seu Sindicato ocorreu por “um grupo né, um grupo que inventaram de fazer o Sindicato, pra ter um serviço garantido, né. Pra garantir

---

<sup>60</sup> Fernando Teixeira da Silva (2003) debate esta questão sob o termo de *Closed Shop* “controle do mercado de trabalho pelo operário sindicalizado” (SILVA, 2003, p.29).

aquele trabalho. Por isso que fundaram o Sindicato” e isto aconteceu por que antes da fundação do Sindicato o serviço era realizado por:

Empleiteiro, naquela época. E os empleiteiros é quem ganhavam. E a gente não ganhava quase nada. Então inventaram o Sindicato pra ter aquele serviço pra gente ganhar mais, pra ter um representante pra negociar e pra batalhar mais salários pra gente, né.<sup>61</sup>

Vemos claramente que a criação do Sindicato era motivada por um conjunto de trabalhadores conscientes da condição precária no cotidiano de suas atividades, baseando-se nas experiências que possuíam com os Empreiteiros. Os operários, neste sentido, visavam garantir representatividade e obter poder negociativo frente aos empregadores. Uma das formas de conquistar essa representatividade, conforme mencionamos anteriormente, era estar vinculados a regulamentação estatal. Neste sentido, a estratégia adotada pelos trabalhadores foi de se estabelecerem junto às bases Legais e ampliar seu campo de atuação, buscando garantir ao quadro de trabalhadores melhores serviços e ganhos financeiros.

Reforçamos, todavia, que esta motivação inicial dos trabalhadores cumpriu uma forma de organização, disposta em um horizonte de possibilidades, que impactaram em seu modelo de organização. Não buscamos discutir se esta foi a melhor maneira de se estabelecerem diante de suas dificuldades, pois estaríamos pressupondo que os trabalhadores poderiam adivinhar as decorrências de suas ações. No caso exposto, como veremos no transcorrer deste, e principalmente do terceiro capítulo, suas ações os possibilitou estar diante de um setor importante, como o Porto, mas que devido a sua própria constituição legislativa, os jogou, num primeiro momento, a margem deste centro produtivo.

A garantia de trabalho e de melhores salários referida pelo entrevistado não foi alcançada inicialmente através do Porto, visto que os arrumadores se constituíram frente a um regime sazonal e avulso de trabalho, tendo como principal característica serem uma força suplementar<sup>62</sup>. Mas é curioso que embora a Lei de 1954 tenha posto como prerrogativa a este grupo de trabalho os serviços suplementares, no diálogo que

---

<sup>61</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Ivanor Lopes ( estando presente o vice-diretor do Sindatacap Luis Carlos Silva Amaral ) em 06 junho de 2016.

<sup>62</sup> Aprofundaremos esta questão no decorrer do capítulo três, onde observaremos os principais locais de atuação dos arrumadores. No entanto, evidenciamos que o sindicato trouxe melhorias para os trabalhadores, na medida em que expandiu sua zona atuação também para além do porto.



estabelecemos com os ex-trabalhadores, pudemos perceber que na visão destes, eles são quem deveriam ter permanecido à frente da linha de produção, ao invés de ser mão de obra reserva. E isto, segundo os entrevistados, teria ocorrido se não fosse à venda de sua Carta Sindical.

Segundo Ivanor Lopes, “Sindicato só tinha o nosso”. Para o entrevistado, o que havia, no caso dos trabalhadores das docas, eram filas que faziam no Porto em busca de trabalho:

Ali é as bichas que faziam, aquelas filas esperando trabalho. Se desse trabalho, trabalhava, ne. Mas tinha meses que o senhor tinha que dar o seu troco, que não trabalhou para quem não trabalhava, por que não tinha serviço no Porto. E era muita gente. Era três, quatro mil homens dentro do Porto. Agora, Sindicato era só o nosso. Ali era bicha, era provisório.<sup>63</sup>

A situação retratada faz parte da condição precária e incerta do trabalho portuário, na qual se faziam as chamadas para aqueles que estavam em busca do serviço diário. A chamada fazia parte deste sistema ocasional de trabalho, visto que possibilitava uma flexibilização no processo de requisição de prestação de serviços. Isto, conseqüentemente, tendia a gerar uma multidão de trabalhadores que se aglomeravam junto aos portões do porto, e segundo Oliveira (2007) este sistema foi chamado de “freecall” na Inglaterra, “shapeup” nos Estados Unidos e “parede” no Brasil (OLIVEIRA, 2007, p.5).

Ao observarmos a fala de Ivanor Lopes, de fato, até o final da década de 50 não havia um sindicato oficialmente reconhecido dos portuários. Conforme Gandra (1999), a edificação enquanto categoria Sindical deste grupo corresponde aos anos de 1959/60, existindo anteriormente uma Associação Profissional. Contudo, o que nos intrigou foi que o referido autor não expõe em nenhuma de suas obras, “*O cais da Resistência: a trajetória do sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande nos anos de 1959 a 1969*” e “*O Porto dos Direitos: a trajetória do Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Porto Alegre no período de 1959 a 1969*”, a fundação destes a partir da compra de sua Carta Sindical dos arrumadores.

---

<sup>63</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Ivanor Lopes ( estando presente o vice-diretor do Sindatacap Luis Carlos Silva Amaral ) em 06 junho de 2016.

Tomando o relato de Ivanor Lopes, temos que “o finado Nery, que era presidente dos arrumador<sup>64</sup>, naquela época [...] vendeu a nossa carta pro Porto. Então ai o Porto fundou o Sindicato.”<sup>65</sup>. História esta que também é compartilhada por Diógenes Souza:

Olha, não tinha de parte do Porto não tinha... eles também criaram um Sindicato, tinha o Sindicato dos Portuários, e foi fundado com a nossa carta. Só que eles, a gente reaveu a carta de arrumadores porque eles compraram a nossa carta com esse presidente que fez avaria que te falei, lá em 60. Aí eles fundaram como Sindicato dos Portuários, mas eles pegaram tudo o histórico dos arrumadores com a carta, só mudaram o nome. Ai quando a gente, através de justiça, a gente reaveu a carta do Sindicato [...]<sup>66</sup>

O ocorrido fez parte, ao longo de toda nossa pesquisa, de um dos elementos que não conseguíamos chegar a sua completa compreensão, e isto devido à carência de fontes sobre o momento de fundação do Sindicato. Além do mais, os autores que trataram sobre a história do Porto de Rio Grande-RS tais como Thiago Cedrez da Silva, Diego Vivian ou Carlos Alberto de Oliveiras, entre outros, não versaram sobre esta questão em suas respectivas pesquisas.

Embora não possamos atestar a venda desta Carta, observamos que neste período os trabalhadores já se reconheciam como arrumadores, ainda que não possuíssem efetivamente sua Carta Sindical. E através do jornal Rio Grande, podemos constatar diversos de seus integrantes. Na matéria publicada em 6 de julho de 1960, o o jornal apresenta que o “Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande” possuía em sua diretoria Nery Amaro da Silveira, Jesus Lopes, Otaviano Corrêa; na suplência, Manoel Medeiros Leonardo, Sydinei Lopes de Avila, Manoel Estacio Rodrigues; para o Conselho Fiscal foram eleitos, Lindomar Cruz, José Alberto Caceres, Agenor Furtado; e como representantes no conselho da Federação Nacional do Comércio Armazenador, Nery Amaro da Silveira, José Alberto Caceres, Manoel Medeiros Leonardo.

É observado também na fala de nosso entrevistado o desgosto com o presidente que vendeu sua Carta Sindical. Para Diógenes Souza, os portuários teriam não só comprado sua Carta, mas também incorporado seu histórico de trabalho. A valorização

---

<sup>64</sup> O arrumador apresentado pelo entrevistado não se refere ao período legalmente reconhecido.

<sup>65</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Ivanor Lopes ( estando presente o vice-diretor do Sindatacap Luis Carlos Silva Amaral ) em 06 junho de 2016.

<sup>66</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões, com o ex-trabalhador arrumador Diógenes Sampaio Souza, em 14 de abril de 2015.

desse passado histórico também nos coloca diante da atuação desta categoria, antes de 1962, nas cargas e descargas das Chatas.<sup>67</sup>

Afim de que pudéssemos analisar e aprofundar melhor esta disputa, optamos em confrontar o discurso proferido por nossas fontes, estabelecendo um diálogo com o outro lado da história, os portuários. Para tanto, buscamos no livro *O cais da Resistência*, de Gandra (1999), e na entrevista com Hélio Amaro Soares e Antônio Nailem Espíndola, antigos trabalhadores e fundadores dos serviços de capatazia, compreender como ocorreu à edificação e estruturação do Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Rio Grande.

Em seu livro, Gandra (1999) apresenta que o próprio sentido que originou o Sindicato diverge na fala dos trabalhadores. Desta forma, nos são apresentadas três motivações que possibilitaram a edificação do grupo: a rivalidade que os portuários possuíam com a estiva, uma vez que estes últimos por possuírem melhores remunerações, rebaixavam os portuários; outra se referia à condição de vida e resistência destes indivíduos, uma vez que não possuíam o reconhecimento de suas lutas pelo governo, e sofriam com os ataques da polícia em suas reuniões, os quais julgavam a mesma como sendo subversivas, mas que para os trabalhadores, não passavam de reuniões de famintos que lutavam pela sua subsistência, e de suas famílias; e por fim, também nos apresenta a formação sindical do Porto de Porto Alegre como um elemento propulsor da criação do Sindicato riograndino.

Constatamos também, através da entrevista com Antônio Espíndola, outra motivação que os levaram a se organizar e a fundar seu Sindicato. Segundo seu relato, foi por que:

A administração do Porto, eles faziam assim, eles pegavam todo o trabalho bom, melhor que tinha, e botavam os “peixinhos”, os “peixinhos” deles ali. E tudo que não prestava, era pra nós. Os serventes avulsos. E isso ai foi o que nos levou a criar esse tipo de organização, Associação Profissional e depois camba a carta para Sindicato, por causa dessas injustiças que eram feitas às vezes no Porto.<sup>68</sup>

---

<sup>67</sup> Aparentemente os arrumadores não trabalharam no Porto Novo até a obtenção de sua Carta Sindical em 1962.

<sup>68</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário e estivador Antônio Nailem Espíndola, em 27 de setembro de 2017.

Conforme nosso entrevistado foi por conta das “injustiças” que os portuários se organizaram para fundação do Sindicato, pois a partir de então distribuíram os serviços de maneira igualitária entre os trabalhadores.

Evidenciamos que a necessidade em torno da organização sindical como forma de controle da prestação do serviço e divisão do trabalho de forma igualitária não se restringe somente ao Porto de Rio Grande-RS. No livro *O trabalhador da estiva: um estudo sociológico sobre os estivadores do Pará*, Darcy Fléxa di Paolo (1981) nos demonstra que os estivadores de Belém-PA também se organizaram em razão das estruturas de desigualdade na distribuição dos serviços:

O período posterior, de 1914 a 1930, é um período de consolidação do Sindicato. Entre as lutas enfrentadas se encontrava a pressão das grandes companhias de navegação, que mantinham o domínio no mercado de trabalho, e a pressão interna dos trabalhadores privilegiados, que dificultavam a divisão qualitativa do trabalho entre todos os estivadores. (PAOLO, 1981, p.48)

Portanto, tanto os riograndinos – doqueiros e arrumadores – como os trabalhadores de Belém-PA, viram na organização Sindical uma forma de impedir os abusos e privilégios estabelecidos por pequenos grupos, ou indivíduos, os quais ficavam com os maiores ganhos.

Retomando a discussão, a condição de existência dos doqueiros riograndino, anterior a 1960, segundo destaca Gandra (1999), estava marcada pela miserabilidade. Condição esta que advém pela constituição de um trabalho avulso e sazonal, pois como observamos anteriormente com Ivanor Lopes, as longas filas que se formavam frente aos portões do Porto não garantiam serviços a estes sujeitos, e somado a isto haviam seleções injustas de quais trabalhadores prestariam serviços, como discorrido por Antônio Espíndola.

Diante desta condição de vida, assim como das motivações apresentadas por Gandra (1999), pudemos lançar um olhar refinado para com o relato de Hélio Soares, quando indagamos sobre a possível compra da carta sindical dos arrumadores, este nos diz que:

Não... o Sindicato... O Sindicato foi fundado em fim de cinquenta e nove. Aí veio a carta mesmo em sessenta. Em sessenta foi quando o Dinarte, foi o fundador do Sindicato que teve no Rio, quando.... A presidência era... no Rio de Janeiro né. [...] inclusive ele fez assim... uma colheita, um chapéu, pra receber lá uns trocados, botava lá, pra ir no rio. Aí chegando lá já fazia

uns três dias que ele tava lá e nada. E nada. Aí sentou na praia lá em Copacabana, olhou o mar e tudo, e nisso passou uma comissão, uma terreira completa, acho que foi fazer serviço na praia, né. E lá pelas quantas chegou uma guriazinha: “moço, moço, moço, a mãe tá alí chamando. Eu? É! a mãe tá alí chamando”. Eu digo [...] ele se ajoelhou nos pés dela... e ela assim: “mora lá do outro lado, né. Lá do outro lado? e, veio aqui buscar um papel? pois o homem vai dar para você. Vai dar esse papel que você tanto espera”. Chegou lá, [...] foi direto pro palácio, aí daqui a pouco o secretário mandou ele entrar: “ó o homem tá te chamando” [...] “tá aqui senhor, pode fundar lá o teu Sindicato”.<sup>69</sup>

Neste rico relato percebemos que para Hélio Soares não houve a compra da Carta Sindical dos arrumadores. E contrariando a história discorrida pela categoria de nosso estudo, o portuário nos apresenta uma história repleta de simbologismos, no qual o recebimento de sua Carta Sindical adveio logo após uma difícil viagem ao Rio de Janeiro, para a qual foi necessário juntar uns “trocados” entre os trabalhadores, a fim de custear a passagem de Dinarte Luis Alves. A fala de nosso entrevistado demonstra tanto a precariedade da condição desses indivíduos que lutavam pela construção do seu Sindicato e por melhores condições de trabalho, assim como a organização e união de um grupo de operários que depositavam expectativas nas melhorias que a sindicalização poderia proporcionar. Portanto, encontramos em sua fala um grupo organizado que buscava a legitimação Legal de sua atuação dentro do Porto.

Tanto o caso apresentado pelos arrumadores, como pelos portuários, compreendemos fazer parte da experiência vivida por ambos os grupos, sujeitos as incertezas cotidianas no mantimento de suas condições de vida.

Ao lançando um olhar frente a um contexto mais amplo, cremos que impulsionados pela vitória eleitoral para o governo do estado, dos trabalhistas, com Leonel Brizola em 1958, os doqueiros como serventes avulsos no Porto, e os arrumadores com um baixo nível de atuação, viram neste momento histórico uma oportunidade para oficializar a organização sindical. Cabe nota que o governo de Leonel Brizola, no Rio Grande do Sul, possuía o controle da administração portuária no Porto de Rio Grande, portanto, sua vitória constitui-se em uma porta de acesso para a obtenção das Cartas Sindicais com apoio governamental de Juscelino Kubitschek e João Goulart.

---

<sup>69</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário Hélio Amaro Soares, em 13 de outubro de 2016.

Isto se evidencia na medida em que constamos, diante de diversas matérias publicadas pelo jornal Rio Grande, que Brizola possuía fortes laços de proximidades com a urbe de Rio Grande-RS e os trabalhadores. Esta proximidade se expressava fortemente ligada às aspirações dos trabalhadores e condições de gestão administrativa do Porto riograndino, uma vez que era constante na década de 60 a requisição de tornar o Porto independente da administração de Porto Alegre:

Visitaram o governador Leonel Brizola, na manhã de sábado, os trabalhadores riograndinos Riomar Soares de Lima, Paulo Xavier Goulart e Paulo Afonso Barbosa. Recebido no palácio Piratini pelo chefe do executivo riograndense, os líderes sindicais de nossa cidade que ali foram visita-lo, disseram-lhe que a iniciativa do governador defender perante a União o estabelecimento de um porto livre em RG havia recebido apoio unânime dos trabalhadores. Afirmaram esses líderes sindicais que a transformação de RG em Porto livre representa uma providência de elevado alcance para solucionar a grave crise que a cidade marítima esta enfrentando. (RIO GRANDE, 02/05/1960, p.1)

Esta era uma questão importante vivenciada pela sociedade riograndina deste momento, e através disso podemos observar a mobilização de diversos segmentos da sociedade que se organizavam em prol do “Porto Livre” para Rio Grande:

Vem ganhando maior interesse, nestes últimos dias a ideia de tornar Rio Grande um Porto Livre, dada a manifestação do governador Leonel Brizola, de apoio ao velho objetivo de lutas desenvolvidas na imprensa e rádios locais, juntamente com a câmara de Comércio. [...] O Sindicato dos Estivadores e dos trabalhadores em Carvão Mineral de Rio Grande, em sua sede, á rua 24 de maio n. 673, realizará monumental sessão de assembleia, na qual, contando com a presença do prefeito municipal, vereadores, delegados do trabalho marítimo, delegados da comissão de marinha mercante, presidente do centro de navegação, representantes das entidades de classe de todos os setores de trabalho, da indústria, do comércio e da imprensa, será debatido o importante assunto de transformação do porto de Rio Grande em Porto Livre. (RIO GRANDE, 10 /05/1960, p.8)

Portanto, diante deste constante contato com o governo de Brizola, vê-se que o mesmo possuía interesse em reconhecer a demanda dos trabalhadores, e isto pode ter ocorrido também junto as requisições do reconhecimento dos respectivos sindicatos, possibilitando o grupo que tivesse maior e melhores relações políticas adquirir primeiro este reconhecimento.

As opções tomadas por estes sujeitos, inseridos no respectivo contexto do século XX, têm bases profundas nas experiências adquiridas ao longo de sua inserção no mercado de trabalho, os quais lidavam com a insegurança que o capitalismo, através da

exploração da força de trabalho, os sujeitava<sup>70</sup>. Portanto, para além do aspecto estrito Legal, autores como Hobsbawm nos possibilitam compreender este fenômeno de organização coletiva dos trabalhadores também sob outra ótica, da consciência de classe<sup>71</sup>, uma vez que:

[...] ficou historicamente comprovado que é difícil contestar e impedir a consciência de classe, já que ela surge natural e logicamente da condição proletária, pelo menos na forma elementar de consciência sindical, isto é, organizar-se coletivamente contra os empregadores, a fim de defender e melhorar suas condições como operários assalariados. (HOBSBAWM apud GANDRA, 1999, p.45)

Como dissemos anteriormente, participar do jogo político, ainda que sujeitados as condições estabelecidas pela oficialidade sindical, foi uma das possíveis estratégias tomada pelos trabalhadores. Segundo Loner (1999):

Uma das vantagens mais apreciadas, quanto aos novos sindicatos, era a possibilidade de contar com a interferência do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio e da justiça, em seus conflitos com os patrões e a possibilidade, que imaginavam existir, de finalmente serem ouvidos em suas reclamações. Naquele momento inicial, o operariado acreditou nisso, inclusive suas lideranças. Somente após algum tempo de funcionamento do novo sistema, conseguiram entrever **os limites das leis do trabalho**. [*Grifo nosso*] (LONER, 1999, p.438)

Diante das expectativas estabelecidas pelos trabalhadores, inseridos nesta ampla disputa, é preciso que se observe que havia limites para a representatividade do Estado, em favor dos interesses dos trabalhadores. Apesar da propaganda de valorização do trabalhador, autores como Segundo (2012) alertam para o fato de que:

[...] a ação do Estado aqui serve ao estudo da dominação burguesa de classe, na medida em que o seu poder de coação é o que garante a divisão social do trabalho quando esta é questionada, pois no processo de reprodução do capital, a simples relação de dominação entre patrão e empregado não é o suficiente para regular a reprodução do sistema, como em casos de greves, por exemplo, em que a produção e mercadorias e mais-valia é paralisada. Neste momento o Estado serve como instrumento para assegurar o capital privado, legitimando assim a manutenção de uma sociedade dividida entre explorados e exploradores. (SEGUNDO, 2012, p.34)

---

<sup>70</sup> Reiteramos para o leitor, que na concepção de Mike Savage (2004), no capitalismo os indivíduos são sujeitados a vender sua força de trabalho, afim de que possam sobreviver.

<sup>71</sup> Não nos ateremos a uma discussão sobre este conceito, todavia optamos em utilizarmos neste momento apenas como referencia ao entendimento do autor.

Todavia, enquanto estudo de um espaço de disputa, e tendo como referência a citação de Loner (1999), nos parece visível que, como participantes deste modelo trabalhista/populista típico do século XX no Brasil<sup>72</sup>, tanto arrumadores como portuários, buscaram, através da sindicalização, lutar por benefícios tais como:

[...] a legislação previdenciária, generalizando as primeiras experiências dos anos 1920 com as novas Caixas de Aposentadorias e Pensões, mais tarde chamadas de Institutos, que com contribuições do Estado, dos patrões e dos trabalhadores, iriam garantir um mínimo em termos de seguridade social-aposentadorias, pensões, indenizações e assistência médica; b) as leis trabalhistas propriamente ditas, que regulavam jornadas e condições de trabalho, férias, descansos semanais remunerados, pisos salariais etc.; c) a legislação sindical, que instituiu o modelo do sindicato por categorias e região (monopólio da representação), a estrutura vertical por categorias (sindicatos no nível local, federações no âmbito nacional), e a tutela do Ministério do Trabalho sobre as entidades sindicais, com poder de fiscalização das atividades e de intervenção nas direções; d) as leis que instituíram a Justiça do Trabalho, encarregada de arbitrar os conflitos dessa natureza trabalhista. (MATTOS, 2003, p.11-12)

Destacamos também que, nacionalmente, sobretudo após o segundo governo de Vargas, e de forma quase ininterrupta até 1954, o controle do Ministério do Trabalho, Indústria e Comercio (MTIC) esteve sob o controle do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), fazendo parte de uma conjuntura que estimulava a oficialidade sindical. Isto é significativo para nossa discussão, visto que segundo Manoel Adalberto, era o Ministério do Trabalho quem enviava a Carta Sindical.

Estabelecer esse elo com o Estado era importante, pois a legitimidade Legal tinha impacto direto sobre as formas de trabalhos e ganhos dos operários. Isto, principalmente em nosso estudo, condicionou que os mesmos travassem uma disputa pelo controle da prestação de serviços a beira do cais, a qual é representada pela história da venda da carta. Como não conseguimos chegar a uma conclusão efetiva de se houve ou não a venda da Carta<sup>73</sup>, visto que por um lado não há registros desta venda, e por outro, na ótica dos diferentes trabalhadores a história se torna divergente, nos atemos a seguinte questão: qual a importância da venda desta carta?

---

<sup>72</sup> Conforme compreendemos a partir da leitura de Mattos (2003), este buscava pressionar os trabalhadores a um modelo de sindicalização coordenada pelo estado, o qual por vias de uma legislação lhes proporcionariam benefícios que do contrário ficariam alheios.

<sup>73</sup> Caso houver ocorrido, um dos possíveis trabalhadores que teria a recebido seria Dinarte Luis Alves, visto que ele foi um dos responsáveis pela fundação do sindicato dos portuários, e atuava como presidente do mesmo neste período.



Diante desta disputa de legitimidade que apresentamos, na visão dos arrumadores, a venda de sua Carta influenciou diretamente na disposição do seu ofício e dos seus ganhos, uma vez que, para Ivanor Lopes, foi graças a este feito que eles se tornaram suplentes dos serviços portuários em Rio Grande-RS. Em sua concepção, os arrumadores é quem deveriam atuar na primeira linha da produção<sup>74</sup>. Diferentemente a sua fala, a qual também é corroborada por Diógenes Souza, para Hélio Soares foram os arrumadores que nunca aceitaram que não atuariam na primeira linha. Segundo o mesmo, isto se dava:

Pois o Sindicato dos arrumadores eram para trabalhar no comércio, em carga e descarga nas lojas tudo [...] Era pra isso. Então eles foram lá pra perto do Porto, a sede era lá perto do Porto, aí foi quando eles começaram a trabalhar com nos, em falta do nosso pessoal.<sup>75</sup>

Podemos assim refletir sobre esta disputa a luz da Legislação que orientou o ofício dos arrumadores. Como vimos anteriormente, os arrumadores nascem enquanto uma força suplementar das atividades dos portuários, portanto não sendo a eles apregoada, em tese, a primeira linha da produção. No entanto, é preciso que seja observada a seguinte questão, disposta no parágrafo único, do artigo 1º do decreto nº 36.025, versando sobre as atividades exercidas sob a Lei nº 2.196, o qual nos diz que “Na **ausência eventual do pessoal próprio devidamente registrado**, ou quando se verifique aumento extraordinário de serviço, **serão convocados obrigatoriamente os arrumadores [...]**” [*Grifo nosso*]<sup>76</sup>. Os trechos em destaque podem nos dar pistas de uma possível leitura feita pelos trabalhadores, neste momento de disputa e fragilidade de representatividade do trabalho de capatazia.

