

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

INDÚSTRIA PORTUÁRIA SUL-RIO-GRANDENSE:
PORTOS, TRANSGRESSÕES E A FORMAÇÃO DA CATEGORIA DOS
VIGIAS DE EMBARCAÇÕES EM PORTO ALEGRE E RIO GRANDE
(1956-1964)

PORTO ALEGRE
2008

DIEGO LUIZ VIVIAN

INDÚSTRIA PORTUÁRIA SUL-RIO-GRANDENSE:
PORTOS, TRANSGRESSÕES E A FORMAÇÃO DA CATEGORIA DOS
VIGIAS DE EMBARCAÇÕES EM PORTO ALEGRE E RIO GRANDE
(1956 - 1964)

Dissertação apresentada como requisito parcial e final para a obtenção do grau de Mestre em História, pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Prof^a Dr^a Sílvia Regina Ferraz Petersen

PORTO ALEGRE
2008

TERMO DE APROVAÇÃO

DIEGO LUIZ VIVIAN

INDÚSTRIA PORTUÁRIA SUL-RIO-GRANDENSE:
PORTOS, TRANSGRESSÕES E A FORMAÇÃO DA CATEGORIA DOS VIGIAS
DE EMBARCAÇÕES EM PORTO ALEGRE E RIO GRANDE (1956 - 1964)

Dissertação aprovada como requisito parcial e final para a obtenção do grau de Mestre em História no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, pela seguinte banca examinadora:

Orientadora: Prof^a Dr^a Sílvia Regina Ferraz Petersen
Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva
Universidade Estadual de Campinas

Prof. Dr. Benito Bisso Schmidt
Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Prof. Dr^a Regina Weber
Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Porto Alegre, 12 de maio de 2008.

AGRADECIMENTOS

Ainda que as insuficiências da presente pesquisa sejam de minha inteira responsabilidade, durante a sua realização recebi valiosas contribuições.

A começar por amigos e professores que ofereceram incentivos desde a época em que residia na “Noiva do Mar” e havia decidido que a monografia de conclusão de curso junto ao Departamento de Biblioteconomia e História da Fundação Universidade Federal do Rio Grande versaria sobre o trabalho portuário. O fato de não mencionar seus nomes nesses agradecimentos não significa que já os tenha esquecido. Muito pelo contrário, lembro tanto deles que a lista ficaria imensa.

Sou grato também ao professor Benito Bisso Schmidt pela acolhida e constante colaboração para com meu aprendizado. Suas indicações de leituras e fontes foram muito importantes.

Durante meu percurso junto ao Programa de Pós-Graduação de História da UFRGS também estabeleci contatos com outros interlocutores que alargaram meus horizontes investigativos. Foram eles: Frederico Duarte e Thiago Leitão, além das professoras Regina Weber e Helen Osório.

O trabalho acadêmico propiciou, ao mesmo tempo, uma agradável companhia ao lado da professora Sílvia Regina Ferraz Petersen, que orientou o desenvolvimento dessa dissertação com extraordinária sabedoria e integridade intelectual. Senti-me privilegiado em partilhar de sua “sintonia fina” durante as diversas reuniões que realizamos. Muito obrigado pelas valiosas críticas e por toda a força e carinho.

Estendo meus agradecimentos àqueles que colaboraram com essa pesquisa concedendo entrevistas, bem como aos vigias de embarcações que permitiram meu acesso ao arquivo da sua entidade representativa.

Esta pesquisa também contou com a ajuda de inúmeros profissionais durante as andanças que realizei em outros arquivos, centros de documentação e bibliotecas. Obrigado a todos pela atenção.

Reconheço, igualmente, a relevância que teve a bolsa concedida pelo CNPq, viabilizando recursos no primeiro ano de desenvolvimento desse estudo.

Esses primeiros passos como historiador também foram possíveis em virtude do apoio recebido de minha mãe, meu pai e minha irmã. Sou grato por compreenderem que exigências da “agenda acadêmica” muitas vezes se chocam com compromissos da “agenda familiar”.

Andréa, você tem sido meu porto seguro. Agradeço pela tolerância, amor e compreensão durante esta fase de ausências, azucrinamentos e “invasão” do recinto doméstico pelas fontes e referenciais de pesquisa. Dou minha palavra que daqui para diante haverá mais lugares para acomodar os seus livros, apostilas e processos trabalhistas nas prateleiras do escritório.

Alguns oradores novos, nunca vistos [...] Estavam ali cabeças e rostos, braços, fadigas, mutilações, roupas, cheiros e suores do inumerável trabalho [...] Não traziam um rosto uniforme, espesso, parado como uma fusão bruta e sem cor de massa humana. Todos aqueles rostos adquiriam, por estar ali reunidos, a sua melhor expressão particular e sua exigência de viver. E pareciam também surpreendidos daquele encontro [...] daquela força que desconheciam, de cada um e de todos, a força daquelas águas.

Dalcídio Jurandir

SUMÁRIO

Lista de Tabelas	VIII
Resumo	IX
Abstract	X
Introdução	11
Capítulo 1 – Indústria portuária sul-rio-grandense: produção de espaços e atores sociais	48
1.1 - Porto de Porto Alegre	50
1.2 - Porto do Rio Grande	75
Capítulo 2 – Racionalização, controle e transgressões na indústria portuária do Rio Grande do Sul	105
2.1 - Armadores, proprietários, seguradores e representantes do poder estatal	106
2.2 - A mecanização das operações e os trabalhadores portuários	128
2.3 - Transgressões e os serviços de vigilância e policiamento	154
Capítulo 3 - Olhares vigilantes a bordo: o processo de formação da categoria dos vigias de embarcações em Porto Alegre e Rio Grande	192
3.1 - Trajetórias de vigias de embarcações	194
3.2 - Peculiaridades de uma categoria profissional	211
3.3 – Conjuntura política e associativismo: uma categoria rumo ao <i>closed shop</i>	231
3.4 – Ações para o reconhecimento da profissão	250
3.5 - Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul e reconhecimento de direitos	276
Conclusões	313
Fontes e bibliografia	323

LISTA DE TABELAS, GRÁFICOS E ORGANOGRAMAS

TABELA 1 – VOLUME (1.000 TONELADAS) DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E DESCARGAS DE MERCADORIAS NOS PRINCIPAIS PORTOS SITUADOS EM TERRITÓRIO BRASILEIRO, SEGUIDA DA PORCENTAGEM DESSA MOVIMENTAÇÃO EM RELAÇÃO AO TOTAL NACIONAL (1950-1960)	68
TABELA 2 – MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES NO PORTO DE PORTO ALEGRE	69
TABELA 3 - MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES NO PORTO DO RIO GRANDE	69
TABELA 4 - MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO PORTO DE PORTO ALEGRE (TONELADAS)	70
TABELA 5 - MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO PORTO DO RIO GRANDE (TONELADAS)	70
ORGANOGRAMA 1 - ESQUEMA CORRESPONDENTE À ESTRUTURA BÁSICA DO MERCADO DE TRABALHO PORTUÁRIO NOS PORTOS DE PORTO ALEGRE E RIO GRANDE NAS DÉCADAS DE 1950 E 1960	82
GRÁFICO 1 - MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES DE LONGO CURSO NO PORTO NOVO DO RIO GRANDE (1950-1964)	94
ORGANOGRAMA 2 – ORGANOGAMA DO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS (1956-1964)	121
TABELA 6 – RELAÇÃO DE MERCADORIAS APREENDIDAS PELO SERVIÇO DE VIGILÂNCIA E POLICIAMENTO NO PORTO DO RIO GRANDE (1955-1958)	172
TABELA 7 – MERCADORIAS DE ORIGEM ESTRANGEIRA APREENDIDAS PELO SERVIÇO DE VIGILÂNCIA E POLICIAMENTO NO PORTO DE PORTO ALEGRE (1958)	177
TABELA 8 – MERCADORIAS DE ORIGEM NACIONAL APREENDIDAS PELO SERVIÇO DE VIGILÂNCIA E POLICIAMENTO NO PORTO DE PORTO ALEGRE (1957-1958)	178
GRÁFICO 2 – GRÁFICO REPRESENTANDO A ORIGEM DOS VIGIAS DE EMBARCAÇÕES ENTRE 1956 E 1964 (%)	195
TABELA 9 - EMBARCAÇÕES EXISTENTES NO BRASIL PERTENCENTES A EMPRESAS NACIONAIS QUE TRANSPORTARAM NO MÍNIMO 10.000 TONELADAS (1960-1964)	259
TABELA 10 – PREÇOS DE PRODUTOS COMERCIALIZADOS NA FEIRA MENINO DEUS (PORTO ALEGRE - 1961)	299

RESUMO

Esta pesquisa investiga o processo de formação de uma categoria de trabalhadores ocasionais, os quais lutaram para conquistar a responsabilidade exclusiva pela execução de serviços de vigilância em embarcações no Rio Grande do Sul, aspirando limitar o arbítrio patronal nessas atividades. Pelas suas características, o objeto desse estudo suscitou a abordagem de uma série de temáticas relacionadas às experiências associativas e de trabalho dos membros dessa categoria. Isso exigiu uma reconstituição do arranjo da indústria portuária sul-rio-grandense, buscando demonstrar o significado estratégico dos portos para a valorização capitalista realizada através dos intercâmbios mercantis. Da perspectiva de empresários e engenheiros ligados ao poder estatal, os portos de Porto Alegre e Rio Grande deveriam atingir a eficiência técnica e comercial à medida que fosse estabelecido um domínio completo sobre os fluxos de mercadorias que circulavam pela orla. Além da generalizada mecanização das operações portuárias e a conseqüente redução da força numérica dos estivadores e trabalhadores portuários em geral, esse controle sobre os fluxos ao mesmo tempo implicava prevenir e reprimir determinadas práticas consideradas ilícitas, como as apropriações de bens materiais por parte de obreiros dos portos. O exame destas temáticas colaborou para a compreensão de peculiaridades do processo de formação da categoria dos vigias de embarcações entre 1956 e 1964, pois durante o desenvolvimento dessa investigação não se desconsiderou que o caráter ubíquo dessas transgressões em Porto Alegre e Rio Grande justificava a existência de trabalhadores destinados a vigiar outros trabalhadores. Além disso, foram analisadas ações dos vigias e de suas lideranças para o reconhecimento da sua profissão, demonstrando-se que as experiências associativas desses trabalhadores estiveram marcadas pelo imperativo da sindicalização. Sendo assim, se evidenciou que a construção dessa categoria teve estreitas relações com a estruturação das suas sucessivas entidades representativas, através das quais os vigias reivindicaram direitos e procuraram gerir a força de trabalho empregada nos serviços de vigilância de embarcações que se encontravam atracadas ou fundeadas ao largo dos principais portos do Rio Grande do Sul.

Palavras-chave: vigias de embarcações; indústria portuária sul-rio-grandense; transgressões; portuários; experiências associativas e de trabalho.

ABSTRACT

This research investigates the process of formation of a category of casual workers, whom struggled to win sole responsibility for the execution of services in monitoring vessels in Rio Grande do Sul, aspiring limit the employer discretion in such activities. The object of this study raised the approach of a series of issues related to associations and work experiences of the members of that category because of its characteristics. That required a rebuilding of the Southern Port Riograndense Industry, seeking evidence of the strategic importance of ports for the recovery achieved by the capitalist market exchanges. From the perspective of businessmen and engineers linked to the state government, the ports of Porto Alegre and Rio Grande should reach the commercial and technical efficiency if it was established as a field full on flows of goods circulated by the edge. In addition to widespread mechanization of port operations and the resulting reduction of the numerical strength of the dock workers in general, the control about the flow at the same time meant prevent and suppress certain practices considered illegal, such as appropriations of goods from the port workers . The examination of these issues cooperate in the understanding of peculiarities of the process of formation of the category of boat monitors between 1956 and 1964, during the development of this investigation it is not disconsidered that the ubiquitous nature of these transgressions in Porto Alegre and Rio Grande justified the existence of workers destined to supervise other workers. In addition, the monitors actions and their leaders were analyzed for the recognition of their profession, showing that the experiences of these workers associations were marked by the imperative of unionization. Therefore, the construction of this category had close relations with the structuring of their successive representative classes, through which the monitors claimed their rights and try to manage the workforce used in services for boats monitoration that were parked or in the bottom of the main ports of Rio Grande do Sul as it was showed.

Keywords: monitors of boats; Southern Port Riograndense Industry; transgressions; port; associative experiences and work.

Introdução

Essa dissertação investiga o processo de formação da categoria dos vigias de embarcações no estado do Rio Grande do Sul entre os anos 1956 e 1964 e algumas questões ligadas ao trabalho dessa categoria, como os possíveis significados de apropriações de mercadorias por parte de portuários. Ao tratar destas temáticas, procurou-se demonstrar que os vigias de embarcações desenvolveram experiências associativas e de trabalho em uma indústria portuária que teve sua constituição pressionada por atributos específicos de suas instalações, assim como por tentativas de garantir uma constante vigilância e fiscalização das operações de carga e descarga com vistas a evitar prejuízos excessivos do ponto de vista da ordem comercial. Buscou-se evidenciar, ao mesmo tempo, determinadas peculiaridades da construção de uma categoria de trabalhadores portuários avulsos que se distinguiu pelo imperativo da sindicalização para todos os seus membros, destacando-se que os vigias lutaram para que os associados de suas sucessivas entidades representativas fossem reconhecidos como os responsáveis exclusivos por atividades preventivas realizadas a bordo de embarcações ancoradas no cais ou fundeadas ao largo dos principais portos do estado.

Nessa perspectiva, o presente estudo também pretende contribuir com a construção de uma narrativa menos lacunar da história da classe trabalhadora brasileira.¹ A expressão “menos lacunar” adquire sentido em virtude desses vigias de embarcações ainda constituírem uma categoria profissional praticamente ausente da produção acadêmica realizada por historiadores interessados na temática do trabalho e dos trabalhadores no Brasil. Até mesmo a produção historiográfica voltada especificamente para o trabalho portuário tem abordado apenas tangencialmente as interações sociais estabelecidas entre esses vigias e

¹ Em estudo recente, Maria Cecília Velasco e Cruz destacou a pertinência dos esforços coletivos que visam colaborar com a construção de uma narrativa menos fragmentada e lacunar da história da classe trabalhadora no Brasil. Ver: CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Solidariedade X rivalidade: a formação do sindicalismo estivador brasileiro. **Revista História Unisinos**, São Leopoldo, vol. 6, n.6, jul./dez. 2002. p. 29-62.

os demais obreiros da orla, tanto no ambiente de trabalho como no âmbito do movimento sindical.²

De outra parte, igualmente há uma relativa carência de investigações sobre especificidades das atividades de prevenção/repressão ao furto e ao roubo de bens materiais na indústria portuária brasileira no período abarcado por este estudo. Por conseguinte, a efetivação dessas atividades consideradas ilícitas do ponto de vista dos ordenamentos jurídicos em vigor, ainda que recorrente nos portos, tem sido mais mencionada que estudada.

Embora por razões diversas, a produção historiográfica a respeito dos trabalhadores e lideranças sindicais que atuaram nas décadas de 1950 e 1960 no Rio Grande do Sul ainda é relativamente escassa.³ Mesmo através de um balanço preliminar, percebe-se que a maioria dos historiadores ligados à temática do trabalho e dos trabalhadores neste estado tem se dedicado a investigar períodos cronologicamente situados na Primeira República.

Sendo assim, além da necessidade de aprofundar as investigações sobre os trabalhadores e suas organizações durante a experiência liberal-democrática no pós-1945 no Rio Grande do Sul, a delimitação do recorte temporal dessa dissertação se conjuga ao fato de 1956 ter sido o ano de fundação da Associação

² Única pesquisa voltada para esta categoria de trabalhadores portuários avulsos que conhecemos é a monografia que realizamos durante a conclusão do curso em História. Ver: VIVIAN, Diego Luiz. **Olhares vigilantes a bordo**: história e memória dos vigias portuários do Rio Grande do Sul. Rio Grande, 2004. Monografia (Curso de Bacharel em História). Fundação Universidade Federal do Rio Grande.

³ Há exceções que devem ser mencionadas e que são particularmente relevantes para esta pesquisa. Ver: OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa**: memórias e experiências de estivadores do Rio Grande/RS (1945-1993). São Paulo, 2000. Tese (Doutorado em História). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. 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. São Leopoldo, 1998. Dissertação (Mestrado em História). Universidade do Vale dos Sinos. GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos**: a trajetória dos trabalhadores nos serviços portuários de Porto Alegre no período de 1959 a 1969. Porto Alegre, 2004. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Há outras pesquisas que se encontram em andamento e que também tratam de temas relacionados aos trabalhadores, suas organizações e formas de ação coletiva no Rio Grande do Sul entre as décadas de 1940 e 1960: Fernando Pureza, mestrando em História pela UFRGS, desenvolve estudo com o seguinte título: "Economia de guerra, batalha da produção e soldados operários: o impacto da Segunda Guerra Mundial na vida dos trabalhadores de Porto Alegre (1942-1945)". Marcos Jacoby, mestrando em História pela UFF, está elaborando dissertação com o seguinte título: "O sindicalismo metalúrgico porto-alegrense no período de 1960 e 1964". Mario San Segundo, mestrando em História pela UFRGS, investiga a organização e ação do movimento operário na cidade do Rio Grande entre 1950 e 1964, elegendo como objeto de estudo as greves e manifestações operárias.

Profissional dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul, mais tarde transformada em Sindicato da categoria. Importante ter claro, portanto, que o reconhecimento do Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul (SVPRS) pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio ocorreu somente em 1958, quase três após a fundação da Associação Profissional dos Vigias.

Já há um relativo consenso historiográfico em torno da compreensão de que o advento golpista de 1964 e as suas repercussões na dinâmica político-social de centros urbanos como Porto Alegre e Rio Grande simbolizaram e marcaram o ocaso de um período de significativa mobilização dos movimentos sociais e populares. Diante da nova conjuntura política aberta pelo regime de força que se instaurou no Brasil naquele ano, cidades portuárias como Rio Grande/RS, por exemplo, passaram a ser consideradas “zonas de segurança nacional”. Nessas condições, também restringiram-se as possibilidades de atuação do movimento operário e sindical ali existente.

No que tange aos vigias de embarcações – designados oficialmente como vigias portuários⁴ - desde o mês de abril de 1964 a sua entidade de classe passou a ser dirigida, repetidas vezes, por Juntas Governativas impostas por “agentes sindicais” do regime ditatorial. Embora não tenham excluído totalmente a possibilidade do Sindicato dos Vigias continuar como meio de articulação e veiculação das reivindicações da categoria, essas repetidas intervenções contribuíram para que houvesse um refluxo das lutas da entidade. Além disso, ao observarmos o número de participantes das assembléias e reuniões promovidas pelo Sindicato, percebe-se um significativo esvaziamento destas atividades, as quais também passaram a ser promovidas de forma menos freqüente no período relativamente imediato ao desfecho do golpe civil-militar ocorrido em 1º de abril de 1964.

⁴ *Vigia portuário* é a designação utilizada pela legislação portuária e trabalhista pertinente para se referir aos membros da categoria estudada. O mesmo ocorre em parte da documentação oficial arrolada, prevalecendo o termo vigia portuário em vez de vigia de embarcação. Embora os termos sejam equivalentes, neste estudo utilizamos mais amplamente a designação de *vigia de embarcações*, pois ela aponta com maior precisão para as características do ofício destes trabalhadores.

Os indícios dessa mudança na dinâmica associativa dos vigias de embarcações foram apreendidos a partir do exame das atas das assembleias gerais da sua entidade representativa. Cabe ressaltar, contudo, que o marco cronológico aqui estabelecido se justifica mais em função dos objetivos e delimitações deste estudo do que em relação aos desdobramentos do golpe sobre a classe trabalhadora brasileira, pois temos ciência de que as suas repercussões entre os trabalhadores não se deram de forma homogênea, sendo provável a existência de expressivas diferenças entre os impactos sentidos por lideranças sindicais em relação àqueles trabalhadores que não o eram.

Em termos de delimitação espacial este estudo se volta para as cidades de Porto Alegre e Rio Grande, no estado do Rio Grande do Sul, tendo em vista que os portos situados nestas cidades constituíram ambientes preferenciais para a atuação profissional e política dos vigias de embarcações.

Estes portos faziam parte de uma das mais proeminentes indústrias portuárias da América Latina e figuravam entre os principais do Brasil, possuindo uma importância estratégica no desenvolvimento de intercâmbios comerciais regionais, nacionais e internacionais. Em termos de tonelage de mercadorias importadas e exportadas os portos de Porto Alegre e Rio Grande foram responsáveis, em 1950, por cerca de 9,26% do volume total das importações/exportações do Brasil. Em 1955 nota-se uma ligeira ampliação desta cifra, correspondendo a 9,59% de toda tonelage movimentada em portos brasileiros. No ano de 1960, ainda que houvesse um decréscimo significativo nesses valores, a indústria portuária sul-rio-grandense ainda era responsável por 6,45% do total da movimentação portuária no país.⁵

A despeito de Pelotas ser a segunda cidade do Rio Grande do Sul em termos populacionais⁶ e do Porto de Pelotas ser considerado o terceiro em

⁵ ARAÚJO, José Ribeiro de. **O Porto de Vitória**. São Paulo: USP/IGEOG, 1974. p.29.

⁶ Em 1940 a população residente de Pelotas era de 104553 habitantes. Em 1950 essa população passou para 127641 e em 1960 para 178265. A população de Porto Alegre era a seguinte nos mesmos anos: 1940 -272232; 1950 – 394151; 1960 - 641173. Para Rio Grande, por sua vez, temos os seguintes números: 1940 – 60802; 1950 – 77915; 1960 – 100378. Ver: BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). **Séries históricas**. População residente – Rio Grande do Sul. Disponível em: <www.ipeadata.gov.br>. Acesso em: 26 fev. 2007.

importância comercial no estado, os resultados da exploração dos seus serviços portuários não possuíam importância econômica significativa se comparadas com os portos de Porto Alegre e Rio Grande. Ao contrário, entre os anos 1956 e 1964 sobressaía o caráter deficitário do Porto de Pelotas em diagnósticos realizados por representantes do poder estatal.⁷

Dentre as razões que contribuíram para que Pelotas se ressentisse da falta de um porto com movimentação expressiva de cargas e embarcações se destacou a sua proximidade – cerca de 40 Km - em relação ao único porto marítimo do Rio Grande do Sul. Nesse sentido, desde a década de 1940 administradores portuários locais observavam que a projeção econômica do Porto de Pelotas não se viabilizava em virtude do “[...] constante desvio de mercadorias de nossa exportação para o porto da vizinha cidade [do Rio Grande], onde lhes é fornecida praça pela Comissão de Marinha Mercante.”⁸

Nessas condições, não se torna estranho que no período estudado houvesse apenas um ou dois vigias de embarcações atuando em Pelotas, ao passo que em Porto Alegre e Rio Grande estavam os demais membros da categoria. Em função disso e dos demais aspectos mencionados acima decidi excluir o Porto de Pelotas do foco dessa dissertação, bem como os trabalhadores que ali procuraram se engajar nos serviços de vigilância.

Antes de caracterizar, nessa Introdução, os trabalhadores que são objeto desta pesquisa e para situar o leitor nesse contexto portuário tão específico, delineamos algumas características dos principais ambientes de trabalho dos vigias. Logo em seguida, realizamos algumas observações sobre os chamados trabalhadores portuários, em relação aos quais estes vigias ganham sentido. Finalmente, faremos os comentários iniciais sobre os vigias de embarcações no Rio Grande do Sul.

⁷ Ver: RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Relatórios Administrativos** (1956-1964). RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Informações sobre as Divisões e Departamentos do DEPRC** (1955).

⁸ RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. **Relatório dos portos sob concessão do estado do Rio Grande do Sul**. (1944). p. 177. Vale registrar que o governo federal autorizou o estado do Rio Grande do Sul a construir e explorar comercialmente o Porto de Pelotas através das disposições do Decreto nº 18.553, de 31 de dezembro de 1928, as quais foram confirmadas pelo Decreto nº 24.526 de 2 de julho de 1934.

No que tange às atividades portuárias, entre os anos 1956 e 1964 se destacavam em Porto Alegre e Rio Grande as operações de carga e descarga, também conhecidas como transbordamento de mercadorias. O transbordo de mercadorias possuía um significado análogo ao transbordo de passageiros, designando a transposição de cargas das embarcações até o cais do porto, ou vice-versa. Além disso, o transbordamento de mercadorias podia ocorrer de uma embarcação para outra ou quando se transportavam cereais ou cargas a granel de um armazém ou silo até o porão da embarcação. Neste último caso, as operações de transbordamento podiam ser mecanizadas e realizadas através de equipamentos de sucção, esteiras, entre outros. Exemplo disso se verificava no Porto do Rio Grande nas operações de carga e descarga de carvão.

Paralelamente a essa atividade fundamental (carga e descarga) para a permanência de um fluxo relativamente contínuo de bens materiais através destes espaços de trânsito de mercadorias, nos portos de Porto Alegre e Rio Grande podiam ser efetivados reparos e consertos nas embalagens dos produtos, além da necessária arrumação e armazenagem destes últimos de acordo com as peculiaridades das respectivas instalações portuárias. Estas instalações eram compostas, por sua vez, por portões, pátios, armazéns, depósitos, silos, cais, docas, frigoríficos, vias férreas, ruas internas e externas, aparelhamento portuário, edifícios ou prédios para escritórios, entre outros.

Serviços de manobra, praticagem, reboque e reparo das embarcações igualmente costumavam ser oferecidos nos portos estudados, visando conferir maior segurança à navegação e aos procedimentos de atracação e desatracação realizados através dos canais de acesso ao cais.

As fainas desenvolvidas no interior da indústria portuária sul-rio-grandense compreendiam, ao mesmo tempo, a realização de serviços de manutenção dos equipamentos e das instalações portuárias, bem como atividades ligadas à supervisão e fiscalização dos serviços de carga e descarga para evitar perdas excessivas de mercadorias. É sobre elas que trataremos a seguir.

Os serviços de vigilância das instalações portuárias de Porto Alegre e Rio Grande eram realizados habitualmente por trabalhadores distintos daqueles

pertencentes à categoria que é objeto desta pesquisa, portuários avulsos que vão lutar para construir uma categoria com responsabilidade exclusiva pela execução dos serviços de **vigilância em embarcações** que ancoravam no cais ou fundeavam ao largo dos principais portos gaúchos. Aí estava o “nicho” de trabalho que os **vigias** demandaram constantemente enquanto categoria, questão que será retomada mais adiante na Introdução.

Por outro lado, para dar conta de atividades ligadas à prevenção e repressão de práticas consideradas ilícitas nas **instalações portuárias**, havia trabalhadores conhecidos como **guardas portuários**, que compunham os quadros do Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP). Muitos membros desse Serviço de Vigilância eram oriundos de instituições policiais estaduais, particularmente da Brigada Militar. Quando cedidos ou requisitados para atuar na indústria portuária sul-rio-grandense ficavam sob as ordens de um delegado da Polícia Civil que era o chefe do SVP em todo o Rio Grande do Sul. Este policial, por sua vez, era subordinado aos administradores portuários designados por representantes do poder estatal. Afinal, tanto o Porto de Porto Alegre como o Porto do Rio Grande eram gerenciados e explorados, em regime de concessão por parte da União, pelo governo do Rio Grande do Sul.