Como mencionamos, não havia, durante o período de 1955, um Sindicato representativo dos doqueiros no Porto de Rio Grande-RS. Portanto, o que existia eram servidores avulsos prestando serviços neste setor, e que posterior se organizaram em Associação Civil, que logo após tornou-se e Associação Profissional. Damos destaque a esta questão, na medida em que Gandra (1999) nos apresenta, a partir de seus

<sup>74</sup> Aqui os trabalhadores referênciam a referênciam na execução dos serviços, o que influenciava diretamente no perfil das cargas que trabalhariam. Quem trabalhava na primeira linha de produção possuía acesso as cargas de maior valor, possibilitando assim maiores ganhos.

<sup>75</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário Hélio Amaro Soares, em 13 de outubro de 2016.

<sup>76</sup> BRASIL. Decreto nº 36.025, de 12 de Agosto de 1954. Regulamenta a Lei nº 2.196, de 1 de abril de 1954, que dispõe sobre os serviços executados pelos Sindicatos de Arrumadores, e dá outras providências. Câmara dos Deputados, DF, 1954. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1950-1969/D36025.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D36025.htm)> Acessado em: <24/10/2016>

entrevistados, que até mesmo esta Associação Civil tinha dificuldade de ser reconhecida pelo governo, e que possuía poucos trabalhadores vinculados à mesma (GANDRA, 1999, p.46-47).

Todavia quando tratamos sobre os arrumadores, segundo a matéria publicada no jornal Rio Grande, em 6 de junho de 1960, os riograndinos foram “Reconhecido pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio em 5 de março de 1955, de conformidade com o Decreto 1402 de 5 de julho de 1939.” (RIO GRANDE, 06/06/1960, p.5) Vemos com isso, que segundo os arrumadores, em 1955 eles já possuíam o reconhecimento do MTIC. Evidenciamos que a data de 1955, contida na Carta Sindical, pode ser um elemento que corrobore com esta afirmação. Todavia, salientamos que eles não possuíam a Carta propriamente dita, neste período. No entanto, através desse reconhecimento como arrumadores, fundar-se como um Sindicato, pode ter sido uma maneira para tomar a frente deste setor portuário.

A sua existência como arrumadores, antes de 1962, também é reforçada pelo consertador Manoel Adalberto, na medida em que nos relata que na sua chegada a Rio Grande-RS, os arrumadores já atuavam na cidade. Conforme o entrevistado, sobre os portuários, “Eles fundaram e 59, 60 eles já eram um Sindicato, os portuários; os arrumadores eram mais antigos”. E quando questionamos se eles já se denominavam arrumadores, pois ainda nos havia a dúvida se não eram Sindicato do Comércio Armazenador, o entrevistado nos relata que “já existiam [...] Era uma categoria como é hoje, não tem patrão. Sindicato dos Arrumadores. Conheci todos os presidentes deles. De 59 pra cá, conheci todos os presidentes deles, até o atual presidente”<sup>77</sup>

Portanto, cremos que esta disputa apresentada se dava tanto pelo já mencionado controle da prestação de serviços em um setor importante, bem como por que ambos os grupos buscaram a fundação de seu Sindicato em períodos próximos<sup>78</sup>, e possuíam atividades afins.

Quando nos atemos à visão de Hélio Soares, de que os arrumadores deveriam trabalhar exclusivamente no comércio, e foram se inserindo posteriormente no Porto, temos a oportunidade de aprofundar a discussão sob a ótica dos doqueiros. O caráter apresentado pelo ex-trabalhador portuário pode ser problematizado através de duas posições. Por um lado representa uma disputa de legitimidade de seu ofício, o qual os

---

<sup>77</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador consertador Manoel Adalberto, em 11 de maio de 2017.

<sup>78</sup> Ainda que os arrumadores possam ter iniciado seu processo de sindicalização em 1955, a janela de oportunidades se abriu logo após 1958.

coloca como sujeitos organizados historicamente diante da dinâmica do trabalho portuário. Como vimos, os trabalhadores do porto já possuíam uma forma de organização, ainda que não contassem com um número expressivo de operários vinculados. Ao mesmo tempo, a CLT versou em 1943 sobre a disposição dos trabalhos executados no Porto Organizado, estabelecendo e diferenciando grupos de trabalhos a beira do cais (capatazia) e a bordo dos navios (estivadores), ou seja, o núcleo das operações ligadas ao transporte de carga e descarga dos navios<sup>79</sup>. Neste intuito, os doqueiros já se reconheciam enquanto uma categoria de trabalho, a qual estava em processo de reconhecimento e estruturação<sup>80</sup>.

Aqui, o caráter histórico constitutivo talvez tenha um espaço interessante a ser destacado. Não foi possível, em ambos os lados da história, obter o relato dos trabalhadores dos anos de 1955, ou anterior, contudo podemos pensar que como o Porto não possuía um Sindicato, ou Associação com um número expressivo de trabalhadores, muitos destes operários transitaram por ambos os setores de trabalho. Relembremos que o Sindicato no Comércio Armazenador e Arrumadores, aparentemente, não possuía restrição alguma para que um trabalhador se registrasse. Portanto, a constituição histórica, na prática cotidiana destes operários, possivelmente foi próxima na medida em que na ausência de serviços em um setor nada impedia que um operário buscasse trabalho no outro<sup>81</sup>. Desta forma, isto pode estar diluído na dimensão da compreensão histórica destes sujeitos.

Por fim, haja vista o exposto, concluímos que 16 de março de 1955 é reconhecido pelo Sindatacap e pelos ex-trabalhadores arrumadores entrevistados como a data de fundação de seu Sindicato. No entanto, seu reconhecimento estatal só se efetivou oficialmente em 1962, com a assinatura da Carta Sindical. Portanto, temos o período em que os próprios trabalhadores já se reconheciam enquanto uma organização no direito de tornarem-se Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande, principalmente por terem uma Lei em 54 que dava respaldo a tal intento, frente a uma legislação que só foi os reconhecer posteriormente.

Assim sendo, a ação em prol da sindicalização desta categoria se deu anterior aos portuários, contudo, por que eles não conseguiram sua sindicalização antes? Se nos

---

<sup>79</sup> Lembramos que até 1954 a mão de obra reserva não possuía regulamentação, por tanto os trabalhadores do comércio armazenador não atuavam diretamente nos portos organizados, apenas em trapiches.

<sup>80</sup> Para mais informações consulta Gandra (1999, p.45-73)

<sup>81</sup> Como veremos no capítulo três, era comum em períodos de baixa movimentação das atividades dentro do porto o trabalhador avulso atuar em outros setores, a fim de poder se sustentar.

direcionarmos para outra questão, que não a compra da carta sindical dos arrumadores, é possível que a forte articulação política que os doqueiros possuíam, já na segunda metade dos anos 50, tenha possibilitado seu reconhecimento primeiro. Esta proposição se sustenta através da visão de Gandra (1999), na medida em que nos afirma que:

Os “homens famintos” [...] que levantaram o projeto de constituição do Sindicato, pelo menos em sua maioria, estavam vinculados a partidos políticos, destacando-se o Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) e o Partido Comunista Brasileiro (PCB). (GANDRA, 1999, p.48)

Tanto PTB, como o PCB, eram os principais partidos que congregavam os trabalhadores deste período. E na cidade de Rio Grande-RS, conforme Segundo (2012), ambos possuíam um grande contingente de trabalhadores. Neste sentido, vinculados ao partido do PTB, podem ter tido melhores chances de obter sua sindicalização, visto que o próprio Antônio Espíndola foi do diretório do PTB, desde 1958. Lembramos que Brizola, neste período de 1960, possuía um contato importante com os trabalhadores riograndinos, e portanto isso pode ter influenciado positivamente na aquisição da Carta Sindical dos doqueiros.

A importância das relações políticas que os portuários de capatazia estabeleceram, também pode ser observado por Gandra (2009), o qual nos aponta que a proximidade com o governo trabalhista possibilitou a superação dos entraves burocráticos no Ministério do Trabalho.

[...] foi no governo de Leonel Brizola (1959 a 1963) tendo como vice-presidente da República João Goulart, que os portuários (na maioria ligados ao PTB) conseguiram a sua carta sindical com intercessão dos secretários que eram filiados ao partido do então governador. (GANDRA, 2009, p.72)

Estes entraves burocráticos também podem ser um dos fatores explicativos para a demora na aquisição da Carta Sindical dos arrumadores. No caso dos arrumadores, não foi possível constarmos uma forte atuação política, ao menos até a entrada da diretoria que assumiu em 1968. E nossos entrevistados não souberam nos dizer se houve apoio político para fundação do Sindicato. Evidenciamos, no entanto, que embora talvez não houvesse uma forte atuação política dos arrumadores neste período, isto não quer dizer que não se faziam presentes diante das discussões do quadro social riograndino e nacional, dos anos 60.

Nas matérias analisadas no jornal Rio Grande, nos deparamos com diversos Sindicatos e Associações Profissionais que se posicionaram diante da renúncia política de Janio Quadros, em 1961, e frente a tentativa de impedir que João Goulart assumisse a presidência. Neste período emblemático da história brasileira, uma forte organização em prol do direito a posse de João Goulart foi encabeçada por Leonel Brizola, a qual contou com o apoio de diversos segmentos da sociedade, e ficou historicamente conhecida com Campanha da Legalidade.

Destacamos a matéria que encontramos, no referido jornal, intitulada “Crise Nacional- Movimento em Rio Grande”, a qual versa sobre organização dos trabalhadores riograndinos. Esta organização ocorreu, segundo o jornal:

A cidade, apesar da calma que se observa em todos os setores de atividade pública, continua movimentando-se em torno de assuntos atinentes a grave crise surgida com a renúncia do ex-presidente Jânio Quadros, aumentada, posteriormente, com a decisão dos ministros militares de impedir a posse do Vice-presidente João Goulart. (RIO GRANDE, 04/09/1961, p.1)

Frente a isto, organizaram-se os “Comitês de Resistência Democrática”, os quais contavam com:

Comitê central de resistência, câmara de vereadores; comitês de resistência democrática: rua paraíba 562, presidente Zalmir Amaral; rua 11, casa 15, presidente Luís Fernandes; Vila rural, pres. Deimar Freitas Cardoso; rua dr. Duprat, 541, esq. Domingos de Almeida, presidente Arlindo Teixeira Marques; av. Santos Dumont, 47, pres. Ver. Cap. Athaydes Rodrigues; Comitê Central dos Trabalhadores, dr. Nascimento, 297; idem dos sapateiros, dr. Nascimento, 297; idem dos Trabalhadores da Construção Civil, na mesma sede do precedente; idem dos Hidroviários; em sua sede na dr. Nascimento; Benjamim Constant, 355; dos Portuários, em sua sede na rua Marciano Espindola, esq. Rua 21; rua Marciano Espindola; dos Estivadores, rua 24 de maio; das donas de casa, rua barão de Cotegipe, 475; dos Trabalhadores em Tecidos, Buarque de Macedo; dos Ferroviários, rua paraná; dos professores, general Bacellar; Bacellarristas; dos estudantes secundaristas e universitários, ed. Wolff, sala 5;; rua 6, casa 87 A, pres. Esmelindo Silveira; rua 46, pres. Dr. Cirilo Souza Coelho, rua 17; casa 88, pres. Odila Santos Silveira; dos Serventuários da Justiça, pres. Dr. Heitor Vilela; dos Marítimos, rua República do Líbano, 200; **do sindicato dos arrumadores, União Operária.** (RIO GRANDE, 04/09/1961, p.1)

Portanto, vemos que a categoria de nosso estudo não estava alheia aos problemas nacionais. Apesar da fala de Antônio Espindola, e de Ivanor Lopes, os quais afirmam que os arrumadores não se envolviam em assuntos políticos, a matéria demonstra sua

participação nesta importante reunião. Todavia, deixamos claro que com isso não indica um papel atuante, como os desenvolvidos pela estiva e os portuários.

Por fim, concluímos observando que durante a leitura de Gandra (2009), também foi possível observar que a disputa pela legitimação do sindicato entre arrumadores e portuários não se deu apenas na urbe riograndina. Segundo consta o autor, a partir de uma de suas entrevistas, os arrumadores porto-alegrenses também tentaram conquistar o trabalho no Porto, e para tanto havia entrado em contato com um Ministro, contudo segundo o entrevistado, na tentativa de prejudicar o recebimento de sua Carta Sindical (GANDRA, 2009, p.86). Desta forma, a disputa no caso de Porto Alegre parece se inverter, sendo os arrumadores os interventores. Neste ponto, também é visível que os arrumadores possuíam relações políticas, contudo, como afirmamos, em Rio Grande-RS, apenas não conseguimos constatá-la.

As discussões abordadas no entorno da venda da carta, oficialidade e legitimação dos sindicatos, somada as disputas estabelecidas entre arrumadores e portuários tornam assim, a nosso ver, ainda mais cadente os conflitos de interesses que os trabalhadores estabeleceram entre si, visando à importância que o ambiente portuário tinha para economia e os segmentos de trabalhadores. Neste intuito, quando discorreremos sobre a organização do trabalho e dos trabalhadores, atuando como uma linha de frente no combate as péssimas condições de trabalho e constante insegurança na manutenção de seus ganhos, dispostas pelo meio, também é preciso deixar claro que ela não implicava em uma completa harmonia nos ambientes de labuta.

A busca pelos próprios interesses também se expressavam no cotidiano na forma de disputas entre os próprios trabalhadores, os quais se estendiam desde as disputas políticas para formação do sindicato, como vimos, até o dia a dia do trabalho a beira do cais. Desta forma, pensar estes sujeitos como autores do processo histórico, também é encarar as ambiguidades que coloca frente a frente sujeitos que se unem em prol da superação de suas dificuldades, mas que disputam interesses individuais e de grupos.

### III CAPÍTULO

#### OFÍCIO E CULTURA DE TRABALHO: A EDIFICAÇÃO DE UMA CATEGORIA NO AMBIENTE DE TRABALHO.

Neste momento, é de suma relevância que se problematize as diferentes implicações que a permanência sob o regime de trabalho portuário avulso gerou à vida dos operários. Para tanto, temos, como uma das possíveis formas de leitura dessas relações, a insegurança que esse sistema gerava na manutenção de suas condições de subsistências. É importante refletir o trabalho portuário, tanto na sua forma operacional das atividades como em seus aspectos mais amplos e subjetivos, tais como: nas relações que os trabalhadores estabeleceram entre si, dentro e fora do porto; nas diferentes formas de organização das categorias de trabalho; nas experiências que cada grupo adquiriu ao longo de sua formação; e, nas diferentes formas de lidar com as inseguranças que essa forma de trabalho impôs. Nesse sentido, é preciso ir além da simples execução de tarefas, e depreender como esses operários se inseriam no mundo do trabalho, assim como compreender suas peculiaridades.

Na tentativa de clarificar o cotidiano dessas relações de trabalho, bem como apreender como se constituía o espaço portuário, buscaremos debater em conjunto com as novas perspectivas sobre a história do trabalho, as quais, segundo Bilhão (2008):

[...] a história operária deixou de ser unicamente a história do movimento operário organizado, em que os sindicatos, os partidos e as correntes ideológicas deixaram de ocupar sozinhos o centro das preocupações e passaram a compartilhar espaços cada vez maiores com a análise das condições de existência diárias e das relações cotidianas do operariado. (BILHÃO, 2008, p.3)

Assim sendo, se retomarmos brevemente a discussão estabelecida anteriormente, é notável que o desenvolvimento do Porto de Rio Grande-RS propiciou a multiplicação das possibilidades de obtenção de trabalho nesta urbe. Todavia, ainda que a crescente demanda de mão de obra seja percebida, não significa que representou um lugar de segurança financeira para os trabalhadores. O caráter marcante da sazonalidade dos serviços prestados permaneceu, e seus aspectos sobre o trabalho impactaram, como veremos logo a seguir, nas formas de organização do trabalho, nas estratégias de subsistência e nas relações de trabalho.

Ao colocar o trabalho do arrumador em perspectiva, em meio às demais categorias, evidenciamos que o caráter que o difere não se dá na originalidade de um trabalho avulso. Historicamente, o porto é marcado por esse regime de prestação de serviços. Portanto, o que o distingue, para além das particularidades de sua organização interna, é o fato de que o trabalho dos arrumadores, sob força da Lei, se constituiu como suplente avulso. Dessa forma, categorias como a dos portuários e a dos estivadores, na medida em que se sindicalizaram, passaram a ter funções legalmente delimitadas, assegurando o controle da prestação de serviços dentro do porto. Assim, ao discutirmos os ofícios dos trabalhadores do porto, não podemos pensá-los fora de uma multiplicidade de culturas de trabalho. Os arrumadores não estavam alheios ao espaço que coabitavam com as demais categorias, e, portanto, não são completamente autônomos frente às diferentes formas preestabelecidas de organização portuária.

Os arrumadores, ao longo das décadas de 50/60, edificaram-se enquanto força sindical, embora já estivessem inseridos em um ambiente historicamente construído. Suas trajetórias foram fortemente influenciadas pelas relações de trabalho que estabeleceram com as mais diversas categorias que prestavam serviços no Porto, dentre as quais enfatizaremos os portuários e os estivadores. Como ficará evidente ao longo deste capítulo, buscaremos estudar a condição de vida dos arrumadores inseridos no ambiente portuário, e como transitavam nos diversos segmentos empregatícios da sociedade. Contudo preteridos em suas atividades, por conta da sua condição de força suplementar aos portuários ou da sua condição de prestadores de serviços sem vínculos empregatícios.

### **3.1 O Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande: organização e atuação no ambiente de trabalho.**

Ampliando e retomando o que foi discutido no primeiro capítulo dessa dissertação, referente à organização do porto e à disputa pelo controle do processo de trabalho entre iniciativa privada, Estado e trabalhadores, convém destacar que, durante o século XIX e início do século XX, período em que o Estado ainda não havia assumido a responsabilidade efetiva sobre o Porto de Rio Grande-RS, a organização do trabalho portuário era fortemente estabelecida pela esfera privada. A regulamentação das atividades partia dos interesses dos armadores e donos de trapiches, os quais detinham o controle da mão de obra, e, portanto, dos serviços a serem prestados. Podemos melhor



compreender essa organização do trabalho a partir de André (1998)<sup>82</sup>, que afirma que ela se dava através do contrato de grupos de trabalho – os ternos – em números necessários para a realização das operações e tarefas; também pelo controle do tempo de trabalho, anotando a hora de entrada e saída, bem como fiscalizando o cumprimento do trabalho, sem o afastamento dos trabalhadores durante o seu turno; pelo controle da execução dos serviços<sup>83</sup>, pois havia a necessidade de realizar o plano de trabalho, assim como garantir a segurança dos produtos e da embarcação; e também pelo pagamento dos ternos, de acordo com as operações realizadas (ANDRÉ, 1998, p.45). O objetivo desse sistema, portanto, era garantir a coesão e o consenso na dinâmica de trabalho, através da coerção do comportamento dos trabalhadores exercido pelas ordens de um contramestre.

Na dinâmica histórica em que se estabelece o controle do processo e de contratação da mão de obra do trabalho portuário, ao logo dos séculos XIX e XX, insere-se um jogo de disputas, em nível nacional. Segundo Silvia Araújo, “o cenário de crise mundial da primeira década deste século aponta o processo de acumulação em níveis altos e o aperfeiçoamento da gestão da força de trabalho, para alcançar maior competitividade, elevar a produtividade e garantir a lucratividade.” (ARAÚJO, 2013, p.566). Todavia, essa disputa:

Em momentos históricos diferentes, os empregadores, os trabalhadores e o Estado intervêm no controle deste processo. A disputa concreta entre estes atores sociais tem definido historicamente o grau que cada um controla o processo de contratação. Os resultados desses conflitos têm consequências visíveis na forma em que o trabalho é feito, incluindo a introdução ou não das inovações técnicas. (GITAHY, 1992, p.106)

A organização do trabalho portuário se aprofunda no decorrer do século XX, deixando de ser um trabalho realizado apenas nos trapiches e controlado pelos seus donos e armadores, para envolver um amplo e complexo processo de interesse nacional. Dessa organização, emergem diversas categorias oficiais, as quais, com a divisão do trabalho, tornaram-se especializadas, passando a controlar diferentes setores de trabalho no porto através da representação sindical e Legal.

---

<sup>82</sup> No contexto da pesquisa da autora ela nos diz que este processo de controle e disciplina da mão de obra no processo laboral se dava através dos mestres-estivadores. (ANDRÉ, 1998, p.45)

<sup>83</sup> Os quais eram estabelecidos e organizados pelos trapicheiros e armadores: carga e descarga, armazenagem, ensacamento, arrumação, vigilância, limpeza e etc.

As funções dos trabalhadores braçais no Porto estão definidas na Consolidação das Leis do Trabalho, que delimita até onde vai o trabalho de cada categoria, o que também está determinado por uma série de Leis e Decretos-Leis que foram baixados ao longo dos anos cinquenta, mas principalmente sessenta e setenta, os quais acabam por revogar as leis anteriores. (FALCÃO, 2009, p.100)

Falcão (2009) nos apresenta à complexa rede de categorias de trabalhadores ligados ao DEPREC, que possibilitava o funcionamento do sistema portuário, os quais eram divididos em “funcionários estatutários e celetistas sindicalizados”. Estes, incluem no primeiro grupo o guarda, auxiliar de dragagem, foguista de locomotiva, conferente, guindasteiro, ajudante de encarregado, conferente de trem, despenseiro, ajudante de fiel de armazém, capataz geral de embarcação, administração de refeitório, quadro de sota capataz, encarregado de salão, mestre de obras, chefe de garagem, operador de máquinas. No segundo grupo, o autor enfatiza o portuário de capatazia, guindasteiro, motoristas e o trabalhador do armazém (FALCÃO, 2009, p.99).

A esse complexo também devem ser incorporadas as categorias de trabalhadores avulsos, como conferentes, estivadores e arrumadores, que, diferentes dos demais, não possuíam vínculo empregatício<sup>84</sup>. Esta era a exigência que o modelo de modernização da realização do trabalho empregou ao longo do século XX. Essa divisão do trabalho tem como pano de fundo a execução das atividades no porto, e:

O trabalho no Porto organizado, denominado de Operação Portuária compreende a operação principal e as operações complementares. A operação principal é caracterizada pelo movimento de mercadoria, que se resume em carga, descarga, armazenagem e liberação. As operações complementares resumem-se em identificação da mercadoria, despacho e manuseio aduaneiros, reconhecimento de avarias e sistemas de informação. (FALCÃO, 2009, p.95)

Entretanto, para que um trabalhador pudesse ingressar junto ao porto, após a década de 30, era preciso saber que só poderia oferecer sua força de trabalho se tivesse uma matrícula junto à Capitania dos Portos. E isso, segundo o livro *Manual do Trabalhador Portuário*, pode ser compreendido, pois originalmente portuários e marítimos não eram profissões desconexas (MTE, 2001, p.9).

---

<sup>84</sup> Segundo Manuel Adalberto, as categorias de arrumador, vigia, consertador e estiva, eram avulso em Rio Grande.

Destacamos a importância da Capitania dos Portos, visto que de acordo com Manoel Adalberto, era esta instância quem fornecia “um crachá, com fotografia”, o qual deveria ser apresentado no portão do porto, pois sem ele não poderiam entrar. Esta afirmação, também é discutida por Gandra (1999), o qual expõem o cotidiano e as relações de trabalho dos trabalhadores doqueiros. Esse estudo nos possibilita compreender que as redes de relações eram importantes no contexto em questão, assim como percorrer o devido processo burocrático, visto que somente o trabalhador registrado era considerado apto a responder às chamadas.

A obtenção desse registro, conforme Gandra (1999), poderia depender das redes de relações que estes sujeitos possuíam. Ao observamos o contexto da cidade de Rio Grande-RS, segundo o autor, podemos dizer que aqueles que queriam registrar-se junto à Capitania dos Portos de Rio Grande e ao DEPREC, geralmente, deveriam entregar nesta instância uma carta de apresentação, a qual era obtida através de relações políticas. Hélio Soares fortalece o argumento da importância da política no setor também mediante a postura adotada na realização do concurso público para o ingresso no Porto. Na visão do entrevistado, “[...] quem botava alguém no Porto era os partidos [...]”<sup>85</sup>.

Evidenciamos também que os operários avulsos, como vimos no caso dos arrumadores, através do decreto nº 36.025, de 12 de Agosto de 1954, deviam possuir uma matrícula junto a DTM, pois esta era a instância reguladora do governo, que tinha como atribuições:

[...] organizar a matrícula dos trabalhadores portuários avulsos; orientar e opinar sobre o trabalho portuário; fiscalizar o trabalho portuário e a escala rodiziária nas entidades estivadoras e sindicatos; quantificar o número de Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA), necessários; impor penalidades aos TPAs; efetuar mediação nos conflitos tendo, inclusive, poder normatizador. (MTE, 2001, p.9)

Todos os operários eram inscritos na DTM, assim como possuíam um número e sua carteira do Sindicato (FALCÃO, 2009, p.104). O Sindicato confeccionava dois cartões para os operários, o cartão do sócio e do provisório.

Era feito assim, trazia até o diretor do Sindicato, até o presidente na época e pedia um cartão, era confeccionado aqui dentro, ele assinava, colocava uma

---

<sup>85</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário Hélio Amaro Soares, em 13 de outubro de 2016.

foto e já correspondia a um nome de chamada, ou por exemplo se pegar uma escala de trezentos, cem, duzentos, ou tu pegava uma de provisório que era quatro números, por exemplo assim, doze doze, vinte quatro vinte quatro, esses números que eram de provisórios, os de sócios eram de três números só na época [...].<sup>86</sup>

E, com isso, poderiam participar das chamadas para compor os grupos de trabalho a fim de realizar as operações. Cabe notar que as redes de relações, apresentadas por Gandra (2009), não se esgotam em sua compreensão juntos aos órgãos competentes. Como poderá ser visto no decorrer de nossas análises, percebemos que as redes de relações que os sujeitos estabeleciam desde a infância, ou mesmo nos bairros e na região do Porto, eram significativas para a obtenção de trabalho junto aos sindicatos, seja como sindicalizados, funcionários ou como provisórios avulsos.

As chamadas<sup>87</sup>, realizadas nos portões do Porto, eram o controle que a Administração do Porto utilizava para regular o contingente de trabalhadores por turno, ou seja, era sua forma de selecioná-los para o cumprimento das jornadas de trabalho. E, segundo Gandra (1999), para isso, nos anos de 1958 a 1960, havia dois momentos ao longo do dia para sua realização, um que iniciava às 6 horas da manhã e outra, às 19 horas da noite<sup>88</sup>.

Todavia, o ponto de chamada apresentado pelo autor não era comum a todas as categorias de operários. Destacamos, por exemplo, que, segundo Carlos Alberto de Oliveira (2000), em Rio Grande-RS, o local da chamada dos estivadores, a “roda da estiva”, situava-se próximo ao portão principal do Porto Novo, o Portão 4 (OLIVEIRA, 2000, p.81).

Outra característica marcante dos arrumadores, de acordo com nosso entrevistado, Ivanor Lopes<sup>89</sup>, é que suas chamadas eram realizadas em diversas localidades:

---

<sup>86</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

<sup>87</sup> A chamada fazia parte deste sistema ocasional de trabalho, visto que possibilitava uma flexibilização no processo de requisição de prestação de serviços. Isso, conseqüentemente, tendia a gerar uma multidão de trabalhadores que se aglomeravam junto aos portões do Porto, e segundo Oliveira (2007) esse sistema foi chamado de “free call” na Inglaterra, “shape up” nos Estados Unidos e “parede” no Brasil (OLIVEIRA, 2007, p.5).

<sup>88</sup> Apesar de Gandra (2009) apresentar apenas estes dois momentos de chamadas, observamos na fala de nossos entrevistados que ao longo da década de 60 passaram a haver mais chamadas.

<sup>89</sup> Entrevista concedida a Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, no dia 06/06/2016. A mesma foi realizada na residência do entrevistado (também estava presente: a esposa do entrevistado e Luis Amaral).

Pontos de chamada tinham quatro ou cinco [...] foi na Marítima; foi no Portão sete; foi na vinte sete; foi na dezenove [...] foi lá perto da Swift; foi na frente da estiva, ali; foi onde era a Delegacia de Polícia [...] aquilo teve diversos pontos de chamada.<sup>90</sup>

Essa frequente mudança nos pontos, principalmente quando comparamos com o que foi apresentado por Oliveira (2000) e Gandra (1999) sobre os portuários<sup>91</sup>, nos causou estranhamento, inicialmente. Por que os arrumadores possuíam uma diversidade de pontos de chamadas, assim como uma sede que mudava constantemente de localidade? No decorrer de nossas entrevistas, podemos apreender que essas mudanças faziam parte das estratégias elaboradas pelos diretores ao longo dos anos iniciais da fundação do Sindicato, e isto ocorria tanto pelo caráter precário como multifacetário da prestação de serviços da categoria.

Conforme relata Ivanor Lopes, os arrumadores não possuíam um terreno próprio, e de acordo com o interesse da diretoria do Sindicato, eles mudavam de localidade. Assim, o entrevistado nos coloca diante de duas questões: uma que revela a precariedade de um Sindicato que não possuía ainda condições financeiras de se estruturar em um local fixo e outra que demonstra uma estratégia que reflete a condição de mobilidade/instabilidade do trabalho avulso/sazonal. Assim, a mudança de localidade visava estar próximo dos principais setores empregatícios. Nas palavras de nosso entrevistado: “Eram tudo na área ali, né, tchê. Mudava a diretoria, e eles achavam melhor ir para lá... aí mudavam a casa. A casa era de madeira, né. [...] Onde vinha posar, tu posava.”<sup>92</sup>. Portanto, diferentemente dos portuários e estivadores, que possuíam local fixo para chamada, devido sua zona de atuação se restringir ao Porto, os arrumadores não o possuíam, possivelmente devido à conveniência das requisições de serviços que variavam, tanto dentro como nos diversos setores fora do Porto.

Contudo, segundo nosso entrevistado, embora houvesse essas constantes mudanças, elas se concentravam no entorno do Porto. Isto, possivelmente, porque grande parte das indústrias e armazéns que mais empregavam, tais como a Swift e as indústrias pesqueira, situavam-se em tais proximidades, possibilitando nesta medida que o contingente de trabalhadores pudesse ter melhores acessos aos serviços.

---

<sup>90</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Ivanor Lopes ( estando presente o vice-diretor do Sindatacap Luis Carlos Silva Amaral ) em 06 junho de 2016.

<sup>91</sup> É importante deixar claro que neste ponto nos referimos aos trabalhadores portuários após a fundação de seu Sindicato, ao longo da década de 60.

<sup>92</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

Antônio Espíndola nos diz que antes dos arrumadores comprarem sua sede, eles também se organizaram no bairro Getúlio Vargas, em um local precário, onde quando chovia virava um lamaçal. Segundo o entrevistado era “No BGV, entre a rua 25 e 27. Era num beco que tinha ali. Eles compraram, era umas peças, não era casa, era umas peças e ali eles fizeram [...]”.<sup>93</sup>

Todavia, a condição de constantes mudanças da sede e do ponto de chamada também pode ser compreendida sob outro prisma. Na visão de Diógenes Souza:

Por lá passou umas diretoria que não trabalhava direito, não tava muito interessando. Daí já se passou, lá por 68, que houve uma diretoria, que eu também fiz parte, só que eu fazia serviço de fiscal geral; e naquela diretoria o Sindicato cresceu, criou nome, aí a gente já se concentrou mais no Porto.<sup>94</sup>

Em sua visão, o ex-trabalhador atribui as péssimas condições do Sindicato ao descaso existente nas diretorias anteriores. Relembramos que incluem-se a estas diretorias aquela responsável, de acordo com a memória de nossos entrevistados, pela venda de sua Carta Sindical.

No entanto, cremos também que esse contraste observado, possivelmente, ocorreu por conta das decisões que os trabalhadores estabeleceram no decorrer dos anos de sua estruturação já como Sindicato reconhecido pela Carta, firmando novos e melhores contratos com as empresas e vagarosamente adentrando no setor portuário, a fim de que obtivessem mais trabalho, melhores salários e condições de serviços. Essa observação ganha força mediante o relato de Diógenes Souza, uma vez que nos diz:

A gente teve tempos pulando de galho em galho o ponto de chamada, era ali na Marítima, frente ao INSS, e um armazém velho lá, que a gente também trabalhava lá descarregando, a gente botava a pedra ali e depois tinha que tirar, levar pra um [...] que tinha lá e deixar lá de noite.<sup>95</sup>

Em seu relato, o Diógenes Souza acrescenta que:

---

<sup>93</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário e estivador Antônio Nailem Espíndola, em 27 de setembro de 2017.

<sup>94</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões, com o ex-trabalhador arrumador Diógenes Sampaio Souza, em 14 de abril de 2015.

<sup>95</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões, com o ex-trabalhador arrumador Diógenes Sampaio Souza, em 14 de abril de 2015.

Por fim de 62, a gente começou a trabalhar... tinha umas descarga de arroz do IRGA, a gente trabalhava pro IRGA<sup>96</sup>. O Porto também. Fazíamos moles ali, naquela ponte de pedra abandonada, **a gente trabalhava ali 15 dias. Mas era só dois, três mês no inverno**, que a gente dizia **na safra**, e depois a gente tinha que abandona.” [Grifo nosso]<sup>97</sup>

Sobre esse período inicial de fundação do Sindicato, Duarte Nunes Botelho, o qual entrou no Sindicato apenas em 1969, mas possuía amigos e um irmão que trabalhava e ajudou a fundar o Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande, nos diz que “o Sindicato trabalhou muito aqui na carga e descarga de sal, Porto ali também, nas barcas que eles tinham ali. Esse serviço era terrível, no início, né.”<sup>98</sup>

Nesse viés, visto que, por trabalharem em diferentes locais e por não serem serviços garantidos, os operários trabalhavam sob a forma de “empreitada”, como nos diz Ivanor Lopes. Este modelo denota a característica da irregularidade das requisições dessa força de trabalho, ou seja, a necessidade dos operários se dava conforme a demanda de serviços. Os destaques que pontuamos na fala de Diógenes Souza representam o caráter sazonal do ofício, visto que grande parte dos trabalhos a serem realizados acontecia em períodos curtos de tempo, na safra. Este era o período do ano em que se via um aumento na demanda dos setores produtivos, os quais influenciavam na dinâmica econômica da cidade, e, conseqüentemente, requeriam mão de obra para a movimentação da mercadoria.

A diversidade nos setores de atuação pode também ser observada na fala de Ivanor Lopes, quando se refere aos anos iniciais do Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande-RS. Ivanor Lopes salienta que eles trabalhavam “[...] no Porto, na Marítima, qualquer armazém [...] na floresta [...] no carneirinho [...] tinha muitas empresas que a gente trabalhava, ali.”<sup>99</sup> Antônio Espíndola também afirma que os arrumadores aturam fortemente nas diversas indústrias pesqueiras da cidade. Isto, mais uma vez demonstra que, para que pudessem obter rendimentos mensais, o Sindicato deveria constantemente estabelecer acordos e negócios com as empresas, devido a não constância na prestação dos serviços.

<sup>96</sup> No relato de Manoel Adalberto podemos perceber que os consertadores também trabalhavam com esta empresa, a qual atuava na exportação de arroz.

<sup>97</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões, com o ex-trabalhador arrumador Diógenes Sampaio Souza, em 14 de abril de 2015.

<sup>98</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.

<sup>99</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

Corroborando essa afirmação, percebemos que a atuação em diversos setores que se estendiam para além da zona portuária parece ter permanecido mais fortemente ligada até próximo à década de 70, passando posteriormente os arrumadores a atuar principalmente na região do Porto – isto não quer dizer que eles atuavam necessariamente no cais. Conforme Duarte Botelho, a partir dessa década, os arrumadores não trabalhavam mais no comércio: “Nunca se trabalhou no comércio. O arrumador nunca trabalhou... desde que eu tive no Sindicato, naquela época de 69 até 93, que eu tive no Sindicato, não. Só no Porto. E lá pra fora<sup>100</sup> também, mas tudo setor portuário”.<sup>101</sup>

Tanto na visão de Diógenes Souza como na de Duarte Botelho, foi em 1968, quando Francisco Alcides Colgo, até então diretor, “levantou o Sindicato”, que ocorreu o estabelecimento da sede na proximidade do Porto<sup>102</sup>, ocasionando a ampliação dos trabalhos e da prestação de serviços mais voltados à zona portuária. Isso fica claro na medida em que Diógenes Souza nos diz que “de 68 pra cá com essa diretoria compramos a nova sede, primeiro ano de gestão a gente já comprou aquela sede”<sup>103</sup>. Isso foi possível, conforme Duarte Botelho, por conta dos acordos que o Sindicato fazia diretamente com grandes empresas, tais como Swift, Terminal de Trigo e Soja (TTS), Tecon, Seagram, entre outras.

Por fim, concluímos observando que, apesar de ter havido uma melhora nas condições de trabalho e mais oportunidades de emprego, a partir dos anos 68 a 70, não houve uma evolução geral da condição de vida do conjunto de trabalhadores. Observamos isso no relato de Luis Amaral, o qual teve seu ingresso já em 1985:

**Existia muito trabalho né, mas o ganho era pouco**, então existia muita entressafra, eram muitas cargas específicas, sacaria, grãos e isso aí tinha safras, e nesse período muitos trabalhadores, até como eu mesmo, até de pintor mesmo eu trabalhei... Mas depois, **na virada dos anos 90**, onde tudo passou a ser mais modernizado, as safras começaram a se alongar, **esticar uma na outra**, porque entrou automotiva, **entrou cargas mais selecionadas**, e para atrás não existia isso. [*Grifo nosso*]<sup>104</sup>

<sup>100</sup> Quando Duarte Botelho diz “Lá pra fora”, ele se refere ao terminal da Barra, trabalhando para as empresas do TTS, Tecon.

<sup>101</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.

<sup>102</sup> Local da sua atual Sede, situada na Rua Conde de Porto Alegre, nº 35.

<sup>103</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões, com o ex-trabalhador arrumador Diógenes Sampaio Souza, em 14 de abril de 2015.

<sup>104</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.



A fala de Luis Amaral é significativa para a compreensão da condição de vida desses trabalhadores, pois ela nos apresenta os avanços que os trabalhadores obtiveram com os acordos estabelecidos, mas, ao mesmo tempo, evidencia a má remuneração frente à forma de remuneração dos operários.

Com os amplos acordos de prestação de serviços, o Sindicato começou a possuir uma grande variedade de setores para atuação, e isso traz argumentos para a perspectiva de que os arrumadores eram uma força de trabalho dispersa na sociedade e que não possuíam um vínculo efetivo com um campo de trabalho. Ao mesmo tempo, observamos que os ganhos pelos serviços prestados eram baixos, fazendo, como veremos adiante, que esses trabalhadores tivessem que se submeter a pesadas cargas horárias de trabalho, a serviços de alto rigor físico, ou mesmo a buscar outros trabalhos, como o de pintor, conforme Luis Amaral nos apresentou ao contar sua experiência pessoal, ou como no caso de Ivanor Lopes, que buscava trabalhos junto à estiva.

A condição de baixa remuneração se dava muito em função das características das cargas apresentadas pela entressafra, principalmente tendo como foco os serviços prestados no Porto. Os arrumadores, como observamos na legislação<sup>105</sup>, recebiam conforme as tabelas dos sindicatos que supriam, e, no caso da suplência da capatazia no Porto, os arrumadores não ficavam com as melhores cargas. Como os faturamentos variavam conforme a mercadoria a ser transportada, os arrumadores tendiam a permanecer com as menos rendosas.

Foi somente ao longo dos anos 90, conforme o grifo na fala de Luis Amaral, quando os arrumadores já atuavam fortemente nos serviços de capatazia do Porto<sup>106</sup>, devido ao baixo número de portuários sindicalizados, que o “esticar” das safras e as “cargas mais selecionadas” puderam melhorar suas condições de ganhos e trabalho.

### **3.1.1 A organização do trabalho: o sistema de contratação.**

A organização do trabalho era marcada pela precariedade, visto que, tanto no Porto como em outros setores empregatícios da sociedade, a requisição dos arrumadores era feita com o objetivo de prestação de serviços com baixos pagamentos. Duarte

---

<sup>105</sup> BRASIL. Decreto nº 36.025, de 12 de Agosto de 1954. Regulamenta a Lei nº 2.196, de 1 de abril de 1954, que dispõe sobre os serviços executados pelos Sindicatos de Arrumadores, e dá outras providências. Câmara dos Deputados, DF, 1954. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1950-1969/D36025.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D36025.htm)> Acessado em: <24/10/2016>

<sup>106</sup> O ingresso significativo dos arrumadores no porto ocorreu a partir dos anos 80 quando o número de doqueiros já se encontrava reduzidos no Sindicato.

Botelho nos esclarece, no trecho abaixo, como se dava o processo de requisição e distribuição dos serviços, assim como o seu pagamento:

A firma telefonava para o Sindicato e pedia. Já saía direto pro rodízio, preciso de tantos homens, tantos homens, pra tal armazém, pra tal armazém, e o cara saía do rodízio já com o ponto dele pronto. Chegava lá, e o cara, tantos homens, por exemplo, seis homens para o armazém B6, aí o cara levava o ponto pronto, aí chegava lá, o encarregado da firma, botava a tonelagem e assinava o ponto. Fazia a folha de pagamento, o Sindicato fazia a folha de pagamento e emitia para a firma. É assim que funcionava. Já o Porto não, o Porto deixava lá e rodava, num computador, naquela época tinha computador na FURG, ali, daqueles grandão, do tamanho dessa peça, naquela época que rodava as folhas. Era o Porto quem fazia.<sup>107</sup>

Observa-se que, firmadas as parcerias com as empresas, o Sindicato permanecia no aguardo pela solicitação de trabalhadores. A organização destes era feita mediante a requisição do quadro de operários para prestar os serviços, no entanto, era o próprio Sindicato quem selecionava aqueles que comporiam os grupos de trabalho e distribuía os serviços. Chegando ao local de trabalho, o encarregado direcionava os trabalhadores, que já sabiam quais serviços executariam.

Para exercer trabalho no Porto, o processo não era muito diferente. No excerto abaixo, Falcão (2009) nos possibilita compreender como se dava o processo de requisição dos serviços:

Exemplificando, quando uma embarcação estava para ancorar no porto, a capatazia precisava ser avisada, para realizar a sua inscrição, a solicitação de serviços e a determinação do cais de desembarque, conforme tipo de carga e a necessidade de máquinas para proceder ao desembarque. Logo após ancorar, solicitavam alguns serviços básicos que eram de competência da capatazia do porto, que determinava as providências a serem tomadas, como, por exemplo, as que diziam respeito ao abastecimento de energia, água e aos serviços prestados pelo porto, como disponibilização de máquinas para descarga, espaços em armazéns por período determinado para depositar mercadorias, e quanto a trabalhadores funcionários do porto para realizar a descarga na parte de terra e a armazenagem e conferência da mercadoria no armazém. Porém, no caso que se refere ao desembarque de mercadorias, deveria solicitar trabalhadores avulsos em cada sindicato. Conforme a necessidade e o tempo em que poderia e gostaria de permanecer ancorado no porto, o prático solicitava o número de ternos necessários para proceder a desestiva (descarga dentro do navio), a conferência em cada porão, o conserto de avarias, o trabalho de carregar mercadorias para o armazém e a armazenagem de mercadorias. (FALCÃO, 2009, p. 102)

---

<sup>107</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.

A citação acima nos possibilita compreender o grande complexo da operação portuária. As requisições feitas pelo Porto eram primeiramente direcionadas aos sindicalizados, que tinham prioridade no processo de transporte das cargas, como os portuários e estivadores. No caso dos trabalhadores avulsos, estes eram chamados para cumprirem determinadas tarefas, como conferir e consertar cargas, e para transporte em terra, eram chamados os arrumadores, para suplência.

Esse processo de solicitação de trabalhadores também é relatado por Hélio Soares, que diz que o Porto solicitava o número de trabalhadores: “O Porto mandava, mandava o apontador ir lá: Vai lá e traz cinquenta homens para trabalhar”<sup>108</sup>. Isto ocorria por que o Porto determinava quantos trabalhadores de cada categoria seriam necessários para realizar a operação, de determinada mercadoria. Portanto, assim como as empresas, a administração do Porto requeria ao Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande o número de trabalhadores que possibilitasse completar o quadro de operários necessários para a execução das operações.

Para ambos os setores, a chamada era tanto um elementos de organização do número de trabalhadores, como de fiscalização dos mesmos. Observamos que os arrumadores não poderiam entrar no Porto antes da formação de seu quadro de operários, diferentemente dos portuários que respondia a ela dentro do Porto. Segundo Antônio Espíndola “Fazia a chamada, o Fiscal Geral, fazia a relação ali. Chegava no portão, chegavam ali, apresentavam que era... ai o guarda ia chamando pelo nome, estava o nome de todos ali, e o número, e a pessoa ia entrando.”<sup>109</sup>

Todavia, a chamada não correspondia à totalidade das formas que diferenciavam arrumadores e portuários, e tampouco a única sobre a qual se buscou para organizar o trabalho. Face à complexa disputa entre os trabalhadores, citaremos e problematizaremos duas das principais e mais abordadas pela historiografia, a formação dos ternos e os rodízios. Tais características, reconhecidamente comuns na bibliografia que trata sobre diferentes portos, também fizeram parte do modelo organizacional dos arrumadores do Porto de Rio Grande-RS. Contudo, há uma significativa diferenciação, a proporção na composição dos grupos de trabalho à beira do cais, ou seja, os arrumadores estavam mais sujeitos a decisões individuais que burlassem o sistema de

---

<sup>108</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário Hélio Amaro Soares, em 13 de outubro de 2016.

<sup>109</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário e estivador Antônio Nailem Espíndola, em 27 de setembro de 2017.

rodízio, uma vez que não raras às vezes os portuários ou empresários decidiam quais sujeitos desempenhariam os serviços.

Remontando as raízes históricas dessas formas de organização do trabalho, André (1998) nos permite compreender a forma de organização afixada nas experiências dos trabalhadores devido à precariedade e à dificuldade das situações que lhes eram postas em seu cotidiano. Assim sendo, essa organização corresponde a uma, dentre as diversas, maneira que os trabalhadores elaboraram para que pudessem obter suas subsistências enquanto grupo, visto que ela visava oportunizar que todos os operários obtivessem trabalho, possibilitando que os ganhos chegassem a todos. A pesquisa desenvolvida por Thiago Cedrez da Silva (2016), sobre os estivadores do Porto de Rio Grande-RS, corrobora com esta compreensão, uma vez que o autor salienta que “O sindicato passou a administrar a atuação dos estivadores sob a forma de rodízio, em equipes de trabalho, que eram denominadas “ternos”. Esse sistema permitia que todos os filiados pudessem trabalhar durante o mês, garantindo a segurança financeira” (SILVA, 2016, p.63).

Lembramos que, em um sistema de trabalho sazonal e avulso, a tendência é que muitos trabalhadores tivessem que disputar uma vaga. Nesse processo, vários eram excluídos do mercado. Nesse sentido, para André (1998), essas organizações eram uma medida de resistência, ou seja, de ir contra a contradição inerente ao sistema capitalista, e de minimização de disputas. As formas de resistência, segundo André (1998):

Para os trabalhadores flutuantes [...] possibilitou formas de aprendizado para criarem não só as condições objetivas e subjetivas de sua existência, mas, sobretudo, os potencializaram como sujeitos para se articularem no processo de correlação de forças sociais iniciado nos principais portos do país entre 1889 a 1920. (ANDRÉ, 1998, p.51)

As formas de articulação coletiva entre os trabalhadores também é discutida por Fernando Teixeira da Silva (1995), quando tratou sobre a solidariedade, em seu livro *A carga e a culpa*, corroborando com essa perspectiva e a colocando como uma das marcas das relações de trabalho, ou seja, a solidariedade como um valor chave (SILVA, 1995, p.3). Em seu livro, *Operários sem Patrões*, o autor aprofunda essa proposição, quando diz que o sistema potencializava aprendizados de formas de resistência coletiva, as quais estão ligadas à sobrevivência dos trabalhadores, a partir da formação dos grupos:

Assim, o estreitamento de relações de solidariedade era favorecido em grande parte pelo modelo de cooperação simples do processo de trabalho no qual as turmas de operários interagiam em um ciclo operacional de atividades interdependentes. Os trabalhadores eram divididos em ternos, grupos que realizavam uma atividade de acordo com a natureza das mercadorias, do local e das condições de carga e descarga. (SILVA, 2003, p.136)

Para os arrumadores, a repartição dos trabalhos entre os operários era fundamental, principalmente pelos baixos faturamentos que possuíam, assim como pelos períodos de baixa na movimentação das mercadorias.