Ao lado das atividades de prevenção e repressão executadas por vigias de embarcações ou por guardas portuários (nas instalações portuárias), deve-se registrar que as operações de carga e descarga também estavam atreladas a serviços administrativos e alfandegários que se encontravam sob responsabilidade do poder estatal.

Nesta perspectiva, consideramos que os portos estudados possuíam características que permitem defini-los como uma “indústria de fronteiras fluidas” capaz de reunir admirável variedade de trabalhadores braçais, vigias, guardas, burocratas, bem como de funcionários especializados responsáveis pelas mais diversas atividades.⁹ Trata-se, além disso, de uma indústria cuja peculiaridade se evidencia na própria “[...] existência dos mais variados interesses de uma miríade

⁹ HOBBSAWM, Eric J. Sindicatos Nacionais Portuários. In: **Os trabalhadores: estudos sobre a história do operariado**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. p. 209-235.

de patrões, de diversas condições de trabalho e de inúmeras categorias profissionais submetidas a diferentes horários, regimes salariais, entidades da administração pública e organizações de classe.¹⁰

Os chamados trabalhadores portuários que atuavam no Rio Grande do Sul entre os anos de 1956 e 1964 compunham grupos profissionais distintos, de tal modo que a designação “portuário” ocultava uma série de categorias de trabalhadores, todas elas diretamente ligadas às atividades desenvolvidas nas embarcações, no cais e demais locais das instalações portuárias.

Uma categoria de importância estratégica para o ciclo operacional dos portos de Porto Alegre e Rio Grande era composta pelos trabalhadores portuários nos serviços de capatazia, também denominados trabalhadores das docas, doqueiros ou simplesmente trabalhadores nos serviços portuários.¹¹ Estes serviços englobavam praticamente todo trabalho de movimentação de mercadoria realizado em terra (no cais e demais locais das instalações portuárias). Competia a eles, portanto, o recebimento, a conferência, o transporte interno, a abertura de cargas para controle aduaneiro, a arrumação e as operações de carga e descarga em geral.

Com a Consolidação das Leis de Trabalho (CLT), em 1943, esse trabalho tendeu a ser executado por trabalhadores permanentes, os quais passaram a vincular-se às administrações portuárias.¹²

Isto não impediu, contudo, que houvesse a construção de uma categoria de trabalhadores portuários avulsos, os quais também “atendiam à movimentação de mercadorias na área portuária em geral, incluindo os depósitos das empresas situadas no retroporto.” Estes trabalhadores eram conhecidos como arrumadores e organizaram um sindicato em 1955. Há indícios de que vários sócios do Sindicato dos Arrumadores passaram a trabalhar junto ao Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), “[...] com trabalho garantido, embora

¹⁰ SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa**: os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade (1937-1968). São Paulo: Hucitec, 1995. p.3.

¹¹ Sobre esta categoria no Rio Grande do Sul ver: GANDRA, Edgar Ávila. **O cais da resistência**... op. cit. GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos**... op. cit.

¹² COLARES, Leni Beatriz Correia. **Os conflitos de trabalho na construção do modelo de flexibilização gerida no Porto do Rio Grande**. Porto Alegre, 2000. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. p. 35-36.

continuassem filiados ao Sindicato, enquanto outros foram absorvidos pelos quadros do DEPRC.” Esta prática de garantir trabalho a apenas alguns arrumadores ou trabalhadores avulsos tornou-se corriqueira no Porto do Rio Grande e em Porto Alegre, pois “[...] atendia às indicações feitas por políticos locais que tinham no porto importante fonte de votos.”¹³

Conforme Amaro Azambuja Schossler, portuário dos serviços de capatazia que atuou em Porto Alegre no período em estudo, os trabalhadores beneficiados por essas práticas de apadrinhamento eram identificados pelo apelido de

“[...] cartãozinho dourado lá do...do deputado [...] apadrinhado [...] então aquele ali chegava de manhã e não respondia a chamada [...] ele pegava a chapa dele e entregava pro capataz e ia pro armazém [...] Então havia apadrinhagem, havia muita apadrinhagem”.¹⁴

Martins Januário de Oliveira Filho, trabalhador que atuou nos serviços de capatazia no Porto de Porto Alegre entre 1954 e 1989, referindo-se ao mesmo fenômeno de “apadrinhagem”, lembrou que:

“Então esse pessoal tinha aí uma...uma... se encostava no político ou no padrinho, né? Então trabalhava todo o dia... e a maioria absoluta [...] dos trabalhadores não, [pois] eram avulsos...então não trabalhavam todo o dia, trabalhavam realmente quando tinha bastante serviço e eram chamados através de rodízio, né? Pra atividade, pro trabalho [...]”.¹⁵

Quando efetivadas nas embarcações, as atividades de carga e descarga estavam afeitas a três categorias distintas de obreiros da orla, ou seja, aos

¹³ Idem. p. 43. Assim como os vigias de embarcações, os chamados arrumadores também constituem categoria relativamente ausente na historiografia do trabalho portuário no Rio Grande do Sul.

¹⁴ SCHOSSLER, Amaro Azambuja. **Entrevista concedida a Edgar A. Gandra**. Porto Alegre, 20 mar. 2001. In: GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos...** op. cit. p. 56.

¹⁵ OLIVEIRA FILHO, Martins Januário. **Entrevista concedida a Edgar A. Gandra**. Porto Alegre, 12 abr. 2001. In: GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos...** op. cit. p. 57.

estivadores, aos conferentes e aos consertadores de carga e descarga. Todos os membros dessas categorias também eram conhecidos como trabalhadores portuários avulsos, trabalhadores avulsos ou somente “avulsos”. Esta designação (avulso) se aplicava a eles, assim como aos vigias de embarcações, por se engajarem para o trabalho de forma ocasional e intermitente, bem como por não possuírem vínculo permanente com nenhum empregador específico.

Provavelmente a categoria mais numerosa e com maior tradição associativa entre os portuários avulsos dos portos de Porto Alegre e Rio Grande fosse aquela composta pelos estivadores.¹⁶ A faina destes trabalhadores consistia, basicamente, na movimentação das mercadorias a bordo, compreendendo a arrumação e a retirada dessas mercadorias no convés ou nos porões das embarcações atracadas. Sendo assim, os serviços de estiva começavam e ao mesmo tempo terminavam nas embarcações.¹⁷

Os depoimentos que seguem tornam mais concretas essas afirmações sobre o trabalho desempenhado pelos estivadores, bem como algumas diferenciações entre eles e os portuários nos serviços de capatazia. Assim, de acordo com o estivador porto-alegrense Petronilho Ramirez:

“Estiva é como eu expliquei ainda agora. [Estivador] é o que carrega navio e descarrega, sendo que o portuário [dos serviços de capatazia] é que arma tudo aqui, todas as cargas que vêm de fora – feijão, arroz, - qualquer espécie de carregamento do, dos armazéns prá dentro dos navios.”¹⁸

¹⁶ Não foi possível precisar o contingente exato de trabalhadores ligados aos portos estudados entre 1956 e 1964, seja em função da ausência de uma base de dados confiável ou em virtude da inexistência de pesquisas anteriores interessadas na definição deste aspecto quantitativo da realidade portuária. Mesmo assim, é possível assegurar que as categorias mais numerosas eram compostas pelos estivadores e pelos trabalhadores nos serviços de capatazia, tanto em Porto Alegre como em Rio Grande. Afinal, esses trabalhadores eram os principais responsáveis pela movimentação das mercadorias destinadas aos intercâmbios comerciais, atividade cardinal desses portos. A título de aproximação, se pode afirmar que ambas as categorias reuniam mais de quatro mil trabalhadores no estado.

¹⁷ Ver: BRASIL. **Decreto-Lei 5.452, de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. (especificamente art. 254).

¹⁸ RAMIREZ, Petronilho. Entrevista concedida ao Memorial do Mercado Público de Porto Alegre. In: LAZZARI, Alexandre e SPIG, Marcia Janete. **Texto pós-30**. Porto Alegre, texto digitado s/d (Memorial do Mercado). p. 04.

Conforme a definição do estivador Osvaldo da Silva Silvino, que também trabalhou no porto da capital:

“O estivador é um trabalhador avulso que não tem contrato com ninguém. O estivador trabalha e ganha à medida que ele trabalha, o dia que ele trabalha. Era naquela época e continua sendo. O estivador é um trabalhador avulso que apenas é sindicalizado, porém, não tem contrato com ninguém. **O dia que ele trabalha ele ganha e o dia que ele não trabalha ele não ganha e não come. Essa é a rotina de trabalho do estivador. [...] A função do estivador é exclusivamente no porão do navio.** [...] Quando o trabalhador é trabalhador do Estado, só trabalha nos armazéns.”¹⁹

A forma de engajamento para o trabalho dos portuários avulsos, inclusive dos estivadores, não constituía uma peculiaridade da indústria portuária sul-riograndense entre os anos 1956 e 1964. Na verdade, se observarmos a história do trabalho na maior parte dos portos do mundo perceberemos que neles floresceu “[...] uma política de contratação de mão-de-obra que desembocou na criação de um sistema ocasional de trabalho, ainda não completamente eliminado em muitos portos atuais.” Vale frisar, igualmente, que “este sistema apareceu historicamente como resposta dada pelos empregadores às constantes flutuações da carga e descarga de mercadorias nos portos”, sendo que o seu “[...] traço básico [...] é uma extrema flexibilidade na contratação dos trabalhadores.”²⁰

Não era incomum, portanto, que “diariamente [...] uma multidão de candidatos [...]” se aglomerasse “[...] nos portões dos portos para conseguir trabalho para o dia ou até por algumas horas.” Conhecido como *free call* (Inglaterra), *shape up* (Estados Unidos), *parede* (Brasil), este sistema de contratação “[...] levou à criação e manutenção de um exército permanente de

¹⁹ SILVINO, Osvaldo da Silva. Entrevista concedida ao Memorial do Mercado Público de Porto Alegre. In: LAZZARI, Alexandre e ESPIG, Marcia Janete. **Texto pós-30...** op. cit. p. 04-05. [grifos meus]

²⁰ GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do mar:** trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana. São Paulo: Unesp, 1992. p. 105.

reserva” nos espaços portuários, ao qual os tomadores de serviços podiam recorrer em momentos de ascensão ou pico na movimentação de mercadorias e embarcações.²¹

Em virtude de tais características do trabalho portuário, a construção de organizações sindicais pelos avulsos adquiriu uma dimensão significativa na mediação do controle e da gestão da força de trabalho empregada nas operações portuárias, incluindo os serviços de vigilância de embarcações. Daí decorre a relevância, por exemplo, do exame das disputas e reivindicações em torno da construção de um sindicato *closed shop* entre os vigias, pois estes fatos marcaram profundamente o processo de formação da categoria. Isso justifica também, embora não seja objetivo deste trabalho, a existência, em Porto Alegre, de uma Delegacia da Federação Nacional dos Portuários (FNP), com sede no Rio de Janeiro, articulando diferentes associações de trabalhadores portuários.

A tentativa de construção de uma entidade qualificada como *closed shop* revela que os vigias de embarcações estiveram interessados em “[...] converter a ocupação de seus membros e, por consequência, o trabalho em reserva de mercado [...]” exclusiva dos associados ao Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul (SVPRS).²² Deste modo, no período estudado estes portuários avulsos lutaram para que os serviços de vigilância de embarcações nos portos fossem realizados somente por trabalhadores contratados através da entidade da qual eram sócios.

Mas a implantação do *closed shop* não se resumia a uma simples reserva de mercado para os membros dessa categoria, pois a consolidação de um sindicato com estas características entre os vigias também esteve relacionada com as lutas desses trabalhadores ocasionais por um domínio coletivo sobre questões que incluíam a determinação “[...] de quem deveria trabalhar, por quanto tempo e em que condições.”²³ Assim, desde o início do movimento associativo dos vigias de embarcações no Rio Grande do Sul, membros desta categoria jamais

²¹ Idem. p. 105-106.

²² Ver, nesse sentido: CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Solidariedade X rivalidade... op.cit. p. 31.

²³ SILVA, Fernando Teixeira da. **Operários sem patrões**: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas: Unicamp, 2003. p. 172.

perderam de vista que o estabelecimento do *closed shop* possibilitaria que eles mesmos influíssem de modo significativo no sistema de contratação dos serviços de vigilância.

Se as lutas pela afirmação do *closed shop* foram uma realidade entre os vigias, observa-se que os valores de suas remunerações salariais poderiam ser determinados pelo governo federal, instituindo-se taxas portuárias destinadas a pagar as diárias destes trabalhadores avulsos. Além disso, regulamentações estatais determinavam que as remunerações desses trabalhadores fossem percebidas através de entidades intermediárias que representavam os armadores e as companhias de navegação em cada porto. No caso dos serviços de vigilância, estas entidades eram denominadas Agências de Navegação. Sendo assim, os valores monetários das diárias dos vigias deveriam ser pagos pelos tomadores de seus serviços (Agências de Navegação) à entidade representativa destes trabalhadores, ou seja, à Associação Profissional dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul e, a partir de 1958, ao Sindicato dos Vigias. Os dirigentes destas organizações de classe, por sua vez, se responsabilizavam pelo recebimento e repasse (pagamento) das diárias de todos os membros da categoria.²⁴

Vale ressaltar que os vigias de embarcações que atuaram no Rio Grande do Sul entre os anos 1956 e 1964 compunham um grupo numericamente diminuto. Tomados em conjunto, esses trabalhadores avulsos representavam uma das categorias com menor força numérica na indústria portuária, totalizando cerca de sessenta membros.

Também dispomos de dados que permitem afirmar que as características básicas do ofício de vigia de embarcações na orla portuária do Rio Grande do Sul se assemelhavam àquelas presentes em outros portos do Brasil, como no Rio de Janeiro e em Vitória.²⁵ Assim, a partir do exame das *Instruções Reguladoras do*

²⁴ Para uma análise de lutas com vistas a eliminar intermediários (Entidades Estivadoras) que impediam que as atividades de estiva ficassem totalmente sujeitas aos sindicatos operários *closed shop*, ver: SARTI, Ingrid. **Porto vermelho**: os estivadores santistas no sindicato e na política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. p. 39 e ss.

²⁵ ANDRÉ, Marlene Monteiro. **A organização do trabalho portuário**: o cotidiano de vida do trabalho dos portuários avulsos no contexto de Vitória/ES. Vitória: EDUFES, 1998. Ver também:

Exercício da Profissão de Vigia de Portuário se evidenciou que diversas normas de conduta imputadas a estes trabalhadores visaram estabelecer uma convergência entre os serviços por eles desempenhados e os interesses de empresários da navegação e do comércio marítimos, bem como de autoridades portuárias. Para tanto, deveriam ser acatadas por estes vigias obrigações de ordem moral e legal, as quais apontavam para a manutenção de um ambiente de “disciplina e higiene” nas embarcações, incluindo a coerção a empreendimentos considerados criminosos.²⁶

As peculiaridades do ofício de um vigia também determinavam o desempenho de um controle sobre a entrada e a saída de pessoas de embarcações atracadas no cais ou fundeadas ao largo. Entre elas estavam os membros da própria tripulação, bem como autoridades portuárias, alfandegárias, militares e sanitárias. A atribuição de um domínio sobre esse fluxo de pessoas que se ausentava da embarcação ou chegava a bordo proporcionava ao vigia freqüentes contatos com membros de diferentes categorias de trabalhadores portuários avulsos, em especial estivadores. Além destes, os conferentes e os consertadores de carga e descarga podiam se deparar com vigias enquanto realizavam seus percursos através do portaló da embarcação.²⁷

BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. **Conhecimentos Profissionais do Vigia Portuário**. 1981.

²⁶ As *Instruções Reguladoras do Exercício da Profissão de Vigia Portuário nos Portos do Estado do Rio Grande do Sul*, aprovadas pelo Conselho da Delegacia do Trabalho Marítimo/RS em novembro de 1960, constituíram um dos documentos legais da maior relevância para o presente estudo. Ali estão delineadas atribuições, direitos, infrações, penalidades, formas de remuneração, jornada de trabalho, entre outros aspectos da profissão de vigia. Ver: DELEGACIA DO TRABALHO MARÍTIMO/RIO GRANDE DO SUL. **Instruções Reguladoras do Exercício da Profissão de Vigia Portuário no Estado do Rio Grande do Sul**. (1960). Ver também: BRASIL. Decreto n. 37.987, de 27 de setembro de 1955. Estabelece normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo na elaboração das regulamentações locais de trabalho dos vigias portuários. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, 30 set. 1955.

²⁷ O portaló pode ser considerado como a porta de entrada e saída de pessoas de uma embarcação, embora também possa servir para entrada e saída de mercadorias ou cargas mais leves. Dessa forma, o portaló constituía o acesso principal e na maior parte das vezes obrigatório à embarcação. Situado no costado da embarcação, a chegada até o portaló dependia, geralmente, de uma escada própria para esta função. Registre-se que ao longo dessa pesquisa foi percebido que os significados das expressões utilizadas pelos trabalhadores da orla marítima e portuária merecem estudo à parte. Para os interessados neste tema indicamos as seguintes compilações de um “vocabulário” marítimo e portuário: MAIOR, Roberto de Sousa. **Rolo de japona**: dicionário, contos e crônicas do linguajar marinheiro. Rio de Janeiro: Zoomgrafk, 2003. SILVA, Antonio Braz. *Gíria marinheira*. **Boletim do Clube Naval**, Rio de Janeiro, n. 149, p. 55-69, 1957. SILVA, Antonio

Estavam sob responsabilidade dos vigias, ao mesmo tempo, tarefas ligadas à fiscalização da movimentação de mercadorias no portaló, rampas, porões, convés, plataformas e outros locais da embarcação. Em suma, pois, o ofício destes portuários exigia que mantivessem seus olhares vigilantes a bordo, bem como a prontidão necessária para agir caso fossem constatadas irregularidades que ameaçassem a segurança das embarcações, dos tripulantes e das mercadorias manuseadas pelos estivadores e demais trabalhadores ocasionais.

Nessa perspectiva, objetivamos investigar algumas das razões pelas quais eram realizadas transgressões na orla portuária sul-rio-grandense, enfatizando o exame de furtos e roubos de mercadorias por parte de trabalhadores ligados aos portos. Nossa abordagem sobre os fenômenos sociais relacionados a essas transgressões não as considera como meros comportamentos desviantes²⁸ ou como “reação animal à fome”²⁹, e sim parte da hipótese de que nestes empreendimentos considerados ilícitos existiram possibilidades do exercício de práticas criativas pelos trabalhadores, as quais podiam estar apoiadas na cooperação e na solidariedade, contribuindo para a construção de modos de vida orientados por valores divergentes daqueles supostamente predominantes no período. Transgredir, pois, também significava tentativas de inversão da lógica como o “mundo do trabalho” estava estruturado. Afinal, em muitos casos se estava “roubando” ninguém menos que os próprios “patrões”, seus “sócios” ou o “Estado”.³⁰

Oportuno observar, ainda, outras peculiaridades do exercício profissional dos vigias de embarcações, já que se tratavam de trabalhadores ocasionais que

Braz. Gíria marinheira. **Boletim do Clube Naval**, Rio de Janeiro, n. 151, p. 91-99, 1957. SILVA, Antonio Braz. Gíria marinheira. **Boletim do Clube Naval**, Rio de Janeiro, n. 153, p. 205-218, 1958. SILVA, Antonio Braz. Gíria marinheira. **Boletim do Clube Naval**, Rio de Janeiro, n. 181, p. 146-155, 1965.

²⁸ Ver, nesse sentido: LONER, Beatriz Ana. 10 pontos a estudar em história do trabalho no RS. **Revista Diálogo**, Canoas, Centro Universitário La Salle, v. 5, 2004, p. 159-174.

²⁹ THOMPSON, Edward Palmer. Economia moral revisitada. In: **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 208 e ss.

³⁰ Para um enfoque das transgressões como práticas de resistência de trabalhadores, ver: MCNALLY, David. Língua, história e luta de classes. In: WOOD, Ellen Meiksins; FOSTER, Jihn Bellamy. **Em defesa da história: marxismo e pós-modernismo**. Rio de Janeiro: Zahar, 1999, p.40-41. Ver também: LINEBAUGH, Peter. **Crime e industrialização**. In: PINHEIRO, Sérgio. Crime, violência e poder. São Paulo: Brasiliense, 1983. p. 101-137.

vigiavam outros trabalhadores, sendo que tanto estes quanto aqueles se encontravam submetidos a pressões e limites relativamente análogos no que tange às relações capitalistas de produção, ao mercado de trabalho³¹ dos portos e ao arranjo institucional da indústria portuária sul-rio-grandense.³²

Nesse sentido, ressalta-se que a responsabilidade pela prevenção de transgressões que pudessem gerar perdas e danos aos consignatários das mercadorias, o zelo pela integridade da embarcação e a subordinação ao comandante do navio durante seu turno de trabalho não implicavam qualquer vínculo permanente entre os vigias de embarcações e algum empregador específico. Assim como no caso de outras categorias de portuários, as experiências de trabalho dos vigias de embarcações se encontravam, conseqüentemente, marcadas pelo já mencionado sistema ocasional de engajamento para o trabalho.

Pelo que foi até aqui exposto, não é difícil concluir que os temas abordados nessa dissertação inscrevem em um conjunto mais amplo de estudos da história social do trabalho, os quais encontram fontes de inspiração em perspectivas de análise suscitadas pela chamada *labor history* ou sua vertente denominada *history from below*. Fácil entender, pela mesma razão, que algumas das questões expostas acima também se encontram animadas pela leitura da obra de Edward Palmer Thompson.

Desnecessário frisar a relevância das repercussões de seus estudos entre historiadores brasileiros desde os anos 1980, particularmente no que se refere as suas críticas aos modelos de interpretação considerados “deterministas” e “mecanicistas” que predominavam até então no interior da tradição marxista, ou ao

³¹ Não se perca de vista que estas relações eram marcadas pela remuneração monetária da potencialidade de trabalho dos portuários e por interesses dos empresários da navegação na valorização capitalista através do intercâmbio entre os centros de produção e de consumo. Ao mesmo tempo, o mercado de trabalho onde se inseriam os vigias e os demais portuários que eram vigiados se caracterizava pelo engajamento ocasional para o trabalho e por lutas pelo controle da gestão da mão-de-obra através dos respectivos sindicatos (*closed shop*).

³² Embora não tivessem vínculo permanente com nenhum empregador específico, os vigias de embarcações e os demais portuários avulsos estavam ligados à indústria portuária sul-rio-grandense e ao seu conjunto de normas e regulamentos.

estruturalismo e ao funcionalismo no interior da sociologia. Procuramos, no entanto, não realizar uma apropriação automática dos aportes da obra deste historiador, pois ele mesmo esteve preocupado em demonstrar que a verificação empírica deve apontar para a validade ou não dos referenciais teóricos na análise de determinado processo histórico. Ou seja, os dados não são meros exemplos para confirmar ou ilustrar teorias.

Observa-se, ao mesmo tempo, que uma diferença evidente da presente pesquisa em relação ao objeto da *A formação da classe operária inglesa*³³ reside no fato de que não examinamos o processo de formação de classe. Na verdade, essa dissertação analisa a formação de uma categoria específica de portuários avulsos, investigando especificidades de suas experiências associativas e de trabalho em uma temporalidade circunscrita aos anos de 1956 e 1964, no Rio Grande do Sul.

Embora os vigias de embarcações que são objeto dessa pesquisa se diferenciem daqueles tecelões, meeiros, artesãos e operários dos séculos XVIII e XIX inglês estudados por Thompson, do ponto de vista das nossas escolhas teóricas, metodológicas e temáticas não resta dúvida sobre o significativo alcance de perspectivas de análise desenvolvidas por este historiador.³⁴

Assim, o empenho em estudar “experiências formativas” de uma categoria de trabalhadores específica também possibilitou o diálogo com Thompson e com investigações inspiradas em sua obra, tornando-se decisivo para que pudéssemos interrogar as fontes e perceber que a construção da categoria dos vigias de embarcações não podia ser tomada como algo linear e progressivo.³⁵ Interpretá-la

³³ THOMPSON, Edward Palmer. **A formação da classe operária inglesa**. 3. v. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

³⁴ Ver: MUNHOZ, Sidnei. Fragmentos de um possível diálogo com Edward Palmer Thompson e com alguns de seus críticos. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 2, n. 2, p. 153-185. Ver também: TRIMBERGER, Ellen. Edward Palmer Thompson: understanding the process of history. In: **Vision and method in historical sociology**. Cambridge University Press, 1984.

³⁵ “Experiência” tem se constituído, por vezes, em uma noção teórica controversa no campo da história social do trabalho, pois como observou Emília Viotti este termo carece de precisão metodológica e ainda há uma série de dúvidas a respeito dos aspectos que seriam mais relevantes na experiência dos trabalhadores. Para uma discussão pertinente a esse respeito ver: COSTA, Emília Viotti. Experiências versus estruturas – novas tendências na história do trabalho e da classe operária na América Latina – O que ganhamos? O que perdemos? **Revista História**

assim significaria fechar os olhos para os indícios da documentação analisada, os quais apontaram que determinadas circunstâncias tornaram o processo de formação da categoria dos vigias repleto de avanços e recuos, de modo que no final do período estudado (1964) diversas questões relevantes para esses trabalhadores ainda se encontravam abertas e não resolvidas.³⁶ Nesse sentido, a despeito de sua entidade de classe gozar de reconhecimento ministerial desde 1958 como Sindicato dos Vigias, somente vinte anos mais tarde os serviços de vigilância em embarcações de longo curso se tornaram efetivamente obrigatórios, consolidando melhores condições de vida e de trabalho para os membros dessa categoria. Deste modo, as lutas para o reconhecimento público desta profissão foram intrincadas, repletas de reveses e derrotas para estes trabalhadores ocasionais.³⁷

A análise do processo de formação dessa categoria igualmente evidencia que estes portuários avulsos construíram uma identidade coletiva que teve como elemento aglutinador o trabalho que desempenhavam e que se dirigiu, ao mesmo tempo, contra o poder de mando empresarial nas embarcações. Esta oposição entre vigias de embarcações e os potenciais tomadores de seus serviços conduziu a um enfrentamento reiterado entre lideranças da categoria e empresários da navegação. Por outro lado, a afirmação daquela identidade profissional igualmente abarcou contraposições dos vigias frente às pretensões de estivadores, que desejavam resguardar para si e para seu sindicato o controle da contratação da mão-de-obra empregada nas atividades de vigilância de embarcações no Rio Grande do Sul.

Unisinos, São Leopoldo, p.17-52, jul./dez 2001. (Número Especial). Ver também: JAMES, Daniel. O que há de novo, o que há de velho? Os parâmetros emergentes da história do trabalho latino-americana. In: ARAÚJO, Ângela M. (org.). **Trabalho, cultura e cidadania**: um balanço da história social brasileira. São Paulo: Scritta, 1997. p. 117-139.