Podemos observar também, sob esse viés, que a própria chamada era um espaço de disputa entre os trabalhadores, mas conjuntamente um momento de conversas, de encontro entre amigos, ou seja, um ambiente que fortalecia a “capacidade de agirem coletivamente” (SILVA, 2003, p.136). Essa formação de redes de relações, construídas dentro e fora do ambiente de trabalho, possuía um impacto concreto na vida desses operários. Podemos citar que, na medida em que influenciavam as relações de amizade, elas poderiam levar a regimes de preferência no processo de requisição de mão de obra (ANDRÉ, 1998). Salientamos também que essas redes de relações contribuíam para a convivência com algumas práticas não bem vistas pelo Porto e pelo Sindicato<sup>110</sup>, assim como para incorporar uma rede de comunicações que compunha uma série de atores sociais, os quais poderiam informar sobre locais onde havia necessidades de contratação de mão de obra (SILVA, 2003, p.136-137).

Portanto, esses sistemas de organização representaram de forma objetiva na *práxis*, a maneira como os trabalhadores buscaram lidar com as incertezas que o trabalho proporcionou ao longo de décadas. Todavia, apenas definir esse percurso histórico, no caso dos arrumadores, não basta, pois para essa categoria existiam algumas particularidades: a composição dos ternos dos arrumadores dava-se de acordo com a necessidade extra ou com a falta de trabalhadores do Porto e seus ternos dividiam-se entre comércio, indústrias e Porto. Os arrumadores, nesse cenário, viveram à margem – pelo menos no início de sua organização –, em um espaço em que as demais categorias portuárias conquistaram evidentes vitórias e em espaços de controle do seu cotidiano de trabalho.

Quanto à primeira abordagem, que se refere à composição de ternos dos arrumadores, relembramos que eles eram a força suplementar no Porto. Dessa forma,

---

<sup>110</sup> Prática como furtos e violências, embora mal vistas, possuíam na prática uma certa convivência por parte dos trabalhadores e alguns fiscais. Discutiremos esta questão no decorrer do texto.

percebemos que, em comparação com os doqueiros e estivadores, a categoria de nosso estudo, em Rio Grande-RS, possuía uma atuação menos expressiva no Porto. Como a escala principal era exercida pelo doqueiro, o arrumador ficava com a porção excedente, seja pela inexistência suficiente de operários para execução das tarefas requisitadas pelo Porto ou pelas cargas rejeitadas pelos grupos de trabalho. Segundo Ivanor Lopes, o número de trabalhadores por ternos variavam:

Era oito homens naquele tempo. No máximo era oito homens: oito, quatro, seis; o limite era esse aí. Dois. [...] Nosso era cinco terno, seis de oito homens, no máximo. Na estiva, era doze homens, por terno. Agora seis ternos de doze, não havia não.<sup>111</sup>

Nesse sentido, concluímos que, embora se organizassem tal como os doqueiros ou estivadores, na prática, o número de trabalhadores que atuavam à beira do cais era inferior. Todavia, como já salientamos, os ternos não eram compostos apenas para trabalhos dentro do Porto, mas também para o trabalho no comércio e no frigorífico.

Diógenes Souza, relatando sobre seu ingresso no Porto, ainda nos anos 60, nos diz que “não tinha um campo específico de trabalho na época”<sup>112</sup> e que trabalhavam prestando serviços em diversos setores. Como a Lei 2.196 não restringiu a atuação junto às empresas e lojas do comércio, esses sujeitos atuavam por toda a cidade, realizando um amplo trabalho. Segundo o ex-trabalhador portuário Hélio Soares, nas “lojas mesmo tinha muito serviço”, e o foco desses serviços era na “Andradas, Bacelar, calçadão, e Duque, era o foco das lojas, né. E é arrumador para ir lá trabalhar, descarregar”<sup>113</sup>. Em suma, as empresas que necessitassem carregar ou descarregar seus produtos, ou quaisquer outros serviços caracterizados na Lei de 2.196, poderiam buscar, no Sindicato dos Arrumadores, os trabalhadores que estivessem dispostos a vender sua força de trabalho.

Frente a essa diversificação de atuação, um dos ramos que mais se destacava era a prestação de serviços na indústria. Por conta de sua baixa atuação no cais, a Swift foi um importante para o setor empregatício:

---

<sup>111</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

<sup>112</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões, com o ex-trabalhador arrumador Diógenes Sampaio Souza, em 14 de abril de 2015.

<sup>113</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário Hélio Amaro Soares, em 13 de outubro de 2016.

Só o frigorífico, à noite, trabalhava com 10 ternos de 24 homens. Eu distribuía roupa, material, tudo, para esses caras trabalhar. Tinha noite... o frigorífico sempre trabalhava com 4 ternos de 24, né. Quer dizer que dava 96 homens. Mas de vez em quando, dava cento e poucos homens, e isso era dia e noite, todos os dias. Quatro terno, às vezes, seis, às vezes, sete, oito, às vezes.<sup>114</sup>

Evidenciamos, contudo, que embora fosse da competência do Sindicato organizar os grupos para o trabalho, isso não isentava que as empresas escolhessem quais operários desempenhariam os serviços.

O pessoal antigo ali, que eram dono de armazém, que não gostavam de trabalhar com nós. Chegava ali na Marítima, ali, tinha muita gente na Marítima [...], chegava ali e dizia: tu, tu, tu, tu. Escolhiam. **Já tinham aquele pessoal escolhido.** Se vai chamar na roda, como a gente diz, no rodízio, **vai o Luis<sup>115</sup>, que é bom, é cumpridor, mas vai um que não tem compromisso com o serviço.** Então, ele já tinha aquele pessoal que eles queriam. [*Grifo nosso*]<sup>116</sup>

O relato acima é rico em detalhes que nos possibilitam perceber que, embora houvesse o rodízio dos trabalhadores também nesses setores, isto não impedia que as empresas selecionassem aqueles de sua preferência<sup>117</sup>. E apesar de o motivo apresentado pelo entrevistado seja dado pela falta de cumprimento das atividades, que era mal vista tanto pelo Sindicato como para as empresas, ela também poderia gerar favoritismos.

Ainda que o objetivo do rodízio fosse ser um sistema igualitário, na prática, ele poderia ser burlado de diferentes formas. Observemos que, no Porto, quando perguntado ao nosso entrevistado se poderia um portuário escolher com quem trabalharia, ele diz:

Não... aí, aí, aí, ué.. Por exemplo, olha não, não, não tenho bem certeza, mas eu acho que essa não, não foi possível. Tinha uma coisa assim. Porque o... como é que, que o cara.. Eu, por exemplo, fui cortado do serviço, ía lá: fulano, quer trabalhar no meu lugar?<sup>118</sup>

<sup>114</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.

<sup>115</sup> Quando o ex-arrumador diz o nome Luis, ele apenas utiliza como exemplo o atual vice-diretor, Luis Carlos, o qual estava presente na entrevista.

<sup>116</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões, com o ex-trabalhador arrumador Diógenes Sampaio Souza, em 14 de abril de 2015.

<sup>117</sup> Em nosso terceiro capítulo evidenciaremos que esta relação de escolhas com quais indivíduos trabalhariam, também se mostra cadente entre portuários e arrumadores.

<sup>118</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário Hélio Amaro Soares, em 13 de outubro de 2016.

O trecho da fala de Hélio Soares nos permite perceber que, a partir das relações de amizade, um indivíduo poderia obter trabalho por indicação, burlando assim a escala dos rodízios. Essa é uma questão importante sobre o trabalho no Porto. Quando um trabalhador não pudesse ou não quisesse realizar alguma operação, ele colocava outro em seu lugar, o provisório. Luis Amaral, em seu relato, conta-nos um pouco de sua experiência nesse sistema:

É, era meio assim, tu podia fazer o período que nós chamamos de A-B-C-D, os matinais, tarde e noite. Tu poderia te encaixar de manhã e se tu pudesse, no sistema, poderia te cortar e colocar outro no teu lugar...Hoje já não é o caso, porque o sistema todo com tecnologia, e isso já não existe mais... E quando eu comecei, era assim, o cidadão pegava um trabalho e me convocava, “ah quer fazer essa diária?”, e eu ia lá e fazia, e ele me dava o ponto. Eu sei que eu trabalharia e receberia o dinheiro de fim de ano, e ele recebia o valor, ele ficava com o ganho, e eu ficava com as vantagens de INSS, férias e décimo, era assim que funcionava, e **nós nos chamava de bagrinho**... E funcionou assim por um bom tempo, e inclusive até existiu uma curiosidade, que **nós não entrávamos dentro do sistema de rodízios**, nós não podíamos nem tomar banho lá dentro, nós tínhamos um chuveiro no pátio. [*Grifo nosso*]<sup>119</sup>

Na substituição do trabalhador, o operário que substituiria receberia parte dos benefícios da remuneração, enquanto o outro receberia o valor da produção. Para os trabalhadores avulsos, isso era uma forma de obter serviços, ainda que não ficassem com a maior porcentagem dos ganhos. Essa relação apresentada é conhecida entre os trabalhadores como “bagrinhos e tubarões”.

Os termos “bagrinhos” e “tubarões” não são encontrados apenas no Porto de Rio Grande-RS, pois Ingrid Sarti (1981) aborda essas designações no Porto de Santos também. Destacamos que, tanto em Santos como em Rio Grande-RS, “[...] o termo “bagrinhos” refere-se a homens que os sindicalizados contratavam para trabalhar em seu lugar por salários inferiores” (SARTI, 1981, p.136). Assim, os “tubarões” eram os operários que possuíam serviços garantidos diante do Sindicato, mas que, devido à flexibilidade na fiscalização do Porto, repassavam alguns serviços, quando não queriam realizar, para outros trabalhadores. Segundo a autora:

É preciso considerar que o “bagrinho”, enquanto matriculado na estiva, que não consegue obter vaga no Sindicato, é apenas um tipo do que se convencionou chamar de “bagrinho”. Convém, entretanto, ressaltar a

<sup>119</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.



universalidade do fenômeno “bagrinho”, entendido não apenas como a mão de obra marginalizada no mercado de trabalho estivador, mas também como fenômeno de desemprego ou subemprego. O “bagrinho” tipifica a força de trabalho disponível, sem especialização, que recorre ao Porto como seu último reduto de luta pela sobrevivência. Em outros casos, é produto do baixo nível econômico da classe operária, em alguns contextos nos quais o salário não é suficiente para cobrir os custos de reprodução da força de trabalho. Nesses casos, o trabalhador é levado ao cais em busca de um “bico” que possa acrescentar ao ganho parco. (SARTI, 1981, p.136)

A citação acima exemplifica a condição precária dos “bagrinhos” enquanto trabalhadores. Na relação entre arrumadores e portuários, por vezes, a categoria de nosso estudo eram considerados os “bagrinhos”.

No entanto, o arrumador não era propriamente dito o “bagrinho” do portuário. Os doqueiros não tinham controle sobre a organização dos trabalhadores do Sindicato dos Arrumadores<sup>120</sup>, pois eles não faziam parte de seu quadro de operários. Na estiva, os provisórios eram contratados pelos estivadores e estavam submetidos ao regulamento deste Sindicato. No caso do arrumador, a requisição de seus serviços não podia ser feita pelos doqueiros, mas sim pela administração do porto, nem eventuais desligamentos do quadro sindical.

Observamos que mesmo entre os portuários não há consenso na consideração do arrumador como seu bagrinho. Para Hélio Soares os arrumadores eram considerados seus “bagrinhos”, entretanto para Antônio Espíndola, não:

O nosso Sindicato não tinha “bagrinho”. Se faltasse gente nossa, chamava os arrumadores. Não é o caso da estiva. A estiva que tinha bagrinho. A estiva tinha o quadro de sócio, sócios que inclusive tinham registro na capitania dos portos [...] e tinham os “bagrinhos” que não tinham nada haver com a capitania.<sup>121</sup>

Portanto, quando o arrumador assume esse papel de “bagrinho” é tanto um reflexo de sua marginalização diante do Porto, assim como esta relacionada a um costume historicamente estabelecido.

Esta relação se aprofunda na medida em que, o próprio arrumador também possuía seu bagrinho. De acordo com Luis Amaral, “a pessoa que era provisória fazia o

<sup>120</sup> Os portuários não controlavam os ternos dos arrumadores, ainda que em dados momentos pudessem influenciar.

<sup>121</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário e estivador Antônio Nailem Espíndola, em 27 de setembro de 2017.

serviço que o Sindicato, pessoal da primeira linha, não queria”.<sup>122</sup> Segundo Duarte Botelho, o sistema do arrumador “é o mesmo estilo da estiva, mesma coisa também”.<sup>123</sup> Na estiva, o sistema funcionava da seguinte maneira:

Neste contexto da “velha guarda”, surgem dois perfis de estivador: os “bagrinhos” e “tubarões”. De 1931 a 1960, por exemplo, constatamos o ingresso de 563 estivadores vinculados ao sindicato como sócios profissionais. Estes trabalhavam por escalas em rodízios diários e/ou semanais, que dependendo do número de navios e movimentação no porto, havia a necessidade de um número maior de pessoas para compor as equipes de trabalho, os chamados “ternos”. Com isso, **no momento da chamada, durante a “roda da estiva”, faziam-se presentes aqueles que eram sócios profissionais do sindicato** e aqueles que, por hora, pretendiam conseguir uma oportunidade de trabalhar. **Feita a chamada** para iniciar a jornada de trabalho nos porões dos navios, **faltando sócios para o trabalho, o fiscal geral aceitava o ingresso de outros trabalhadores na escala.** [*Grifo nosso*] (SILVA, 2016, p.53).

Essa condição de trabalho também é apontada por Luis Amaral, quando nos diz que “os sócios iam para determinadas escalas e o que sobrava os bagrinhos faziam, mas muitas vezes não sobrava, né, dependendo da situação do trabalho”.<sup>124</sup> Assim sendo, nesse processo, somente os arrumadores que possuíam vínculo com o Sindicato é que possuíam serviços “garantidos”, segundo o entrevistado. Estes eram denominados de “os pegados”.

As condições apresentadas pelos entrevistados, e também por Sarti (1981) e por Silva (2016), fazem parte também da organização do trabalho. A partir desses relatos e dos estudos, percebemos que os “bagrinhos” atuavam constantemente no Porto, e, evidentemente, o provisório ocupou a parcela mais frágil e precária dessa organização. Entretanto, os “bagrinhos” tinham grande importância, pois também estavam vinculados às relações de trabalho, as quais configuravam a forma que antecedia o ingresso do operário como sócio no Sindicato. Essa questão é discorrida por Luis Amaral:

Sempre como “bagrinho”! Nunca houve de já chegar como associado. Aí depois ia conquistando. Eu me lembro que na estiva tinha que fazer seis

<sup>122</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

<sup>123</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.

<sup>124</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

escalas para ter o cartão, primeiro era o provisório com o número da tua carteira funcional, aí tu fazia seis escalas [...]<sup>125</sup>

Destacamos que um trabalhador do Sindicato poderia ser funcionário, associado ou provisório, mas sua principal forma de ingresso no Sindicato dava-se através das redes de amizades que possuíam. Luis Amaral nos possibilita compreender, através de seu próprio ingresso, essa relação:

Foi indicação! **Indicação do meu vizinho.** Na época, eu estava trabalhando e me desempreguei, e existia um conceito desse cidadão, que até chamavam ele de Rato 405. E ele veio falar com o presidente que tá até falecido ... e ele disse: “Vou levar o guri lá porque ele precisa trabalhar”. Aí eu vim com o seu Valdir aqui, e ele me apresentou para o magrão num final de tarde, e ele disse assim: “Tá, guri, eu vou te dar um cartão”, e ele me deu o cartão na hora, e brevemente eu estaria no sistema. E eu fui no sistema, e eles me colocaram numa sacaria dentro do armazém, daí continha esteira, e tinha o pessoal que coqueava, né, era perito em coquear, e eles disseram: “Vai lá, guri, e arranca pra nós”. Arrancar era tirar o saco para colocar...e eu comecei a trabalhar. E isso, lá pelas 10 da manhã, esse magrão perguntou para os associados: “Oh, como é que é esse guri aí? Eu dei o cartão pra ele ontem”. E eles disseram: “Ah, não, pode deixar, até agora tá bem”. E **eles tinham um sistema assim, se um sócio antigo não te indicasse como bom trabalhador, eles já te tiravam o cartão na hora e te eliminavam.** E foi assim, nesse sistema, que eu ganhei, fui me simpatizando, e hoje graças a Deus sou diretor, mas com muita luta, não foi fácil... Descarga nós fazíamos 12 horas, de domingo a domingo, no antigo TTS. [*Grifo nosso*]<sup>126</sup>

No excerto acima, fica claro que era necessária a indicação, tanto quanto a aprovação dos antigos sócios, para que um provisório se tornasse integrante sindicalizado. Isso, possivelmente, é devido à preocupação que mencionamos anteriormente, de que o sujeito que fosse sindicalizado deveria desempenhar bem suas funções, para evitar insatisfações com as empresas contratantes.

As redes de relações eram cruciais nas indicações, de forma que elas transcendiam a própria zona de suas categorias. Podemos perceber isso na citação de Hélio Soares:

Eu levei lá pra associação, quando eu estava na diretoria, no início, o Adalberto, e até hoje ele tá lá, e eu que levei ele lá pro... quando eu passei

<sup>125</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

<sup>126</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

pra tesouraria e convidei ele pra ser é... secretário, e tá lá até hoje. É um dos arrumadores. Tá aposentado e tá trabalhando lá de noite.<sup>127</sup>

Dessa forma, fica evidente que a influência do entrevistado também chegava junto aos arrumadores, e isso proporcionava que ele pudesse fazer uma indicação para ocupação de um cargo. Relação semelhante também se observa na fala de Antônio Espíndola, o qual foi Tesoureiro do Sindicato da estiva, na década de 80, e neste período ele pediu ao diretor do Sindicato dos arrumadores uma vaga para seu filho.

O caráter dessas relações teve impacto sensível na fala de Duarte Botelho:

Eu tinha um vizinho, que trabalhava lá, nesse setor que entrei. Ele tava mal, e eu **fiz uma casa pra ele**, e ele pegou, e ia saindo do serviço que ele estava trabalhando no Sindicato, no almoxarifado, e se lembrou de mim. Por que eu tinha feito... e se lembrou de mim. Por que ia sair, e ia ficar vaga. Ai foi la na minha casa e disse, to saindo do Sindicato e vai ficar uma vaga la, tu esta desempregado, queres vai la. Eu, **como me dava bem com o Francisco**, que era presidente, **a gente foi criado juntos**, Francisto Alcides Couto, foi presidente do Sindicato naquela época em que eu entrei [...]. [*Grifo nosso*]<sup>128</sup>

No caso em questão, o vizinho<sup>129</sup> de Duarte Botelho fez a indicação para que ele pudesse trabalhar no Sindicato. Essa indicação corresponde a uma forma de retribuição ao auxílio prestado anteriormente. Assim, as amizades e apoios se convertiam em vantagens para a conquista do trabalho. Outro ponto, que reforça nossa colocação, é que o nosso entrevistado também contou com o fato de ser amigo, desde a infância, do então diretor do Sindicato. Essa relação de amizade possibilitou que ele pudesse ingressar no Sindicato como um funcionário na área administrativa.

Dessa forma, percebemos que o “ser um trabalhador portuário” não se reduz à mera execução de tarefas para as quais foram contratados, mas se insere em um universo maior, que corresponde às relações que os operários estabeleciam com seus pares e com o processo de trabalho. No caso dos arrumadores, podemos enfatizar a necessidade da busca pela constante permanência, e, pela diversificação do setor empregatício, devido à instabilidade de trabalho e de remuneração, implicavam em precariedade de vida.

<sup>127</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário Hélio Amaro Soares, em 13 de outubro de 2016.

<sup>128</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.

<sup>129</sup> Os bairros operários eram mais que um ambiente onde os trabalhadores simplesmente edificavam suas moradias. Eles eram também zonas que potencializavam as relações entre os operários, pois eram onde estabeleciam suas famílias e amizades.

### 3.1.2 A organização do Trabalho: precariedade de trabalho

Tomando como referência o já exposto, entendemos que quando um trabalhador não é compreendido o mínimo para garantir seus meios de subsistência, ou este é posto sob um sistema regido pela insegurança na manutenção desses meios, cabe aos trabalhadores estabelecerem estratégias diversas a fim de reivindicarem, resistirem ou articularem-se. Essa é a forma pela qual partem em “busca das possibilidades existentes para o desenvolvimento pessoal e das táticas [...] para se articularem e alcançarem seus objetivos pessoais” (WITTER, 2015, p.58).

Vimos que as chamadas, os ternos e os rodízios eram formas de organizar os trabalhadores e a distribuição dos ganhos. Todavia, a forma de recebimento dos pagamentos, em ambos os setores, dava-se através do repasse feito pela firma ou pelo Porto ao Sindicato, o qual ficava responsável por remunerar os trabalhadores. Dessa forma:

O Sindicato que pagava [...] Tudo pela Caixa Federal, e a Caixa Federal que liberava pro Sindicato [...] Desde o começo. Com a Caixa Federal, nós trabalhamos desde, desde o início. É que naquela época não existia ladrão, o cara ia na Caixa, enchia o fuquinha de dinheiro e vinha pro Sindicato. Eu atravessava, pra arrumar troco, na linha de ônibus. Nesses terminal de ônibus, eu pegava e atravessava a Praça Tamandaré, com um saco de dinheiro nas costas.<sup>130</sup>

No entanto, a remuneração também precisa ser compreendida como parte da problemática, visto que, como já discutimos, ela era paga pelos serviços prestados, e, portanto, na falta destes, não possuíam remuneração alguma.

Os elementos que contribuem para compreender a precariedade nos ganhos dessa categoria davam-se porque, conforme nossos entrevistados, “no início, os trabalhos eram quinzenais, você trabalhava 15 dias e levava 15 dias para receber. Então, ficava essa distância entre um salário e outro, e a dificuldade era muita.”<sup>131</sup>. Para além disso, outro problema estava na ordem da falta de pagamento, como no caso de Diógenes Souza:

<sup>130</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.

<sup>131</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

Aí eu já não tô muito inteirado, mas existia, como tá existindo agora, umas crises de... o Porto, isso já na época, lá por depois de 64, por aí, o Porto, que nem agora esse Governador tá, chegou a passar 6 mês sem pagar, isso aí eu me lembro do meu pai, mas nessa época também eu já era homem feito.

Enfrentar problemas de remuneração no Porto parece ter acontecido em outros momentos também. De acordo com Ivanor Lopes:

O Porto ficou nos devendo muito dinheiro, pra nós. Nunca nos pagou. Porque aquele aterro ali da, da Santa Tereza, até a ponte, não tem uma ponte velha lá que [...] não terminaram [...] Ali, aquela ponte, o engenheiro errou no cimento, não sei o que houve, ali numa encruca ali, multaram ele em cento e poucos milhões, naquela época, em cento e poucos milhões [...] e aquela curva que tem ali, no fim da Santa Tereza, por que tem aquele “S” ali? [...] Aquele “S” foi feito porque, quando abandonaram aquela ponte, aquela era reta ali [...], como abandonaram aquela ponte, caiu pra direita. Por isso ficou aquele “Z” ali, pra fazer a ponte nova [...] Aquele aterro, quem fez dali até lá, até a ponte, todo aquele aterro ali, foi o Sindicato. Nos ia, não me lembro se era dois ternos de oito, ou três, era o Julio Grande, que era o capataz, nos ia quinze dias, e vinha aqueles e mandavam outros, quinze, outros três ternos lá [...] O Porto fez lá ameaça que ia pagar, e não pagou ninguém.

Ao estudar a precariedade de vida dos trabalhadores de capatazia de Rio Grande-RS, Gandra (1999) nos possibilita compreender que esta condição impactava outras categorias, pois nem sempre o Porto garantia regularidade no pagamento dos trabalhadores. Dessa forma, os operários do Porto possuíam grande dificuldade de gerir suas vidas, obter alimentação, vestuários e manter sua família, pois as diárias, além dos atrasos nos pagamentos, não supriam completamente as necessidades básicas desses trabalhadores.

Durante nossa pesquisa no jornal Rio Grande, nos deparamos com diversas reclamações de não recebimento da devida remuneração, as quais também atingiam trabalhadores aposentados. No dia 23 de abril de 1960, é publicada uma matéria intitulada “Portuários Aposentados Reclamam Contra o Atraso no Pagamento de Seus Proventos”. Através dessa, pudemos perceber que os atrasos poderiam durar longos períodos, e se repetir mês após mês, atingindo todas as categorias. No dia 19 de maio de 1960, o referido jornal retoma a questão através da matéria “Funcionários do DEPREC Ainda Não Receberam o Mês de Abril”:

Funcionários do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais ainda não receberam os vencimentos referentes ao mês de abril. O descontentamento

no meio portuário é considerável, pois já se tornou regra esse atraso constante no pagamento dos vencimentos. Alegam os funcionários que tal situação vem se agravando o que lhe acarreta grandes prejuízos. Também os funcionários aposentados do Departamento encontram-se em atraso. (RIO GRANDE, 23/04/1960, p.8)

No dia 14 de junho, do referido ano, observamos uma nova matéria abordando a questão da não regularização dos pagamentos dos trabalhadores, do mês de maio. Nesta repostagem, envolvia para além da reclamação, uma ameaça de paralisação dos serviços realizados pelos guindasteiros. O chefe da autarquia, prontamente, responde indicando que aqueles que entrassem em greve seriam punidos.

Apesar das promessas da administração e direção do DEPREC, ainda não foi normalizado o pagamento dos funcionários dessa autarquia. Ainda ontem os guindasteiros do porto da capital ameaçaram paralisar os serviços caso não seja pago, imediatamente, o vencimento do mês de maio. Tão logo soube da ameaça a direção do Departamento tomou todas as precauções para evitar esse surto grevista e o chefe da autarquia disse que os faltosos seriam punidos. Por outro lado, a alta direção do DEPREC adiantou que o pagamento do mês de maio, em atraso, seria processado a partir do dia 17, sexta-feira próxima. (RIO GRANDE, 14/06/1960, p.1)

Evidencia-se, diante desse panorama, a difícil condição do trabalhador em ter que lidar com as inseguranças de obter ou não trabalho, assim como a de ser ou não remunerado. Esse fator, concomitantemente, os condicionava a se subjulgarem a pesadas cargas horárias de trabalho, a fim de complementar sua renda.

Ainda no estudo de Gandra (1999), encontramos a dura experiência de muitos trabalhadores, os quais, ainda que pudessem trabalhar cerca de 10 horas diurnas, aguardavam também para a chamada noturna. Porém, não só isso impactava diretamente em suas condições de vida. Embora já discutido, salientamos que o modelo pelo qual os arrumadores se inseriram no Porto, além não possibilitar um fluxo expressivo e constante de operários a beira do cais, também impactava em sua remuneração, visto que os portuários atuavam na primeira linha de produção e, assim, ficavam com as melhores cargas. Embora trabalhassem com as mesmas tabelas de ganhos dos portuários, os arrumadores acabavam não obtendo ganhos tão significativos.

Eles ganhavam 30, 40 salário mínimo. [...] A gente quando pegava uma, quando eles não iam, dava... Comigo numa noite mesmo, eu trabalhei no lugar de um cara que não foi, numa fora de hora, eu trabalhei num sábado de noite, das 19 às 7 da manhã, sabe, deu 10 salários mínimos. 10 salários

mínimos em 10 horas de serviços. No lugar de um deles... Eu fui numa fora de hora e tirei isso aí. Os primeiros trabalhos sempre foi deles.<sup>132</sup>

No trecho a cima, Duarte Botelho nos permite compreender que, diferentemente dos arrumadores, os portuários, após sua sindicalização, passaram a possuir o direito ao recebimento de um salário mínimo, deixando de receber apenas a diária. Esta questão também é corroborada por Antônio Espíndola, o qual diz que os portuários também passaram a ganhar em cima da produção do porto, e da cubagem: “Quando desembarcava caixa de navio, nós não ganhava [...] pela tonelagem, nos ganhávamos pela cubagem da caixa.”<sup>133</sup> Segundo o entrevistado, no período em que estavam concluindo as usinas hidroelétricas chegavam a Rio Grande-RS grande quantidade de caixas, e o ganho pela cubagem “dava uma babilônia de dinheiro. Trabalhava, na época, trabalhava 8 horas de serviço e ganhava 10 salário mínimo”<sup>134</sup>

E quando indagamos sobre se o recebimento da diária do arrumador possibilitava ganhos semelhantes aos dos portuários, Duarte Botelho nos relata sua experiência, indicando que os faturamentos eram muito dispares. Mesmo Antônio Espíndola nos afirma que os arrumadores ganhavam muito menos. Conforme Luis Amaral:

O serviço chegava na superintendência do Porto, na época dos portuários, e eles selecionavam os trabalhos de primeira linha, que era os trabalhos das produções, trabalho de ganho diferenciado para os portuários, aí ficava depois as diárias tudo para as outras categorias, que era nós [...] sempre foi assim, a primeira linha trabalhou de ganho diferenciado, sempre saía primeiramente com os portuários. A chamada foi feita sempre assim, por determinado número de trabalho que tinha, com aquelas cargas de valores de maior ganho.<sup>135</sup>

Isso forçava o trabalhador que tivesse dupla ou tripla carga horária de serviços, uma vez que, de acordo com Ivanor Lopes, “naquele tempo o pessoal ganhava pouco, né. Por isso que às vezes a gente saía fora, ia pra Swift, na Swift ganhava mais”. Ivanor Lopes é emblemático ao nos contar parte de sua experiência nesse sistema:

<sup>132</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.

<sup>133</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário e estivador Antônio Nailem Espíndola, em 27 de setembro de 2017.

<sup>134</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário e estivador Antônio Nailem Espíndola, em 27 de setembro de 2017.

<sup>135</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.



Eu trabalhava de dia na Swift e de noite ia para o Porto, ficava nas grades ali passava o contramestre ali, procurando gente. Quer ir trabalhar? Quero! Onde é o serviço? No navio tal, no armazém tal. Pegava ali um papel do chão, uma caixa de fósforo, e botava um número. Toma, se apresenta lá [...].<sup>136</sup>

A fala de Ivanor Lopes nos remete a uma condição comum entre os trabalhadores avulsos, os quais, além de trabalhar pelo Sindicato na Swift, também buscavam trabalho no Porto em suas horas vagas, porém como provisórios da estiva. Isso nos coloca diante da constante necessidade de busca de serviços que os arrumadores possuíam, trabalhando inclusive como “bagrinhos” da estiva. Segundo o entrevistado, ele prestou mais serviços na estiva do que no Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande, e isso se dava pelo menos por dois motivos: “Era provisório. Dava mais, né. A estiva pagava melhor. E eu tinha um irmão e dois cunhados na estiva, então eles me arrumavam serviços, era quase todos os dias.”<sup>137</sup>. Portanto, o fato de que a estiva proporcionava melhor remuneração – mesmo como “bagrinho” – e por possuir uma rede de parentesco, possivelmente também contava com uma maior regularidade nos serviços.

O trabalho dos arrumadores junto à estiva, em Rio Grande-RS, não acontecia sob a designação do Sindicato, mas sim fazia parte das redes de relações que os trabalhadores possuíam. No entanto, em Porto Alegre, a relação entre estiva e arrumadores parecia se estabelecer pela forma como as categorias atuavam, mais fortemente:

Os arrumadores, que trabalhavam nos armazéns, eram muito requisitados para este fim: trabalhar ao lado da capatazia, na parte da terra do trabalho e trabalhavam na estiva, quando era carga geral, ou a granel, que era a parte mais pesada e menos rendosa. E, muitas vezes, também trabalhavam completando ternos de estivadores, quando faltava estivador na hora da chamada. (FALCÃO, 2009, p.103-104)

A entrevista realizado com Manoel Adalberto também nos indica que arrumadores talvez tenham prestado serviços junto ao Sindicato dos Consertadores de Rio Grande. De acordo com o entrevistado, quando faltavam operários para completar o

<sup>136</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

<sup>137</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

terno requisitado, não importava a categoria, eles podiam requisitar trabalhadores, seja “arrumador, estiva, for o que fosse. Assim no dia, né. No outro dia já não tinha compromisso nenhum.”<sup>138</sup> Quando perguntamos se a requisição deste trabalhador – como o arrumador – era feita no Sindicato, Manoel Adalberto nos responde que não. Tendiam a chamar um amigo, mas nunca faziam a suscitação pelo Sindicato. Isto evidencia a importância das relações que possuíam entre diferentes categorias, assim como uma forma de organização extraoficial, próprias dos trabalhadores.

Essa busca por incremento na renda também pode ser observada na entrevista com Duarte Botelho, uma vez que, ao ingressar no Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande, trabalhando como funcionário, e logo após passar a prestar serviços como sócio, ganhou o direito de trabalhar tanto para o Sindicato como para outros setores da cidade. Para nosso entrevistado, nos anos de 50 a 70, não havia problemas em trabalhar com grande carga horária:

Eu era funcionário e era sócio. Mas é que os horários não coincidiam, entendes? Eu trabalhava na substituição de funcionários um horário, e como sócio no rodízio com outro horário. Quer dizer... que naquela época não tinha esse problema de o Sindicato, seis horas, oito horas, a gente fazia vinte e quatro horas direto e não tinha problema nenhum. Virava dia e noite. A gente pegava no Porto, por exemplo, às sete e meia, virava o meio dia, e ia de novo, até a uma, e virava até às dezenove, e das dezenove ia até as quatro, até as seis, até as sete do outro dia. Quer dizer, que não tinha... virava sempre. Nós não tínhamos aquele intervalo obrigatório, nada lá, era direto.<sup>139</sup>

Esta precária condição de serviço também foi compartilhada pelos trabalhadores avulsos do Sindicato dos Consertadores, uma vez que segundo Manoel Adalberto:

Nunca nenhum dos nossos trabalhou em outro lugar. Por que a gente aproveitava quando tinha serviço, como se dizia, gente virava dia e noite. As vezes até as quatro da madrugada, dormia até as seis e meia, e levantava, e retornava pro Sindicato, para responder a escala.<sup>140</sup>

Observa-se nesse relato que a condição de submissão a altas cargas horárias de serviços não diferia muito a dos arrumadores, apenas sua forma de prestação restrita ao Sindicato. Todavia, deixamos claro que isso pode ter ocorrido por que o número de

<sup>138</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador consertador Manoel Adalberto, em 11 de maio de 2017.

<sup>139</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.

<sup>140</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador consertador Manoel Adalberto, em 11 de maio de 2017.

trabalhadores existente no seu Sindicato era menor que a existente, por exemplo, na estiva e arrumadores. No Sindicato dos Consertadores, na época de sua fundação, contavam com entorno de 32 trabalhadores, passando a chegar, na década de 1960 a 68 sócios. No Sindicato dos arrumadores, no período do ingresso de Duarte Botelho, existiam 236 arrumadores. Isto possibilitava que os trabalhadores tivessem uma rotatividade nos rodízios, diferentemente dos arrumadores.

Já no caso dos doqueiros, com a sindicalização conquistaram o direito ao recebimento de um salário estável e que independia de haver ou não trabalho a ser realizado. Portanto, diferentemente dos arrumadores, quando não havia serviços, conforme Hélio Soares, o portuário podia retornar para sua residência, pois quando a “escala fria vinha, não precisava voltar mais, estava ganhando”<sup>141</sup>. O retorno para casa também se dava porque eles estavam vinculados somente ao Porto, de acordo com o entrevistado. Já os arrumadores, ao permanecerem com um trabalho sazonal, buscavam trabalhar o quanto fosse possível, e em diferentes setores, não estando vinculados a setor algum especificamente. Assim, a necessidade de complemento de renda não se expressava apenas para cumprimento de suas necessidades diárias, mas também era compreendida como uma estratégia para manutenção futura de suas necessidades, ou seja, para períodos de escassez de trabalho.

Na entrevista que realizamos com o diretor do Sindatacap, Amarante Couto<sup>142</sup>, essa posição estratégica pode ser melhor percebida através de suas memórias de infância. Partindo de seu relato, era comum entre os trabalhadores a necessidade de gerir seus ganhos, a fim de garantir sua subsistência em períodos de diminuição nas atividades portuárias. Como exemplo, Amarante Couto nos contou que, em sua casa, havia provisões de alimentos que se estendiam do chão ao teto, e que isso se dava como uma forma de garantir as condições básicas alimentícias nos períodos em que o serviço fosse escasso. Luis Amaral também contribuiu com um relato semelhante ao de Amarante Couto:

É porque, segundo a história do pessoal mais antigo, eles sempre se popularizaram em ter filhos, a quantidade enorme de filhos, né. Muitos poucos dos trabalhadores tinha dois filhos, então eles aproveitavam os períodos que tinham dinheiro suficiente e faziam o rancho, ranchos fortes.

---

<sup>141</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário Hélio Amaro Soares, em 13 de outubro de 2016.

<sup>142</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Thiago Cedrez da Silva, com o diretor do Sindatacap, Amarante Greque Couto, 20 de março de 2016.

Não é como agora que tu vai no mercado, eles faziam ranchos de sacos, grande quantidade para se precaver, tipo a formiga, né, traz tudo para o seu conceito que é para passar o inverno bem tranquilo. E o trabalhador sempre foi assim, só que hoje é moderno, tu vai no supermercado, mas todo mundo na origem daquele rancho mais detalhado que faziam rancho de saco tinham uma família grande. Até mesmo a questão da roupa, tinha as costureiras, e eles compravam retalhos de fazenda para **fazer roupa para os filhos**. Então a vida do trabalhador sempre foi em função de se organizar, eu sempre digo assim, trabalhador pode não ter um grau de estudo, mas ele é um grande empresário, que para manter a família em umas épocas difíceis, o cara tem que ser realmente competente. O trabalhador é a mesma coisa que o empresário, não está longe disso, ele tem a casa dele como empresa e **tem como gerente a sua esposa**, porque é fundamental, é a base de tudo, e o trabalhador sempre foi assim. [*Grifo nosso*]<sup>143</sup>

A partir da fala desse trabalhador, compreendemos como se expressava, na vida cotidiana familiar e nas formas de organizações dos ganhos, a insegurança do trabalho avulso.

A participação da família cumpre papel significativo diante dessa condição. Na fala de nosso entrevistado, a mulher é a “gerente” familiar, pois é ela quem cuida da família. Não obstante, as mulheres também contribuía para os rendimentos financeiros da família, trabalhando em múltiplos setores da sociedade:

[...] muitas das senhoras da época, que ali na área do Porto, existia um complexo que era muito forte que era o peixe aqui em Rio Grande. Então muitas senhoras e arrumadores, quando faziam a entressafra, que a gente chamava de seca, eles se transportavam para o peixe, e muitas esposas trabalhavam lá para pegar salário para levar para dentro de casa. Então sempre foi assim, o crescimento de Rio Grande foi em cima do peixe, do Porto, mas na época foi assim, as mulheres dos trabalhadores ia para a luta, eram funcionárias de empregada doméstica, outras iam para o peixe, outras tinham os seus ganhos dentro de casa, como costureira, alguma coisa assim, e o resto lavava para fora, era muito prático na época das lavadeiras que lavavam para fora. Tudo isso agregava para o próprio sustento da família.<sup>144</sup>

Portanto, através de ambas as citações do entrevistado, vemos um papel ativo das mulheres, seja no ambiente doméstico ou no trabalho fora de seu lar, em ambos os casos, contribuindo para o sustento de sua família. Lembramos que, conforme abordado no segundo capítulo, até mesmo no Sindicato as mulheres trabalharam, conforme Diógenes Souza.

<sup>143</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

<sup>144</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

Essa condição das famílias é vista entre os portuários, uma vez que “em um contexto de enormes privações, as mulheres dos obreiros das docas assumiam um papel destacado para a manutenção da família” (GANDRA, 1999, p.36). No entanto, conforme observamos na fala de Luis Amaral, à mulher cabia tanto gerir seu lar como trabalhar. Isso denota a dupla jornada de trabalho feminino, a qual:

Essa situação histórica indica o duplo caráter de trabalho das mulheres dos portuários. Ao mesmo tempo que alcançaram o espaço público, através do ingresso no mercado de trabalho, passo importante para a conquista de uma maior autonomia do gênero feminino, mantinha a função como doméstica. Desta forma, seu cotidiano estava, sem dúvida, sobrecarregado de atribuições e a elas competia a tarefa de racionalização da distribuição do rancho doméstico. (GANDRA, 1999, p.37)

Embora não tenhamos a intenção de nos aprofundar nessa questão, cabe ressaltar que a condição de divisão do trabalho incluiu a mulher e que “a divisão de gênero, no meio operário, ilustra os aspectos cruciais da divisão e diversidade culturais internas à classe dos trabalhadores” (KIRK, 2004, p.62). No entanto, esse mesmo autor enfatiza que:

De fundamental importância era a contínua centralidade da família e da unidade doméstica para a vida do trabalhador. Apesar da ocorrência de tensões e desigualdades internas, a família fomentava um senso de unidade e meta coletiva – de homens e mulheres, genitores, crianças e laços de sangue “se ajudando” para sobreviver, lutar e, “com um pouco de sorte”, “defender uns cobres”. (KIRK, 2004, p.65-66)

Outro elemento a ser mencionado, ainda que não tenhamos constatado nas entrevistas com os arrumadores, e, portanto, não nos deteremos nesta questão, é que, tanto em Porto Alegre como em Rio Grande-RS, as crianças também contribuía para gerir os ganhos das famílias. Vivian (2008) nos diz, a partir de relatos de seus entrevistados, que havia “[...] um envolvimento de crianças como trabalhadores ocasionais, indicando que os tomadores de serviço não se eximiam em contratar mão de obra infantil para dar conta de determinados afazeres, incluindo o manejo de mercadorias” (VIVIAN, 2008, p.57).

Portanto, o trabalhador portuário, sujeito à sazonalidade do sistema, necessitava constantemente se adaptar às condições adversas que seu ambiente impunha. E é a partir das experiências que esses sujeitos acumularam ao longo da trajetória das relações de trabalho, que puderam nascer as diferentes estratégias, como resposta ao meio.

Historicamente, nos diferentes portos, brasileiros e internacionais, outra característica marcante ligada à insegurança e aos baixos valores pagos aos trabalhadores está relacionada aos bairros operários. Isso pode ser melhor compreendido mediante a constatação de que nem todos os trabalhadores que se dirigiam na busca de serviços eram selecionados nas chamadas.

Na perspectiva de Fernando Teixeira da Silva (2003), o caráter sazonal do trabalho portuário possibilita o entendimento da formação dos bairros operários na proximidade do Porto, uma vez que “o trabalho ocasional estreitava, portanto, a proximidade entre moradia e fontes de emprego, fazendo com que os trabalhadores do cais fossem vizinhos e habitassem nas localidades contíguas ao cais [...]” (SILVA, 2003, p.137). No caso riograndino, ela está ligada ao contexto apresentado no primeiro capítulo, no qual se viu um sensível e progressivo deslocamento do trabalho rural para o centro das cidades, sendo, portanto, um reflexo da experiência que o operariado adquiriu ao final do século XIX e ao longo do XX. Reforçando esse ponto de vista, Gandra (2009) nos diz que:

Desde o início do século, iniciou-se um processo lento de migração da zona rural para as cidades gaúchas, processo agudizado nas décadas de 1930, 40 e 50, e que ocorria nos momentos de maior fragilidade do setor agro-industrial. As cidades de Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande e Santa Maria é que receberam maior contingente de mão de obra. (GANDRA, 2009, p.48)

Nessa conjuntura apresentada pelo autor, encontram-se significativas movimentação e estruturação dos bairros operários de Rio Grande-RS, locais onde os arrumadores estabeleciam moradia. O relato de Luis Amaral nos permite elucidar o exposto:

[...] o BGV, o bairro Getúlio Vargas, se criou em função da Swift, quando ela veio pra cá, na época, empregava muita gente, e veio muita gente do interior, Pedro Osório, Dom Pedrito... essa imigração que tá na volta do Porto, e foram se acampando ao redor da orla portuária, era um espaço meio descoberto... e o pessoal foi usando e foi usando e se criou o bairro Getúlio Vargas, com o pessoal de Dom Pedrito, Pedro Osório, Piratini e Canguçu. Meu próprio avô veio de Dom Pedrito para cá, e aí formou família. O crescimento do bairro Getúlio Vargas se deu em função do Porto e da Swift.<sup>145</sup>

---

<sup>145</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

A proximidade com a região empregatícia possibilitava que os operários que não encontravam serviços se mantivessem perto para que pudessem aguardar a chegada de navios ou as chamadas, ou novas requisições. Essa proximidade ancorava-se na esperança de uma oportunidade de receber alguma remuneração no dia, ao mesmo tempo em que facilitava sua locomoção.

Mas tem muito, entre o Bairro Santa Tereza e a Vila “Santinha”, aqui do lado do Ipiranga, tu tá 20 minutos do serviço, e na época, o horário do Porto era diferente. Às vezes, o Porto acabava às quatro da manhã e alguns alongavam até as seis... Então tinha a facilidade de se deslocar, até mesmo de bicicleta, porque a violência não era tanta... Depois as leis mudaram os horários, mas mesmo assim é muita comodidade morar perto do serviço... Olha, posso dizer que uns 10% moram fora do perímetro do trabalho, o resto é tudo encostado aqui, Santa Tereza, Lar Gaúcho, Vila Santinha, tudo colado aqui.<sup>146</sup>

Isso, favoreceu a criação de uma dinâmica na qual os operários permaneciam nas imediações do Porto. Hélio Soares relata que “tinha muitos que pra não vir em casa ficava por ali, aí vinha se dava, se não dava, aí vinha simbora”<sup>147</sup>, ou seja, por vezes os trabalhadores permaneciam nas proximidades do Porto riograndino<sup>148</sup>.

Segundo Luis Amaral, os operários “às vezes não iam em casa porque não tinham dinheiro, ou vinham só com o dinheiro da passagem, né.”<sup>149</sup>, e essa dificuldade cotidiana também é enfatizada por Hélio Soares. Porém, essa condição possibilitava que se criasse o hábito de circulação dos trabalhadores na região.

Esta essa circulação, associada ao enfrentamento da precariedade do dia a dia, estabeleciam-se as conexões de relações de trabalho, assim como estratégias de grupo, uma vez que propiciavam o fortalecimento das relações de amizades e de companheirismo. Luis Amaral salienta:

“às vezes, a convivência com o pessoal da área portuária, faziam ficar, né... e aí faziam a famosa cota: um compra uma galinha, outro compra um pouco de óleo, um compra um arroz, e aí faziam um rango ali, em determinado

<sup>146</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

<sup>147</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário Hélio Amaro Soares, em 13 de outubro de 2016.

<sup>148</sup> Observamos que no caso dos portuários, segundo Hélio Soares, estes diminuíram sua circulação em torno do porto na busca por serviços na medida em que passaram a ter direito ao salário mínimo, pois passavam a retornar para suas residências, uma vez que poderiam contar com uma remuneração garantida.

<sup>149</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

local da chamada ou na casa de algum, e com isso foi se tornando esse vínculo de ficar na volta do Porto, né.”<sup>150</sup>

Frente às dificuldades vividas, percebemos que essas cotas, em que cada um contribuía com o pouco que podia, como forma de organização, viabilizavam que esses trabalhadores pudessem dispor de uma melhor alimentação enquanto aguardavam, na incerteza, novos serviços. De acordo com Manoel Adalberto, esta permanecia também estimulava que eles ficassem nos bares ou jogando “[...] que juntava qualquer categoria. E jogar futebol também. Juntava estiva, arrumador também, consertador, tudo jogava junto”<sup>151</sup>

Evidenciamos, entretanto, que esta incerteza, quanto à obtenção de serviços, ocorreu em diferentes portos brasileiros, seja no caso supracitado, assim como o abordado por Fernando Teixeira da Silva (2003), o Porto de Santos, ou com no Porto de Porto Alegre, referido por Gandra (2009).