³⁶ Para uma análise sobre os estivadores de Manaus inspirada em Thompson, ver: PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A cidade sobre os ombros**: trabalho e conflito no Porto de Manaus. 2 ed. Manaus: EDUA, 2003.

³⁷ A partir das lutas pela aplicação dos dispositivos legais do Decreto presidencial nº 83.611, de 25 de junho de 1979, os serviços de vigilância de embarcações passaram a ser considerados obrigatórios não só no Rio Grande do Sul, mas em todo o território brasileiro. Ainda assim, a obrigatoriedade desses serviços estava restrita às embarcações de longo curso, sendo dispensadas as embarcações da navegação de cabotagem.

Isto não significa que os vigias constituíram uma categoria previamente definida em função de um lugar determinado na divisão do trabalho portuário. Apesar disso, devemos ter claro que parte de suas experiências foi vivenciada a partir de vínculos engendrados no dia-a-dia de trabalho em uma indústria cujo papel estratégico para a realização de intercâmbios mercantis não parecia escapar aos seus próprios olhos.

Desta maneira, consideramos pertinente reconstituir, no Capítulo 1, o arranjo dos portos de Porto Alegre e Rio Grande, destacando algumas características básicas da indústria portuária no Rio Grande do Sul. Não se tratou de escrever uma história destes portos, mas apenas de uma tentativa de contextualizar as relações que foram estabelecidas pelos vigias de embarcações com seus ambientes de trabalho, assim como entre eles e demais portuários e empresários da orla.

Além disso, observamos que a construção da categoria dos vigias esteve perpassada por dois processos específicos, embora inter-relacionados. Houve tanto um amálgama de trabalhadores com trajetórias, costumes e origens relativamente distintas, como o desenvolvimento de experiências associativas de caráter eminentemente sindical, revelando a reunião de aspirações comuns desses mesmos trabalhadores num contexto histórico que trazia consigo ordenamentos jurídicos que acenavam para o seu reconhecimento profissional.

Tendo em vista que o movimento associativo dos vigias foi marcado, desde seus primórdios, pelo signo da sindicalização, um dos aspectos centrais deste estudo foi o da estruturação das sucessivas entidades representativas desses portuários avulsos. Isso abarcou a reconstituição e análise das ações reivindicativas levadas a cabo pelos associados e dirigentes destas entidades, as quais visavam duas conquistas básicas que se inter-relacionavam, a saber: 1- o reconhecimento público da sua profissão através de regulamentação legal que tornasse obrigatória a realização dos serviços de vigilância em embarcações nacionais e estrangeiras que aportavam na indústria portuária sul-rio-grandense, 2- a garantia de que o controle da alocação e gestão da mão-de-obra utilizada nesses serviços fosse feito, exclusivamente, através da sua entidade de classe.

A compreensão dessas ações reivindicativas exigiu o exame de interações sociais que os vigias de embarcações e suas lideranças estabeleceram não somente com os demais trabalhadores e sindicatos da orla portuária, mas também com autoridades governamentais e empresários da navegação marítima.

Consideramos que as relações estabelecidas entre vigias, empresários da navegação e autoridades estatais tenderam a comportar algo mais do que relações de poder marcadas por manifestações “negativas”, tais como a repressão, controle e a coerção. Muito embora essa negatividade certamente estivesse presente, a análise dessas relações de poder, que são também relações sociais, acolheu a possibilidade dos fenômenos ligados à dominação admitirem a existência de acordos e compromissos, mesmo assimétricos, além de conflitos e disputas.

Esse procedimento de análise também favoreceu uma releitura de teses que tenderam a explicar as relações estabelecidas entre representantes do Estado e líderes do movimento operário e sindical no pós-1945 como se estivessem marcadas, sobretudo, pela eficácia das estratégias de manipulação e cooptação levadas a cabo pelos primeiros. Desta maneira, não perdemos de vista que, durante o processo de estruturação das sucessivas entidades representativas dos vigias, as experiências de luta desses trabalhadores e de suas lideranças não se mostravam, necessariamente, encapsuladas numa espécie de “beco sem saída” entre a concessão e a repressão estatais e/ou patronais.

No que tange ao diálogo mantido com a produção historiográfica sobre a participação política dos trabalhadores brasileiros durante a experiência liberal-democrática do pós-1945, percebemos que esta pode ser subdividida, de acordo com suas perspectivas analíticas, em pelo menos duas vertentes. Por um lado, há interpretações que ressaltam a eficácia dos mecanismos de manipulação do poder estatal em relação aos rumos do movimento operário e sindical, sugerindo o predomínio de uma participação política passiva da classe trabalhadora brasileira no período. Segundo esta perspectiva, aquela passividade teria sido

favorecida e reforçada pela ação das chamadas cúpulas sindicais, as quais estiveram preocupadas em aproximar os trabalhadores do “Estado populista”. Muitos líderes sindicais, antes de lutarem pelo atendimento das principais demandas oriundas de suas bases, teriam se distanciado destas, mantendo-se mais preocupados em canalizar as energias do movimento operário e sindical em direção a um apoio político, por vezes incondicional, aos diferentes “governos populistas”.³⁸

Em contraste com essas abordagens tão características de algumas sínteses sociológicas sobre o movimento operário e sindical, há um conjunto de estudos desenvolvido desde a década de 1980 que assevera que a dinâmica político-social no pós-1945 não pode ser apreendida em toda a sua complexidade somente a partir das tradicionais noções normativas de autonomia e heteronomia de classe.³⁹ Ao centrar suas análises em temáticas renovadas ou consagradas pela história do trabalho - como as ações militantes e criação de formas associativas, estratégias de luta coletiva e participação política - estes estudos tendem a demonstrar que neste período o protagonismo dos trabalhadores e de suas lideranças foi significativo.

Conforme Marcelo Badaró Mattos, isto não significa que esta historiografia mais recente procure substituir, simplesmente, “[...] uma classe trabalhadora inconsciente e manipulada pelo Estado representado nas lideranças carismáticas”, para que seja possível entrar “[...] em cena trabalhadores conscientes e satisfeitos com a política trabalhista empreendida por políticos efetivamente populares e de esquerda.” Na verdade, considerando que os trabalhadores e suas lideranças também foram sujeitos de sua própria história, se

³⁸ Essas observações representam comentários esquemáticos e simplificados das seguintes obras: WEFFORT, Francisco. **O populismo na política brasileira**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978. BOITO JUNIOR, Armando. **O sindicalismo de Estado no Brasil: uma análise crítica da estrutura sindical**. Campinas: Unicamp/Hucitec, 1991. IANNI, Octavio. **O colapso do populismo no Brasil**. São Paulo: Civilização Brasileira, 1986. IANNI, Octavio. **A formação do Estado populista na América Latina**. São Paulo: Ática, 1989.

³⁹ SILVA, Fernando Teixeira; COSTA, Hélio da. Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos estudos recentes. In: FERREIRA, Jorge (org). **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p. 207. Ver também: GOMES, Ângela de Castro. O populismo e as ciências sociais no Brasil: notas sobre a trajetória de um conceito. **Tempo**, Rio de Janeiro, n. 2, p. 53-54, 1996.

trata de investigar as relações destes com os representantes do poder estatal e com o empresariado sem “[...] abrir mão do objetivo analítico de explicar os modos de dominação política e social e a dinâmica dos conflitos de classe naquele período.”⁴⁰

Nesse sentido, durante o exame da atuação dos vigias de embarcações, realizado no Capítulo 3 desta dissertação, consideramos que esses portuários avulsos tiveram de lidar com pressões e limites decorrentes de um quadro jurídico, econômico, político e institucional que tanto continha impedimentos como “brechas” para que se efetivasse a conquista de suas demandas. Sendo assim, reconhecemos a possibilidade de efetivação de escolhas, decisões e negociações por parte dos vigias e de suas lideranças diante de poderes estabelecidos que apresentavam contradições e porosidades.⁴¹

Igualmente investigamos práticas e posicionamentos de membros desta categoria em relação “a lei” e aos limites para sua aplicabilidade efetiva na indústria portuária, particularmente no que se referia às atividades de vigilância. Ao contrário de considerar os vigias como “agradecidos” ou “passivos” diante de ordenamentos jurídicos que poderiam garantir benefícios materiais para a categoria, perscrutamos diferentes apropriações que esses trabalhadores realizaram dos regulamentos normativos atinentes aos serviços de vigilância nos

⁴⁰ Essa questão foi colocada por Marcelo Badaró ao discutir os conceitos de trabalhismo e populismo, mostrando que tanto um como o outro, dependendo do enfoque que se utiliza, podem ser reducionistas em suas caracterizações das relações entre Estado e movimento sindical. Neste caso o autor está se referindo, especialmente, à fragilidade teórica e empírica de uma “visão positivada do trabalhismo”, a qual ele identificou em dois artigos elaborados recentemente por Jorge Ferreira, bem como por Daniel Aarão Reis. Ver: MATTOS, Marcelo Badaró. et al. **Greves e repressão policial ao sindicalismo carioca (1945-1964)**. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 2003. p. 27 e ss. Ver também: FERREIRA, Jorge (org). **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

⁴¹ SILVA, Fernando Teixeira da; COSTA, Hélio da. Trabalhadores urbanos e populismo... op. cit p. p. 205-272. Interessante observar que estudos de base empírica desenvolvidos na década de 1990 também procuram demonstrar que noções como as de subordinação e passividade podem se tornar inadequadas para tratar de ações da burguesia industrial frente às decisões econômicas do poder estatal durante os anos 1930 e 1940, bem como no pós-1964. Ver: GROS, Denise Barbosa. **Burguesia industrial gaúcha e o estado nacional**. 2 ed. Porto Alegre: FEE, 1990.

portos, especialmente daqueles oriundos da órbita do poder estatal em nível nacional.⁴²

Além dessa bibliografia específica sobre as relações entre Estado e movimento operário e sindical, esta dissertação se apoiou em várias obras que tratam dos trabalhadores portuários. Sendo assim, realizaremos a seguir alguns comentários sintéticos a respeito de investigações que contribuíram com o desenvolvimento da presente pesquisa.

Fernando Teixeira da Silva destaca que a produção acadêmica sobre os portuários tem gravitado, fundamentalmente, em torno da análise dos elementos integrativos e/ou desagregadores existentes nas experiências destes trabalhadores. Percebe-se que “algumas abordagens acentuam a diversidade, a divisão, a competição e os conflitos internos existentes entre eles como aspectos responsáveis pela despolitização, conservadorismo e ausência de uma identidade e cultura de classe.” Em contrapartida, outras perspectivas de análise “[...] tendem a sublinhar padrões de comportamento mais homogêneos, centrados em valores de solidariedade, de instituições, movimentos e consciência de classe, revelando mais as continuidades do que as descontinuidades históricas.”⁴³

As observações desse historiador foram pertinentes para o presente estudo, pois apontaram para a necessidade de não se tomar como fato algumas generalizações sobre os portuários, abrindo caminho para o exame tanto dos conflitos como dos aspectos unificadores que marcaram as experiências associativas e de trabalho dos vigias.

Em *A carga e a culpa*, Fernando Teixeira da Silva trata dos operários dos serviços portuários ligados à Companhia Docas de Santos entre 1937 e 1968, investigando questões relacionadas às práticas e orientações políticas das lideranças sindicais, às lutas pela conquista e manutenção de direitos trabalhistas,

⁴² Ver, nesse sentido: FRENCH, John D. **Afogados em leis**: a CLT e a cultura política dos trabalhadores brasileiros. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2002.

⁴³ SILVA, Fernando Teixeira da. Valentia e cultura de trabalho na estiva de Santos. In: BATALHA, Cláudio H. M.; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre. **Culturas de Classe**: identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas: Unicamp, 2004. p. 205.

à democratização das oportunidades de acesso ao trabalho e à formação de uma cultura de solidariedade entre esses trabalhadores. Ao longo deste estudo, o autor também discute argumentos sociológicos que apontam para uma classe trabalhadora manipulada e/ou subordinada ao poder estatal durante a experiência liberal-democrática do pós-1945, relativizando interpretações até bem pouco tempo consagradas e mostrando que “a ‘crença simbólica nos direitos’ e a percepção de que estes podiam ser procurados em algum lugar do poder público, longe de terem rompido a potencialidade dos conflitos, foi um elemento constitutivo da cultura e das lutas dos trabalhadores.”⁴⁴

Em *Operários sem patrões*, este historiador investiga os trabalhadores da cidade de Santos durante o período do entreguerras, particularmente os portuários e os operários da construção civil. Em linhas gerais, suas análises tratam das lutas desses trabalhadores para conquistar o *closed shop* e o controle da organização do processo de trabalho, articulando temas consagrados pela história social do trabalho. Dentre estas temáticas, se destacam as discussões sobre experiência operária, cultura de trabalho, dinâmica associativa e orientações político-ideológicas dos trabalhadores.⁴⁵

Apesar de terem servido de inspiração para essa dissertação, não foi possível apreender através dessas obras como se desenvolveu o processo de estruturação dos serviços de vigilância de embarcações em Santos, pois esta questão nem mesmo estava no foco dos trabalhos desse autor. Deste modo, ficamos sem pistas de como ocorreu a “transferência” do controle desses serviços que (provavelmente) estavam nas mãos das companhias de navegação - ou da Companhia Docas - para o sindicato de vigias do maior porto do Brasil no período estudado. Isto, contudo, não retira os méritos das investigações de Fernando Teixeira da Silva e o leitor notará que seus aportes contribuíram para a análise de temas relacionados ao processo de formação da categoria dos vigias de embarcações no Rio Grande do Sul.

⁴⁴ SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa...** op. cit. p. 214.

⁴⁵ SILVA, Fernando Teixeira da. **Operários sem patrões...** op. cit.

Outro historiador interessado na temática do trabalho portuário é Edgar Avila Gandra. Através de dois estudos elaborados em momentos diferentes, Gandra investigou o “fazer-se” dos trabalhadores portuários nos serviços de capatazia durante os anos 1959 e 1969 no Rio Grande do Sul.⁴⁶ Embora seus trabalhos não se desenvolvam na perspectiva de uma história comparada, em ambos os casos seu foco foi a trajetória dos membros e líderes dos sindicatos desta categoria nos portos de Rio Grande e Porto Alegre.

O autor realizou algumas analogias ao examinar estes dois casos, destacando as formas de resistência dos portuários frente aos cerceamentos impostos pelo regime de força instaurado no país após o golpe civil-militar de 1964. Deste modo, ele afirma que após o golpe tanto os portuários rio-grandinos quanto os porto-alegrenses começaram a se distanciar dos representantes do poder estatal e a percebê-los como “inimigos”. Isto contribuiu, entre outras coisas, para o desaparecimento das relações de reciprocidade construídas durante o “período populista” entre os sindicatos e os governos.

As indicações de Gandra sobre as apropriações de gêneros alimentícios por parte de portuários em Rio Grande também foram pertinentes para o presente estudo sobre os vigias de embarcações e a indústria portuária sul-rio-grandense. Ainda assim, como ficará mais claro no Capítulo 2 desta dissertação, divergimos deste historiador quando insinua uma correlação muito direta entre essas transgressões (furtos e roubos) e os constrangimentos materiais (pobreza) que marcavam a vida de parte significativa dos portuários.

Carlos Alberto de Oliveira, por sua vez, examina a trajetória dos estivadores em Rio Grande entre os anos 1945 e 1993. A ênfase deste estudo não recai sobre a atuação política e sindical desses trabalhadores ocasionais. Apoiado em referenciais da História Oral e da História do Tempo Presente, Oliveira busca compreender a constituição da identidade dos estivadores a partir de questões relacionadas às tradições de trabalho, formas de lazer, valores dos membros da categoria, local de moradia, entre outros.⁴⁷

⁴⁶ GANDRA, Edgar Avila. **O cais da resistência...** op. cit. GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos...** op. cit.

⁴⁷ OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit.

O historiador perscruta sinais de pertencimento dos estivadores a uma comunidade, sobretudo a partir “das vivências e das experiências” cotidianas desses trabalhadores em sua interação com o porto e com a cidade do Rio Grande. Em sua narrativa sobre as “artes de estivar e de sobreviver” Oliveira também procura explicar as razões que levaram esses trabalhadores a serem caracterizados como “vagabundos”, “fanfarrões” e “perigosos” pela imprensa e autoridades locais. Ao mesmo tempo, chama a atenção para alguns aspectos do funcionamento do Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP) no porto rio-grandino, bem como para os recorrentes furtos de mercadorias que eram efetivados por estivadores.

Observa-se, neste sentido, que tanto Oliveira como Gandra evidenciam que boa parte das suspeições quanto às apropriações de mercadorias no Porto do Rio Grande recaíam sobre os estivadores e os portuários dos serviços de capatazia. Assim, esses trabalhadores tendiam a ser identificados, por parte da “opinião pública” e das administrações portuárias, como uma “horda” potencialmente desordeira, portadora de comportamentos que deveriam ser combatidos no ambiente portuário.

Ao estudar os trabalhadores das docas de Santos durante a chamada *belle époque*, Maria Lucia Caira Gitahy observa, entre outras coisas, que os trabalhadores ligados aos portos comumente foram estigmatizados. Deste modo, não surpreende que, repetidas vezes, esses portuários também fossem caracterizados no Rio Grande do Sul como corruptos e violentos por natureza, representando uma espécie de ameaça para determinados setores e classes sociais.⁴⁸

Daniel Bell, destacando a rede de relações e a comunhão de interesses entre lideranças sindicais, empresários da navegação e autoridades governamentais ligadas ao Partido Democrata, procura explicar algumas das razões pelas quais o “crime organizado” agia incólume no Porto de Nova Iorque durante meados do século passado. Embora não rompa com o estereótipo de “ladrão” construído por

⁴⁸ GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do mar...** op. cit. p. 19.

parte da imprensa e pela produção cinematográfica⁴⁹ a respeito dos trabalhadores portuários, o autor aponta características da indústria portuária nova-iorquina que podem elucidar a ocorrência dos chamados desfalques (roubo ou furto) de mercadorias naquele porto: baixos salários dos estivadores; oportunidades irregulares de trabalho somadas aos favoritismos na definição do engajamento; incipiente mecanização das operações de carga e descarga de mercadorias; crises econômicas e a formação de um “mercado paralelo” que demandava mercadorias furtadas ou roubadas. É preciso notar, contudo, que Bell estabelece uma diferença entre o que chama de “gatunagem” (pequenos furtos) e o roubo em grande escala. Os pequenos furtos foram realizados desde tempos imemoriais na orla portuária e até mesmo eram admissíveis do ponto de vista da ordem comercial. O roubo em grande escala, todavia, começou a assumir dimensões “intoleráveis” a partir da década de 1950, passando a chamar a atenção da “opinião pública” e a ser reprimido com maior ênfase.⁵⁰

Estas observações de Bell ganham sentido se comparadas com a realidade portuária do Rio Grande do Sul entre 1956 e 1964, pois veremos que a formação de um mercado informal a partir dos resultados das apropriações de mercadorias por parte de portuários também se fazia sentir no estado. Mesmo assim, isto não significa que estas pequenas apropriações fossem toleradas pelas autoridades portuárias, empresários da navegação e do comércio, muito embora contassem com a relativa conivência de vigias de embarcações e guardas portuários.

No caso de Ingrid Sarti, uma das principais contribuições de seu estudo é justamente realizar a crítica de um “tipo ideal” que foi construído no ambiente acadêmico a respeito dos estivadores e portuários, sobretudo no campo da sociologia do trabalho, representando esses trabalhadores como propensos a atitudes antidemocráticas e viciosas, detentores de salários polpudos e

⁴⁹ Ver: **On the waterfront**. Direção de Elia Kazan. New York: Columbia Pictures Corporation, 1954. 1 filme (103 min): leg., P & B, 16 mm. Ver também: SERCEAU, Michel. Entre Mabuse et le Parrain: le crime organisé à l'écran dans les années trente et quarante. In: MURAINÉ, André (org). **Le crime organisé et l'écran**. Paris: Editions du Temps, 2001. p. 98. THOMAS, Tony. The films of Marlon Brando. New Jersey: The citadel press, 1973. p. 72-81.

⁵⁰ BELL, Daniel. La lacra del racket entre los portuarios: un analisis funcional del delito. In: GALENSON, Walter; LIPSET (org.). **Teoria y estructura del sindicalismo**. Buenos Aires: Marymar, 1969. p. 437-475.

extremamente dependentes das concessões do poder estatal. Além disso, a autora também procura demonstrar a inadequação da apropriação mecânica da noção de “aristocracia operária” para se examinar a história da estiva santista e do próprio sindicalismo brasileiro.⁵¹

Outra investigação a ser mencionada é aquela realizada por Maria Cecília Velasco e Cruz, a qual trata da estruturação do *closed shop system* entre os estivadores cariocas durante o início do século XX. Uma das teses centrais desse trabalho aponta que a incorporação e a permanência do *closed shop* na legislação trabalhista do país devem ser compreendidas como uma conquista das lutas dos trabalhadores de diversos portos brasileiros. Conforme Cruz, ao contrário do que se alega, nos portos onde se consolidaram sindicatos *closed shop* entre os portuários ao mesmo tempo foram favorecidas as condições para a democratização do acesso ao trabalho.

A historiadora observa, ainda, que a eliminação dos sindicatos *closed shop* é um dos principais objetivos das reformas portuárias em curso no Brasil desde a década de 1990. Nesse sentido, com o advento da chamada “lei de modernização dos portos” – Lei 8.630/1993 – é possível observar que os trabalhadores portuários avulsos e suas lideranças sindicais têm enfrentado ameaças de desestruturação das suas entidades representativas. Afinal, estes novos ordenamentos jurídicos e seus respectivos modelos de gestão da mão-de-obra procuram “flexibilizar” as relações de trabalho na orla, eliminando o controle operário sobre o sistema de contratação nos portos nacionais.⁵²

Leni Beatriz Colares igualmente contribuiu para o exame das características dos sindicatos *closed shop* entre os portuários, em especial no caso dos

⁵¹ SARTI, Ingrid. **Porto vermelho**...op. cit.

⁵² CRUZ, Maria Cecília Velasco. *Solidariedade X rivalidade*... op. cit. Algumas análises dos impactos do processo de “modernização dos portos” nas relações de trabalho da orla portuária brasileira podem ser encontradas nos seguintes estudos: BEIGUELMAN, Paula. *Neoliberalismo e desregulamentação trabalhista: a investida contra os portuários de Santos*. **Revista Princípios**, São Paulo, n.62, p.63-67, ago./set./out. 2001. COLARES, Leni Beatriz Correia. **Os conflitos de trabalho**... op. cit. SPOTORNO, Daniel de Araújo. **A tutela constitucional ao trabalho: uma análise sistemática do órgão gestor de mão-de-obra**. Rio Grande, 2002. Monografia (Conclusão de Curso Bacharel em Direito). Fundação Universidade Federal do Rio Grande. VILA, Gloria Maria. **Respuestas de los trabajadores portuários a los programas neoliberales de reestructuración em Venezuela y el Brasil (1989-1993)**. Brasília, 1996. Tese (Doutorado em Sociologia). Universidade de Brasília.

trabalhadores rio-grandinos. Em sua investigação, a autora ressalta que uma das características constitutivas do processo de implementação desse sistema de contratação de trabalho foi a construção de um “ethos coletivista” entre os portuários avulsos, o que tem somado a favor destes trabalhadores em suas relações com empresários e Estado na orla portuária sul-rio-grandense e nacional.⁵³

Embora centre sua análise nas décadas de 1980 e 1990, Gloria Maria Vila também faz um levantamento histórico dos relacionamentos estabelecidos entre sindicatos de trabalhadores portuários avulsos e o Estado, comparando os casos venezuelano e brasileiro. Em vista dos objetivos da nossa pesquisa, porém, seu estudo se apresenta mais significativo quando analisa as transformações pelas quais vêm passando as formas de organização do trabalho nessas indústrias portuárias. Neste ponto, Vila revela que a freqüência com a qual são efetivados furtos e roubos de mercadorias nos portos têm servido aos argumentos de empresários e autoridades estatais que defendem o que ela denomina de “programas neoliberais de reestruturação” da indústria portuária na Venezuela e no Brasil.⁵⁴

A fim de melhor compreender as interações sociais dos vigias de embarcações com outros trabalhadores, empresários e autoridades ligadas à indústria portuária, bem como as relações constitutivas do furto e do roubo de mercadorias na orla, recorreremos à realização de entrevistas com ex-trabalhadores.⁵⁵ Inicialmente, aspirávamos entrevistar trabalhadores que participaram da fundação da Associação Profissional dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul, ou mesmo alguns portuários que tivessem trabalhado como vigias entre os anos de 1956 e 1964. Porém, de acordo com informações de atuais

⁵³ COLARES, L. B. **Os conflitos de trabalho...** op. cit.

⁵⁴ VILA, Gloria Maria C. **Respuestas de los trabajadores portuarios...** op. cit.

⁵⁵ Sobre a técnica de entrevista e a metodologia da história oral, ver, entre outros: CORRÊA, Carlos Humberto. **História oral: teoria e técnica**. Florianópolis, Ed. UFSC, 1978. THOMPSON, Paul. **A voz do passado: história oral**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998. OLIVEIRA, Terezinha. Algumas considerações acerca da memória como método histórico. **Revista Pós-História**, São Paulo, n.4, p. 109-126, 1996. MOTTA, Márcia Maria Menéndez. História e Memória. **Cadernos do Cecom**, Chapecó/SC, n. 17, p. 179-198, jun. 2003.

dirigentes sindicais da categoria a maioria desses ex-vigias já havia falecido, fato que limitou o acesso a fontes orais para esta pesquisa. Além disso, ao se aposentar ou mudar de profissão, muitos dos ex-associados do Sindicato dos Vigias dele se distanciaram por razões que desconhecemos, inviabilizando sua localização através dos endereços residenciais constantes nos arquivos da entidade.⁵⁶

Assim mesmo, foi mantido o propósito de trabalhar com fontes orais, encontrando-se portuários de outras categorias que se dispuseram a colaborar com a presente pesquisa. O critério básico para escolha dos entrevistados foi que eles tivessem trabalhado na indústria portuária sul-rio-grandense ou mesmo em outros portos brasileiros entre os anos 1950 e 1960. Realizei algumas entrevistas com (ex) trabalhadores portuários que possuíam perfil idêntico ou próximo a este, as quais serão mencionadas e analisadas no decorrer da dissertação. O leitor notará que utilizei pseudônimos para fazer referência a esses depoimentos, porque na maioria das vezes não foi possível formalizar a cessão dos direitos para a sua publicação.⁵⁷

Não se procurou preencher lacunas ou silêncios da documentação escrita através de fontes orais. Em vez disso, consideramos que o trabalho com essas fontes enriqueceria as interrogações sobre o passado dos serviços de vigilância de embarcações e a ação coletiva dos vigias, desde que fosse estabelecido um relacionamento crítico entre a memória construída e a documentação escrita.⁵⁸

⁵⁶ Esta constatação ocorreu quando estabelecemos contatos com a direção do Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul em 2004.