A fim de que possamos aprofundar mais nossa discussão, gostaríamos de abrir um adendo sobre uma pesquisa que realizamos, porém, sobre o Porto de Pelotas no ano de 1959. Nesse estudo, nos deparamos com uma reportagem, publicada no jornal Opinião Pública, intitulada “*Portuário não ganha o salário mínimo: trabalham em média 17 dias por mês a 120 cruzeiros – Assembleia em Porto Alegre para debater reivindicações da classe – Declaração do Presidente da associação à reportagem*”, a qual apresenta uma reclamação feita pelo Presidente da Associação dos Trabalhadores do Porto, João Batista Rodrigues.

Essa reportagem corrobora com os aspectos que apresentamos sobre as condições de vida e trabalho, na medida em que enfatiza a insegurança e a precariedade enfrentada pelo trabalhador portuário em seu período anterior a sindicalização. De acordo com João Rodrigues, “[...] ao contrário do que muitos pensam, os portuários não têm trabalho assegurado diariamente [...]”, e seguindo a reclamação, quanto ao não pagamento de um salário mínimo, ele continua:

[...] partindo do princípio de que a nenhum trabalhador é lícito perceber salário inferior ao mínimo vigente na Região, capaz de satisfazer as necessidades normais e indispensáveis do homem que produz, o critério seguido pelo Conselho Hidroviário deveria ser o de pagar integralmente o

<sup>150</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

<sup>151</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador consertador Manoel Adalberto, em 11 de maio de 2017.



salário mínimo, de vez que chova, faça frio ou calor, o portuário é obrigado a comparecer à repartição para responder o ponto. **Se há navio, entrega ou recebimento de carga, ele trabalha, caso contrário, volta pra casa ou fica na praia a espera de um barco sem hora certa de chegada. Gasta-se com transporte de ida e volta o correspondente a um quilo de pão, o que vem acarretar maiores privações nos lares dos portuários.** [*Grifo nosso*] (A OPINIÃO PÚBLICA, 03/01/1959, p.8).

Ao longo da matéria é apresentada a situação das famílias desses trabalhadores, que possuem um lar humilde, de um trabalhador faminto e de crianças raquíticas e maltrapilhas. Assim sendo, a matéria publicada no Jornal de Pelotas nos permite aprofundar nossa discussão, deixando evidente que a precariedade do trabalho portuário não se restringe a um porto específico, mas se estende como um problema enfrentado por diferentes portos.

Em Porto Alegre, em 1957, a realidade das condições de vida não era muito diferente. Segundo Gandra (2009), na Ata 28 da Associação Beneficente dos Portuários, constava que raramente os serventes avulsos trabalhavam 150 dias no ano. Junto à pesquisa do referido autor, podemos encontrar referências a João Rodrigues, então Presidente da Associação Profissional dos Portuários de Pelotas, em uma das assembleias organizadas pela Associação dos Portuários de Porto Alegre, em 1957. Nesta, segundo autor, pode-se ver a condição de precariedade do trabalhador:

É válido ressaltar ainda que, na mesma Ata, ficou claro o grau de miserabilidade dos portuários no Rio Grande do Sul, visto o fato de ter ocorrido uma vaquinha a fim de conseguir recursos para a viagem de retorno do representante dos portuários pelotenses, que se encontravam sem dinheiro. (GANDRA, 2009, p.71)

Essa discussão é relevante para compreendermos que, embora os portuários tenham seguido, ao longo das décadas de 50 e 60, estabelecendo novas formas de resistência e solidariedades por conta de suas condições de trabalho, os arrumadores, como categoria, permaneceram na ponta mais frágil desse mundo de inseguranças. Os portuários com sua sindicalização conquistaram importantes conquistas que possibilitaram uma melhora significativa em suas condições de vida, conforme vimos anteriormente.

Esta condição de difícil disputa por melhorias, a qual colocava os arrumadores diante de um importante setor produtivo, mas os impossibilitava ter uma forte reivindicação por melhorias salariais e condições de trabalhos, como as realizadas pelas

categorias como portuários, estivadores, conferentes e etc., ocorre, a nosso ver, pelo seu modelo avulso. Isto se evidencia quando comparamos com outras categorias avulsas, como a estiva. Embora estivadores também não possuíssem patrões, era seu sindicato quem controlava a prestação de serviços a bordo do navio. Isto fazia com que o setor dependesse de sua mão de obra, diferente dos arrumadores que eram apenas força de trabalho reserva.

Por conta disso, acreditamos que nesse momento histórico, não possuíam força reivindicativa diante do setor portuário riograndino. Esta questão pode ser melhor observada diante das constantes greves realizadas por outras categorias, e seu reconhecimento quanto aos prejuízos que traziam para o setor:

Irrompeu, em todo território nacional, as primeiras horas de hoje uma greve que envolve os estivadores e conferentes de carga. Estão paralisados os portos do Brasil, desde Rio Grande até Manaus. O motivo da greve se prende a um pedido de aumento salarial por parte dos estivadores e conferentes e que não foi aceito. Pretendiam uma majoração de quarenta e cinco por cento tendo sido feita uma contraproposta na base de trinta por cento. **Essa, portanto, é a razão do movimento paredista que trará incalculáveis prejuízos para a economia nacional uma vez que o sistema de transporte está parado.** Até o momento não foi conhecida nenhuma medida visando debelar a greve surgida repentinamente, hoje pela manhã. [*Grifo nosso*] (RIO GRANDE, 18/10/1960).

A nosso ver, a preocupação inicial do Sindicato dos arrumadores estava centrada prioritariamente em estabelecer novas parcerias para que seus trabalhadores pudessem obter rendimentos constantes. Como sua requisição no porto não era diária ou numerosa, seu poder de barganha se enfraquecia diante deste setor.

Em resumo, os relatos de nossos entrevistados dão conta de uma caracterização importante para compreender esse período de formação das atividades dos arrumadores, até seu estabelecimento dentro do Porto. Inicialmente, embora tenham tido a possibilidade de ingressar executando trabalhos a beira do cais, o caráter de suplência não permitiu significativas e expressivas remunerações, exceto em momentos de sorte em que, na falta de um doqueiro, pudessem trabalhar junto às cargas de maior valor ou de intensa movimentação de mercadorias dentro do Porto. No entanto, o trabalho no comércio – anterior à entrada de Duarte Botelho – e no frigorífico possibilitava um rodízio mais significativo entre os trabalhadores, possibilitando que partilhassem os serviços e os ganhos.

Nessa perspectiva, o caráter que destaca nossa categoria de estudo diante as demais não se dá na originalidade do trabalho avulso, mas sim no fato de os doqueiros, na formação de seus sindicatos, deixarem de ser uma categoria avulsa. Esses trabalhadores se inseriram em regime de preferências e de maior controle das escalas de serviço, o que, por sua vez, levava à minimização das inseguranças da sazonalidade e possibilitavam o direito ao recebimento do salário mínimo, entre outros benefícios. Contudo, os arrumadores permaneceram sujeitos às prerrogativas da ocasionalidade dos serviços e ganhos.

### **3.2 Ofício de trabalho: um trabalho físico, perigoso e pesado.**

Alcoolismo, ausência de clara demarcação entre tempo de trabalho e lazer, sociabilidade em espaços exclusivamente masculinos, força física, ostentação de símbolos de virilidade e valentia, rivalidades étnicas e violentas disputas pelas oportunidades de emprego em um instável mercado de trabalho povoavam a imagem de uma comunidade turbulenta, perigosa e estigmatizada por outros grupos. (SILVA, 2003, p.129)

Fernando Teixeira da Silva (2003), ao discorrer sobre a compreensão que aflora da sociedade sobre o ambiente portuário, coloca-nos diante de uma condição abordada por diversos outros autores, a respeito da cultura de trabalho e dos costumes existentes nos portos. Essas características contrastam e se chocam com a sociedade, uma vez que os costumes, entende Falcão (2009), “[...] são manifestações simbólicas de formas de vida dos trabalhadores, porém ambos encontram-se à margem de um tipo de organização social dominante, constituída pela burguesia” (FALCÃO, 2009, p.137). Pesavento (1998), frente a essa abordagem, permite compreendermos que os pontos citados por Silva (2003), desde a implantação da República, recaem em um problema que aflige a moral e os bons costumes da sociedade. De acordo com a autora:

Ao crescer, o centro urbano passa a oferecer ameaça à moral e aos bons costumes das famílias honradas. Entre seus habitantes, encontrava-se um contingente significativo de bêbados, jogadores, prostitutas e vagabundos, pessoas que viviam na “contra-mão” da ordem instituída e que apresentavam comportamentos desviantes daqueles que a moral burguesa procurava impor. (PESAVENTO, 1998, p.62)

Portanto, é necessário que se tenha um olhar mais amplo diante da condição do trabalho, pois, como mencionamos anteriormente, ela vai além dos aspectos formais

institucionalizados, os quais simplificam as experiências e as relações que os operários estabeleceram entre si, com o trabalho e a sociedade. Na medida em que ampliamos nossa compreensão sobre como se estabelece o cotidiano desses sujeitos, identificamos um campo de disputas e de aprendizados, repleto de estigmas. E essas questões estão relacionadas à concepção do viver das experiências desses operários, sejam elas no ambiente de labuta ou não.

Aberta a discussão, as experiências adquiridas pelos operários acompanharam suas trajetórias de vida, desde a mais tenra infância até sua efetiva inclusão no mercado de trabalho. Retomando os aspectos históricos do Porto, Vivian (2008) percebe que era comum a circulação de crianças nos portos de Porto Alegre e Rio Grande, embora essa presença não fosse consentida pelas autoridades portuárias. Com isso, algumas questões relevantes vêm à tona:

A sociabilidade entre crianças e trabalhadores avulsos, no entanto, podia ser construída de outras maneiras e não somente através de atividades que geravam algum ganho às primeiras. Afinal, muitas vezes quem estava atuando nas instalações portuárias ou no porão das embarcações era o pai, o avô, o tio ou o irmão dos próprios meninos que circulavam pela orla ou residiam próximo a ela, permitindo que as incursões destas crianças e jovens ao cais constituíssem uma espécie de encontro entre membros de uma mesma família portuária. (VIVIAN, 2008, p.89)

Essa sociabilidade apresentada por Vivian (2008), somada à proximidade entre bairros e Porto, possibilitava a inserção desses jovens no ambiente de trabalho. Isso fazia com que, como pontua Gitahy (1992), em seu estudo sobre o Porto de Santos, os filhos compreendessem profundamente as rotinas de trabalho de seus pais. Portanto, essa prática de circulação de crianças, dentro do Porto e nas imediações<sup>152</sup>, potencializava o convívio em bairros operários, impulsionando o conhecimento dos ofícios de trabalho de seus familiares<sup>153</sup>.

Embora possamos nos tornar repetitivos, por já termos discutido sobre a importância da família, cabe retomá-la neste momento, visto que a característica desse ofício dá-se de forma intergeracional. Conforme Oliveira (2007):

---

<sup>152</sup> Destacamos que segundo nossos entrevistados, já no final da década de 50 e 60, o porto não admitia mais que os familiares circulassem por dentro do porto. Todavia, isto não impedia a circulação pelas suas imediações, visto que a zona portuária é um ambiente pujante, onde se encontravam desde comércio, indústrias, até os campos de futebol onde os operários confraternizavam.

<sup>153</sup> Deixamos claro, neste momento, que conhecer o ofício é diferente de possuir as habilidades necessárias para executá-lo. A prática do ofício faz parte de um aprendizado passado dos mais velhos aos mais jovens na própria dinâmica do dia a dia de trabalho.

Não é de se estranhar o número de parentes e agregados que foram incluídos nas relações de trabalho nos serviços de estiva, pois a cultura familiar entre os estivadores sempre esteve presente no cenário portuário brasileiro, em função até da própria descontinuidade do trabalho, pois os estivadores não têm segurança assim como uma regularidade salarial, recebendo apenas quando existem navios. [...] **Com o passar dos anos, o filho assume a garantia de sua aposentadoria, ajudando o pai no sustento da família, razão, existia no Porto famílias inteiras trabalhando.** [*Grifo nosso*] (OLIVEIRA, 2007, p.5)

Nas entrevistas, observamos que todos depoentes possuíam relações de parentescos no Porto. Na entrevista que realizamos com Diógenes Souza, fica evidente essa relação no trecho: “O meu pessoal trabalhava quase todos no Porto. Mas eram portuários. Como vou te dizer... eram funcionários do Porto [...]: Tio, meu pai, meu irmão também era portuário [...]”.<sup>154</sup>

Esse aspecto faz parte da cultura operária portuária e se estende por diferentes portos. Fernando Teixeira da Silva (2003) nos possibilita expandir nossa visão, até aqui restrita a Rio Grande-RS, evidenciando que, no contexto do Porto de Santos, as relações de parentesco também se faziam presente. Assim como na cidade de nosso estudo, o autor também estabelece relações entre a sazonalidade dos serviços e o estabelecimento das vilas operárias, salientando que nesses ambientes as relações se estreitavam:

Relações preexistentes às estabelecidas nos locais de trabalho fortaleciam-se, assim, por meio de laços pessoais de contratação da mão de obra, sendo comum a constituição de linhagens familiares de portuários, **que transmitiam uma cultura de trabalho de geração para geração.** (*Grifo Nosso*) (SILVA, 2003, p.137)

Portanto, concluímos enfatizando que o aprendizado do ofício, segundo Oliveira (2007), não era aprendido no espaço escolar, mas sim transmitidos dos mais velhos aos mais jovens, no próprio ambiente de trabalho. A experiência adquirida ao longo dos anos<sup>155</sup> dava condição a esses trabalhadores de ensinar como trabalhar com as diferentes cargas, constituindo, dessa forma, “[...] uma tradição no porto, onde os segredos da

<sup>154</sup> Entrevista concedida ao pesquisador Elvis Silveira Simões, no dia 14/04/2015. A mesma foi realizada na cidade de Rio Grande-RS, na residência do entrevistado.

<sup>155</sup> Na dinâmica histórica, esta experiência perde força, pois, conforme Luis Amaral, “de uns tempos para cá, dificilmente o filho vem herdar a função do pai, porque, em função do estudo, a pessoa já quer um pouco mais e vai além. Chega a ser quase que quarenta por cento que fica na mão do filho do associado. Agora, tem a questão do estudo, mas antes tinha aquela coisa de pai para filho, aquela coisa toda.” (Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.)

profissão, que não eram poucos, têm que ser transmitidos pelas instruções práticas e pelo exemplo dado no convívio com os mais velhos, num aprendizado cotidiano” (OLIVEIRA, 2007, p.5).

O ofício desses trabalhadores é caracterizado pela dura condição física que o trabalho impunha aos operários. Para além da baixa remuneração, ele se constituía em uma atividade corporal, marcada na memória dos entrevistados como bruta e difícil. Nesse trabalho, o sujeito precisa, além do vigor físico, compreender a forma de realizar os serviços.

[...] a principal ferramenta de labuta do trabalhador braçal é seu próprio corpo, porém o seu corpo não está sozinho, precisa tanto ser prolongado pela ajuda de outros corpos em movimento, como também de máquinas e ferramentas que o auxiliem em sua árdua jornada. (FALCÃO, 2009, p.138)

Quando tratamos sobre o Porto, evidenciamos que a baixa automação portuária implicou em um grande contingente de trabalhadores, tornando a força humana imprescindível para a realização das tarefas (GANDRA, 2009). Também, nos diferentes serviços que os arrumadores estabeleciam na sociedade, o corpo do trabalhador era seu principal meio de obtenção de ganhos que possibilitariam sua subsistência. E, as péssimas condições de trabalho impuseram um penoso castigo físico a esses operários.

No diálogo que estabelecemos com os ex-trabalhadores, evidenciou-se que a condição de um serviço árduo acompanhou o Sindicato desde sua fundação. Conforme Diógenes Souza:

[...] quando a gente começou a trabalhar, a gente começou a fazer serviço assim nesses armazéns ali na Marítima, descarregando charque, de sacaria, de farelo ensacado, arroz, soja, descarregava vagão ali na Marítima, saco de 80 kg, era esse serviço brabo mesmo que a gente fazia.”<sup>156</sup>

Ao longo da edificação dessa categoria, nos anos 60, a relação entre a utilização do corpo como instrumento e a necessidade de uma movimentação de mercadorias, em ambientes precários, se acentuou nas práticas de serviços.

[...] era um trabalho muito grosseiro. Estúpido, né. Tudo no coco, saco de cem quilos, saco de cento e dez, de soja, naquele tempo, né, de cebola, de trigo, de tudo. Não tinha bitola o saco, então, tu pegava o de cinquenta agora

---

<sup>156</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões, com o ex-trabalhador arrumador Diógenes Sampaio Souza, em 14 de abril de 2015.

aqui, e pegava o de cem ali. E aquilo estragava o pescoço do cara. Tenho calo no pescoço até hoje, né.<sup>157</sup>

Ivanor Lopes, ao rememorar as lembranças de seu passado como arrumador, no trecho acima, enfatiza um trabalho em que a automação portuária ainda não era significativa a ponto de facilitar a movimentação de carga e descarga da mercadoria nos armazéns e a beira do cais, fazendo com que os trabalhadores precisassem carregar, ao longo de sua jornada de trabalho, sacos pesadíssimos, apoiados na cabeça. “Era tudo na mão. [...] Naquela minha época, não tinha empilhadeira, não tinha nada”.<sup>158</sup> Luis Amaral, que convive e conviveu com muitos desses trabalhadores, também contribuiu para essa discussão, quando observa que “[...] não tinha tecnologia para ajudar eles, por exemplo quando eles estavam descarregando vagão, caminhão, esses navios, eles colocavam as caçamba virada no sentido da carga e ia com pás de concha grande.”<sup>159</sup> Assim sendo, evidenciamos que o resultado dessa atividade encontra-se marcada, para além de suas memórias, também em seus corpos, como o “calo no pescoço”, que Ivanor Lopes possui ainda hoje.

É preciso que se destaque que a condição de um trabalho braçal e muscular não era uma particularidade encontrada no Porto riograndino. A bibliografia consultada também trata da condição de precariedade enfrentada pelos operários desse setor produtivo, característica encontrada entre as diferentes categorias e portos. Entretanto, em Rio Grande-RS, enquanto estava e portuários, após suas sindicalizações, modificaram expressivamente suas condições de vida, alterando essa simbologia – sendo reconhecidos como os “marajás de calção” –, os arrumadores permaneceram marginalizados.

Sobre o Porto de Porto Alegre-RS, Gandra (2009) e Falcão (2009), ao apresentarem a condição dos trabalhadores de capatazia, nos apresentam uma vivência semelhante na condição de trabalho árduo, uma vez que as práticas de carga e descarga eram as mesmas. Outro ponto enfatizado por Gandra (2009) está relacionado à precariedade, evidenciada no trecho: “Sua alimentação era feita no local de trabalho e os mesmos não possuíam **nenhuma proteção**” [*Grifos nosso*] (GANDRA, 2009, p.55).

<sup>157</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

<sup>158</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

<sup>159</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

Dessa forma, o autor evidencia que, nem mesmo em momentos de alimentação, esses trabalhadores escapavam dos riscos que o exercício de suas funções lhes oferecia.

Os trabalhadores que se dirigiam ao Porto de Rio Grande-RS, principalmente nos anos 50 e 60, não tinham acesso a vestimentas e equipamentos de segurança adequados, como luvas e capacetes. Essa condição, para além da bibliografia, pode ser constatada em nossas entrevistas com os trabalhadores. Em uma conversa informal, realizada com Luis Amaral, ao retornar da casa de Diógenes Souza, nos possibilitou compreender um pouco mais sobre os riscos que esses trabalhadores – inclusive ele mesmo – corriam ao trabalhar no cais. A imagem, apresentada a seguir, nos permite estabelecer um diálogo com a memória do trabalhador.

### Imagem nº 7



Trabalhadores no Armazém

**Fonte:** Disponível em:

<[http://www.portoriogrande.com.br/site/imprensa\\_midia\\_galerias.php](http://www.portoriogrande.com.br/site/imprensa_midia_galerias.php)> Acessado em:  
17/10/2017

Embora não saibamos precisar o período da respectiva fotografia, ela ilustra a característica do trabalho: o transporte realizado dentro dos armazéns, a realização física do serviço, bem como a falta de proteção no exercício das atividades. Os sindicatos, inicialmente, não possuíam condições de adquirir vestimenta e equipamentos adequados para minimizar os riscos de acidentes no trabalho, e os próprios trabalhadores não



possuíam condições financeiras para providenciar equipamentos de forma individual. Vemos, na imagem, que os operários utilizam simples camisa, calça e sapatos, que eram roupas que utilizavam no dia a dia. A imagem corrobora a curta conversa com Luis Amaral, que ainda acrescentou que não era incomum encontrar trabalhadores de chinelos, realizando tarefas de alta periculosidade.

Destaca-se também, na memória de nossos entrevistados, um serviço extremamente perigoso. Ivanor Lopes, sobre uma de suas atividades na Marítima, conta-nos: “nós caminhava lá por cima, das linhas dos armazéns, botando saco, subindo [...] escada de madeira, assim. Subia pra cima, botava lá dentro. Quase caí, quase quebrei o pescoço numa linha dessa [...] lá em cima”.<sup>160</sup>

Por muito tempo, os trabalhadores atuaram se expondo a precárias condições de trabalho, sem que houvesse uma política efetiva que viesse a minimizar os riscos do trabalho. Falcão (2009) é enfático ao afirmar que:

As condições de trabalho no porto eram insalubres e causavam diversas doenças, como as de coluna, de pele, de articulações e de pulmão. A poeira, o peso, os inúmeros corrosivos que transportavam tinham sua periculosidade. Mas muitos dos tratamentos eram realizados com a alimentação saudável ou com a bebida alcoólica, que amenizava a estafa e a dor. Porém, os medicamentos eram usados em casos extremos, quando o trabalhador não tinha mais condições de trabalho; somente por isso procuravam o serviço médico. Além disso, não existia uma política de prevenção em se tratando de saúde. A prevenção era somente com relação aos acidentes [...]. (FALCÃO, 2009, p.154-155)

No decorrer da organização dos trabalhadores, embora ainda precários e sujeitos à periculosidade inerente ao ofício, o Sindicato passou a dispor de melhores condições financeiras, devido aos acordos que estabeleceu, sobretudo após os anos 70, o que reverberou na aquisição de melhores equipamentos de segurança. Nesse período, de acordo com Duarte Botelho, os operários que se dirigiam à Swift saíam do Sindicato uniformizados. Como fiscal do Sindicato, nosso entrevistado era quem entregava todo o equipamento de segurança para os trabalhadores. “O Sindicato fornecia a roupa [...] Eu entregava para o pessoal [...] o fardamento grosso, tamancão, tudo. Era tudo fardado. A firma pedia, e o trabalhador já saía com toda a roupa pra trabalhar no frigorífico.”<sup>161</sup>

<sup>160</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

<sup>161</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.

É relevante para essa discussão aprofundar sobre as condições de vida e de trabalho desses sujeitos e mencionar que elas condicionavam alguns estereótipos sociais, que implicavam em estigmas:

[...] essa estigmatização possuía relação com seu elevado estado de miserabilidade [...]. Os portuários, como já mencionado, possuíam precárias condições de vida em relação à moradia, à alimentação e ao vestuário. Prestavam qualquer tipo de serviço braçal, a fim de minimizar sua pobreza. Os próprios trabalhadores reconhecem que a sua pobreza atraía a desconfiança da classe abastada, que os consideravam potencialmente capazes de **violência e furtos**. [*Grifo nosso*] (GANDRA, 2009, p.63)

Dessa desconfiança emergem alguns estigmas, os quais estão relacionados ao cotidiano desses trabalhadores. Esses estigmas, porém, necessitam ser problematizados, para que possamos compreendê-los.

Fernando Teixeira da Silva (2003) expõe que o Porto era um espaço de constantes disputas e ostentação dos signos de força e virilidade. Sendo assim, em seu cotidiano de trabalho, deveriam sustentar tanto uma valentia frente aos serviços árduos e perigosos como diante de seus pares, visto que, de acordo com Hélio Soares, “não podia se abaixar no lombo se não os cara tomava conta ali”.<sup>162</sup>

Esses aspectos não são apenas trazidos por Silva (2003), mas também por Gandra (1999) e Sarti (1981), e parecem compor parte do cotidiano do mundo do trabalho portuário. E, para que possamos melhor compreendê-lo, a história narrada por Luis Carlos<sup>163</sup> nos possibilita observar *como e por que* se dava a valentia nesse espaço:

E na época não existia muito carro. O trabalhador andava muito de bicicleta, né. Então, era assim... em cada período de chamada, em cada local de trabalho, se aglomerava 300 a 400 homens. Imagina tudo isso, 70% de bicicleta? Quantas bicicletas no pátio, né. Então, naquelas bicicletas mais antigas, existia aqueles farol [...] Então, o Vargas, ele chegou com a bicicleta dele, e colocou na parede. Aí chegou os outros e foram colocando, as bicicletas. Aí a dele ficou lá por último. Aí depois dá dele, tinha a do outro cidadão também, **que não gostava de virar as costas pra ninguém**. E aí que, quando foram remover bicicleta pra tirar dali, no tirar, a do cidadão caiu no chão e quebrou o farol. Quebrou o farol, e aí já o cidadão, dono da bicicleta, se envolveu com o homem, e deu uma confusão, e partiram para as vias de fato. E eu sei que, isso aí eu me lembro, que a briga começou na frente da [sic] e foi parar em frente do portão do Porto. Os caras tiveram que chamar a brigada, né, porque já **envolveu o dono da bicicleta e os parentes**

<sup>162</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário Hélio Amaro Soares, em 13 de outubro de 2016.

<sup>163</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Thiago Cedrez da Silva, com o diretor do Sindatacap, Amarante Greque Couto, 20 de março de 2016.

**dos donos, e aquilo já virou quase uma guerra [...] tudo por causa de uma bicicleta. [Grifo nosso]**<sup>164</sup>

A narrativa acima evidencia uma demonstração pública de valentia, que, por vezes, era cometida por motivos banais. Vejamos que uma simples divergência poderia levar a “quase uma guerra”, que poderia envolver as famílias dos trabalhadores. Essa questão, destacada na fala do entrevistado, evidencia um ambiente de atuação que possuía um forte vínculo de defesa de seus pares, e no qual amigos e parentes trabalhavam juntos.

Brigas envolvendo trabalhadores do porto são encontradas estampadas nas paginas do jornal que analisamos, o qual também referencia que havia brigas por “motivos de pouca importância”. Na matéria de 2 de julho de 1960, o jornal Rio Grande evidencia que o estivador José Rodrigues Filho foi “internado na Beneficência Portuguesa com ferimentos produzidos por faca nas costas e no braço”, se envolveu em uma briga com diversos homens em um ambiente não portuário:

Ocorreu no dia 30 de junho, uma violenta rixa na vila Assumpção. Por questões de pouca importância diversos homens e um rapaz se empenharam em uma luta corporal, armados de porretes e facas. O motivo do desentendimento foi uma fogueira... (RIO GRANDE, 02/07/1960, p.5).

Outra matéria referente as abrigas que ocorriam, foi a do Estivador Cirilo Brandão, o qual teria sido denunciado ao Departamento de Policia de Rio Grande, por Ivo Domingos de Oliveira, o qual tinha como profissão de barbeiro. Segundo o jornal, o reclamante:

Disse que Cirilo Brandão, ultimamente, vem o ameaçando e que tal atitude se prende ao fato de ter sido o queixoso aprovado num recente concurso de árbitros organizado pela liga Riograndina de Futebol o que não aconteceu com Brandão que foi reprovado por ser analfabeto. (RIO GRANDE, 20/07/1960, p.5)

Diversas outras brigas são relatadas ao longo do jornal, muitas das quais sem apresentar os motivos. No entanto, concluímos esta questão apresentando que nem sempre as brigas eram motivos de “pouca importância”, pois elas também envolviam disputadas políticas.

---

<sup>164</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

Antônio Espíndola nos diz que em uma Assembleia organizada pelo Sindicato dos doqueiros ocorreu de um associado lhe apontar um revolver:

“Esse não fosse um companheiro de serviço, mete a mão e levantar o braço, ele tinha me dado um... Tava com o revolver assim, pra me atirar no peito [...] O falecido Gildo [...] Ele era nosso associado aqui. E por causa disse nos tiramos ele do quadro nosso, e passamos ele para o quadro de funcionário. Ele não trabalhou mais no Sindicato, nem um dia.”<sup>165</sup>

A motivação deste acontecimento, segundo nosso entrevistado, era por que as “teses” de Gildo não foram aceitas pelo Sindicato, “nós provamos pra ele que as teses dele estavam erradas.”<sup>166</sup>

Embora tenhamos trazido o relato de um portuário, esta situação exemplifica as disputas que aconteciam neste meio de serviço, as quais são confirmadas por Ivanor Lopes. Segundo o ex-arrumador, nas assembleias que faziam na União Operária, costumava dar briga “[...] os caras da marítima tudo bebiam cachaça [...] naquele tempo, na marítima ali, era puro ‘burro da carne’, né tchê. [...] ali na marítima era uma bronca danada aquele povo ali. Eles brigavam quase todos os dias ali na marítima, né.”<sup>167</sup>

A valentia apresentada só pode ser entendida tendo em vista que “[...] os portuários definem, em grande medida, sua própria identidade a partir de um forte senso de masculinidade, em que a coragem é um valor moral definidor dos relacionamentos sociais” (SILVA, 2003, p.150). Assim como na citação de Fernando Teixeira da Silva (2003), Luis Amaral permite compreendermos que “eles eram muito encrenqueiros, gente boa, mas muito encrenqueiros... Dificilmente tu poderia falar sobre a honra dele, sobre a mulher dele ou até a própria mãe, que gerava até uma tragédia [...]”<sup>168</sup>. Portanto, defender sua honra e a de seus pares também era um comportamento moral que definia esses trabalhadores.

É necessário que digamos que o envolvimento com brigas não era tolerado pela administração do Porto e tampouco pelo Sindicato, contudo, na prática cotidiana, os operários estavam acostumados a resolverem os problemas de forma com que não

<sup>165</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário e estivador Antônio Nailem Espíndola, em 27 de setembro de 2017.

<sup>166</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário e estivador Antônio Nailem Espíndola, em 27 de setembro de 2017.

<sup>167</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Ivanor Lopes ( estando presente o vice-diretor do Sindatacap Luis Carlos Silva Amaral ) em 06 junho de 2016.

<sup>168</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

envolvesse as autoridades competentes, pois sabiam que havia a possibilidade de punições.

[...] se os caras brigarem lá dentro, ninguém vai dizer que os homem brigou... Eu me lembro um dia, que dois caras na jamanta, eles tavam lá se agarrando, e nós fechamos a jamanta e deixamos eles lá dentro. **Ia fazer o quê? Chamar a guarda e botar os caras pra rua?.** [Grifo nosso]<sup>169</sup>

Deixamos claro, ainda, que as disputas físicas eram apenas uma das formas de enfrentamento e rivalidade que se expressavam diante do trabalho, mas não a única. A própria forma de organização do trabalho, bem como a característica do trabalho portuário, propiciava outras formas de rivalidades:

Esta condição sazonal das operações portuárias era não apenas responsável pela acirrada disputa entre operários e patrões para controlar o mercado e a organização do processo de trabalho nos portos, mas também pela ruidosa rivalidade e competição entre os próprios trabalhadores. (SILVA, 2003, p.149)

As disputas davam-se também na forma de uma rivalidade sutil, a qual tem como característica simbólica a valorização do “saber fazer”.

O “saber fazer” faz parte de um importante processo histórico da constituição do ofício de trabalho, assim como está ligado à “[...] percepção do corpo e do espaço onde está o trabalhador, uma consciência ligada à memória corporal e à aprendizagem que só é possível realizar na prática” (FALCÃO, 2009, p. 149), pois o indivíduo que detém o conhecimento é colocado em perspectiva na aquisição de trabalho, ao mesmo tempo em que é reconhecido por seus companheiros. Segundo André (1998), a partir do depoimento de trabalhadores antigos, podemos constatar que, no imaginário desses trabalhadores, “[...] ao assumirem a função como empregados, eles tinham o reconhecimento, *saber fazer* do ofício, pelos armadores e trapicheiros, de um lado, e a aceitação dos companheiros, de outro” (ANDRÉ, 1998, p.46).

Apreender como se executava um serviço de forma rápida e eficiente, principalmente para os arrumadores, era um motivo de valor, pois isso garantia aos indivíduos maiores possibilidades de trabalho. Lembramos que no, já discutido, rodízio havia a possibilidade de seleção dos operários que participariam das atividades, e que,

---

<sup>169</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.

segundo nosso entrevistado, essa seleção se dava pelas empresas, que escolhiam os melhores operários.

Também, retomamos que, para o ingresso no Sindicato, como sócio, não bastava apenas uma indicação, mas sim a aprovação dos demais sócios, mediante a prestação de serviços como provisórios. Somente a partir dessa aprovação é que esses trabalhadores poderiam ingressar como arrumadores sindicalizados. Assim sendo, os considerados comprometidos com os serviços possuíam maiores chances de obtenção de trabalho. Mas não só o comprometimento era avaliado, mas também as competências e as habilidades de cada um deles.

Ivanor Lopes elucida essa questão, na medida em que, no seu relato, afirma que houve uma tentativa de lhe inserir na estiva. Através de sua história, percebemos que o elemento do “saber fazer” era um motivo de valor no momento da contratação de trabalhadores:

Eu não quero essa porqueira, lá. Eu trabalho de provisório, quando eu quero, eu vou. Agora, ter compromisso com o Sindicato, eu não quero [...] Eu tinha uma prática na estiva, que os estivadores se admiravam porque eu não era sócio da estiva. Um dia [...] tiraram gente nova para os ternos, pra madeira, tiraram duas lingadas que deveriam até as onze. Eu de tarde fui pra lá. Aí eu e o meu terno, eu pedi mais um “tropo” lá, e eu emendei três de três “tropo” daqueles, de cinta, pra amarrar as lingadas. Então, eu amarrava a ponta lá e aqui, aí ia vindo pra ponta, e aqui eu levantava. Quando puxava aqui na ponta, a lingada saía assim... [...]. E o contramestre disse, mas tu não tava de manhã? Não, não, vim agora de tarde. Pô, fizeram duas lingadas de manhã, e vocês já tiraram dez agora de tarde, em duas horas de serviço. Que número é o teu? Eu, não tenho, sou provisório. Ah, não acredito, disse ele: Tu trabalhasse melhor que os sócios velhos [...] e vocês estão aí trabalhando com a maior facilidade. Tem que procurar a facilidade [...], não adianta fazer força, o trabalho não é força, tem que procurar a prática.<sup>170</sup>

Portanto, a valorização não era apenas um orgulho pessoal, mas também uma forma de disputar um campo de trabalho onde abundavam operários, mas a requisição de mão de obra extra era escassa. Dessa maneira, quão maior fosse o reconhecimento entre seus pares, maior seria a possibilidade de garantir a remuneração para um trabalhador avulso.

Destacamos, diante dessa discussão sobre os estigmas, a caracterização do portuário como “ladrão”. Essa característica é encontrada em diferentes portos nacionais

---

<sup>170</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Ivanor Lopes ( estando presente o vice-diretor do Sindatacap Luis Carlos Silva Amaral ) em 06 junho de 2016.

e internacionais, visto que tanto o conjunto de bibliografia como de nossas fontes apontam o Porto como um local suscetível à prática de furtos, dada as condições de vida dos operários.

Os furtos que mais se destacavam, em nossas entrevistas, giraram em torno dos bens de consumo, pois estes estão diretamente relacionados à dificuldade de suprirem suas necessidades básicas. A condição de vida é tão impactante sob esses operários, que em nossas entrevistas, pudemos compreender que, embora fosse uma prática repudiada pela administração do Porto, assim como pelos sindicatos, os fiscais, às vezes, faziam “vista grossa”, ou mesmo ajudavam separando uma parte da produção para que os trabalhadores pudessem levar para suas casas. Duarte Botelho nos diz que, no período em que ingressou no Sindicato, década de 60/70, os armazéns do Porto Novo e Porto Velho estavam repletos de arroz, e algumas vezes seu terno:

Chegando no Porto Velho para trabalhar, o ajudante de fiel chegou e disse: olha, se vocês quiserem um arroz, um pouquinho de arroz, vocês não peguem esse aí do chão, que tá com veneno. Tem aquele saco que eu deixei para vocês ali. Que era pros cara não rasgar os sacos, né.<sup>171</sup>

Segundo esse relato, o ajudante de fiel já sabia que os furtos aconteceriam. A atitude de separar uma porção para que os trabalhadores pudessem levar para suas casas cumpria um papel de auxílio, pela condição precária, e também contribuía para prevenir as avarias das cargas.

Em casos que não contavam com essa “simpatia”, por parte dos responsáveis pela fiscalização, os trabalhadores usavam e abusavam da criatividade nos furtos. Luis Amaral nos referencia que:

[...] até a década de 70, não existia essa grade que separava o Porto do resto da população, então era fácil de acertar, né, mas depois que foram colocando as grades foram diminuindo.... Falavam nos estoques de charque, e tapete, o pessoal pegava o charque e enrolava, tirava a camisa e enrolava, e saíam.<sup>172</sup>

No entanto, o furto não era uma prática que se restringia ao ambiente portuário:

---

<sup>171</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.

<sup>172</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

Existia também o frigorífico, que, na época, o transporte era feito com boi inteiro, só cortava a metade. E eu lembro de uma história que o pessoal colocaram embaixo de um caminhão e saíram com ele. Mas hoje não existe mais, há um scanner lá que pega tudo.<sup>173</sup>

Com o aumento da fiscalização no Porto riograndino, essa prática histórica perdeu a força, e, segundo nossos entrevistados, isso fez com que os trabalhadores tivessem mais dificuldades na realização dos furtos. Duarte Botelho salienta:

Isso no Porto pegou muito na... antes quando eu era garoto. Depois quando eu entrei para o Porto, já foi mais difícil, já tinha mais guarda, só muitas vezes se não gostasse do trabalho, de trabalhar, arriscar o trabalho do cara por um pedaço de carne, um troço assim, era difícil, né. Pensando bem, era difícil. Tinha algum que, às vezes, inventava fazer isso aí mesmo.<sup>174</sup>

Contudo, apesar do aumento da fiscalização e do medo das punições, a prática do furto continuou. O próprio entrevistado narra uma história que presenciou, na qual um trabalhador burlou a fiscalização portuária para que pudesse furtar alguns produtos:

Nós tínhamos um baiano que veio, seis baiano, mas tudo lá da Bahia [...] Chegou numa época, de junho, julho, agosto, mas numa friagem dos diabos. Mas sempre tem um que se destaca, né. [...] Ai ficou só um, ficou só um baiano, os outros foram embora. Aí ele entrou para o Sindicato de sócio [...] E o senhor Nicola, era o fiel do armazém A7 [...], o armazém estava cheio de conserva, e o baiano chegou e pegou uma caixa de conserva, e saiu na porta, e o senhor Nicola chamou ele: “ô, vem cá...”, aí: “o que foi, o que foi?”, “e essa caixa aí?”, “ah, o senhor me desculpe, eu vou levando essa caixinha aqui, tem os meus documentos em casa, né, porque eu não tenho onde botar, e eu vou levando lá pra botar”. Aí abriu e tava vazia. “ah, tá guri, leva pra ti”. Passou, fez a volta, largou a vazia e pegou uma cheia. Chegou, foi no portão. Chegou no portão, e o guarda trancou, “não, o senhor telefona para o senhor Nicola, que ele me deu essa caixa de conserva”. E ele “*puff*”<sup>175</sup> pro Nicola, e o Nicola “não, pode deixar que eu dei pra ele a caixa”.<sup>176</sup>

Vejamos que, na história narrada por Duarte Botelho, o trabalhador não contava com a estima do Fiel de armazém para que pudesse levar alguns produtos, tampouco com a fiscalização do Porto. Foi necessário, portanto, buscar uma alternativa para sair com a mercadoria pelos portões do Porto. A alternativa denota a criatividade outrora

<sup>173</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

<sup>174</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.

<sup>175</sup> O “*puff*” representa o ato do guarda ter ligado para o Nicola.

<sup>176</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.



citada, a qual enganava a fiscalização, seja mentindo, como no caso supracitado, seja escondendo charque dentro da vestimenta, ou mesmo escondendo embaixo dos caminhões, conforme mencionamos anteriormente.

Era difícil que o Porto ou as empresas fiscalizem toda a entrada e saída de produtos. Contudo, percebemos nas entrevistas que a grande preocupação dos trabalhadores era que, se fossem pegos, perderiam seu serviço. Quando partia do Sindicato, era por que um dos seus principais objetivos, segundo Antônio Espíndola, era prezar pelo cumprimento de seu regulamento, afim de que o trabalhador fosse responsável com o serviço.

Duarte Botelho nos diz que uma das três faltas graves – realizar furtos de bens e mercadorias, ser pego embriagado no ambiente de trabalho e agressões físicas, entre companheiros e/ou fiscais – dentro do Sindicato incluía o furto, e, segundo Luis Amaral, “na época, quando pegavam, quando muito iam para capitania, e pegavam uma suspensão de 30 dias, 3 meses, dependendo da gravidade.”<sup>177</sup> Embora Luis Amaral relativize a gravidade, evidenciamos que uma suspensão impactava tanto na falta de remuneração durante o período como nas escolhas feitas na composição dos ternos posteriormente, prejudicando sua contratação futura.

Nesse sentido, entendemos a preocupação dos trabalhadores e de alguns fiscais com os pequenos furtos e as brigas. Essas infrações poderiam ocasionar desempregos. Por isso, os trabalhadores buscavam meios de contornar certas situações, de forma que, por um lado, os indivíduos não fossem punidos e, por outro, não atrapalhassem o andamento dos serviços.

Duarte Botelho ainda nos conta como lidou ao encontrar um trabalhador bêbado no momento da chamada:

Eu uma vez encontrei, eu era fiscal de obra, encontrei o cara, mas eu peguei o cara e cortei na entrada, e mandei embora. O cara ficou brabo aquela hora comigo, entende. [...] O cara, notava, já no rodízio, chama, e o cara tá bêbado.<sup>178</sup>

Enquanto fiscal, nosso entrevistado poderia levar o ocorrido ao Sindicato, o que acarretaria em uma possível punição ao operário embriagado. Contudo, deu preferência

---

<sup>177</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

<sup>178</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador arrumador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.

por afastá-lo do serviço ao invés de puni-lo, preservando seu trabalho junto ao Sindicato e não prejudicando o andamento das atividades.

A preocupação com a realização dos serviços, também é salientada por Antônio Espíndola, uma vez que o trabalhador nos diz que em período em que o trabalho estava “folgado” era comum de os trabalhadores estabelecerem entre si formas não autorizadas de se organizarem para realização das atividades, como o denominado “pato”. Quando faziam o “pato”, segundo nosso entrevistado, eles dividiam dentro de um grupo escalado para execução de uma operação, uma metade que atuaria, por exemplo, no período da manhã, enquanto os outros poderiam ficar em casa. Quando trocava o turno da tarde, estes substituiriam os trabalhadores que atuaram durante as manhãs. Embora essa não fosse, aparentemente, uma prática incentivada pelo Porto ou pelo Sindicato, Antônio Espíndola nos diz que:

Muitos dos capatazes eles não se importavam. Desde que o trabalho não “pegasse”, eles não queriam saber, se a pessoa estava fazendo “pato”, se um tava lá bebendo lá fora, ou os quatro estão trabalhando, entendeu. Não podia era “pegar” o trabalho.<sup>179</sup>

Dessa forma, podemos concluir que, para compreender a complexidade do trabalho portuário, faz-se necessário ir além do Porto. É preciso identificar as diferentes conexões que ligam as relações de trabalho assim como as estratégias de lidar com seu cotidiano, percebendo-as como elementos relevantes na compreensão da dinâmica do operariado.

---

<sup>179</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário e estivador Antônio Nailem Espíndola, em 27 de setembro de 2017.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Enfeixando esse trabalho, teceremos algumas considerações sobre as discussões estabelecidas ao longo de nossa exposição, buscando retomar e articular algumas questões. Objetivaremos para além de expor nossas conclusões citar, sucintamente, algumas observações que não fizeram parte de nossas análises, mas que servem para vislumbrar novos horizontes de pesquisas.

Tomando como panorama inicial o contexto da sociedade riograndina, podemos observar que o desenvolvimento socioeconômico, o qual abordamos a partir do final do Século XIX enfocando as intenções de expansão das relações capitalistas, foi um fato fundamental para a criação e expansão do Porto Novo, assim como para o desenvolvimento industrial da urbe. Este desenvolvimento incentivou conjuntamente um processo de migração de trabalhadores, visto que o crescimento econômico da cidade possibilitou um processo de requisição constante de força de trabalho. Isto acarretou, ao longo do século XX, no aprofundamento das relações entre Porto, cidade e trabalhadores, tornando-os interdependentes.

No panorama nacional, observa-se no transcorrer do século XX, que esta característica de crescimento populacional nas cidades, e do crescimento industrial, leva a um remodelamento do viver na sociedade, acentuando as relações entre cidadania e trabalho. Emerge, também, frente a estas complexas relações sociais um modelo político nacional o qual ficou conhecido como populismo/trabalhismo, e com ele cresce o poder de influência e intervenção do Estado na economia, bem como no controle da organização do trabalho. E isto possibilitou, como no caso portuário, a criação de uma legislação regulamentadora das atividades exercidas no cais, e no Rio Grande do Sul ao controle de seus portos – Rio Grande-RS, Pelotas e Porto Alegre – pelo Governo do estado gaúcho, muitas vezes em parceria com o Estado Nacional.

As políticas regulamentações, principalmente após 1930 com Getúlio Vargas, congregaram o fortalecimento dos laços entre aqueles que produzem e os que trabalham. Todavia, esta visão era sustentada a partir da legitimação de um Estado intervencionista, o qual visou por um lado controlar a combatividade da organização sindical por meio da criação do Sindicato Oficial – submetidos à disciplina da legislação nacional, e com isso ao interesse estatal –, mas que também abriu um novo leque de possibilidades de articulação entre os trabalhadores, à garantia de benefícios e direitos,

além de, em alguns casos, a possibilidade do controle do mercado de prestação de serviços.

Esta mediação entre trabalho e mercado, no porto, visava uma modernização da organização do trabalho, ao mesmo tempo em que permitia a legitimação e exclusividade de prestação de serviços de diversas categorias. Com uma demanda de mão de obra crescente, regulamentou-se o exercício do trabalho avulso dentro do porto ainda na primeira metade do século XX. Todavia, no tocante a realização do trabalho de capatazia, embora ele já possuísse a regulamentação da contratação dos serviços, entre os anos de 1933 a 1954 ainda havia lacunas quanto ao local de requisição dos trabalhadores, como ficou evidente ao longo dessa dissertação essa situação motivou uma constante reorganização dos trabalhadores na sua luta por direitos.

Coforme constatamos na documentação legislativa, não existia clareza sob qual dos Sindicatos do Comércio prestariam os serviços ao porto em caso de necessidade. Neste sentido, cria-se a Lei 2.196 em 1º de abril de 1954, a qual visou complementar as disposições sobre os serviços de capatazia no porto CLT, tendo como foco definir a contratação do trabalho avulso neste setor. Compreendemos, a partir das fontes oficiais, bem como, das orais que a referida Lei altera e define o processo de contratação de mão de obra avulsa em pelo menos duas medidas: num ponto de vista formal Legal, ela possibilita a mudança do estatuto sindical do Sindicato do Comércio Armazenado, o qual passaria a denominar-se a Sindicato dos Arrumadores, e ao mesmo tempo em que reserva a condição de suplência dos serviços portuários para esta categoria; e num ponto de vista não formal, observamos que também modifica a forma de contratação e de dominação entre os trabalhadores, através das relações entre sindicato e operários, na medida em que os portuário perdem, em certa medida, seu poder de controle na requisição de trabalhadores avulsos, visto que a legislação designou esta função a administração do Porto.

O trabalho avulso permaneceu no porto, e em Rio Grande-RS, categorias como a dos estivadores permaneceram com um quadro suplementar de trabalhadores, os quais eram ligados ao regulamento e decisões do Sindicato. Estes eram os provisórios, e que também eram reconhecidos como Bagrinhos. Na relação entre doqueiros e arrumadores, embora nosso grupo de estudo também fosse uma força suplementar dos portuários, eles perderam seu caráter de “**bagrinhos**”, visto que o processo de requisição bem como de organização dos arrumadores não sofria influencia direta dos portuários, como no exemplo da estiva. Todavia, destacamos que os arrumadores ao mesmo tempo, que ao

se integrem junto à cultura de trabalho no porto, por vezes, também foram considerados e atuaram como bagrinhos de outras categorias sindicalizadas, uma subordinação que refletiu na sua trajetória. Isto ocorre tanto por costume, visto que trabalhavam tanto na suplência e com cargas desprezadas por serem menos rendosas, como por que em momentos de carência de serviços trabalhavam em outros sindicatos como provisórios – como na estiva e com os consertadores. Destacamos que embora precários isto não impediu a que os próprios arrumadores dispusessem de um quadro de trabalhadores provisórios.