⁵⁷ Por outro lado, quando se tratou de entrevistas de trabalhadores portuários realizadas por outros pesquisadores mantive a citação dos nomes dos informantes. Afinal, elas se encontram publicadas em textos acadêmicos, possuindo autorização para tal. Também procurei estabelecer contatos com possíveis informantes que tivessem atuado no “alto escalão” administrativo do Departamento de Portos, Rios e Canais (DEPRC) na época em estudo, mas os dois administradores portuários localizados optaram pela não concessão de entrevista, sob a alegação de que não “sabiam nada de mais” sobre os serviços de vigilância desenvolvidos nos portos do Rio Grande do Sul. Houve um deles, inclusive, que aconselhou a mudança do tema da pesquisa, afirmando que a documentação sobre esses serviços era inexistente ou escassa.

⁵⁸ Sobre a idéia de memória enquanto fenômeno construído social e individualmente ver: POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, p. 200-212, 1992. Ver também: POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.

Vale notar, ao mesmo tempo, que o trabalho com fontes orais não está isento de dificuldades e problemas epistemológicos específicos. Para Micaela Di Leonardo, um deles, quiçá dos mais relevantes, diz respeito ao fato de que a interpretação do passado a partir da análise destas fontes conduz a reflexões teóricas e metodológicas sobre a própria intersubjetividade de um conhecimento que é produzido em condições de “co-autoria” com informantes ou depoentes. Nesse sentido, Di Leonardo observa que a teoria antropológica em geral e o trabalho de campo etnográfico em particular recomendam atenção a pelo menos dois aspectos básicos dessa discussão, a saber: por um lado, as opiniões e enunciados emitidos pelos entrevistados podem ser muito distintos conforme o interlocutor, ainda que o assunto seja o mesmo; por outro lado, os diferentes contextos sociais dos indivíduos entrevistados, bem como as clivagens de classe, gênero e etnia tendem a interferir no caráter da interlocução.⁵⁹

Quanto às fontes escritas, considerando o volume desta documentação, julgamos mais útil ao leitor a exposição do uso e crítica desses registros ao longo dos capítulos desta dissertação. De todo o modo, cumpre antecipar alguns comentários gerais a esse respeito.

Primeiramente, cabe observar que o acesso a registros elaborados por membros da categoria dos vigias de embarcações seria crucial para o desenvolvimento deste estudo. No entanto, os dados produzidos por estes trabalhadores avulsos são escassos e, como veremos no decorrer deste estudo, não permitiram uma apropriação historiográfica de questões relevantes para esta pesquisa.

Em relação aos vigias de embarcações que atuaram em Porto Alegre e Rio Grande, os principais registros analisados foram as atas das assembléias gerais promovidas por suas sucessivas entidades representativas. Além destas atas também acessamos os estatutos que pretendiam regular a vida associativa dos membros da categoria, assim como o fichário dos associados do Sindicato dos

⁵⁹ DI LEONARDO, Micaela. Oral history as ethnographic encounter. **The Oral History Review**, v. 15, 1987, p.1-20.

Vigias. Esta documentação foi consultada na atual sede do Sindicato, localizada na cidade do Rio Grande.

Ao examinar essas fontes ficou claro que superestimar a densidade e relevância delas para dar conta dos objetivos desta dissertação seria um equívoco. Isto não implicou, entretanto, o abandono dos registros sindicais durante a análise do processo de formação desta categoria. Em vez disso, ao reconhecer essa especificidade das fontes em questão, procuramos a cada nova leitura empreendida penetrar e decifrar uma linguagem que se mostrou muitas vezes teográfica e resgatar todos os indícios que tais documentos apontavam.

O trabalho com as fontes escritas não ficou restrito à leitura, sistematização e análise da documentação disponibilizada pela diretoria do Sindicato dos Vigias. Nossa decisão em analisar registros produzidos fora da órbita desta entidade de classe derivou, em parte, da necessidade de não isolar em si mesma a análise do processo de formação da categoria dos vigias de embarcações. Afinal, consideramos que sobre a trajetória destes trabalhadores incidiram fenômenos e processos históricos que estabeleceram limites e exerceram pressões sobre suas ações e expectativas,⁶⁰ sendo que os documentos sindicais examinados não apresentaram subsídios suficientes para a compreensão destas questões.

Ao extrapolar o universo das fontes sindicais nos dirigimos aos registros sobre os vigias na imprensa periódica, especialmente em jornais que circulavam no Rio Grande do Sul entre 1956 e 1964, como *Última Hora*, *Diário de Notícias*, *Correio do Povo* e *A Hora*. Nesta documentação encontramos poucas referências à categoria. Mesmo assim, informações da imprensa contribuíram para o exame das apropriações de mercadorias ocorridas na orla portuária, bem como das ações coletivas do movimento sindical e operário que tiveram a participação de vigias.

Com base nos dados existentes no fichário dos associados do Sindicato dos Vigias foi elaborado um instrumento de pesquisa com vistas a encontrar registros referentes a esses trabalhadores nos acervos da extinta Delegacia do

⁶⁰ Sobre os sentidos atribuídos ao conceito de “determinação” enquanto “estabelecimento de limites” e “exercício de pressões”, ver: THOMPSON, Edward Palmer. **A miséria da teoria: um planetário de erros**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981. (especialmente p. 124-126; p. 176-178).

Trabalho Marítimo (DTM/RS) e da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, assim como no Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul. Após insistentes tentativas durante a fase de coleta de dados não foi possível localizar nenhum material significativo junto aos acervos das duas primeiras instituições.⁶¹ Tudo indica que estes registros oficiais sobre os vigias de embarcações e demais trabalhadores portuários avulsos que atuaram no Rio Grande do Sul entre os anos 1950 e 1960 foram extraviados ou deliberadamente destruídos. Assim, as possibilidades de apreender com maior precisão os contornos empíricos da categoria estudada foram reduzidas de modo significativo.⁶²

Além disso, não foi possível sequer definir o número aproximado de vigias que atuavam, entre os anos 1956 e 1964, em portos diferentes daqueles estudados, nem mesmo a data de fundação de outros sindicatos de vigias no

⁶¹ O Estatuto do Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul (1963), bem como o Decreto Federal n. 37.987, de 27 de setembro de 1955 previam que a Delegacia do Trabalho Marítimo do Estado do Rio Grande do Sul (DTM/RS) devia ter sob sua guarda os seguintes documentos relativos aos vigias de embarcações: 1- livro ou fichário com o registro de matrícula dos vigias de embarcações no qual deveria constar o nome completo do trabalhador, idade, estado civil, local moradia anterior e atualizado, nacionalidade, ocupação anterior, atestado de bons antecedentes e declaração de boa conduta; 2- as “provas de habilitação” para o exercício da profissão de vigia de embarcação, as quais seriam elaboradas por comissão examinadora designada pela própria DTM/RS; 3- os “Relatórios de Ocorrências” elaborados pela diretoria da entidade representativa dos vigias e enviados até 31 de março de cada ano à DTM/RS. Na Capitania dos Portos o insucesso de nossas buscas também frustrou expectativas, pois neste órgão esperávamos obter uma série de dados sobre os vigias. Comentaremos a documentação localizada no Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul nos capítulos 2 e 3 desta dissertação.

⁶² Há indícios desta destruição para alguns arquivos de repartições públicas que tiveram sob sua guarda documentação relativa aos portos gaúchos. De acordo com Hugo Alberto Pereira Neves, “primeiramente, foi o Arquivo da Capitania dos Portos, que, com documentação desde o Império, foi incinerado em 1963. Depois foi a vez do Arquivo da Alfândega do Rio Grande, desaparecido em 1973. Finalmente, em 1975 foi destruído o Arquivo da Praticagem da Barra do Rio Grande, cujo início era de 1846.” Ver: NEVES, Hugo Alberto Pereira. **A importância do Porto do Rio Grande na economia do Rio Grande do Sul (1890-1930)**. Curitiba, 1980. Dissertação (Mestrado em História Econômica). Universidade Federal do Paraná. p. 06. Além disso, em relatórios das próprias administrações portuárias é possível perceber o descarte de documentos considerados “inservíveis”: “PAPÉIS INSERVÍVEIS – Em 17 de janeiro [de 1944] designamos um oficial administrativo, um escriturário com exercício no Arquivo e um conferente para procederem à seleção dos papéis que poderiam ser dados ao consumo e, após formalidades regulares, efetuamos a venda de 10.701 quilos à Companhia Indústrias Lineiras/S.A., sediada em Pelotas, pela quantia de Cr\$ 5.350,50. Oportunamente determinaremos nova revisão [do material constante no Arquivo do Porto do Rio Grande]”. Ver: RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. **Relatório dos portos sob concessão do estado do Rio Grande do Sul**. 1945, p. 238. Ressaltamos que a ortografia das fontes escritas citadas no decorrer dessa dissertação foi modificada, respeitando normas e padrões da língua portuguesa em vigor nos dias de hoje. Exemplo dessa modificação pode ser observada na retirada do acento circunflexo da palavra *pôrto*, alterando a sua grafia para *porto*.

Brasil. Deste modo, houve sérios limites para empreender uma reconstrução mais ampla das ações reivindicativas e das experiências de trabalho dos vigias de embarcações ligados a portos situados fora do Rio Grande do Sul.⁶³

Do ponto de vista do acesso às fontes escritas, também precisa ser mencionado o malogro das tentativas de pesquisar no arquivo do Centro de Navegação Rio-Grandense, entidade representativa dos empresários da navegação no Rio Grande do Sul, com sede em Rio Grande. Visitas e correspondências enviadas a esta entidade entre 2005 e 2007 foram em vão, impossibilitando o exame de documentos que seriam relevantes para essa dissertação. Isso gerou uma dificuldade adicional ao desenvolvimento da presente pesquisa, pois o Centro de Navegação deve ter sob sua guarda registros produzidos por empresários e agentes da navegação, os quais eram os principais tomadores de serviço dos vigias de embarcações.

Embora o acesso às fontes escritas produzidas por representantes do poder estatal não tenha sofrido maiores restrições, igualmente se percebe a existência de significativas lacunas sobre uma série de aspectos pertinentes ao presente estudo. Assim, os limites de nossas conclusões a respeito do processo de formação da categoria dos vigias de embarcações também resultam da ausência de materiais oriundos da órbita do poder estatal que tratem destes trabalhadores ou dos serviços por eles desempenhados no Rio Grande do Sul. Deste modo, apesar de extensa pesquisa realizada, muitas vezes nossas assertivas foram generalizadas a partir de indícios presentes na documentação examinada.

Parte das fontes originadas no âmbito da administração portuária no estado se refere aos relatórios anuais sobre as atividades dos portos de Porto Alegre e Rio Grande, atas das reuniões do Conselho Hidroviário do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), assim como estudos e relatórios de engenheiros ligados ao DEPRC. Também buscou-se informações sobre os

⁶³ Entre 2005 e 2007 enviamos diversas correspondências a sindicatos de vigias de embarcações existentes em Cabedelo, Ceará, Espírito Santo, Ilhéus, Imbituba, Itajaí, Maceió, Manaus, Pará, Paranaguá, Pernambuco, Rio de Janeiro, Salvador, Santos, São Francisco do Sul, São Luis. Nenhuma das entidades, porém, respondeu aos contatos realizados e ao questionário elaborado como instrumento de pesquisa.

serviços de vigilância de embarcações em material produzido por autoridades portuárias e representantes do poder estatal cuja atuação não se restringia aos portos de Porto Alegre e Rio Grande. Examinamos, especialmente, boletins da Associação Internacional Permanente do Congresso de Navegação, boletins do Clube Naval (Marinha do Brasil), anais do Congresso Internacional de Navegação, anais da 11ª Conferência Portuária da Organização dos Estados Americanos (1963), Teses Apresentadas na 2ª Reunião de Autoridades Portuárias Brasileiras (1957), anais da 1ª Conferência Portuária Interamericana (1955).

Após estes comentários sobre as fontes, concluímos esta Introdução apresentando a forma pela qual organizamos a exposição dos resultados da pesquisa.

Consideramos que alguns elementos presentes no arranjo da indústria portuária sul-rio-grandense desde o início do século XX se tornaram significativos para a própria inteligibilidade do processo de formação da categoria dos vigias de embarcações. Sendo assim, no Capítulo 1 realizamos uma reconstituição da organização dos portos de Porto Alegre e Rio Grande, observando medidas que visaram garantir a existência de espaços privilegiados para a efetivação das trocas mercantis e da valorização capitalista no estado do Rio Grande do Sul.

A elaboração deste capítulo também esteve vinculada à necessidade de explicitarmos tradições e práticas associativas engendradas pelos trabalhadores vinculados a estes espaços portuários em um período que antecedeu a construção da categoria dos vigias na década de 1950. Isto permitiu contextualizar algumas questões tratadas nos capítulos subseqüentes, a exemplo das relações estabelecidas pelos vigias com seus ambientes de trabalho, empresários da navegação e demais obreiros da orla.

No Capítulo 2 investigamos interesses e práticas de empresários, autoridades estatais e trabalhadores ligados à indústria portuária sul-rio-grandense entre 1956 e 1964. Dedicamos uma atenção especial ao exame de determinadas propostas de racionalização das operações portuárias que procuravam interferir no gerenciamento socioeconômico dos portos no Rio Grande do Sul. Além disso,

discutimos a convergência destas propostas em relação aos negócios dirigidos por empresários da navegação e do comércio de importação e exportação, apontando interesses presentes em projetos de edificação de uma indústria portuária concebida como espaço de trânsito rápido e seguro de bens materiais.

Do ponto de vista de empresários e representantes do poder estatal, para que os portos de Porto Alegre e Rio Grande constituíssem espaços de trânsito rápido e seguro era preciso estabelecer um domínio o mais completo possível sobre os fluxos de mercadorias que circulavam pela orla. Além da generalizada mecanização das operações portuárias e da conseqüente redução da força numérica dos estivadores e trabalhadores portuários em geral, esse controle sobre os fluxos igualmente se vinculava a erradicação de determinadas práticas consideradas ilícitas, como os furtos e roubos de bens materiais.

Analizamos neste capítulo, portanto, propostas de organização da indústria portuária que visavam sua eficiência técnica e comercial, bem como eventuais repercussões dessas medidas sobre o trabalho portuário. Vale frisar que estes dispositivos de controle tiveram como contrapartida fenômenos sociais relacionados a transgressões, especialmente a apropriação de mercadorias por parte de trabalhadores da orla porto-alegrense e rio-grandina. Examinar esta temática colaborou com a compreensão de determinadas peculiaridades do processo de formação dos vigias de embarcações, pois a frequência e regularidade dos furtos e roubos nos portos também justificavam a presença de trabalhadores destinados a vigiar outros trabalhadores.

No Capítulo 3 discutimos as estratégias de afirmação dos vigias de embarcações como categoria de trabalhadores avulsos que visavam o reconhecimento público de sua profissão e das suas sucessivas entidades de classe. Para tanto, analisamos antecedentes sociais e profissionais dos candidatos ao posto de vigia, demonstrando que embora a diversidade de origem fosse uma das marcas deste coletivo de trabalhadores isto não impediu que eles forjassem a “união da classe em uma associação”. Além disso, detalhamos algumas peculiaridades dos precursores do associativismo entre os vigias de embarcações e explicamos, entre outros aspectos, a presença de marinheiros e

ex-combatentes da Força Expedicionária Brasileira (FEB) na fundação da Associação Profissional dos Vigias, em 1956, na capital do estado.

Examinamos também algumas características da conjuntura política nacional e estadual em que se desenvolveu o processo associativo dos vigias de embarcações e questões que tenderam mobilizar estes trabalhadores. Finalmente, investigamos as principais ações reivindicativas empreendidas por vigias e suas lideranças com vistas a conquistar direitos e consolidar suas posições no mercado de trabalho portuário, até que esse processo fosse enfrentado por repercussões do golpe de 1964.

Capítulo 1 – Indústria portuária sul-rio-grandense: produção de espaços e atores sociais

Sob a exploração estatal desde o início do século XX, a indústria portuária do Rio Grande do Sul atingiu lugar de destaque nos anos 50 e 60, sendo que os portos de Porto Alegre e Rio Grande figuravam, neste período, entre os principais do Brasil. Deste modo, foi através da infra-estrutura logística e portuária instalada nestas cidades que se processou parte significativa do escoamento das mercadorias que chegavam ou saíam das suas respectivas hinterlândias entre 1956 e 1964. Para tanto, foram estruturadas redes de comunicações ferroviária, rodoviária e hidroviária, bem como construídos diversos armazéns para acondicionamento e manutenção das cargas destinadas ao comércio atacadista ou varejista.

Neste capítulo reconstituímos parte desse arranjo da indústria portuária sul-rio-grandense, observando aspectos pertinentes ao processo de estruturação dos portos de Porto Alegre e Rio Grande desde a passagem do século XIX para o século XX. A opção por este recuo no tempo não foi gratuita, pois favoreceu a apreensão de determinados fenômenos que ainda se faziam sentir no período estabelecido como fim do corte cronológico deste estudo.

Prova disso é o fato de que representantes do poder estatal, buscando colocar a exploração da indústria portuária sul-rio-grandense sob seus domínios, esperavam produzir espaços privilegiados para a realização das trocas mercantis do estado com o restante do país e do mundo. Além disso, entrava em jogo o incremento da defesa de fronteiras e as possibilidades de ampliar fontes de arrecadação de tributos, taxas e impostos.⁶⁴

Nesse sentido, também se percebe que a produção dos espaços portuários de Porto Alegre e Rio Grande esteve marcada por injunções decorrentes da organização de uma economia em moldes capitalistas no Rio Grande do Sul, pois

⁶⁴ RIO GRANDE DO SUL. **Mensagem do Governador à Assembléia Legislativa**. 1956. p. 157.

uma economia desenhada nestes moldes pressupunha uma efetiva integração territorial através dos meios de transporte.⁶⁵

Por outro lado, conceber esta indústria de fronteiras fluídas como um espaço implica ao mesmo tempo tratá-la “[...] como produto de um processo histórico, como uma instância social que estabelece inter-relações com outras instâncias, como a econômica, a político-institucional e a cultural-ideológica.” Sendo assim, “a definição de novas formas e funções para um espaço, ainda que implementadas sob o signo da modernidade e da ‘melhoria da qualidade de vida’, não pode ser desvinculada da dimensão humana. Planejar o espaço, neste sentido, implica planejar o espaço do homem e as possibilidades do homem nesse espaço.”⁶⁶

Neste capítulo, portanto, a indústria portuária sul-rio-grandense não foi tratada somente do ponto de vista da sua dimensão técnica e material, mas igualmente de uma perspectiva que procurou desvelar tradições dos trabalhadores vinculados aos portos à medida que estes se apropriavam destes espaços de trânsito de bens materiais.

Além de comentários iniciais sobre os furtos de mercadorias, também abordamos determinados costumes que marcaram o cotidiano portuário no Rio Grande do Sul por um longo período, a exemplo das relações de proximidade estabelecidas entre crianças e as atividades desenvolvidas na orla de Porto Alegre e Rio Grande.

De outra parte, a partir de vestígios presentes na documentação pesquisada delineamos os momentos iniciais das práticas associativas produzidas por trabalhadores ocasionais (avulsos) na orla do Rio Grande do Sul, as quais

⁶⁵ SANTOS, Milton. Planejando o subdesenvolvimento e a pobreza. In: **Economia espacial: críticas e alternativas**. 2.ed. São Paulo: EDUSP, 2003. p. 20 e 25.

⁶⁶ SANTOS, Cândida Ribeiro; DIAS, Patrícia Chame; PINHO, Simone Araújo. Espaço como construção humana: o cais de Mar Morto. **Conjuntura & Planejamento**, Salvador, n. 102, nov. 2002, p. 27-30. Esta dissertação não pretende aprofundar as reflexões sobre a *produção do espaço*, as quais remontam ao próprio processo de institucionalização da Geografia como saber científico. Mesmo assim, destacamos que a cunhagem e elaboração mais acabada deste conceito podem ser atribuídas a Henri Lefebvre, estudioso das temáticas do urbano e das cidades. Esta noção-chave do pensamento de Lefebvre procura dar conta, sobretudo, da análise do espaço como locus privilegiado onde as relações capitalistas de produção se reproduzem. Ver: GODOY, Paulo. Uma reflexão sobre a produção do espaço. **Estudos Geográficos**, Rio Claro, n. 2, v. 1, p. 29-42, jun. 2004. Ver também: LEFEBVRE, Henry. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

buscavam impor um controle coletivo sobre as regras de inclusão e exclusão do mercado de trabalho portuário. Deste modo, procuramos identificar continuidades históricas entre essas práticas relativamente pioneiras e aquelas que foram recriadas pelos próprios vigias de embarcações na década de 1950.

1.1- Porto de Porto Alegre

A elaboração dos primeiros projetos oficiais visando à construção de um porto “moderno” em Porto Alegre remonta aos anos finais do século XIX e, particularmente, ao período no qual o Partido Republicano Rio-Grandense (PRR) constituiu força política hegemônica no estado entre 1893 a 1930. Entre as “teses financeiras e econômicas” defendidas por esta agremiação política se destacava a promoção dos meios de transporte no Rio Grande do Sul, incluindo a organização de um “plano geral de viação” capaz de dar conta das necessidades de articulação entre os centros de produção e os centros de consumo. A concretização deste plano também visava interferir em outras questões, como a defesa do território, o desenvolvimento industrial e o aprofundamento das relações comerciais com outras regiões.⁶⁷

Antes das tentativas de materializar parte do ideário contido nas “teses financeiras e econômicas” do PRR, a exploração dos serviços portuários na cidade de Porto Alegre não desfrutava de condições lisonjeiras. As embarcações que aportavam em território porto-alegrense até o início do século XX encontravam ao seu dispor uma infra-estrutura pouco expressiva, composta de trapiches de madeira e aterros isolados nos quais se destacavam os prédios do Mercado Público e da Alfândega, assim como alguns escritórios de agentes particulares ligados a atividades comerciais.

⁶⁷ FAGUNDES, Ligia Ketzer. et. al. **Memória da indústria gaúcha (1889-1930)**. Porto Alegre: Editora da UFRGS/FEE, 1987. p. 23.



Trapiches da orla portuária de Porto Alegre em fins do século XIX.

Fonte: Arquivo do Gabinete de Estudos e Documentação em Urbanismo – UFRGS.

Nos arquivos e centros de documentação consultados são escassas as informações sobre os trabalhadores responsáveis pelas tarefas de carga e descarga de mercadorias no Porto de Porto Alegre durante a transição do século XIX para o século XX, localizando-se pouco mais do que referências esparsas sobre eles. Apesar disso, foi possível apreender que a maior parte dos trabalhadores braçais responsáveis pelo transporte de mercadorias através do Porto de Porto Alegre consistia, fundamentalmente, de homens pobres ditos livres e/ou recém libertos. Muitos deles possuíam fortes vínculos com descendentes de africanos escravizados, ou mesmo já haviam se encontrado na condição de sujeitos a um senhor que os alugava para a prestação de serviços na orla portuária, sendo designados para a realização dos serviços de estiva e de capatazia conforme o ritmo de movimentação das embarcações junto ao porto.⁶⁸

Como vimos na Introdução, o caráter casual e intermitente do engajamento para o trabalho no Porto de Porto Alegre não constituía uma peculiaridade local, pois fenômeno semelhante se verificava também em alguns dos principais portos

⁶⁸ Ver, entre outros: GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos...** op. cit.. p. 48 e ss.

brasileiros, como no Rio de Janeiro ou em Santos.⁶⁹ A disponibilidade de trabalho no porto se caracterizava, portanto, pela irregularidade em função da própria sazonalidade da entrada e saída de embarcações. Nesse contexto, não seria vantajoso para os armadores ou firmas exportadoras/importadoras empregarem um contingente fixo de trabalhadores, pois isto significaria pagar regularmente um grupo de obreiros que trabalharia ocasionalmente.

Esse trabalho ocasional realizado na orla porto-alegrense guardava outras semelhanças com aquele desenvolvido em diferentes portos do Brasil. Assim, dado o nível precário da mecanização das operações portuárias, bem como exigências próprias de um trabalho estafante, pesado e pago por tarefa, a destreza e robustez física eram atributos relevantes para que os trabalhadores suportassem dia após dia o engajamento nas atividades de carga e descarga.



Aspecto das atividades de carga e descarga de mercadorias na orla portuária de Porto Alegre no início do século XX.

Fonte: Arquivo do Gabinete de Estudos e Documentação em Urbanismo – UFRGS.

⁶⁹ Ver: CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Solidariedade X rivalidade... op. cit. p. 29-62. FARIAS, Juliana Barreto; SOARES, Carlos Eugênio Líbano; GOMES, Flávio dos Santos. Descobrimos mapas dos minas: alforrias, trabalho urbano e identidades (1800-1915). In: **No labirinto das nações: africanos e identidades no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005. p. 105-148. HARDMAN, Foot; LEONARDI, Victor. **História da indústria e do trabalho no Brasil**. São Paulo, Ática, 1991. p. 190.

Além dos aspectos relacionados à compleição física, também interessava aos tomadores de serviço o estabelecimento de laços de lealdade e confiança entre eles e os trabalhadores avulsos. As decisões sobre a exclusão e inclusão dos obreiros no mercado de trabalho portuário igualmente estavam baseadas em critérios que variavam de acordo com o volume e o tipo dos produtos que chegavam ou partiam da orla porto-alegrense. Sendo assim, respaldado pelo próprio poder de seu arbítrio quase exclusivo na escalação dos trabalhadores para as tarefas de carga e descarga, bem como apoiado em uma série de informações, os tomadores de serviço contratados pelas firmas de importação/exportação ou pelos próprios armadores definiam quem trabalharia, quando, por quanto tempo e sob quais condições.

Diante destas características do mercado de trabalho portuário, tanto em Porto Alegre como em Rio Grande, houve tentativas de sobrepujar a insegurança que esse sistema arbitrário de contratação proporcionava aos trabalhadores ocasionais. Estas tentativas partiram dos próprios trabalhadores e tinham por objetivo uma gestão coletiva dos processos de inclusão e exclusão da mão-de-obra empregada no carregamento e descarregamento de mercadorias. Desta maneira, as lutas operárias pelo controle do acesso a este mercado de trabalho também visavam superar a maneira relativamente discricionária pela qual se dava a contratação dos braços, a qual podia provocar freqüentes cenas de brigas entre os portuários que competiam cotidianamente por oportunidades de engajamento para o trabalho.⁷⁰

Constatou-se que o fenômeno associativo entre estivadores e outros trabalhadores ligados ao Porto de Porto Alegre já se fazia sentir no final do século XIX, pois há notícias que mostram que parte destes trabalhadores compunha o quadro de associados de uma entidade denominada Sociedade União Marítima, organizada entre os anos 1895-1896. Nesse mesmo período, tentativas de organização e associação operária na orla porto-alegrense também resultaram na

⁷⁰ Sobre esse processo no Porto do Rio de Janeiro ver, entre outros: ARANTES, Erika Bastos. **O porto negro**: cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do século XX. Campinas, 2005. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de Campinas. p. 88 e 90.

criação de outra entidade. Tratava-se da Caixa dos Operários Navais, que talvez procurasse reunir tanto trabalhadores do cais quanto marinheiros.⁷¹

Ainda que suas existências tenham sido efêmeras ou realizadas sob condições adversas, a organização destas entidades fez parte das experiências associativas dos trabalhadores ocasionais e indica a tentativa de resolução coletiva para questões pertinentes ao cotidiano de trabalho e de vida junto ao Porto de Porto Alegre. Além disso, a construção dessas entidades revela momentos significativos da trajetória de lutas promovidas pelos operários da orla porto-alegrense.

Aprendizados adquiridos durante o desenvolvimento destas práticas associativas parecem ter contribuído para que mais tarde houvesse a coordenação de ações reivindicativas promovidas por outros portuários avulsos, o que incluiu a criação e consolidação de entidades de classe capazes de interferir ou mesmo controlar determinadas circunstâncias do agenciamento para o trabalho no porto.

No caso dos estivadores, a construção de um controle coletivo sobre a gestão da mão-de-obra da estiva porto-alegrense contou com a solidariedade de trabalhadores de outros portos, em especial do Rio de Janeiro. Isso se explica porque o modelo de sindicato e a dinâmica organizacional que os estivadores cariocas construíram no início do século XX através da União dos Operários Estivadores foi difundido para outras regiões do país. “Esse processo de expansão começou de modo mais sistemático em 1906, ano em que a União enviou uma delegação ao norte e ao sul do Brasil em viagem de propaganda social.” Um dos resultados concretos dessas “turnês sindicais” realizadas por estivadores foi a fundação, no Rio Grande do Sul, de uma filial da União dos Operários Estivadores carioca. Anos mais tarde, essa União com sede no Rio de Janeiro já contabilizava sucursais em diversos outros portos, como Paranaguá, São Francisco do Sul, Niterói, Cabo Frio, Vitória, Caravelas, Ilhéus e Salvador.⁷²

⁷¹ MARÇAL, João Batista. União dos Estivadores. In: **Primeiras lutas operárias no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Globo, 1985. p.97-98.

⁷² CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Solidariedade X rivalidade... op. cit. p. 59-60, especialmente nota de rodapé n. 38. Além deste estudo, indicações sobre a expansão do

É significativo o depoimento de um trabalhador que, aos cem anos de idade, constituía uma espécie de “memória viva” desse processo de expansão e de organização do sindicalismo estivador brasileiro. Depois de ter trabalhado por alguns anos no Porto de Ilhéus/BA, esse ex-estivador se transferiu para o Porto de Vitória, participando - ao lado de trabalhadores enviados pela União dos Operários Estivadores/RJ – de algumas das primeiras ações coletivas que tinham como objetivo organizar uma entidade representativa de trabalhadores ocasionais no porto capixaba. Conforme seu relato:

“Para ajudar a gente veio pra cá vários delegados da União dos Operários Estivadores do Rio de Janeiro para administrar e organizar o controle da mão-de-obra. Todas as brigas foram comandadas e resolvidas pelo pessoal do Rio de Janeiro através de seus delegados. Era uma coisa muito bem feita, sabe? Eu fui vivendo com esses homens antigos e eles foram me orientando, explicando como eles fizeram, como sofreram e foram se envolvendo com a política toda. Em 1918, o Valdomiro Tales de Sá, Balbino de Mato, Pernambuco, João Rossi, Nami [...] grandes baluartes do movimento do Rio, fundaram aqui um Núcleo Associativo, que era uma sucursal da União dos Operários Estivadores do Rio e para a direção desse núcleo veio o Alcebiades Garrido como delegado [...] bom companheiro, bom administrador que nos ensinou a se organizar, a não aceitar a exploração.”⁷³

Os aprendizados e orientações citados no depoimento parecem ter em sua base um sentimento de inconformidade para com as formas de exploração a que estavam submetidos os trabalhadores avulsos em geral antes da criação e consolidação de sindicatos *closed shop*. As lutas para superar essas formas de exploração, portanto, passavam pela imposição, frente aos empresários, de organizações sindicais capazes de intermediar a contratação dos seus associados junto aos tomadores de serviço, o que significava também a tentativa de institucionalizar um controle operário sobre a gestão da mão-de-obra.

sindicalismo estivador brasileiro são encontradas em: MORAES FILHO, Evaristo de. **O problema do sindicato único no Brasil**: seus fundamentos sociológicos. 2 ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1978. p.191; p. 219.

⁷³ Estivador nº 1. **Entrevista concedida à Marlene Monteiro André**. Vitória, nov. 1995 – mar. 1996. In: ANDRÉ, Marlene Monteiro. **A organização do trabalho portuário...** op. cit. p. 53.

Ao possibilitar a reunião de aspirações comuns a diversos trabalhadores da orla, algumas dessas sucursais do Rio de Janeiro talvez conseguissem abranger em seu quadro de associados não somente aqueles que realizavam suas fainas nos porões das embarcações (tarefas típicas dos estivadores), mas outros trabalhadores responsáveis pelas mais diversas tarefas do ciclo operacional portuário. Caso isso se concretizasse, os tomadores de serviço teriam que recorrer a uma mesma entidade representativa dos obreiros da orla a fim viabilizar a execução de serviços de conserto e armazenagem de cargas nas instalações portuárias, assim como atividades de vigilância de embarcações.⁷⁴

Esse assunto constituirá uma das matérias do Capítulo 3 dessa dissertação, quando serão discutidas as razões que levaram à fundação da Associação Profissional dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul em 1956. Deste modo, veremos que os aspirantes ao posto de vigia, ao criar esta entidade e lutar pelo seu reconhecimento como sindicato *closed shop*, estavam ao mesmo tempo disputando uma reserva de mercado de trabalho que era almejada por outros portuários, membros do Sindicato dos Estivadores do Porto de Porto Alegre.

Antes, porém, examinaremos o relato de um ex-estivador que atuou na capital do Rio Grande do Sul na primeira metade do século XX. Embora sucinto este relato menciona aspectos relevantes do trabalho desenvolvido na orla porto-alegrense no período em que o processo associativo dos estivadores dava sinais de relativo vigor. Além disso, um exame detido deste depoimento revela outros fenômenos sociais que acompanharam a estruturação da indústria portuária sul-rio-grandense.

“Filho de pernambucano com africano” e chegado aos três anos de idade no Rio Grande do Sul, José Pedro Barbosa de Lima conviveu e trabalhou junto aos estivadores no Porto de Porto Alegre desde a infância. No início da década de 1920, quando possuía cerca de dez anos de idade, este ex-estivador – que também era devoto de lemanjá (“Rainha do Mar”) e mais tarde desempenhou

⁷⁴ Para o caso do Porto de Vitória, ver: ANDRÉ, Marlene Monteiro. **A organização do trabalho portuário...** op. cit. p. 52-58.

funções de pai-de-santo - já experimentava suas primeiras oportunidades de engajamento para o trabalho no porto. Deste modo, ainda criança começou a realizar atividades em um local conhecido como

“[...] as ‘chácaras de carne’, porque naquele tempo [...] a carne vinha por, de navio. Então ali [no porto] descarregava carne [...] para as entregas. [...] a gente ajudava a descarregar a carne prá ganhar aqueles miúdos de carne, aquelas coisas, eles davam pra gente. Então eu trabalhei muito tempo na estiva ali, no porto. Então eu fazia muito esse tipo de serviço.”⁷⁵

O relato deste ex-estivador chama a atenção para um envolvimento de crianças com 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. Ao revelar que menores atuavam diretamente no carregamento e descarregamento de carne “prá ganhar aqueles miúdos”, o depoimento de José Pedro Barbosa de Lima também sugere a possibilidade dos resultados desse tipo de trabalho comporem o orçamento das famílias das crianças que se encontravam engajadas em fainas na orla. Assim, depois de trabalhar no porto e auferirem uma remuneração não monetária, esses “pequenos trabalhadores avulsos” podiam levar para casa bens de consumo importantes para a dieta alimentar de toda o seu agregado familiar.

O fato de crianças oriundas de famílias da classe trabalhadora contribuírem para o custeio das despesas domésticas através dos resultados do seu trabalho não foi um acontecimento específico da realidade portuária porto-alegrense da década de 1920, pois fenômeno semelhante, como veremos mais adiante, se verificava em outras cidades, incluindo Rio Grande, onde “o envolvimento dos guris com trabalhadores da região portuária sempre foi muito forte.”⁷⁶

⁷⁵ LIMA, José Pedro Barbosa. **Entrevista concedida à Laura Dutra**. Porto Alegre, 01 set. 1992. (Projeto Memória Mercado Público Central de Porto Alegre - Memorial do Mercado). p. 15-16.

⁷⁶ OLIVEIRA, Carlos Alberto. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit p. 205. Sobre a atuação de menores nos serviços de estiva em Manaus, ver: PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A cidade sobre os ombros...** op. cit. p. 93-95.

Nessa perspectiva, os portos estudados constituíam espaços de sociabilidade também perpassados por relações construídas entre crianças e trabalhadores ocasionais (avulsos). Ainda que houvesse outras maneiras de relacionamento entre portuários e crianças que circundavam a orla, os vínculos entre eles possuíam estreita ligação com atividades laborais as mais diversas, sendo estabelecidos durante o próprio engajamento das crianças nas fainas desenvolvidas no cais ou nas embarcações, assim como sob outras condições de trabalho.⁷⁷

No próximo tópico deste capítulo veremos que a presença de crianças na orla nem sempre foi caracterizada pelo seu aspecto amistoso, havendo restrições quanto a sua circulação no ambiente portuário. Estas restrições se relacionavam com os dispositivos de controle e fiscalização existentes nos portos, especialmente com as atividades preventivas e repressivas desempenhadas por guardas do Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP).

Embora o exame de propostas e ações que visavam garantir segurança aos bens materiais que afluíam às instalações portuárias mereça destaque no Capítulo 2 desta dissertação, vale notar desde já que a produção dos espaços portuários estudados esteve intimamente relacionada com preocupações de caráter disciplinador e saneador, as quais podem ser observadas desde o início do século XX.

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

⁷⁷ A orla portuária como espaço de relações entre crianças e trabalhadores já recebeu tratamento poético de escritores brasileiros como Jorge Amado. Ver: AMADO, Jorge. **Capitães da Areia**. Rio de Janeiro: Record, s/d. Sobre a atração que o Porto de Hamburgo exercia sobre mulheres e crianças no final do século XIX e início do século XX, ver: GRÜTTNER, Michel. Working-class crime and labour movement: pilfering in the Hamburg docks 1888-1923. In: EVANS, R. J. (ed). **The German Working Class: the politics of everyday life**. Londres: Croom Helm, 1982. p. 58-59. Para Grüttner, esta atração das docas estava ligada às necessidades materiais concretas destes setores da população. Muitas vezes, as crianças e os jovens eram enviados para o Porto de Hamburgo por seus pais expressamente para completar a renda familiar.

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.⁷⁸

Estas mudanças coincidiram com o início da edificação de um “porto moderno” na capital do estado na década de 1910, momento em que houve a construção de 140 metros de cais acostável. Isso não bastou, contudo, para resolver dificuldades vinculadas à relativa debilidade da navegação fluvial e das atividades portuárias em Porto Alegre, pois repercussões da Primeira Guerra Mundial interferiram em atividades comerciais realizadas no estado e impediram a continuidade destas obras portuárias.⁷⁹

Nesse sentido, Sandra Pesavento lembra que com a Guerra se inaugurava, no Rio Grande do Sul, “[...] um período de dificuldades para a importação, tanto de máquinas quanto de matérias-primas para determinados setores industriais. Por exemplo: de 1913 para 1917, o ferro em barra aumentou em 299%, o ferro em chapa 294% e o aço em barra 140%.”

Além destes bens materiais que deveriam ser utilizados em obras de ampliação e melhoramento do porto, neste mesmo período outros produtos tiveram elevação significativa em seus preços, tais como: pregos, grampos, parafusos e rebites aumentaram em 156%; tubos, canos e acessórios em 295%;

⁷⁸ ALVES, Augusto. **A construção do Porto de Porto Alegre (1895-1930)**: modernidade urbanística como suporte de um projeto de estado. Porto Alegre, 2005. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. p. 78. Para Alves, estas expectativas modernizantes em relação ao Porto de Porto Alegre tinham relação com um imaginário de progresso e prestígio, característico dos Estados “em vias de desenvolvimento econômico”.

⁷⁹ RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC). **Informações sobre as Divisões e Departamentos do DEPRC** (1955).

aramé em 516%. Outros artigos oriundos da indústria química, a exemplo de determinados tipos de ácidos, tiveram um aumento de quase 500%.⁸⁰

Fontes deste período também relatam dificuldades impostas ao “desenvolvimento econômico” estadual em virtude da relativa debilidade dos meios de transporte destinados a integrar os centros de produção e de consumo. Uma delas era a própria imprensa local, a qual registrava que agentes do comércio exportador/importador com interesses estabelecidos no Rio Grande do Sul, assim como produtores agrícolas da região colonial de imigração italiana e alemã, estavam sujeitos às vicissitudes impostas pela falta de “[...] meios adequados para escoar os gêneros que se acham depositados ao longo dos rios, expostos às intempéries, à deterioração.” Diante dessas dificuldades para o escoamento da produção, em vez de haver um rebaixamento nos preços dos gêneros de consumo que se encontravam abarrotados em estoques e que até mesmo pareciam “apodrecer por toda a parte”, acontecia que os “[...] artigos de primeira necessidade encarecem espantosamente dia a dia, até tornar a vida quase que um privilégio de classe.”⁸¹

Sílvia Petersen, investigando a história das lutas operárias no Rio Grande do Sul deste período, observa que

“[...] o prosseguimento da guerra nestes anos agudiza o descontentamento dos setores assalariados com suas condições de vida e de trabalho, especialmente pelo aumento do desemprego e pela escassez de produtos alimentícios básicos – com o conseqüente aumento dos preços – devido às exportações para os aliados.”⁸²

⁸⁰ PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Os industriais da república**. Porto Alegre: Instituto Estadual do Livro, 1991. p. 93.

⁸¹ O PROGRESSO. Porto Alegre, set. 1918. Apud FAGUNDES, Ligia Ketzer. et. al. **Memória da indústria gaúcha...** op. cit. p. 51.

⁸² PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. **“Que a União Operária Seja Nossa Pátria”**. História das lutas dos operários gaúchos para construir suas organizações. Porto Alegre/Santa Maria: Ed. UFRGS/Ed. UFSM, 2001. p.321.

Finda a Primeira Guerra Mundial, algumas obras no porto da capital do estado foram retomadas, empreendendo-se a ampliação do cais destinado a atender a navegação de cabotagem e de longo curso.

Neste mesmo período os trabalhadores manuais vinculados aos serviços de carga e descarga de mercadorias no Porto de Porto Alegre fundaram a Sociedade União dos Operários Estivadores. Como aludido anteriormente, esta tentativa de reorganização dos estivadores, ocorrida em 1919, visava construir uma entidade representativa da categoria capaz de interferir no processo de escolha da mão-de-obra, buscando defender interesses de seus associados e distribuir de forma eqüitativa as oportunidades de engajamento para o trabalho entre eles. Aliás, pode-se identificar aqui um importante momento do processo de auto-gestão dos serviços de estiva por parte dos trabalhadores na orla.⁸³

Para dar conta desta distribuição eqüitativa almejada por estivadores foi instituído um sistema de rodízio. A implantação deste sistema pelos próprios estivadores visava regular a inclusão e exclusão dos obreiros que pretendiam realizar as atividades de carga e descarga de mercadorias no porão das embarcações.

Assim, de acordo com aquele “filho de pernambucano com africano” que trabalhou como estivador neste período em Porto Alegre, os associados a esta entidade de classe estabeleceram

“[...] um ponto ali de frente ao armazém geral do porto, ali tinha uma alfândega, perto do Tesouro, aonde era o Tesouro antigamente, que é uma casa grande que tem ali aonde sai o ônibus, esse ônibus Viamão, ali era o Tesouro. Então tu descia um, um tipo de galpão e ali, então, tinha uma lista [de escala para o trabalho que]... corria numa ordem do alfabeto conforme o nome do pessoal [da União dos Estivadores].

⁸³ A Sociedade União dos Operários Estivadores foi fundada em 15 de outubro de 1919 e possivelmente representava uma tentativa de reorganização dos estivadores da capital. Ver: MARÇAL, João Batista. União dos Estivadores... op. cit. Ver também: UNIÃO DOS OPERÁRIOS ESTIVADORES DE PORTO ALEGRE. Estatutos da União dos Operários Estivadores de Porto Alegre. Porto Alegre: Of. Graf. Da Livraria do Globo, 1932. capa e p. 1.

Então eles, eles convocavam aquele tipo de gente pra trabalhá no porão do navio.”⁸⁴

Temos visto que “o sistema ocasional de trabalho realizado no universo portuário” do Rio Grande do Sul teve “como elemento fundante a existência do excedente de mão-de-obra”.⁸⁵ O “ponto” citado neste relato, portanto, era um local situado estrategicamente nos arredores do porto, constituindo um espaço destinado aos encontros diários que estivadores realizavam a fim de disputar e distribuir as oportunidades de trabalho entre si. Deste modo, a escalação das turmas de trabalho tendo por base o respeito a uma lista organizada em ordem alfabética sinaliza uma preocupação desses estivadores em estabelecer um sistema através do qual visavam definir e legitimar regras de acesso ao mercado de trabalho portuário.

A lógica de funcionamento desse sistema de rodízio não se restringiu aos estivadores. No caso dos vigias de embarcações que atuavam no Rio Grande do Sul a implantação de um sistema semelhante antecedeu a própria institucionalização do rodízio via sindicato da categoria. Isto permite afirmar que as preocupações em relação à rotatividade das oportunidades de trabalho foram um dos traços marcantes da trajetória associativa destes trabalhadores. Sendo assim, no Capítulo 3 veremos como as práticas que visavam organizar coletivamente a gestão da força de trabalho empregada nos serviços de vigilância de embarcações estiveram relacionadas de forma umbilical à construção desta categoria.

Na seqüência do processo de produção do espaço portuário da capital do estado, deve-se destacar que no início da década de 1930 algumas das principais realizações em termos de ampliação desta infra-estrutura portuária estiveram relacionadas ao aprofundamento dos canais de acesso ao porto para 5,5 metros (1928-1930). Isto oportunizou a ancoragem de embarcações de maior calado junto

⁸⁴ LIMA, José Pedro Barbosa. **Entrevista concedida à Laura Dutra**. Porto Alegre, 01 set. 1992. (Projeto Memória Mercado Público Central de Porto Alegre - Memorial do Mercado). p. 04-05.

⁸⁵ OLIVEIRA, Carlos Alberto. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit p. 76.

ao cais e uma maior quantidade de mercadorias a serem movimentadas pelos trabalhadores portuários avulsos.⁸⁶

Além do aprofundamento do canal de acesso, nesse mesmo período a orla se transformava devido à construção de um entreposto frigorífico (1935-36) dentro do recinto portuário. Esta instalação visava atender à armazenagem de carnes destinadas à exportação, além de frutas, ovos e demais gêneros alimentícios que chegavam e saíam do porto da capital do estado e da sua hinterlândia.⁸⁷

Além desta obra, a qual foi “[...] uma das primeiras instalações frigoríficas de Porto Alegre, equipada com tecnologia alemã”, também foram edificadas, nesse mesmo período, “[...] algumas centenas de metros de cais fluvial”.⁸⁸ Do mesmo modo, as instalações portuárias destinadas a atender a demanda de movimentação e armazenagem de produtos em geral passaram contar com mais doze armazéns situados em linha na extensão acostável do cais, aos quais somaram-se outros cinco armazéns construídos ao longo das docas fluviais. A área útil desses armazéns era de 14.250 m², sendo que estes estavam afastados 17 metros da faixa do cais.

⁸⁶ Dados que compuseram a descrição que segue sobre o Porto de Porto Alegre podem ser encontrados em: RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC). **Informações sobre as Divisões e Departamentos do DEPRC** (1955).

⁸⁷ Sobre as normas gerais de funcionamento do entreposto frigorífico entre 1956 e 1964, ver: RIO GRANDE DO SUL. Decreto n. 3.085, de 30 de junho de 1952. **Aprova o Regulamento do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais**, especialmente art. 113 e 114.

⁸⁸ LAZZARI, Alexandre e ESPIG, Marcia Janete. **Texto pós-30**. Porto Alegre, texto digitado s/d (Memorial do Mercado). p. 4.



Obras no Porto de Porto Alegre nas primeiras décadas do século XX.
Fonte: Arquivo do Gabinete de Estudos e Documentação em Urbanismo – UFRGS.

A execução destas obras na década de 1930 coincidia com a afirmação do Rio Grande do Sul enquanto território de produção agropecuária que abastecia o mercado nacional com gêneros de subsistência a custos relativamente baixos. Afinal, no período imediatamente anterior ao chamado *crack* da bolsa de Nova Iorque, em 1929, o estado sulino já se encontrava numa posição de destaque no cenário econômico nacional, apresentando índices expressivos na produção de bens de consumo que compunham a dieta alimentar de boa parte da população.

Conforme estudo realizado pelo Banco do Comércio, levando-se em conta somente

“[...] os produtos de maior significado econômico, o Rio Grande do Sul, nesse período, era o maior produtor [...] de aveia, batata, centeio, cevada, milho, trigo, uva, vinho e charque; segundo produtor de arroz, feijão, fumo e leite; seu rebanho bovino, ovino, suíno e eqüino eram os

maiores do país, somando cerca de 25,5 milhões de cabeças, o que significava 30% do total nacional, daquelas espécies.”⁸⁹

As obras de ampliação do Porto de Porto Alegre, portanto, procuravam consolidá-lo como um dos principais responsáveis pelo escoamento da produção do “celeiro do país” aos demais estados. Além disso, a produção deste espaço portuário também visava atender às necessidades de importação de produtos diversos.

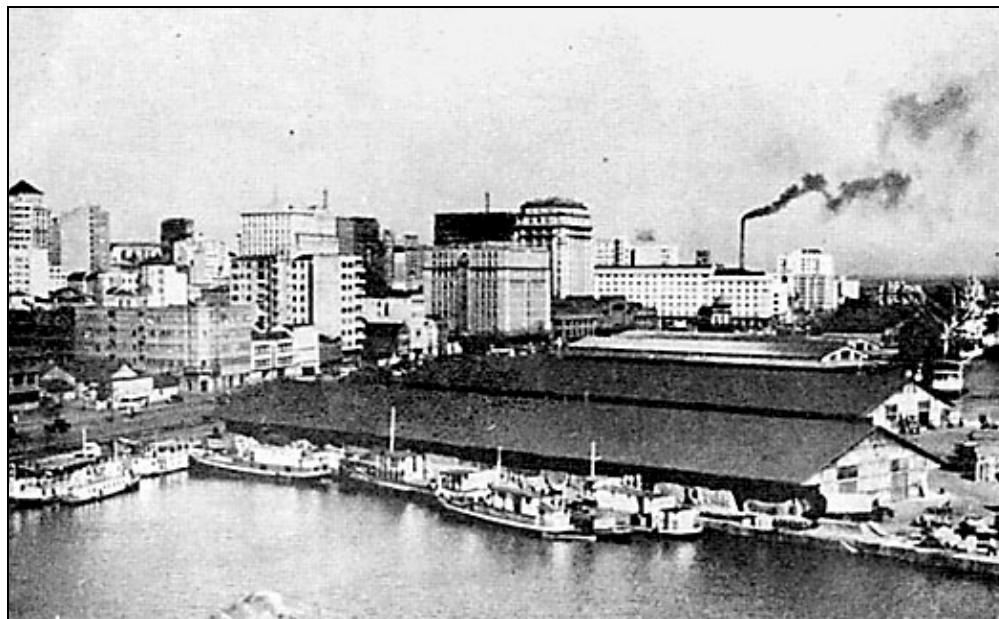
Numa outra angulação, porém, notamos que a produção deste espaço estava subordinada a outras metas. Além de propiciar a interligação dos espaços de produção e de consumo, representantes do poder estatal procuravam fazer o porto emergir como um exemplo de modernidade e progresso. Sendo assim, através de grandes obras de infra-estrutura portuária o Estado deixava suas marcas no ordenamento da orla porto-alegrense, procurando garantir “[...] asseio e higiene a um espaço outrora marginalizado.”⁹⁰

Augusto Alves, analisando o processo de estruturação do Porto de Porto Alegre e a sua relação com o urbanismo sanitário, aponta para a existência de um tripé conceitual norteador dos projetos e obras realizados neste espaço, qual seja, circular, sanear e embelezar. Baseados nesses preceitos básicos do chamado urbanismo moderno, os projetistas do porto não estavam interessados somente no “desenvolvimento econômico” estadual que seria possibilitado pela “organização de um sistema racional e eficiente de transportes”. Na realidade, com a intervenção na orla e a edificação de um entreposto comercial na área central da cidade esses projetistas igualmente desejavam resolver o que consideravam “[...] um problema crônico de insalubridade, promiscuidade de atividades e falta de ordenação espacial”. Deste ponto de vista, com o apoio do poder estatal promoveram o “[...] estabelecimento de uma regulamentação das funções e usos naquela zona”, pois “enquanto equipamento público urbano, o

⁸⁹ BANCO NACIONAL DO COMÉRCIO S.A. **O Rio Grande do Sul**. Novo Hamburgo: Editora Otomit, 1967. p. 11.

⁹⁰ LAZZARI, Alexandre e ESPIG, Marcia Janete. **Texto pós-30...** op. cit. p. 2.

porto tinha um papel simbólico de estabelecer uma porta de entrada para a cidade, digna da condição de capital do Rio Grande do Sul.”⁹¹



Vista parcial do Porto de Porto Alegre (1953)

Fonte: Biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul.

Prolongado por três docas fluviais, na década de 1950 a extensão acostável do cais do porto atingiu 1.461 metros, sendo que a profundidade do calado em frente aos armazéns costumava oscilar entre 4,5 e 5,5 metros, dependendo das condições naturais ou da manutenção realizada através de constantes dragagens. Com a construção do cais Navegantes logo em seguida - cuja extensão total atingiu 2.443 metros – e de mais duas docas, o porto da capital estadual ampliou

⁹¹ Conforme Augusto Alves, os projetos de construção do Porto de Porto Alegre se inserem no contexto mais amplo do *Plano para a realização de melhoramentos dos portos da República*, elaborado no início do século XX pelo engenheiro Francisco de Paula Bicalho. Além disso, de acordo com Alves, vale notar que os princípios do urbanismo sanitário possuíam relações de proximidade com concepções filosóficas e políticas do sainsimonismo (.Saint-Simon) e o positivismo (Augusto Comte, secretário de Saint-Simon entre 1817 e 1824). Estes princípios, por sua vez, influenciaram significativamente o ensino na Escola de Engenharia de Porto Alegre, fundada em 1896. Ver: ALVES, Augusto. **A construção do Porto de Porto Alegre...** op. cit. p. 10-11; 120-124.

as possibilidades para a atracação de embarcações de longo curso e para a execução das operações de carga e descarga.