Outra contribuição que vislumbramos para a discussão da historiografia do trabalho portuário riograndino, a qual foi observada no contexto de nosso estudo, é que a referida Lei abriu portas para disputas entre os próprios trabalhadores, através de suas organizações sindicais, pelo controle na prestação destes serviços neste setor, visto que a oficialidade sindical ou o reconhecimento enquanto Associação da organização dos trabalhadores era uma necessidade para atuação enquanto categoria portuária.

No Porto de Rio Grande-RS, anterior aos anos de 1950, não existia um sindicato oficial que gerisse o controle de prestação de serviços na capatazia. Segundo constamos pela bibliografia, apenas existia uma Associação Civil e posterior Profissional, a qual ainda possuía dificuldades em ser reconhecida. Apenas a estiva, até então, possuía um Sindicato formado e que estava oficialmente vinculado às demandas do Porto. Neste momento, com a ausência de um Sindicato representativo nos serviços a beira do cais, cremos que os antigos trabalhadores do Comércio Armazenador viram uma oportunidade de ampliação de serviços e controle da *Closed Shop*. Neste sentido, a sindicalização dos arrumadores foi um dos meios pelos quais os trabalhadores buscaram melhores oportunidades de obtenção de trabalho e ganhos, assim como ampliar seu poder reivindicativo.

Entretanto, o processo de sindicalização dos arrumadores de Rio Grande-RS foi conturbado. Observamos que em 1955 houve uma tentativa de reconhecimento dos mesmos como Sindicato, contudo a Carta Sindical só foi obtida efetivamente em 1962. Apesar de nossos esforços, não conseguimos compreender o que levou a demora do recebimento da carta, já que aparentemente como constatamos através do jornal Rio Grande, os arrumadores possuíam o reconhecimento do MTIC.

Quando tomamos como referencia a memória dos entrevistados, a não conquista da Carta ocorreu devido à venda desta ao Sindicato dos portuários. Embora compreendemos que possa ter havido relações políticas para tal feito, como não

podemos contatar o ocorrido, buscamos observar este momento através da disputa trava por esse controle de mercado como visto no diálogo com as nossas fontes. Observar esta disputa sob este prisma possibilitou reconhecer que, embora os portuários tenham conquistado sua sindicalização primeiro e com ela o direito de controle do mercado, a iniciativa de organização dos arrumadores riograndinos antecedeu a dos doqueiros. No entanto, cremos que por conta de melhores relações políticas, existentes entre os doqueiros, bem como pela legislação que colocou os arrumadores como uma categoria de força auxiliar, no porto de Rio Grande-RS os doqueiros conquistaram primeiramente seu direito sindical.

Através dos relatos podemos observar que o controle do setor proporcionou maior poder reivindicativo e melhorias nas condições de subsistência na vida dos portuários, enquanto os arrumadores não tiveram inicialmente ganhos tão significativos com a mudança sindical. A nosso ver, as escolhas adotadas pelos trabalhadores riograndinos, na mudança de seu estatuto, era uma estratégia para melhorar seus ganhos ampliando o mercado de trabalho, e no caso da cidade sulina em questão, o Porto era um espaço privilegiado para obtenção de trabalhos constantes, visto que a economia da urbe estava intrinsecamente ligada a suas atividades.

Como podemos constatar as aspirações por melhores condições de trabalho, inicialmente, não foram completamente correspondidas. Os arrumadores de Rio Grande-RS tiveram de estabelecer contratos com diversas empresas, ao mesmo tempo em que estavam sujeitos as flutuações do mercado. Compreendemos, ao longo de nosso estudo que os arrumadores se encontraram tanto no centro do setor produtivo, visto que poderiam transitar diante dos diferentes setores empregatícios, devido à flexibilidade Legal; mas que ao mesmo tempo margeavam, na medida em que não participaram, ao menos inicialmente, das negociações que possibilitaram melhores condições de serviços e salários, como no caso dos portuários, tampouco controlavam o mercado de prestação de serviços no porto, como portuários ou mesmo os estivadores.

A intenção de ampliação dos setores de prestação de serviços, conforme pretendiam se cumpriu, visto que passaram a se integrar junto a indústria, comercio e porto. Todavia, a segurança não ocorreu, uma vez que ainda estavam sujeitos as sazonalidades dos serviços e ganhos. A Lei os colocou diante de uma insegurança que se expressavam tanto no controle da *Closed Shop* pelos portuários, e conseqüentemente na disposição dos meios de subsistência, já que pelo menos em rio grande isso significou uma baixa atuação, além de baixos rendimentos, dos arrumadores. A

fragilidade dos arruadores também se expressava na organização do trabalho, o qual embora fosse sob responsabilidade do sindicato, não excluiu a interferência e influência seja de empregadores, como das relações de amizade, as quais impactavam na obtenção dos serviços.

A condição precária e de insegurança na obtenção de serviço dos arruadores só veio a se alterar a partir de 1968, com novas parcerias com indústrias que se encontravam nas imediações do Porto. Todavia, ainda nesse período a atuação do arruador diante do cais era muito reduzida. Esta situação só mudaria no decorrer dos anos 80, por conta da diminuição do quadro de sindicalizados nos serviços de capatazia, e a não realização do concurso público pretendido em 1988.

Neste período, os arruadores já se encontravam dispersos por diferentes setores do porto, e tornaram-se maioria nos serviços de capatazia. Todavia foi nos anos 90 que, sem um quadro efetivo de trabalhadores doqueiros sindicalizados, os arruadores passam a prestar efetivamente os serviços de capatazia em Rio Grande-RS. A partir de então passam a controlar a prestação de serviços.

Observamos com isto, que os arruadores se inseriram no porto, se integrando a uma cultura já estabelecida, a qual possuía costumes e práticas, as quais foram gradualmente sendo incorporadas possibilitando seu autorreconhecimento como uma categoria de trabalho que nasceu portuária, embora inicialmente não tenham possuído uma forte relação de trabalho com o Porto.

Frente a isso, nosso esforço foi o de reconstruir a trajetória histórica desses trabalhadores, mesmo que parcialmente, uma vez que isso possibilita dar visibilidade e inteligibilidade a um categoria que ficou no centro de um espaço reivindicativo e de possibilidade significativas de ganhos, mas que por vezes margeou o alcance destas conquistas.

## **FONTES CONSULTADAS:**

### **Fontes Orais**

Amarante Greque Couto. História do Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande-RS. Rio Grande. 20/03/2016, Entrevista concedida a Elvis Silveira Simões e Thiago Cedrez da Silva.

Antônio Nailem Espíndola. História dos Sindicatos dos Portuários e Arrumadores de Rio Grande-RS. Rio Grande. 27/09/ 2017. Entrevista concedida a Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra.

Diógenes Sampaio Souza. História do Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande-RS. Rio Grande. 14/04/2015. Entrevista concedida a Elvis Silveira Simões.

Duarte Nunes Botelho. História do Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande-RS. Rio Grande. 18/06/2017. Entrevista concedida a Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra.

Hélio Amaro Soares. História dos Sindicatos dos Portuários e Arrumadores de Rio Grande-RS. Rio Grande. 13 /10/ 2016. Entrevista concedida a Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra.

Ivanor Lopes e Luis Carlos Silva Amaral. História do Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande-RS. Rio Grande. 06/06/2016. Entrevista concedida a Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra.

Luis Carlos Silva Amaral. História do Sindicato dos Arrumadores de Rio Grande-RS. Rio Grande. 23/05/2016. Entrevista concedida a Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra.

Manoel Adalberto. História dos Sindicatos dos Consertadores e Arrumadores de Rio Grande-RS. Rio Grande. 11/05/217. Entrevista concedida a Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra.

### **Fontes Jornalísticas**

A Opinião Pública. Portuário não ganha o salário mínimo: trabalham em média 17 dias por mês a 120 cruzeiros – Assembleia em Porto Alegre para debater reivindicações da classe – Declaração do Presidente da associação à reportagem. **A Opinião Pública**, Pelotas, 03 de janeiro de 1959, p.8.

Rio Grande, 07/04/1960 à 04/09/1961.



### Fontes Oficiais

BRASIL. Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, 1943. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/De15452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De15452.htm)> Acessado em: <24/10/2016>

BRASIL. Lei nº 2.196, de 1º de abril de 1954. Acrescenta novo item ao parágrafo único do art. 285 da Consolidação das Leis do Trabalho, dispondo sobre o serviço dos trabalhadores na movimentação de mercadorias. **Diário Oficial da União**, 1954. Seção I. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L2196.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L2196.htm)> Acessado em: 24/10/2016

BRASIL. Projeto de Lei nº 4.055, de 1954. Dossiê do Projeto de Lei 4.055, de 1954. **Câmara dos Deputados**, Brasília, DF, Pag. 1-18. Disponível em: <[www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=40C4781AF54CE03757C0E221A4B70C10.node2?codteor=1217708&filename=Avulso+-PL+4055/1954](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=40C4781AF54CE03757C0E221A4B70C10.node2?codteor=1217708&filename=Avulso+-PL+4055/1954)> Acessado em: 24/10/2016

BRASIL. Decreto nº 36.025, de 12 de Agosto de 1954. Regulamenta a Lei nº 2.196, de 1 de abril de 1954, que dispõe sobre os serviços executados pelos Sindicatos de Arrumadores, e dá outras providências. **Câmara dos Deputados**, Brasília, DF, 1954. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1950-1969/D36025.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D36025.htm)> Acessado em: 24/10/2016

BRASIL. Serviço de comunicações: expediente o gabinete do ministro. **Diário Oficial**, Brasília, DF, 1956. Seção I. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/3263369/pg-22-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-04-09-1956/pdfView>> Acessado em: 24/10/2016

BRASIL. **Diário Oficial**, Brasília, DF, 1958. Seção I. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/2656017/pg-14-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-03-03-1958/pdfView>> Acessado em: 24/10/2016

BRASIL. Vara privada de acidentes do trabalho. **Diário Oficial**, Brasília, DF, 1960. Nº26. p. 31. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/4168993/pg-31-poder-judiciario-diario-oficial-do-estado-de-sao-paulo-dosp-de-03-02-1960/pdfView>> Acessado em: 24/10/2016

BRASIL. **Diário Oficial**, Brasília, DF, 1961. Seção I. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/2656858/pg-20-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-02-03-1961/pdfView>> Acessado em: 24/10/2016

BRASIL. 2.a Vara – 2.o Ofício: Despachos proferidos pelo Exmos. Doutores Oswaldo da Silva Ferreira, MM. Juiz de Direito em exercício e Tomaz Ferreira Rodrigues, MM. Juiz de Direito Auxiliar Substituto, nos seguintes procedimentos judiciais. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOSP)**, São Paulo, 1961. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/4623924/pg-39-poder-judiciario-diario-oficial-do-estado-de-sao-paulo-dosp-de-25-08-1961/pdfView>> Acessado em: 24/10/2016

BRASIL. Gabinete do ministro: despacho do ministro. Ministério do trabalho e previdência social. **Diário Oficial**, 1961. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/2839357/pg-23-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-19-10-1961/pdfView>> Acessado em: 24/10/2016

BRASIL. Justiça do trabalho. **Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOSP)**, São Paulo, 1962. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/4199539/pg-14-poder-judiciario-diario-oficial-do-estado-de-sao-paulo-dosp-de-31-01-1962/pdfView>> Acessado em: 24/10/2016

BRASIL. **Diário Oficial**, Brasília, DF, 1962. Seção I – parte I. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/2712580/pg-39-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-12-03-1962/pdfView>> Acessado em: 24/10/2016

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ALBERTI, Verena. **História Oral**: a experiência do CPDOC. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1990. Pg. 01-2.

\_\_\_\_\_. História dentro da História. IN: PINSKY, Carla Bassenezi (org.). **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2008.

ANDRÉ, Marlene Monteiro. **Organização do trabalho portuário**: o cotidiano de vida e trabalho dos portuários avulsos. Vitória, ES: EDUFES, 1998.

ALVES, Francisco das Neves. **Porto e Barra do Rio Grande**: história, memória e cultura portuária. Vol. 1 e 2. Porto Alegre: CORAG, 2008.

ARANTES, Erika. O Porto Negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários do Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX. Tese de Doutorado (Doutorado em História) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal Fluminense, Niterói-RJ, 2010.

ARAÚJO, Silvia Maria. Da precarização do trabalhador portuário avulso a uma teoria da precariedade do trabalho. IN: **Revista Sociedade e Estado**, Vol. 28, Número 3, 2013, p. 565-586.

ARAÚJO, Silvio. A construção do GEIPOT ao planejamento dos transportes no Brasil. **Dissertação de Mestrado** (Mestrado em Engenharia Civil Área de Transporte e Gestão das Infra-estruturas Urbanas) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

BACELLAR, Carlos. Uso e mau uso dos arquivos. IN: PINSKY, Carla Bassenezi (org.). **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2010.

BATALHA, Claudio H.; SILVA, Fernando T.; FORTES, Alexandre. **Cultura de Classe**. São Paulo: Ed. da UNICAMP, 2004.

BILHÃO, Isabel. **Identidade e trabalho**: uma história do operariado porto-alegrense (1898-1920). Londrina: Eduel, 2008.

CANDAU, Joel. **Memória e identidade**. São Paulo: Contexto, 2012.

CARVALHAL, Marcelo D.; BARROS, Thiago P. Os sindicatos de Estivadores de Santos e São Sebastião: uma discussão sobre sindicalismo e modernização dos portos. IN: **VII Congresso Brasileiro de Geógrafos**, 2014, Vitória, ES. Anais do VII Congresso Brasileiro de Geógrafos. Vitória, ES: AGB, 2014. v. 1. p. 1-11.

DI PAOLO, Darcy de Nazaré Fléxa. **O trabalhador da Estiva**: um estudo sociológico sobre os estivadores do Pará. Belém: CEPAS, 1981.

FALCÃO, Jairo. **Cooperação, experiência e sobrevivência:** A história dos trabalhadores do Porto de Porto Alegre (1961-1989). 2009. Tese (Doutorado em História) Programa de Pós-graduação, Universidade Vale do Rio Sinos- Unisinos, São Leopoldo.

FRIDERICHES, Lidiane. **Saindo dos trilhos:** Os ferroviários riograndinos durante a ditadura civil-militar (1960-1970). 2013. 188f. Dissertação (Mestrado em História) Programa de Pós-graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas.

GANDRA, Edgar Ávila. **O cais da Resistência:** a trajetória do sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande no período de 1959 a 1969. Cruz Alta, UNICRUZ, 1999.

GANDRA, Edgar Ávila; SILVEIRA, Marcos Cesar. Nas margens da história: notas sobre os trabalhadores tradicionais e a historiografia. IN: GANDRA, Edgar Ávila; POSSAMAI, Paulo (orgs). **Estudos de história do cotidiano.** Pelotas: Ed. da UFPel, 2011.

GANDRA, Edgar; SILVEIRA, Marcos Cesar. Rio Grande na Era do Titãs, 1880-1920: O movimento operário em sua “fase heroica”. IN: COSTA, Leandro; FRIDERICHES, Lidiane (Orgs). **Rio Grande Século XX:** olhares históricos. Pelotas: Editora e Gráfica Universitária, 2012.

GINZBURG, Carlo. **Mitos, emblemas e sinais:** Morfologia e história. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GITAHY, Maria Lucia. **Ventos do mar:** trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914. São Paulo: Editora UNESP, 1992.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva.** São Paulo: Vértice, 1990.

HELLER, Agnes. **O cotidiano e a história.** São Paulo: Paz e Terra, 1992.

HOBSBAWM, Eric J. **Sobre a história.** São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

\_\_\_\_\_. Sindicatos nacionais portuários. IN: HOBSBAWM, Eric J. **Os trabalhadores:** estudo sobre a história do operariado. São Paulo: Paz e Terra, 2015.

KIRK, Neville. Cultura: costume, comercialização e classe. IN: BATALHA, Claudio; SILVA, Fernando; FORTES, Alexandre (org.). **Cultura de classe:** identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2004, p. 49-70.

LIMA, Henrique Espada. Apresentação ao dossiê – Os trabalhadores: experiência, cotidiano e identidade. **Dossiê – Os trabalhadores: experiência, cotidiano e identidade,** Revista Brasileira de História & Ciências Sociais, Vol. 3, nº 6, p. 13-15,

2001. Disponível em <<https://www.rbhcs.com/rbhcs/article/view/96/95>> acessado em <22/10/2016>

LONER, Ana Beatriz. **Construção da classe:** operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930). Pelotas: Ed. UFPel, 2001.

\_\_\_\_\_. **Classe operária:** mobilização e organização em Pelotas. 1888-1937. Tese de Doutorado em Ciências Sociais. Porto Alegre: UFRGS, 1999.

LUCA, Tania Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. IN: PINSKY, Carla Bassenezi (org.). **Fontes Históricas.** São Paulo: Contexto, 2010.

MAGALHÃES, Mário Osório. **Opulência e cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul:** um estudo sobre a cidade de Pelotas (1680-1890). Pelotas: Mundial, 1993.

MATTOS, Marcelo Badaró. **O sindicalismo brasileiro após 1930.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

MEIHY, José Carlos. **História oral:** como fazer, como pensar. 2 ed. São Paulo: Contexto, 2013.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. **Manual do trabalhador portuário e ementário.** Brasília: MTE, SIT, 2001.

OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa:** Memória e Experiência de Estivadores do Rio Grande/RS (1945- 1993). São Paulo, PUC, 2000.

OLIVEIRA, Carlos Alberto de. Imagens de Estivadores. IN: **Imagens de Estivadores,** 2007, Caetité/BA. Anais do III Encontro Estadual de História: Poder, Cultura e Diversidade. Caetité: MULTI-MEDIA, 2007.

PASSERINI, Luisa. **A memória entre política e emoção.** São Paulo: Letra e Voz, 2011.

PEDROSO, Ticiano Duarte. **Cidade Nova:** narrativas do cotidiano no subúrbio operário de Rio Grande. 2012. 162f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas.

PELLEJERO, Nadja Karin. **Direitos sociais e ações coletivas nas múltiplas escalas entre o local e o global:** a luta pela moradia no município de Rio Grande/RS. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2009.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O cotidiano da república.** 4 ed. Porto Alegre: Ed. Universitária/UFRGS, 1998.

---

\_\_\_\_\_. **O Brasil contemporâneo**. 2 ed. Porto Alegre: Ed. Da Universidade/UFRGS, 1994.

PIEPER, Jordana Alves. **Carregar e descarregar**: os estivadores de Pelotas e suas relações Trabalhistas entre 1940 e 1942. 2013. TCC (Trabalho de Conclusão de Curso). Universidade Federal de Pelotas, Curso de Licenciatura Plena em História. Pelotas/RS.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. Migração, trabalho e etnicidade: portugueses e ingleses no porto de Manaus, 1880 - 1920. IN: **Varia História**, Belo Horizonte, vol. 30, nº 54, 2014 p.807-826.

POLLAK, Michael. Memória e Identidade Social. IN: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p.2 Disponível em: < <http://www.pgedf.ufpr.br/memoria%20e%20identidadesocial%20A%20capraro%202.pdf> > Acessado em: 01 de novembro de 2017

PORTELLI, Alessandro. **Tentando aprender um pouquinho**: Algumas reflexões sobre a ética na História Oral. Projeto História. São Paulo: PUC-SP, n.15, abril de 1997.

PORTELLI, Alessandro. **Tentando aprender um pouquinho**: Algumas reflexões sobre a ética na História Oral. Projeto História. São Paulo: PUC-SP, n.15, abril de 1997.

REIS, José Carlos. **O desafio historiográfico**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

REIS, Roberto Rangel. **Trabalho Marítimo**: estivadores, conferentes, consertadores, arrumadores – legislação específica, resoluções, normativas do conselho superior do trabalho marítimo. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1973.

REVEL, Jackes. Micro-história, macro-história: o que as variações de escalas ajudam a pensar em um mundo globalizado. IN: **Revista Brasileira de Educação**, v. 15, n. 45, 2010, p. 434-444.

SARTI, Ingrid. **O porto Vermelho**: os estivadores santistas no sindicato e na política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SAVAGE, Mike. Classe e história do trabalho. IN: BATALHA, Claudio; SILVA, Fernando; FORTES, Alexandre (org.). **Cultura de classe**: identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas, SP: Edirora da Unicamp, 2004, p. 25-48

SCHILLING, Voltaire. **Brasil 1954-1964**: do suicídio de Vargas ao golpe militar. Porto Alegre: Leitura XXI, 2013.

SCHMIDT, Benito Bisso. Apresentação: ainda a história do cotidiano. IN: GANDRA, Edgar; POSSAMAI, Paulo (orgs). **Estudos de História do Cotidiano**. Pelotas: Ed. da UFPel, 2011.

SEGUNDO, Mário. **Protesto operário, repressão policial e anticomunismo:** Rio Grande 1949, 1950 e 1952. Porto Alegre: Edição do Autor, 2012.

SILVA, Fernando Teixeira. **A carga e a culpa: os operários das docas de Santos:** Direitos e Cultura de solidariedade (1937-1968). São Paulo/Santos: HUCITEC/PMS, 1995.

\_\_\_\_\_. **Operários sem patrões:** os trabalhadores de Santos no entreguerras. São Paulo: Unicamp, 2003.

\_\_\_\_\_. Valência e cultura do trabalho na estiva de Santos. IN: BATALHA, Claudio; SILVA, Fernando Teixeira e FORTES, Alexandre (orgs). **Cultura de classe: identidade e diversidade na formação do operariado.** Campinas: Unicamp, 2004.

SILVA, Maria Dalva. **Relações de trabalho no cais do Porto do Rio de Janeiro:** resistência a modernização. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Serviço Social) Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

SILVA, Thiago Cedrez. **"Dos porões ao Cais":** memória e experiência de estivadores do Rio Grande-RS nos anos de 1960 a 1969. Dissertação de Mestrado (Mestrado em História) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2016.

\_\_\_\_\_. Dos porões ao cais : memórias da trajetória do sindicato da estiva de rio grande-rs nos anos de 1960 A 1970. Oficina do Historiador, v. 7, p. 787-804, 2014.

SPOLLE, Marcus Vinicius. **A mobilidade social dos negros no Rio Grande do Sul:** os efeitos da discriminação racial nas trajetórias de vida. Tese de Doutorado (Doutorado em Sociologia) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS, Porto Alegre, 2010.

THOMPSON, E. P. **Costumes em comum.** São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

THOMPSON. E.P. **Miséria da teoria ou um planetário de erros:** Uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 1981.

THOMSON, Alistair. Os debates sobre memória e história: alguns aspectos internacionais. IN: Amaro, Janaína; Ferreira, Marieta de Moraes (Org). **Usos & abusos da história oral.** Rio de Janeiro: FGV, 2006, p.65.

VANGELISTA, Chiara. **Formas de fabulação na construção do passado:** história e memória em torno da brasilidade. Disponível em <[http://www.unicamp.br/siarq/sbh/Vangelista\\_Chara-Historia\\_Memoria\\_Brasilidade.pdf](http://www.unicamp.br/siarq/sbh/Vangelista_Chara-Historia_Memoria_Brasilidade.pdf)> Acessado em 8/9/2014

VENGOA, Hugo Fazio. La historia global y su conveniencia para el estudio del pasado y del presente. IN: **Historia Crítica Edición Especial**, Bogotá, Noviembre 2009, p.300-319.

VIVIAN, Diego Luiz. **Indústria Portuária Sul-Rio-Grandense: Portos, transgressões e a formação da categoria dos vigias de embarcações em Porto Alegre e Rio Grande (1956-1964)**. Tese de Doutorado (Doutorado em História) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

WITTER, Nikelen Acosta. **Os muitos obséquios das senhoras: mulheres em Santa Maria, século XIX**. VENDRAME, Maíra; KARSBURG, Alexandre; WEBER, Beatriz; FARINATTI, Luis (orgs). **Micro-história, trajetórias e imaginação**. São Leopoldo: Oikos, 2015.

WOODWARD, Kathryn. Identidade e diferença: uma introdução teórica e conceitual. IN: SILVA, Tomaz T. da (Org). **Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais**. 4º Ed. Petrópolis: Vozes, 2014