Além de transformar a paisagem urbana, esse processo de estruturação do Porto de Porto Alegre permitiu que as atividades do comércio importador e exportador adquirissem dimensão significativa entre os anos 1950 e 1960. Situado estrategicamente na passagem de diversos fluxos mercantis, o porto da capital representava nesse período um importante espaço de trânsito de bens materiais, reforçando a conexão entre centros de produção e de consumo e atendendo desígnios da valorização capitalista no estado do Rio Grande do Sul.⁹²

Com esse crescimento físico da infra-estrutura portuária também aumentavam as oportunidades de engajamento para o trabalho, pois a viabilização econômica do porto exigia uma maior quantidade de braços na orla. Assim, milhares de portuários se dirigiam cotidianamente ao Porto de Porto Alegre e ali carregavam, descarregavam, consertavam, conferiam, arrumavam, vigiavam e fiscalizavam o trânsito de mercadorias efetivado na orla. Em suma, atuavam em diversas atividades do ciclo operacional portuário, contribuindo para que o principal porto do Rio Grande do Sul estivesse inserido no interior de uma das mais proeminentes indústrias portuárias da América Latina entre os anos de 1956 e 1964.

A fim de apresentar alguns aspectos dessa inserção econômica dos portos, ressalta-se a própria relevância do transporte marítimo no contexto latino-americano dos anos 1960, pois nessa época cerca de 90% de todo o comércio exterior do subcontinente se realizava por meio da navegação, sendo que parte significativa destas mercadorias passava por portos situados em território brasileiro.⁹³ Dentre estes últimos, tanto em termos de afluência de embarcações como de movimentação de mercadorias, destacavam-se os portos de Porto Alegre e Rio Grande.

⁹² SANTOS, Milton. Planejando o subdesenvolvimento... op. cit. p. 20 e 25. Conforme destacamos anteriormente, Milton Santos considera que a integração de um território através dos sistemas de transporte constitui um atributo essencial do planejamento de uma economia em moldes capitalistas.

⁹³ ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. **11ª Conferência Portuária**. El Salvador, 1963.

A tabela que segue ajuda a elucidar essa afirmação, pois apresenta dados sobre a movimentação portuária dos principais portos nacionais entre os anos 1950 e 1960 e indica a importância estratégica da indústria portuária sul-riograndense nesse contexto.

TABELA 1 – VOLUME (1.000 TONELADAS) DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E DESCARGAS DE MERCADORIAS NOS PRINCIPAIS PORTOS SITUADOS EM TERRITÓRIO BRASILEIRO, SEGUIDA DA PORCENTAGEM DESSA MOVIMENTAÇÃO EM RELAÇÃO AO TOTAL NACIONAL (1950-1960).

Portos	1950 ton.	Brasil %	1955 ton.	Brasil %	1960 ton.	Brasil %
Santos	5.517,7	26,07	9.302,9	30,07	11.979,3	28,85
Rio de Janeiro	6.047,9	28,57	7.349,2	23,75	8.079,3	19,46
Rio Grande do Sul	1.960,2	9,26	2.967,7	9,59	2.679,4	6,45
Recife	1.483,3	7,01	1.852,8	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	-

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil. IBGE (1967).

Ao expor os volumes da movimentação de cargas dos principais portos brasileiros, os dados desta tabela explicitam que o grupo de trabalhadores que deliberou pela fundação da Associação Profissional dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul, em 1956, experimentava uma época áurea em termos de movimentação de embarcações e mercadorias na indústria portuária do Rio Grande do Sul, especialmente no Porto de Porto Alegre. Se comparado a outros períodos, os ambientes de trabalho e de atuação política dos vigias expressavam, entre os anos de 1956 e 1964, uma singular relevância econômica e social.

Embora a análise das atividades dos portos estudados não permita caracterizá-las pela sua estabilidade, como resultado de diversas injunções políticas e econômicas o Porto de Porto Alegre alcançou níveis significativos de atracação e desatracação de embarcações, assim como de volume de mercadorias movimentadas. Deste modo, mesmo sem recorrer a outras vias de investigação, esta supremacia do Porto de Porto Alegre no interior da indústria portuária sul-rio-grandense já se afirmava na década de 1950, como fica evidente através de um simples exame de dados quantitativos coligidos a partir de relatórios administrativos do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC).

TABELA 2 – MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES NO PORTO DE PORTO ALEGRE

Ano	Marítimas			Fluviais		Total
	Longo Curso e Cabotagem	Lacustre	Total	Operação no cais	Operação fora do cais	
1951	x	x	1802	x	X	34934
1952	1252	711	1963	11604	25102	36706
1953	1138	681	1819	10288	26841	37129
1954	1403	1202	2605	11796	20808	32604
1955	864	1131	1995	10208	21407	31615
1956	761	1425	2186	10422	21069	31491

FONTE: DEPRC, Gabinete de Estudos Hidroviários, 1958.

TABELA 3 - MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES NO PORTO DO RIO GRANDE

Ano	Marítimas	Fluviais	Total
1951	969	10513	11482
1952	1143	7168	8311
1953	x	x	7308
1954	1642	1384	3026
1955	1471	1487	2958
1956	1672	1009	2681

FONTE: DEPRC, Gabinete de Estudos Hidroviários, 1958.

TABELA 4 - MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO PORTO DE PORTO ALEGRE (TONELADAS)

Ano	Marítimas	Marítimas	Fluviais	Fluviais	Total
	Importação	Exportação	Importação	Exportação	
1951	883070	872472	1131856	150904	3 038 302
1952	902894	814680	1196326	154047	3 067 947
1953	1020619	623758	1257230	147916	3 049 523
1954	1145241	755949	1257230	147886	3 306 306
1955	1248433	738936	1266225	149037	3 402 631
1956	1201126	848159	1249540	143065	3 441 890

FONTE: DEPRC, Gabinete de Estudos Hidroviários, 1958.

TABELA 5 - MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO PORTO DO RIO GRANDE (TONELADAS)

Ano	Marítimas	Marítimas	Fluviais	Fluviais	Total
	Importação	Exportação	Importação	Exportação	
1951	623103	403805	172259	321037	1 520 204
1952	830493	524416	118847	361842	1 835 598
1953	829114	378671	106523	402140	1 716 448
1954	962804	432901	112652	475378	1 987 351
1955	1013463	389111	140241	496781	2 039 596
1956	1127452	494076	116278	558032	2 345 838

FONTE: DEPRC, Gabinete de Estudos Hidroviários, 1958.

Como veremos no próximo tópico deste capítulo, além das tendências observáveis a partir destas tabelas, dados da história econômica da indústria portuária sul-rio-grandense evidenciaram que o movimento de embarcações no Porto do Rio Grande esteve em ascensão somente até o ano de 1958. Depois disso, tal movimento entrou em declínio e não recuperou sua intensidade até 1964. Sendo assim, o Porto de Porto Alegre era capaz de superar, em termos

quantitativos, quase todos os índices do único porto marítimo do Rio Grande do Sul.⁹⁴

Outro índice dessa proeminência portuária da capital do estado pode ser identificado até mesmo na elaboração de projetos que visavam influenciar a política hidro-portuária estadual, os quais não descartavam a possibilidade de destinar vultosos investimentos públicos para transformar o Porto de Porto Alegre em um “porto de mar” através da execução de grandes obra de engenharia.⁹⁵

Mais do que esses projetos, porém, a proeminência portuária porto-alegrense era viabilizada pela própria dinâmica econômica de sua hinterlândia, infra-estrutura logística instalada e em funcionamento, bem como em virtude de opções políticas de representantes do poder estatal. Tratava-se, portanto, de um porto que também tinha sua projeção econômica associada à política hidro-portuária estadual, a qual procurava fazer convergir para a capital do estado boa parte dos fluxos de bens materiais que circulavam pela indústria portuária sul-riograndense.

Ao levarmos em conta a importância estratégica da indústria portuária e do transporte marítimo para a realização de boa parte dos intercâmbios mercantis (exportação/importação), não causa estranheza que a busca por melhorias nas atividades de repressão e prevenção ao furto ao roubo de mercadorias fosse uma pauta recorrentemente em discussões realizadas nas esferas governamentais e empresariais nesse período.⁹⁶ Ao serem idealizados na qualidade de “pulmões da vida econômica” de uma região ou país, os espaços portuários deviam transmitir confiança e pujança àqueles que desejassem o caminho das águas para a realização dos seus negócios legalmente autorizados.⁹⁷

⁹⁴ NEVES, Hugo Alberto Pereira. O Porto do Rio Grande no período de 1945-1965. **Biblos**, Rio Grande, v. 1, n. 39, 1985, p. 73.

⁹⁵ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 06 jun. 1961, p. 5.

⁹⁶ Ver: RIO GRANDE DO SUL. Gabinete de Estudos Hidroviários do Estado do Rio Grande do Sul. **Assuntos Portuários**, 1955. BRASIL. Departamento Nacional de Porto e Vias Navegáveis (DNPVN). **Teses apresentadas na 2ª Reunião de Autoridades Portuárias Brasileiras**, Rio de Janeiro, 1957. ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS (OEA). **11ª Conferência Portuária**. El Salvador, 1963.

⁹⁷ Sobre a analogia de portos como “pulmões”, ver: DOMINGUES, Marcelo. **Superporto do Rio Grande: plano e realidade**. Elementos para uma discussão. Rio de Janeiro, 1995. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Rio de Janeiro. p.24. Ver também: DOMINGUES, Inácio. Viabilidade da aplicação de orçamentos em portos organizados. In:

A conquista destes objetivos compreendia, entre outras, a existência de vigias e guardas atuando vinte e quatro horas por dia nas instalações portuárias e embarcações, os quais deviam coagir a realização de transgressões que pudessem gerar prejuízos aos empresários da navegação, proprietários e/ou consignatários de mercadorias, assim como ao Estado. Dentre estes prejuízos se destacavam a apropriação de mercadorias efetivada por trabalhadores manuais vinculados aos portos.

Ainda que esse tema mereça uma análise específica no Capítulo 2, faremos uma breve referência a duas matérias publicadas na imprensa estadual no início da década de 1960. O exame destas fontes elucida alguns casos concretos de trabalhadores avulsos acusados de furtar ou roubar determinadas mercadorias e, portanto, corrobora alguns dos argumentos esboçados acima.

A primeira matéria foi publicada no vespertino *Última Hora* em dezembro de 1960, relatando uma ação considerada ilícita envolvendo dois estivadores que trabalhavam em embarcação estrangeira ancorada em Porto Alegre. Surpreendidos por guardas portuários enquanto se apropriavam de algumas mercadorias, esses trabalhadores “[...] foram entregues à Delegacia de Furtos [...] pelo delegado Busse, responsável pelo policiamento do porto.” Traziam consigo mais de 30 “[...] rolamentos transportados pelo navio sueco Gudemundra”. Ao serem conduzidos para a chefatura de polícia da capital, “Valentim Meireles e Octacílio Homescher, os implicados, ficaram à disposição do titular da Delegacia de Furtos [...]” o qual deveria promover um interrogatório sobre os eventos narrados pelo delegado.⁹⁸

Não foi possível conhecer os destinos de Valentim Meireles e Octacílio Homescher, “implicados” no furto de mercadorias transportadas pela embarcação de longo curso de origem sueca. Apesar disso, as fontes analisadas nos permitem conjecturar sobre o destino destes rolamentos caso a apropriação fosse bem sucedida.

Convenção da Associação Brasileira de Administrações Portuárias, V, Porto Alegre. Anais... nov. 1968, v. 1

⁹⁸ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 14 dez. 1960, p. 9.

Como se tratava de artigo de alto valor mercantil, a importação de rolamentos não estava ao alcance de todos comerciantes do ramo de peças e componentes estabelecidos na capital. Isso tenderia a elevar as possibilidades daqueles estivadores venderem os rolamentos furtados para algum proprietário de loja do ramo, mesmo que por um valor monetário relativamente irrisório.

A cumplicidade entre comerciantes e trabalhadores locais que realizavam furtos ou roubos também tem outras evidências, como o conteúdo de uma matéria publicada em 1962 na *Última Hora*.

O exame desta fonte sugere que aquele furto de rolamentos e outras apropriações de mercadorias eram previamente planejadas em função de eventuais encomendas ou, quem sabe, em virtude da esperança de encontrar um potencial comprador interessado nos produtos. Caso contrário, como explicar o prosseguimento das apropriações de rolamentos e peças nos anos seguintes em Porto Alegre?

“Gang de ladrões em ação no porto: roubo de peças – Nova ‘gang’ de ‘ratos’ de navio está operando no porto local. **A suspeita é baseada no número de queixas de furto, formulada na Delegacia de Furtos**, das quais a de maior vulto foi apresentada pelo Sr. Telmo Bertschinger, procurador da firma SKF-Brasil Rolamentos. Declarou Sr. Telmo que no navio Clare Hugo Stinnes, procedente de Gutenberg, **foram violadas sete caixas de rolamentos e do seu interior roubadas nada menos que 1.389 unidades, além de 3 arruelas de aço, tudo avaliado em torno de 500 mil cruzeiros**. Já na terça-feira passada, larápios não identificados furtaram do navio ‘São Vicente’ um medidor de nível de caldeira, todo em bronze, pesando mais de 12 quilos e avaliado em 50 mil cruzeiros.”⁹⁹

Embora a matéria não acuse diretamente o envolvimento de trabalhadores portuários avulsos nos furtos e roubos, o produto destas apropriações de mercadorias não parecia ficar nas mãos dos chamados “ratos de navio” por um período de tempo indeterminado. Havia precedentes nesse sentido, pois outros “ratos de navio” haviam sido detidos em momento anterior em Porto Alegre

⁹⁹ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 11 jan. 1962, p. 7. [grifos meus].

enquanto atuavam em “combinação com [...] grandes firmas da capital que se encarregavam de colocar o produto do roubo no comércio.”¹⁰⁰

Em relação aos ditos “larápios não identificados” que atuaram no São Vicente, é fácil imaginar que para ser convertido em valores monetários bastaria derreter o citado medidor e comercializar somente o cobre fundido, procedimento que tinha óbvias vantagens, pois eliminava pistas da mercadoria. Além do mais, se observarmos com atenção a reportagem da *Última Hora*, notaremos que o próprio destaque dado ao fato do medidor ser “*todo em cobre*” é um forte indício de que uma das principais razões deste furto estava ligada ao interesse no metal com o qual ele era produzido.¹⁰¹

À medida que a precariedade da segurança dos bens materiais que circulavam pelo principal porto estadual provocasse um desconforto em autoridades portuárias, as exigências dos vigias de embarcações em relação à obrigatoriedade dos serviços de vigilância em todas as embarcações de longo curso que ancorassem na indústria portuária sul-rio-grandense poderiam ganhar cada vez mais força e sentido. Em determinados momentos as denúncias sobre a grande quantidade de furtos e roubos na orla vinham à tona de forma contundente e exigiam respostas por parte do poder estatal. Deste modo, o governador do estado também se via impelido a tomar medidas de próprio punho a fim de resolver esses entraves à constituição dos portos como espaços seguros de trânsito de bens materiais. Deputados estaduais, vereadores municipais, representantes da Associação Comercial e sindicatos de trabalhadores portuários igualmente se viam envolvidos nestas questões, o que resultava, por vezes, em troca de farpas e acusações quanto aos “verdadeiros responsáveis” pela insegurança no cais do porto e, conseqüentemente, pela continuidade das transgressões mencionadas.¹⁰²

¹⁰⁰ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 26 nov. 1960, p. 10-11. [grifos meus]

¹⁰¹ Sabe-se que o cobre era/é um produto cobiçado devido ao seu valor comercial e não é incomum tomarmos conhecimento de eventos envolvendo furtos deste produto. Ver, por exemplo, os reclamos do Sindicato da Indústria de Condutores Elétricos do Estado de São Paulo e da Associação Brasileira de Cobre, entidades que afirmaram recentemente que “crescem casos de roubo de cobre no Brasil”. Ver: Estadão, São Paulo, 31 jul. 2007. (Cidades-Geral).

¹⁰² Polêmicas em torno da questão dos furtos e roubos na orla portuária do Rio Grande do Sul podem ser apreciadas a partir das seguintes matérias: ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 28 nov.

Nesse contexto, se tornavam cada vez mais pertinentes para os vigias de embarcações as tentativas de consolidar suas posições no mercado de trabalho portuário, pois também teriam melhores condições de argumentar a defesa da regulamentação do seu ofício, lembrando que isto contribuiria de forma efetiva com a coação de “poderosas gangs” que trabalhavam na indústria portuária sul-rio-grandense furtando ou roubando de “[...] preferência mercadorias procedentes da Europa e trazidas de navios estrangeiros”. Ao mesmo tempo, os vigias podiam ressaltar para os agentes de navegação que a contratação de seus serviços evitaria que “em menos de um ano” as apropriações de bens materiais vindos da Europa gerassem “um prejuízo de 5 milhões de cruzeiros”, somente em mercadorias roubadas ou furtadas dos porões das embarcações que se encontravam ancoradas em Porto Alegre.¹⁰³

Com o objetivo de complementar o exame do arranjo dos principais portos gaúchos, reconstituímos a seguir o processo de estruturação do Porto do Rio Grande.

1.2- Porto do Rio Grande

Em virtude da crescente urbanização e desenvolvimento econômico ligado às atividades comerciais, desde o início do século XIX a Vila do Rio Grande de São Pedro não apresentava mais sua dinâmica social ligada quase que exclusivamente ao papel de fronteira militarizada frente às incursões oriundas do Rio do Prata. A demanda de serviços portuários para escoamento da produção pecuária, charqueada e do trigo da Capitania do Rio Grande favorecia o surgimento de empreendedores vinculados ao comércio, promovendo as trocas mercantis e a expansão das relações capitalistas na cidade. Esse comércio

1960, p. 9. ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 1º dez. 1960, p. 12. ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 03 dez. 1960, p. 4. ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 05 dez. 1960, p. 5. ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 06 dez. 1960, p. 6.

¹⁰³ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 26 nov. 1960, p. 10-11.

eminentemente portuário foi crucial para que a cidade do Rio Grande e a sua orla fossem colocadas no mapa do capitalismo nacional e internacional.

Ao se referirem ao contexto econômico do estado no final do século XIX, Hardman e Leonardi observam que “a tradição de uma agricultura comercial permitiu, ainda no século XIX, a monetarização de boa parte das trocas comerciais”, sendo que “as primeiras fábricas de tipo moderno surgiram principalmente na cidade-porto do Rio Grande, pelo menos antes de 1890”. Por outro lado, nesse mesmo período, em Porto Alegre, ainda “predominavam inúmeras oficinas de tipo artesanal e pequenas manufaturas”.¹⁰⁴

Uma explicação plausível para essa anterioridade do processo de industrialização em Rio Grande deve levar em conta que para esta cidade afluíam águas da laguna dos Patos e lagoa Mirim. Ao mesmo tempo, em seu território estava localizado um porto que tinha ligação direta com o mar, constituindo uma saída exclusiva para o oceano Atlântico de todas as embarcações oriundas da bacia oriental do Rio Grande do Sul, assim como uma porta de entrada para embarcações de longo curso que visavam transpor a Barra do Rio Grande. Em função disso, não causa estranheza que o processo de industrialização em Rio Grande também guarde estreita relação com o fato de haver uma maior participação do capital comercial no sul do estado no século XIX.

Apesar de ser a única saída para o oceano Atlântico, as fontes analisadas indicam 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. Nestas condições, observadores da época chegaram a afirmar que no Rio Grande do Sul não havia “[...] nenhum porto que este nome mereça, havendo apenas a Barra do Rio Grande do Sul, passagem única para o interior do estado.” Mesmo que o destaque dado à Barra pareça um elogio às potencialidades do estado para o desenvolvimento da navegação, tais observadores frisavam que ela

¹⁰⁴ HARDMAN, Foot; LEONARDI, Víctor. **História da indústria...** op. cit. p. 173.

era “[...] bastante perigosa e, não fosse o bom serviço de praticagem ali estabelecido, muitos seriam os desastres a lamentar”.¹⁰⁵

Deste modo, durante várias décadas a precariedade do calado da Barra do Rio Grande aliada ao desabrigo da costa foram fatores adversos ao crescimento dos intercâmbios comerciais do estado via navegação de longo curso, acarretando em “frete onerosos das mercadorias importadas e altas taxas de seguro, sendo os navios forçados a esperar ocasião oportuna para entrarem ou saírem do Porto [do Rio Grande], devido às más condições do canal.”¹⁰⁶ Nestas condições, o desenvolvimento das trocas mercantis via Porto do Rio Grande também suportaram a concorrência do Porto de Montevidéu, tanto do ponto de vista do comércio legal quanto do ilegal (contrabando).¹⁰⁷

Desde a segunda metade do século XIX, uma diversidade de comissões formadas por engenheiros e técnicos (nacionais e/ou estrangeiros) apresentaram projetos para viabilizar melhorias que permitissem que embarcações de longo curso transpusessem com segurança a Barra do Rio Grande, também conhecida como “Barra Diabólica”, tal a quantidade de sinistros provocados pelas dificuldades em navegar nestas águas.¹⁰⁸ Transcorridos alguns anos, um dos projetos que visava a construção de dois molhes convergentes e de um “Porto Novo” na cidade do Rio Grande teve sua aprovação por parte do governo federal. A aceitação do referido projeto para a regularização da Barra e aumento das instalações portuárias culminou na contratação da *Compagnie Française du Port de Rio Grande*, responsável, em um primeiro momento, pela coordenação e execução destas obras que causaram significativo impacto no desenvolvimento técnico da indústria portuária sul-rio-grandense.

¹⁰⁵ CENTRO INDUSTRIAL DO BRASIL. **O Brasil, suas riquezas naturais, suas indústrias**. V. III. Rio de Janeiro: Oficinas Graphicas M. Ohosco & C., 1909. p. 211.

¹⁰⁶ Idem. p. 212.

¹⁰⁷ NEVES, Hugo Alberto Pereira. **A importância do Porto do Rio Grande...** op. cit.. p. 92.

¹⁰⁸ Para maiores informações sobre os problemas para transpor a Barra do Rio Grande durante os séculos XIX e início do XX, bem como para o acesso a uma compilação dos principais estudos visando melhorar as condições de acessibilidade ao Porto do Rio Grande ver: VIANNA, Lauro de Brito. A cidade, o porto e a barra de São Pedro do Rio Grande do Sul. In: **O Porto do Rio Grande no século XIX através da imprensa (1847-1857): história dos preços e das flutuações econômicas**. São Paulo, 2000. Tese (Doutorado em História Econômica). Universidade de São Paulo. p. 186-358.

Iniciada entre os anos 1909-1910, a construção dos molhes da Barra e do chamado Porto Novo mobilizou mais de quatro mil trabalhadores, levando aproximadamente cinco anos até a conclusão e inauguração oficial.¹⁰⁹ Além de incrementar possibilidades de negócio e lucro para empresários da navegação e agentes comerciais, o curso destas obras de ampliação do porto parecia propiciar um futuro mais promissor para trabalhadores portuários avulsos. Afinal, estas obras permitiam um maior afluxo de embarcações e mercadorias até Rio Grande, aumentando as oportunidades de engajamento para o trabalho e, possivelmente, amainando carências de orçamentos domésticos marcados pela falta de remuneração.

Nesse contexto de materialização de obras de grande vulto na orla rio-grandina e de expectativas positivas quanto à diminuição de instabilidades características do engajamento casual nas tarefas de carga e descarga, a imprensa operária local registrou, em meados de 1913, a tentativa de organização de uma categoria específica de trabalhadores ligados ao Porto do Rio Grande. Tratava-se dos trabalhadores de prancha, os quais buscavam se organizar em torno da Sociedade União dos Trabalhadores de Prancha (SUTP).¹¹⁰

Informações disponíveis em estudos sobre o movimento operário na Primeira República indicam que nesse período as agremiações dos estivadores em Rio Grande e Porto Alegre já se encontravam relativamente estruturadas e há indícios de que estavam imbuídas do “espírito de luta” que animava a Federação Operária do Rio Grande do Sul (FORGS) desde 1911, quando “[...] novas associações [operárias] foram criadas graças à propaganda então feita sob diferentes formas”.¹¹¹ Supomos que lideranças dos estivadores gaúchos

¹⁰⁹ ALTMAYER, Flávia de Lima; CARNEIRO, Oscar Décio. **Cidade do Rio Grande, 270 anos**: a mais antiga do Estado. Porto Alegre, Cadernos de História n. 33 do Memorial do Rio Grande do Sul. p. 17.

¹¹⁰ MARÇAL, João Batista. A imprensa operária no Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2004. p. 227-228. Conforme Marçal, a diretoria da Sociedade União dos Trabalhadores de Prancha, criada em 28 de julho de 1913, era composta pelos seguintes trabalhadores: João Costa, Herculano Pinto da Luz, Martinho Alves de Medeiros, Antonio da Silva Meio, Benedito Alves de Medeiros, Romão Padilha, José Maria da Silva, Fortunato Tarst, Nicomedes Montes, Arlindo Alves Medeiros, João Neves, Vicente Guedes dos Anjos, Aníbal Gonçalves.

¹¹¹ Relatório da Federação Operária do Rio Grande do Sul (1913). Arquivo Geral da cidade do Rio de Janeiro (manuscrito). Apud PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz; LUCAS, Maria Elizabeth.

comprometidos com os “meios de ação” defendidos pela FORGS se solidarizaram com os trabalhadores de prancha ligados à SUTP. Aliás, isso ajuda a explicar porque poucos meses depois desta iniciativa de caráter associativo entre os trabalhadores de prancha, membros desta categoria se mostravam dispostos a encaminhar a filiação da sua entidade à Federação Operária do Rio Grande do Sul (FORGS).¹¹²

Já filiados à FORGS, estivadores ligados ao Porto do Rio Grande também editavam, desde 1911, um jornal chamado *A Voz da Estiva*, cujo lema era “a defesa intransigente dos trabalhadores da estiva, uma das classes operárias mais escravizadas.” Sabe-se que *A Voz da Estiva* teve como um de seus principais editores Francisco Gonçalves, conhecido entre colegas de trabalho pelo apelido de Chico Calafate. Ele integrou a direção da Sociedade União dos Trabalhadores da Estiva de Rio Grande na condição de presidente da entidade até meados de 1913, quando foi substituído por José Soares de Lima.¹¹³

Igualmente há indícios de que Chico Calafate esteve preso durante certo período de sua vida em virtude de perseguições realizadas por agentes mobilizados por representantes do poder estatal que não se conformavam com a sua militância junto aos trabalhadores portuários gaúchos. Depois dessa prisão, Chico Calafate fixou residência na capital do estado. A escolha por esta cidade não foi aleatória, pois ali podia reencontrar colegas de trabalho e amigos que lhe forneciam acolhida. Afinal, antes daquela prisão Chico Calafate havia estabelecido vínculos com portuários do Porto de Porto Alegre. Exemplo disso foi a viagem que realizou para esta cidade no início da década de 1910, momento em que participou de algumas ações reivindicativas promovidas pela categoria dos estivadores.¹¹⁴

Importante observar que em vez de chamar de “ponto”, como em Porto Alegre, os estivadores da cidade do Rio Grande designavam o espaço de encontro e disputa por trabalho como “roda da estiva”. Além de designar um

Antologia do movimento operário gaúcho (1870-1937). Porto Alegre: Ed. UFRGS/Tché!, 1992. p. 167.

¹¹² Idem. p. 169.

¹¹³ MARÇAL, João Batista. *A imprensa operária...* op. cit. p. 226-227.

¹¹⁴ Idem.

espaço físico, a “roda da estiva” ao mesmo tempo era uma alusão ao próprio sistema de rodízio instituído pela categoria, o qual procurava institucionalizar a regulação das inclusões e exclusões dos obreiros que almejavam engajamento para o trabalho nos porões das embarcações. Ao seguir uma lógica semelhante àquela encontrada entre os estivadores porto-alegrenses, portanto, a “roda da estiva” rio-grandina também procurava fazer “girar” as chances de trabalho entre os estivadores organizados em associação representativa da categoria.

Antes de retomar a exposição sobre o arranjo da indústria portuária sul-rio-grandense, cabe esclarecer algumas questões relativas à categoria de trabalhadores que se organizou em torno da Sociedade União dos Trabalhadores de Prancha (SUTP) em Rio Grande. Este detalhamento se deve a que o local de trabalho desta categoria se aproximava daquele espaço visado por vigias de embarcações, ou seja, o portaló, que era o local de acesso entre a embarcação e o cais e vice-versa.

Por razões que as fontes não explicam, estas categorias não chegaram a se unificar.¹¹⁵ Apesar disso, vale notar que os membros da SUTP recebiam a designação de trabalhadores de prancha porque desempenhavam seu ofício em locais semelhantes a pontes móveis construídas com madeira, as quais eram presas na proa da embarcação. Essas pontes móveis, conhecidas na orla como pranchas, eram utilizadas para realizar a interligação entre duas embarcações ou entre uma embarcação e o local de fundeio. Dessa forma, as pranchas permitiam o trânsito da tripulação e de mercadorias entre embarcações, bem como entre embarcações e o cais do porto.

Ainda que os locais das atividades dos trabalhadores de prancha se mostrassem fisicamente próximos do local de trabalho dos vigias objetos desta pesquisa, as fontes analisadas não oferecem subsídios para estabelecer uma análise comparativa entre os fenômenos associativos dessas categorias de trabalhadores portuários. Nota-se, além disso, que estas duas categorias desempenhavam atividades com características distintas. Os trabalhadores de

¹¹⁵ Não foi possível saber por quanto tempo existiu a Sociedade União dos Trabalhadores de Prancha (SUTP). Do mesmo modo, não há qualquer indício de que a categoria ainda existisse nas décadas de 1950.

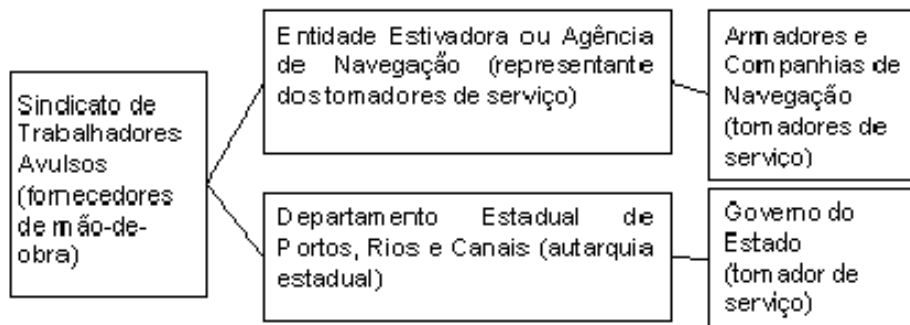
prancha eram responsáveis pelo transporte de mercadorias e bagagens em espaços de trânsito (pontes móveis) e isto provavelmente não implicava execução de atividades de vigilância. Em virtude da natureza do seu ofício, portanto, seria mais provável que buscassem organizar uma entidade com o objetivo de defender interesses comuns entre eles e os estivadores, como ocorreu em Pelotas na década de 1920 quando foi instituída a Liga dos Estivadores e Trabalhadores de Prancha.¹¹⁶

A despeito dessas observações sobre diferentes categorias de portuários, veremos no Capítulo 3 que até meados da década de 1950 os trabalhadores encarregados dos serviços de vigilância em embarcações no Rio Grande do Sul não eram associados a nenhum sindicato *closed shop*, nem mesmo provinham de outras entidades de portuários avulsos. Em vez disso, os responsáveis por estas atividades preventivas eram escolhidos pelo próprio comando da embarcação, sendo que o capitão ou seu preposto recorriam, na maioria das vezes, aos próprios membros da tripulação que estavam sob suas ordens.

Nesse sentido, antes da organização da Associação Profissional dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul em 1956, a contratação de trabalhadores para os serviços de vigilância de embarcações não obedecia à lógica geral do mercado de trabalho portuário, o qual pode ser representado através do seguinte esquema:

¹¹⁶ O CORREIO DO POVO. Porto Alegre, 30 set. 1925, p. 4. Apud PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz; LUCAS, Maria Elizabeth. **Antologia do movimento operário gaúcho... op. cit.** p. 276 e 281. Esta matéria de jornal reproduzida pelas autoras trata do III Congresso Operário Gaúcho, ocorrido em 1925. Durante o encontro, o delegado da Liga dos Estivadores e Trabalhadores de Prancha apresentou um “[...] protesto contra o reacionarismo do governo do Chile[...]” o qual foi discutido quando os participantes do Congresso abordaram “[...] o assunto ‘Comitê Pró-Presos Sociais’[...]”.

ORGANOGRAMA 1 - ESQUEMA CORRESPONDENTE À ESTRUTURA BÁSICA DO MERCADO DE TRABALHO NOS PORTOS DE PORTO ALEGRE E RIO GRANDE NAS DÉCADAS DE 1950 E 1960.¹¹⁷



Ao retomar a exposição sobre a estruturação do Porto do Rio Grande algumas questões precisam ser salientadas. Como afirmamos antes, o Porto Novo e os molhes da Barra, ambos inaugurados em 1915, contribuíram para a expansão das atividades portuárias no Rio Grande do Sul e, ao mesmo tempo, trouxeram oportunidades de remuneração para uma parcela dos trabalhadores ocasionais. Essas obras também permitiram que a travessia da Barra do Rio Grande fosse realizada com mais tranqüilidade pelas tripulações e passageiros, pois as embarcações que chegavam ou saíam pelo mar contavam agora com um canal protegido “por dois molhes que guiavam a correnteza” do desaguamento da laguna dos Patos e da lagoa Mirim no oceano Atlântico. A disposição convergente dos molhes garantia, portanto, que a própria água em movimento continuasse escavando a entrada da Barra, mantendo sua profundidade em cerca de seis metros e permitindo uma navegação mais segura para as embarcações de longo curso.¹¹⁸

¹¹⁷ Este esquema é uma versão modificada daquele que se encontra em COLARES, Leni Beatriz Correia. **Os conflitos de trabalho...** op. cit. p. 70.

¹¹⁸ RIO GRANDE DO SUL. ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE. **Relatório administrativo referente ao exercício do ano de 1948.** p. 12 e ss.

Diante do sucesso da construção dos molhes da Barra - considerada uma das mais extraordinárias obras de engenharia hidráulica existentes naquela época - parecia que o ideário castilhista de construção do capitalismo no Rio Grande do Sul através do predomínio do comércio sobre a produção começava a se materializar.¹¹⁹ Afinal, com a Barra do Rio Grande desobstruída e regularizada havia maiores chances do comércio importador e exportador adquirir uma projeção de destaque na organização da produção e do consumo estaduais.¹²⁰

Três anos depois da inauguração oficial do Porto Novo e dos molhes da Barra um dos editores da revista *O Progresso* registrava que

“A abertura da Barra, antiga aspiração dos nossos homens de governo e do povo, é, hoje, um fato. Essa ciclópica obra, que é o Porto do Rio Grande, pode ver atracados vapores de grande tonelagem que venham por ativar o nosso intercâmbio com os países de além oceano.”

Ainda que entusiasmado com a “ciclópica obra” representada pelos molhes convergentes construídos mar-a-dentro por milhares de trabalhadores, o responsável por esta matéria não esqueceu de pontuar que seriam

“[...] incalculáveis os benefícios que poderiam derivar para o desenvolvimento econômico do nosso estado se os fretes elevados para o transporte de mercadorias até aquele porto não estrangulassem a nossa exportação.”¹²¹

¹¹⁹ Para se ter uma idéia aproximada da dimensão técnica destas obras, vale notar que tanto o molhe leste quanto o molhe oeste alcançaram, anos mais tarde, quase quatro quilômetros de comprimento, sendo compostos por cerca de quatro milhões de toneladas de granito e atingindo uma largura de setecentos metros na ponta e mil e cem metros na raiz. Ver: RIO GRANDE DO SUL. ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE. **Relatório administrativo referente ao exercício do ano de 1948.**

¹²⁰ ESPÍRITO SANTO, Miguel Frederico do. Castilhismo, capitalismo e obstrução da Barra. In: ALVES, Francisco das Neves; TORRES, Luiz Henrique. **Temas de História do Rio Grande do Sul.** Rio Grande: FURG, 1994. p. 69-82.

¹²¹ O PROGRESSO. Porto Alegre, 1918. Apud FAGUNDES, Ligia Ketzer. et al. **Memória da indústria gaúcha (1889-1930)**...op. cit. p. 51.

O conteúdo desse trecho publicado na revista *O Progresso* traz à baila fenômenos que contrariavam previsões do ideário castilhistas para a construção do capitalismo no Rio Grande do Sul através do predomínio do comércio sobre a produção. Nesse sentido, não se deve esquecer que os municípios produtores de charque e demais derivados da pecuária situados em território sul-rio-grandense faziam parte da fronteira com o Uruguai, a qual não possuía barreiras naturais - como montanhas ou desfiladeiros - capazes de impedir a circulação de mercadorias entre um lado e outro. Deste modo, os “fretes elevados” mencionados pelo editor da revista beneficiavam, sobretudo, a realização de atividades comerciais através do porto vizinho situado em Montevidéu, prejudicando a exploração econômica do Porto do Rio Grande. Em suma, conforme Hugo Neves observou, “a política econômico-financeira, tanto por parte do governo estadual como do federal, assim como a pequena rede ferroviária do Rio Grande do Sul, vieram a completar as vantagens do Porto de Montevidéu”, pelo menos até a década de 1930.¹²²

Mesmo diante de tais vicissitudes, não resta dúvida de que a melhoria das condições de entrada e saída de embarcações pela Barra do Canal do Norte havia imposto também necessidades de ampliação do cais de acostagem em Rio Grande. Deste modo, se compararmos a tonelage de bens materiais exportados pelos principais portos do Rio Grande do Sul entre os anos de 1910 e 1929, verificaremos que enquanto o Porto de Pelotas havia crescido apenas 11,2% no período, Rio Grande cresceu 293% e Porto Alegre 159%, sendo que os valores para a tonelage exportada se assemelhavam a estes.¹²³

Em função de problemas financeiros enfrentados pela *Compagnie Française* a execução das obras para a ampliação do referido cais de acostagem foi encampada pelo governo federal em 1919, sendo transferidas logo em seguida ao governo estadual. Dentre as razões que levaram à encampação, porém, não estavam somente os problemas financeiros enfrentados pela companhia francesa,

¹²² NEVES, Hugo Alberto Pereira. **A importância do Porto do Rio Grande...** op. cit. p. 66 e 92.

¹²³ LONER, Beatriz Ana. **Construção de classe:** operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930). Pelotas: Ed. UFPel/ UNITRABALHO, 2001. p. 47.

pois de acordo com Sandra Pesavento, esta medida também teve relações estreitas com o jogo político das oligarquias nacionais e regionais do período.

“[...] o processo de construção da hegemonia de uma das oligarquias do país – aquela responsável pelo setor de ponta da economia brasileira – implicava barganhas e negociações com as oligarquias regionais. Em troca do apoio a determinadas posições ou interesses do setor agro-exportador, o PRR, com sua grande bancada situacionista no Congresso, obtinha favores para o estado como um todo ou para algum setor especial, como o charque e o vinho. Neste contexto, o apoio do governo federal era necessário também para que o Congresso aprovasse a projetada ‘socialização dos serviços públicos’, que implicava a encampação pelo governo estadual do Porto do Rio Grande e da Viação Férrea, atos que se efetivaram, respectivamente, em 1919 e 1920.”¹²⁴

Quinze anos depois dessa encampação ocorrida em 1919, o governo federal renovou o contrato de concessão portuária ao estado do Rio Grande do Sul, estabelecendo que a exploração dos serviços portuários em Rio Grande continuava a cargo de representantes do governo gaúcho por mais 60 anos. Esta e outras medidas possibilitaram a continuidade de determinadas obras portuárias, como a remodelação do cais do Porto Velho - destinado aos navios de cabotagem e de passageiros – que atingiu 660 metros de extensão e uma profundidade de 4,5 metros. Além disso, a produção deste espaço específico também teve sua continuação garantida por um cais de saneamento destinado a atender demandas de embarcações pesqueiras.

Mais do que a remodelação das instalações do equipamento urbano que passou a ser conhecido como Porto Velho, foi a construção do Porto Novo, a regularização da navegação comercial através da Barra com os molhes e o conseqüente aumento do calado que conferiram a Rio Grande a condição de cidade possuidora de um porto marítimo. Afinal, todos pareciam concordar que a maritimidade do Porto do Rio Grande não podia ser definida simplesmente em virtude da sua proximidade territorial com o oceano. Para se alçar à condição de

¹²⁴ PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Os industriais da república...** op. cit. p. 141.

porto marítimo, portanto, a produção desse espaço portuário devia prever instalações capazes de atender, de modo contínuo, às demandas da navegação de longo curso.¹²⁵

Estas obras de expansão das atividades portuárias tiveram uma dupla significação. Representaram uma fase de ampliação do Porto do Rio Grande em direção à embocadura da laguna dos Patos e, ao mesmo tempo, abriram novas perspectivas para o desenvolvimento de atividades econômicas, favorecendo a alavancagem de um “processo de diversificação industrial” que incluiu os setores “[...] do pescado, conservas, bolachas, bebidas e outras.”¹²⁶

Diante de um contexto de expansão de atividades econômicas os habitantes de Rio Grande enfrentaram vicissitudes próprias de espaços em processo de industrialização e urbanização, a exemplo de Porto Alegre e tantas outras cidades brasileiras. Eram questões relacionadas às indefinições quanto aos rumos a serem tomados pela “higiene, saúde e educação municipais”, além de questões referentes à “iluminação, pavimentação e saneamento”. Ao mesmo tempo, se registravam na imprensa local inquietações que diziam respeito ao fato dos operários tomarem conta das ruas da cidade durante suas ações reivindicativas, simbolizando “um perigo de desobediência da ordem estabelecida” pelos poderes constituídos.¹²⁷

Nesse sentido, vale notar que Beatriz Loner, referindo-se às características socioculturais da região sul do Rio Grande do Sul e em particular à cidade do Rio Grande, ressaltou que:

“Sua posição geográfica estratégica e o fato de ter sido o primeiro núcleo oficial de povoamento no estado tornaram-na uma cidade com grande quantidade de órgãos oficiais e numerosos funcionários, necessários para o gerenciamento da alfândega, porto e demais aparatos administrativos da cidade. População menor [do que Pelotas

¹²⁵ Sobre a definição de maritimidade de um porto ver: DOMINGUES, Marcelo. **Superporto do Rio Grande**... op. cit. p. 39 (nota rodapé n. 94).

¹²⁶ VIEIRA, Euripedes Falcão. **Rio Grande: geografia física, humana e econômica**. Porto Alegre: Sagra, 1983. p. 133-134.

¹²⁷ XERRI, Eliana Gasparini. **Uma incursão ao movimento operário de Rio Grande no início do século XX**. Porto Alegre, 1996. Dissertação (mestrado em História). Pontifícia Universidade Católica/RS. P. 17 e ss.

e Porto Alegre], uma elite menos sofisticada e rica, uma concentração operária maior, além da existência do porto, com sua facilidade de comunicações com outras regiões e países, tornaram Rio Grande uma cidade com maiores potencialidades para o desenvolvimento da organização operária.”¹²⁸

Foi nesse contexto de diversificação industrial que teve início a instalação da Companhia Swift (1917) em Rio Grande, frigorífico de capital norte-americano que contava com instalações para o abate e industrialização de carne bovina e suína. Esta indústria frigorífica situava-se em áreas arrendadas próximo ao Porto Novo, pois sua produção se destinava, especialmente, para a exportação. Desta forma, a contigüidade em relação às instalações portuárias favorecia a redução de despesas com transportes, fretes e acondicionamento das carnes comercializadas via navegação.

Quando em funcionamento a Swift empregava nunca menos do que 1.500 operários, em boa medida migrantes oriundos de diversas regiões do interior do estado. Em alguns períodos, porém, esta empresa parece ter mobilizado cerca de cinco mil operários, quando o normal era de dois mil.

Como não havia, em Rio Grande, mão-de-obra suficiente e ao mesmo tempo habilitada para dar conta das atividades desenvolvidas por esta indústria de carnes, agentes da Swift aliciavam trabalhadores e trabalhadoras em cidades da região da chamada Campanha Gaúcha, como Bagé. Muitos destes aliciados estavam habituados com as lides campeiras e o abate do gado, constituindo força de trabalho adequada para a área de atuação da Companhia Swift.¹²⁹

Estas questões podem ser observadas na construção do imaginário de moradores da cidade do Rio Grande em relação à Companhia Swift. Nesse sentido, as memórias de um ex-estivador - natural de Bagé - que trabalhou no Porto do Rio Grande entre os anos 1951 e 1976 indicam que

“A Swift é que ia em Bagé buscar gente. Aí prometiam, né? Passagem, onde morar, davam comida, fardamento... e tudo. E foi

¹²⁸ LONER, Beatriz Ana. **Construção de classe**:... op. cit. p. 56-57.

¹²⁹ OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa**... op. cit. p. 38-40.

aumentando aqui em Rio Grande, muita gente na Swift, [...] Esta Vila dos Cedros aqui, foi criada pelo pessoal que veio de Bagé. Foi pegando terreno ali e fazendo casa, e foi criando essa enorme vila. [...] A maioria não tinha casa própria, era tudo esses barracos aí do Cedro que a turma tomou conta na marra.”¹³⁰

Em função da sua localização estratégica entre a região central da cidade e o cais do Porto Novo, a Vila do Cedro – oficialmente denominada Bairro Getúlio Vargas desde 1954 – também acolheu um número expressivo de trabalhadores portuários, incluindo vigias de embarcações, estivadores, arrumadores, entre outros. Além disso, estas localidades abrigavam as famílias de boa parte destes obreiros da orla, sendo que o número de crianças também era significativo.¹³¹

Deste modo, vale retomar o exame das relações estabelecidas entre crianças e trabalhadores ocasionais ligados à indústria portuária sul-riograndense.

No caso de Rio Grande, trabalhando ou residindo nas vilas do Cedro ou de Santa Tereza, essa “gurizada” tendia a estabelecer contatos freqüentes com membros de diversas categorias de portuários avulsos, pois vimos que estas localidades eram fronteiriças ao Porto do Rio Grande, servindo também de moradia a um número considerável de trabalhadores ocasionais.

O depoimento do ex-estivador Francioli Alves de Oliveira é elucidativo nesse sentido:

“Eu trabalhava, **eu trabalhei em açougue**, no bar do meu pai. Não, aí **eu já vendia mais laranja**. Era maiorzinho já [...] o açougue foi antes, deve ter sido com doze, treze anos. Foi mais ou menos, foi em seguida as duas coisas. O açougue que ele tinha no Cedro e o bar na

¹³⁰ RIBEIRO, Delamar Prates. **Entrevista concedida a Carlos Alberto de Oliveira**. Rio Grande, 06 out. 1996. Delamar era natural de Bagé/RS e trabalhou como estivador no Porto do Rio Grande entre os anos 1950 e 1970. IN: OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit. p. 186.

¹³¹ OLIVEIRA, Carlos Alberto. **Quem é do mar** ... op. cit. p. 182-230.

Vila Santa Teresa. Que é a zona portuária, também perto do porto ali [...].¹³²

Através da análise deste relato se torna evidente um imbricamento entre trabalho infantil e a “zona portuária” no Rio Grande do Sul, havendo crianças que procuravam fazer do espaço portuário um território privilegiado para comercialização de lanches para os obreiros da orla. Deste modo, Francionil Oliveira não era o único a trabalhar na “zona portuária”, pois conforme relatou Arlindo Schimidt, “eu muito trabalhei vendendo na época, se vendia laranjas, pastéis no portão do Porto [do Rio Grande]. Então a minha infância foi na volta dos navios, [aos] oito...dez anos [de idade].”¹³³

A partir do exame das informações e dos relatos expostos acima, percebe-se que o trabalho infantil desenvolvido na orla portuária do Rio Grande do Sul muitas vezes se vinculava ao atendimento das necessidades materiais de famílias da classe trabalhadora. Sob este aspecto, portanto, a trajetória de José Pedro Barbosa de Lima (“Pedro de Iemanjá”) junto ao Porto de Porto Alegre possuía elementos comuns com trajetórias de outros trabalhadores, os quais “desde guris” se viram impelidos a “pegar no batente”, auferindo algum ganho (monetário ou não) através da comercialização de lanches para portuários ou se engajando diretamente em atividades desenvolvidas na indústria portuária sul-rio-grandense.

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”.

¹³² OLIVEIRA, Francionil. **Entrevista concedida a Carlos Alberto de Oliveira**. Rio Grande, 06 out. 1996. IN: OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit. p. 209. [grifos meus]

¹³³ SHIMIDT, Arlindo. **Entrevista concedida a Carlos Alberto de Oliveira**. Rio Grande, 25 out. 1999. IN: OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit. p. 209.

Apesar disso, como observado no tópico anterior, algumas incursões infantis na orla não tendiam a ser concebidas como práticas costumeiras a serem consentidas e relevadas por autoridades portuárias, pois representariam “surpreendentes [...] invasões do recinto portuário” realizadas por “súcias de menores” e fariam parte de um

“[...] mal que dia a dia se agravava, com atentados à disciplina, prática de danos e furtos, sendo que à Brigada [Militar], pela incumbência expressa que lhe cabe, dizíamos: ‘Reitero a esse digno Comando providências enérgicas para um policiamento mais eficiente, já auxiliando espontaneamente na expulsão dos menores do citado recinto, já não lhes dando guarida, já impedindo o ingresso dos mesmos com a colocação permanente e em número suficiente de sentinelas móveis ao longo do extenso gradil que corre paralelamente à Avenida Honório Bicalho [junto ao Porto do Rio Grande].”¹³⁴

Nesse sentido, no Porto do Rio Grande a segurança dos bens materiais igualmente se via “ameaçada”, exigindo a implementação e o reforço de dispositivos de controle sobre aqueles que circulavam no seu recinto. Ao longo dos anos, estas questões permaneceriam na pauta dos administradores portuários locais, culminando em diversas ações do Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP). Em 1958, por exemplo, guardas portuários rio-grandinos efetuaram prisões “por vadiagem e embriaguez”, envolvendo “[...] oito menores, quatro tripulantes e três mulheres, os quais foram encaminhados à Delegacia de Polícia.” No ano seguinte, conforme relatório administrativo do Porto do Rio Grande, “[...] foram presos e detidos setenta e um homens, três mulheres e dez menores.”¹³⁵

Assim como na capital, as apropriações de mercadorias por parte de portuários e estivadores era um fenômeno recorrente no único porto marítimo do estado, demandando ações de caráter repressivo por parte de guardas. Deste

¹³⁴ RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. **Relatório dos Portos sob concessão do Estado do Rio Grande do Sul**. 1945. p.234. [grifos meus]

¹³⁵ Os dados destes relatórios administrativos do DEPRC e das ações do Serviço de Vigilância e Policiamento em Rio Grande se encontram em: OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit. p. 133.

modo, veremos no Capítulo 2 que essas ações de guardas portuários ligados ao Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP) em Rio Grande não se resumiam às prisões por “vadiagem”.

Voltando ao exame da Companhia Swift, cabe ressaltar que ao se transformar em um dos estabelecimentos que mais empregava em Rio Grande, ela contribuiu para a alteração dos modos de vida de membros de inúmeras famílias que residiam na Vila do Cedro, os quais passavam a conviver com a interferência do ritmo da fábrica, dos seus turnos de trabalho e das oscilações das demandas do mercado internacional.¹³⁶

O depoimento de H. (81 anos) colabora para a compreensão dessa questão. De acordo com seu relato, ele decidiu abandonar o trabalho no campo e migrar para Rio Grande assim que tomou conhecimento de novas oportunidades de emprego. Esta mudança ocorreu antes mesmo de ser admitido para “prestação do serviço militar” no início da década de 1940, fixando residência nesta cidade para trabalhar no já afamado “frigorífico Swift”.

Experiências vividas por este trabalhador antes de atingir a idade adulta e vir a se engajar nessa “fábrica de carnes” não permitiram que perdesse de vista, durante suas memórias, as agruras sofridas em lavouras na região sul do estado, onde se encontrava submetido a uma espécie de “servidão”, recebendo em troca da sua labuta pouco mais que refeições diárias. Deste modo, H. ressaltou que chegou a trabalhar

“[...] nas fazendas do Taim sete mês sem receber um centavo. Não tinha domingo, não tinha feriado, não tinha sábado! Era de estrela a estrela! Levantava de madrugada pra tirar leite, fazia muito queijo. Depois tomava café, ia trabalhar na terra, ou ia trabalhar no campo. Almoçava, sesteava, continuava o mesmo trabalho, quando entrava o sol, baixinho, no verão o sol entra as nove hora, tava todo mundo no campo [...] O que sobrou do feudalismo tava ali!”¹³⁷

¹³⁶ Idem. p. 36-39.

¹³⁷ H. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande, 1º jun. 2004.

Durante a entrevista com H., percebemos que ele cultivou desde cedo um forte desejo de encontrar melhores condições de vida e de trabalho. Este sentimento parece ter sido decisivo para o seu afastamento das atividades agropastoris ainda na adolescência, buscando escapar de infortúnios que encontrava na vida campesina.

Entretanto, ao contrário de suas expectativas iniciais para com o novo emprego na indústria frigorífica, muitas das adversidades conhecidas por H. pareciam se reproduzir no chão da fábrica, pois encontrou dentro da Swift uma realidade de trabalho em que novamente predominava a intensa exploração sobre os operários e as operárias. Ao relatar a rotina diária da nova ocupação nesta fábrica, H. ressaltou que “na Companhia Swift, no matador da Companhia Swift a jornada diária consistia, em média, de doze horas por dia.” Além disso, de modo semelhante à época em que se dedicou às atividades agropastoris, ali na Swift “não tinha domingo, não tinha feriado, não tinha nada” e, como não satisfizesse o ritmo quase incessante da produção,

“chegava no domingo a gente ficava na limpeza do salão de matança [dos bovinos] para que na segunda-feira ele tivesse em condições de continuar o serviço. Então [os chefes] sempre convidavam: - *Quem é que quer ficar?* E eu sempre ficava pra aumentar a renda. Fazia doze horas por dia. E nesse período eu ainda estudava de noite. Estudava no Ginásio [Lemos Junior] e o meu professor foi o Valdomiro Rocha Lima. Eu largava da Companhia Swift às seis horas da tarde, e às sete horas, sete e meia [da noite] eu estava no Ginásio. Daí eu chegava em casa às dez e meia [22:30], dormia um sono e já ia pro serviço. Eu morava lá na [rua] Vice Almirante Abreu.”¹³⁸

Ao longo desta dissertação as memórias de H. serão abordadas outras vezes, pois suas experiências de trabalho e de vida não se resumiram à prestação do serviço militar, às atividades agropastoris “nas fazendas do Taim” ou à labuta “no matador da Companhia Swift”. Na verdade, sua trajetória em Rio Grande H.

¹³⁸ Idem. A rua Vice Almirante Abreu ficava localizada na região central da cidade do Rio Grande. Anos depois, porém, H. fixou residência ao lado da orla portuária rio-grandina, na Vila do Cedro, denominado também como Bairro Getúlio Vargas por lei municipal editada em 1954. Foi na sua residência na Vila do Cedro que H. nos concedeu a entrevista para esta pesquisa.

esteve vinculada ao trabalho avulso nos serviços de carga e descarga, assim como nos rebocadores que auxiliavam as embarcações durante a atracação e desatracação no cais porto.

“Comecei a trabalhar no Porto [do Rio Grande] como servente avulso. Depois [...] quando eu servi [o exército] o coronel de lá me perguntou, eu fui ordenança dele, me perguntou se eu tava bem onde eu trabalhava, se eu não queria melhorar. Eu disse que sim, que eu precisava, que eu já tinha família, que eu já era casado [...] e ele me arrumou nos rebocadores do porto. Aí sim! Aí eu fiquei um bom tempo e ganhei um dinheiro bom, ganhava bem. [...] O serviço era leve [...] só que se passava todo dia e toda noite preso. Dormia, quando tirava um navio [do cais de acostagem] ia dormir. Lá de madrugada, de manhã saía outro, tirava e ficava à disposição no cais todo o tempo.”¹³⁹

No mesmo período em que em que H. começou a trabalhar no cais como servente avulso, foi concluído, junto ao armazém B-1 do Porto Novo, um entreposto frigorífico construído com aporte de investimentos estatais e privados (Instituto Sul-Rio-Grandense de Carnes). Conforme Carlos Corrêa da Silva, superintendente dos Portos de Rio Grande e Pelotas na década de 1940, este entreposto “[...] veio suprir uma grande lacuna, atraindo desde logo a preferência de grandes organizações como a Companhia Swift do Brasil S.A., o Frigorífico Anglo, de Pelotas, os Frigoríficos Nacionais, de Porto Alegre, e outras [regiões].”¹⁴⁰

Com o passar do tempo o entreposto frigorífico continuou a atender, sobretudo, necessidades do comércio exportador, pois na década de 1950 as carnes congeladas assumiram lugar destacado entre os produtos vendidos ao exterior através do Porto do Rio Grande.

Este realce nas exportações de carne, todavia, não deve nos fazer esquecer que entre os anos 1945 e 1965 o fluxo de embarcações de longo curso teve um caráter bastante irregular na orla rio-grandina. Para o recorte cronológico

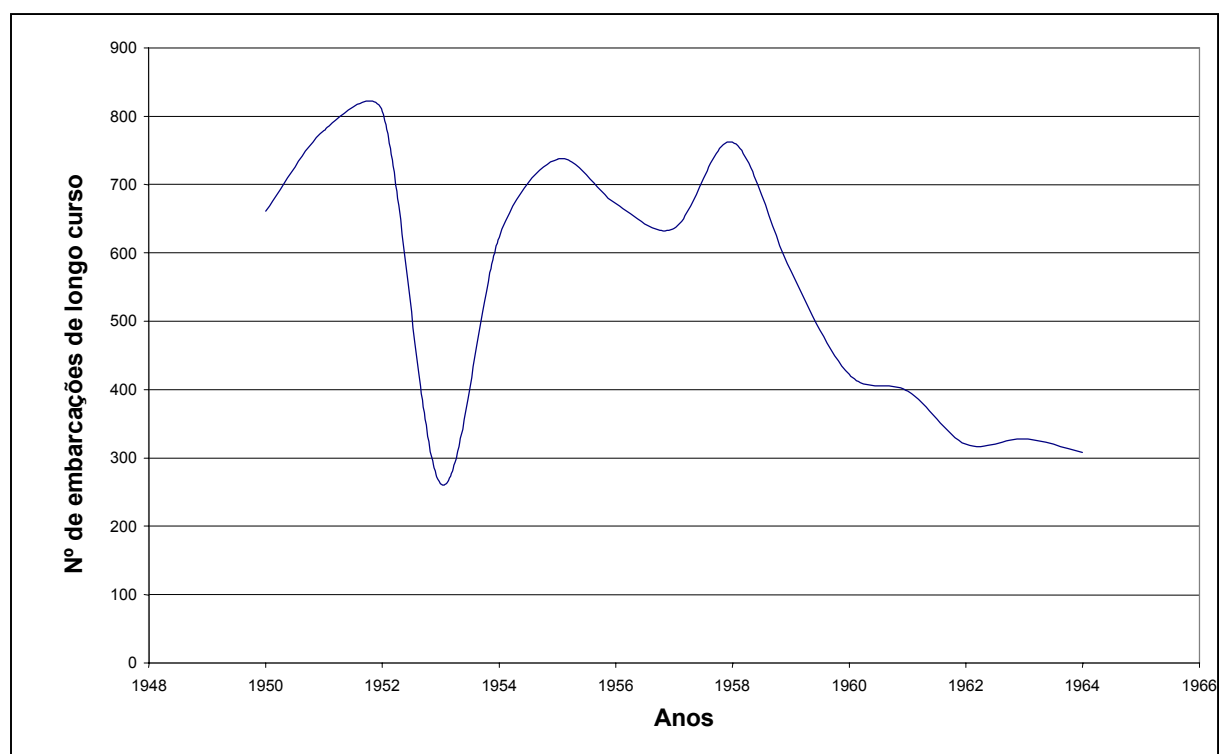
¹³⁹ Idem.

¹⁴⁰ RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. **Relatório dos Portos sob concessão do Estado do Rio Grande do Sul**. 1945. p. 238.

que interessa a este estudo, por exemplo, apenas durante um curto período (1956 a 1958) o movimento desse tipo de embarcação atingiu cifras superiores a 600 embarcações/ano. A partir de 1959 o movimento de embarcações de longo curso tendeu a declinar para uma média de 380 embarcações/ano, esboçando uma tênue recuperação somente em meados da década de 1960.¹⁴¹

O gráfico que segue expressa algumas destas essas tendências, permitindo observar o declínio do movimento de embarcações de longo curso na orla rio-grandina.

GRÁFICO 1 - MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES DE LONGO CURSO NO PORTO NOVO DO RIO GRANDE (1950-1964)



FONTE: Adaptado de: NEVES, Hugo Alberto Pereira. O Porto do Rio Grande no período de 1945-1965. **Biblos**, Rio Grande, v. 1, n. 39, 1985, p. 75.

¹⁴¹ NEVES, Hugo Alberto Pereira. O Porto do Rio Grande no período de 1945-1965... op. cit. p. 72-73.

As quedas e oscilações negativas no movimento de embarcações de longo curso evocavam uma realidade adversa aos trabalhadores portuários avulsos que desejavam se fazer responsáveis exclusivos pelos serviços de vigilância de embarcações. Quanto menor o número de embarcações de longo curso ancoradas no cais ou fundeadas ao largo do Porto do Rio Grande, mais fragilizados ficavam os membros desta categoria que procuravam firmar suas posições no mercado de trabalho portuário. Assim, a diminuição do afluxo deste tipo de embarcação ao porto representava uma elevação dos níveis de insegurança em relação às possibilidades de engajamento para o trabalho.

Em virtude da natureza casual do trabalho, as vicissitudes provocadas pelas quedas no movimento de embarcações atingiam membros de praticamente todas categorias de portuários avulsos, incluindo aqueles que atuavam na movimentação de mercadorias nas instalações portuárias. Tanto para os vigias como para estes outros trabalhadores ocasionais, a falta de embarcações tendia a ampliar as dificuldades de uma vida caracterizada pela

“[...] miséria de sempre, [pois] só se trabalhava quando dava. Às vezes passava 10, 15 dias em casa porque não tinha trabalho. E outras vezes se trabalhava que nem escravo. Pegava lá [no cais do porto] às sete e meia da manhã e ia até meia noite. Aí soltava do serviço, até chegar em casa [...] tomar café, me lavar e dormir, já às sete horas tinha que tá no porto de novo. [...] Aí eu terminei adoecendo. Adoeci e o médico me disse que eu não podia pegar mais no pesado. Disse: - Oh! teu pulmão vai ficar que nem um papel que foi molhado e se tu forçar ele abre de novo.”¹⁴²

Essa “miséria de sempre” também se relacionava com o caráter safrista do Porto do Rio Grande e com a conseqüente redução do afluxo de embarcações à orla conforme a época do ano. Os meses finais e iniciais (de novembro até fevereiro) eram considerados os piores para muitos portuários avulsos à medida que diminuían as necessidades de escoamento da produção de charque, cebola, cereais, produtos em conserva, feijão, farinha de mandioca, entre outros. Nestes

¹⁴² H. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande, 1º jun. 2004.

meses, o número de homens dispostos ao trabalho geralmente se tornava muito superior àquele efetivamente engajado em atividades de carga e descarga, bem como nos serviços de vigilância de embarcações.

Conforme Carlos Oliveira, deve-se notar, além disso, que “a irregularidade no ato ‘encher e esvaziar o ventre dos navios’, não se restringia apenas às imposições sazonais das economias regionais.” Tratava-se, também, “de uma irregularidade mais cotidiana ligada à ocorrência de chuvas, ressacas ou até mesmo vendavais.” No caso do Porto do Rio Grande “a ocorrência de chuvas acompanhadas de ventos fortes sempre foi uma constante. Isto provocava o surgimento de um quadro preocupante e de conseqüências marcantes no dia-a-dia” dos trabalhadores portuários avulsos, como a insuficiência de dinheiro para atender as despesas domésticas.¹⁴³

Por outro lado, quando chegava a “época da safra”, o movimento de trabalhadores e mercadorias adquiria contornos mais vivos. A orla ficava repleta de portuários avulsos carregando, descarregando, consertando, varrendo, vigiando, enfim, trabalhando nas embarcações e nas instalações portuárias.

D. era um desses milhares de trabalhadores que circulavam pela orla rio-grandina na década de 1960. Natural do município de Bagé - região da Campanha Gaúcha de onde havia chegado muitas famílias para trabalhar na Companhia Swift – este ex-trabalhador avulso começou a residir em Rio Grande aos nove anos de idade. Depois de alguns anos nesta cidade estabeleceu vínculos com trabalhadores da orla e ingressou no mercado de trabalho portuário através do Sindicato dos Arrumadores.

Ao atuar como portuário avulso sindicalizado D. experimentou muitos períodos de pico na movimentação do porto. De acordo com seu relato, o trabalho nesses períodos era intenso.

¹⁴³ OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit. p. 96. [destaque do autor].

“Bom, só pra tu ter uma idéia, nos levante de farelo [...] chegava a dar dez ternos de farelo!¹⁴⁴ Cada terno são oito homens, aí já são oitenta homens. Aí dava mais vinte trabalhadores pra varredura, já são cem homens, tá. Naquele mesmo navio, que tu tava levantando com oitenta homens, tu tava recebendo lá na praia com mais quatro ou cinco ternos de seis de homens. Porque normalmente quando tirava oito ternos, tinha quatro recebendo lá na praia, se tirasse dez ternos, tu tinha cinco recebendo na praia. Normalmente, tá. Então seria cento e vinte e quatro homens pra um navio. Só um navio! [...] E às vezes tinha navio pegando farelo, por exemplo. Tinha dois, três navio pegando farelo, farelo ensacado no caso. E naquela época era muito farelo ensacado! Tanto farelo ensacado como arroz ensacado. [...] Então tu imagina o que tinha de gente trabalhando. [...] Tanto no armazém quanto lá na beira da praia. Então envolvia uma mão-de-obra muito grande.”¹⁴⁵

Além dos cereais citados nesse depoimento, conforme dados dos relatórios da administração portuária que permitiram uma análise estatística por parte de Hugo Neves, até o início da década de 1950 o produto com maior volume de vendas ao exterior era o arroz sem casca. A tonelagem da exportação desse produto, porém, tendeu a diminuir ao longo dos anos à medida que os países importadores recuperavam suas produções agrícolas abaladas pelos conflitos da Segunda Guerra Mundial. Mesmo assim, através do Porto do Rio Grande continuavam sendo enviados ao exterior muitos outros produtos além do arroz, como feijão, farinha de mandioca, conservas de carne, carne congelada, madeiras, couros vacuns verdes e salgados.¹⁴⁶

¹⁴⁴ Terno é a designação dada aos grupos/equipes de trabalhadores portuários responsáveis por uma determinada tarefa, seja no cais, seja nos porões das embarcações.

¹⁴⁵ D. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande/RS, 26 jun. 2004. No momento da entrevista D. já se encontrava afastado das fainas do porto e dedicava parte de seu tempo acompanhando, com grande interesse, ações judiciais de sua autoria. Estas visavam obter indenizações monetárias do governo estadual por conta de enfermidades adquiridas durante os anos de trabalho, tais como: perda quase total da visão em um dos olhos; perda da acuidade auditiva acompanhada de zunido constante nos ouvidos, acarretando estresse e perda de qualidade de vida. Neste caso, D. não parece ser uma exceção entre os portuários, pois há vários registros sobre doenças que estes trabalhadores adquirem em função da intensidade dos ruídos gerados pelas operações de carga e descarga. Para informações sobre a aquisição de transtornos auditivos por trabalhadores portuários ver: ANDRÉ, Marlene Monteiro. **A organização do trabalho portuário**... op. cit. p. 183; 220 e 221.

¹⁴⁶ Para as informações que seguem sobre o comércio importador/exportador, ver este estudo de história econômica: NEVES, Hugo Alberto Pereira. O Porto do Rio Grande no período de 1945-1965... op. cit.

Assim, as condições econômicas do pós-guerra permitiram um crescimento da venda destes produtos para países europeus, sendo a Inglaterra uma das grandes consumidoras. O comércio via transporte marítimo com partida do Porto do Rio Grande também se dirigia à União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, Itália, Suíça, Bélgica, Portugal, Alemanha, entre outros. Dentre os países americanos se destacavam como grandes compradores a Argentina, Venezuela, Peru e as chamadas Índias Ocidentais Holandesas e Antilhas Holandesas. As embarcações de longo curso com partida para a Ásia tinham como destino, especialmente, China, Indonésia e Japão.

Além disso, na pauta de exportação para portos nacionais ou de grande cabotagem continuou o predomínio do charque, o qual era seguido de outros produtos como cebola, cereais, lãs e conservas alimentícias.

Os dados disponíveis sobre o comércio importador revelam que a maioria das embarcações de longo curso ancoradas em Rio Grande entre os anos 1956 e 1964 eram oriundas dos Estados Unidos, México, Venezuela, Argentina, Índias Ocidentais Holandesas ou Antilhas Holandesas (colônias holandesas), Inglaterra, Bélgica, Espanha, Holanda, Noruega, Alemanha, entre outros. Dentre os produtos vindos do exterior se destacavam o petróleo bruto e seus derivados, como gasolina, querosene, óleos e lubrificantes, além de trigo e óleos comestíveis. Na pauta de importações via navegação de grande cabotagem, por sua vez, se destacava o açúcar, sal, carvão, artigos de ferragem, entre outros produtos.

A narrativa de um ex-trabalhador que atuou na orla rio-grandina entre os anos 1954 e 1992 possibilita visualizar de outro ângulo estes dados sobre o comércio exportador e importador.

Natural da cidade do Rio Grande, P. se mostrou satisfeito em afirmar que foi “[...] um dos portuários que trabalhou durante mais tempo neste porto”. Afinal, antes de ser atingido pela “aposentadoria compulsória” seu “tempo total de serviço computado” era de “14.210,5 dias ou 38 anos, 11 meses e 10,5 dias de serviço, sendo 13.700 dias prestados ao DEPRC e 510,5 dias do acréscimo de 1/6 nos termos da Lei nº 4585/63.” Orgulhoso ao apresentar estes dados e o seu “currículo profissional” ao entrevistador, P. advertiu que antes de ocupar “o posto de fiel de

armazém”, exerceu diversas atividades no recinto portuário, possuindo uma carreira ascendente em termos hierárquicos e salariais. Deste modo, trabalhou em muitas “funções dentro do porto”, iniciando suas atividades laborais de maneira semelhante à boa parte dos trabalhadores portuários da época, ou seja, como servente avulso.¹⁴⁷

No período em estudo este era um dos cargos com menor remuneração monetária na indústria portuária sul-rio-grandense. Também conhecidos como “provisórios”, estes serventes, assim como outros portuários avulsos, geralmente só “trabalhavam quando dava serviço” no Porto do Rio Grande.

“[...] era mais ou menos 1500 provisórios [...] As chamadas [para o trabalho] eram feitas embaixo de uns eucaliptos, dentro do recinto portuário. Os números de chamada eram umas chapinhas de alumínio de mais ou menos 5X4 centímetros e cada trabalhador tinha a sua. As companhias [de navegação] requisitavam, por exemplo, 300 trabalhadores. Então o capataz geral chamava do nº 1 ao 300. Aí, a escala parava no 300 e no outro dia ela arrancava - como se dizia - do 301 em diante. A escala de trabalhador pros navios tinha prioridade. Depois tinha a chamada pra diária pra descarga de vagões de arroz, charque e muito saco de trigo, couro salgado, couro seco e couro em mala. E também era carregado em vagões pro interior do estado, vagões com sal. Tinha vezes que formavam mais de dois quilômetros de fila de vagões esperando pra descarregar no porto”.¹⁴⁸

Este depoimento faz referência a um período em que o cais do Porto Novo em Rio Grande atingiu a extensão de 1.600 metros, com uma profundidade de 9 metros. Utilizado tanto para embarcações de longo curso quanto de cabotagem, neste espaço do Porto do Rio Grande também haviam sido construídos duas linhas de armazéns, totalizando 38.500 m² de área coberta. No entorno do recinto portuário havia ainda um armazém para produtos inflamáveis com 2.400 m². O

¹⁴⁷ O histórico ocupacional de P. pode ser observado através de documento fornecido pelo Setor de Recursos Humanos do Porto do Rio Grande. Este documento foi apresentado por P. durante a entrevista e indica que, após atuar como servente avulso, ele também trabalhou como auxiliar de guindasteiro, guindasteiro, ajudante de encarregado, encarregado e, por fim, como fiel de armazém.

¹⁴⁸ P. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande, 14 jul. 2004.

chamado Porto Velho, por sua vez, dispunha de cinco armazéns numa só linha, com área coberta total de 4.950 m².

Além disso, as lembranças de P. se referem aos anos em que o porto marítimo mais meridional do Brasil já estava interligado ao interior do estado por ferrovias, rodovias e vias lacustres, constituindo um escoadouro de toda a bacia hidroviária estadual. Entretanto, o Porto de Porto Alegre, como vimos na seção anterior deste capítulo, continuava a predominar em termos de afluxo de embarcações e de volume de mercadorias importadas e exportadas.

Esta preponderância de Porto Alegre entre os anos 1956 e 1964 tinha suas razões de ser. Situado a cerca de 260 quilômetros de distância do mar, o acesso ao porto da capital era feito pela Barra do Rio Grande, canais da laguna dos Patos e pelo lago Guaíba. Para chegar até ali com segurança e celeridade as embarcações de longo curso oriundas do oceano Atlântico costumavam contratar os serviços dos chamados “práticos da Barra”. Esses profissionais, devido aos conhecimentos adquiridos ao longo dos anos na prestação desses serviços, estavam aptos a direcionar e controlar o curso das embarcações que se encontravam próximos à costa, ou em águas interiores desconhecidas do comando da embarcação. Além disso, a atualização constante destes conhecimentos que eram seus permitia que os práticos estivessem informados como ninguém a respeito de dragagens em curso no Canal do Norte, da retirada momentânea de uma bóia de sinalização, do deslocamento de bancos de areia, da direção e intensidade dos ventos, da correnteza estabelecida no momento das manobras, entre outros aspectos úteis à navegação.¹⁴⁹

Se esta distância do mar favoreceu, gradualmente, para que o Porto de Porto Alegre ficasse em uma situação desvantajosa em relação ao porto marítimo do Rio Grande, a condição de capital estadual garantiu à cidade certo privilégio que fez convergir até ela redes de transporte rodoviário, ferroviário e hidroviário do território do Rio Grande do Sul. O sistema de transporte hidroviário, por exemplo,

¹⁴⁹ No território do atual Rio Grande do Sul os serviços de praticagem foram estabelecidos pelo Aviso de 30 de abril de 1846. Desde então, estes serviços são oferecidos por um grupo de pilotos profissionais habilitados chamados de práticos. Sobre as atividades dos práticos em outros portos, ver: CÉLÉRIER, Pierre. **Os portos marítimos**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962. p. 48-49.

cobria boa parte dos núcleos de produção agrícola do Rio Grande do Sul e parte de Santa Catarina entre os anos 1956 e 1964. A relativa facilidade de acesso rodoviário ao centro e ao oeste de Santa Catarina, por sua vez, fez com que essas regiões pertencessem, em certa medida, à hinterlândia do Porto de Porto Alegre.¹⁵⁰

Além disso, há indícios de que nessa época a proeminência do porto da capital estadual era favorecida por outras razões, isto é, por determinações da Marinha Mercante que permitiram, desde fins da década de 1940, um maior aporte de embarcações de longo curso para Porto Alegre do que para Rio Grande, pois autorizava “o carregamento em navios estrangeiros no serviço de cabotagem [...] na base de 70% para gêneros alimentícios e 30% para carga geral.”¹⁵¹

Somavam-se a essas determinações legais as boas condições de navegabilidade dos canais interiores que ligavam Porto Alegre ao oceano e o paralelo desmantelamento dos serviços de chatas e rebocadores para a baldeação de cargas destinadas à capital do estado. Assim, com o passar do tempo se observou uma tendência de expansão no afluxo de embarcações de longo curso diretamente para Porto Alegre.

Diante da escassez de embarcações de longo curso aportando em Rio Grande alargavam-se cada vez mais as incertezas de muitos trabalhadores avulsos ligados ao porto local, pois isso diminuía significativamente as possibilidades de escalação para os serviços de carga e descarga e de vigilância de embarcações.

As lembranças de H., ex-portuário que atuou na orla rio-grandina como servente avulso retrataram parte das experiências dos trabalhadores que enfrentaram estas circunstâncias adversas:

¹⁵⁰ Entre os anos 1956 e 1964 a chamada Divisão de Portos e Canais de Porto Alegre tinha jurisdição sobre a Lagoa dos Patos desde o “Banco de Dona Maria” (próximo ao farol Cristóvão Pereira) até a “Volta dos Carás”, no início do delta do Jacuí. À Divisão, portanto, eram delegadas responsabilidades pela dragagem, conservação e balizamento dos canais lacustres de acesso a Porto Alegre. Sobre a dinâmica econômica da hinterlândia do Porto de Porto Alegre, ver: SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. 2 ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977.

¹⁵¹ RIO GRANDE DO SUL. Administração do Porto do Rio Grande. **Relatório administrativo (1948)**. p. 53-54.

“[...] os navios estrangeiros [...] iam pra Porto Alegre e a gente brigava contra aquilo. Eles iam a Porto Alegre pra baixar os custos e o que ia carregar aqui [em Rio Grande] carregava lá. E muitas greves, greves fortes mesmo aconteceram. E aqui não dava serviço. Quando eu saí [do Porto do Rio Grande e me desliguei das atividades portuárias] ainda continuava isso aí [...]”¹⁵²

Esta incerteza constante quanto às possibilidades de auferir remuneração monetária depois de um dia de trabalho no Porto do Rio Grande também foi registrada por Dalcídio Jurandir, escritor paraense ligado ao Partido Comunista do Brasil que provavelmente foi enviado a Rio Grande pela direção desta agremiação política. Durante o desfecho do romance chamado *Linha do Parque*, elaborado possivelmente na década de 1950, ele procurou retratar o infortúnio de boa parte dos portuários avulsos rio-grandinos diante de uma “escala ingrata” que não oferecia oportunidade de trabalho, destacando que “os navios de alto mar iam entrar pelos canais, iam descarregar em Porto Alegre. E, com isso, no Rio Grande, quanta maloca sem pão?”¹⁵³

Descrevendo alguns dos resultados desse beneficiamento do Porto de Porto Alegre no que se referia ao afluxo de embarcações de longo curso, o autor apontou que mesmo depois de diversas lutas e ações reivindicativas organizadas pelos trabalhadores

“O porto [do Rio Grande] foi vencido. Os navios estrangeiros entravam em águas lacustres e fluviais, descarregando em Porto Alegre. E nas velhas e novas malocas portuárias, começava o efeito do desemprego. Pelas manhãs, viam-se nos portões do porto, filas de trabalhadores a esperar a chamada de seu número para o trabalho. E filas voltavam a pé ou no trenzinho da Estação Marítima, sem que tivessem ganho a escala. E isso também significava que as ilusões se perdiam a respeito da “boas reformas” e “compensações” prometidas. A realidade era aquela escala, incerta e rala, o chorinho significativo das crianças na maloca, o silêncio das mães, a volta novamente no cais que lhes dizia “não.” [...] e quando de mãos vazias, os homens chegavam às suas malocas ou ficavam pelos boliches, resmungando.”¹⁵⁴

¹⁵² H. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande, 1º jun. 2004.

¹⁵³ JURANDIR, Dalcídio. **Linha do Parque**. Rio de Janeiro: Editorial Vitória, s.d. p. 450.

¹⁵⁴ Idem. p. 508.

No presente capítulo procuramos destacar o significado estratégico dos portos para a realização de intercâmbios mercantis, mostrando que a interligação entre os centros de produção e de consumo foi um objetivo central de diferentes governos. Também tratamos de momentos iniciais do associativismo desenvolvido por trabalhadores ocasionais na orla do estado e identificamos continuidades históricas entre essas práticas relativamente pioneiras e aquelas que foram recriadas pelos próprios vigias de embarcações entre 1956 e 1964. Assim, como será discutido no Capítulo 3, as ações desses portuários avulsos para estabelecer um controle coletivo sobre as regras de inclusão e exclusão no mercado de trabalho portuário marcaram a trajetória de suas sucessivas entidades representativas.

Além de aspectos relacionados a sua dimensão técnica e material, a reconstituição do arranjo dos portos de Porto Alegre e Rio Grande revelou que uma característica fundamental destes ambientes de trabalho foi a insegurança permanente que atingia parte significativa dos trabalhadores ocasionais, pois seus ganhos estavam sujeitos à irregularidade do engajamento nas tarefas de carga e descarga e ao próprio caráter sazonal da entrada e saída de embarcações e mercadorias. Ao mesmo tempo, evidenciamos que o cotidiano da orla sul-riograndense foi caracterizado, desde as primeiras décadas do século XX, por relações estabelecidas entre trabalhadores ocasionais e crianças. Muito embora desempenhassem atividades braçais típicas de estivadores e portuários dos serviços de capatazia ou se dedicassem a outros afazeres que propiciavam ganhos para si e para suas famílias, essas crianças nem sempre eram bem acolhidas nos recintos portuários, especialmente quando se alegava que elas colocavam em risco a segurança dos bens materiais que por ali circulavam.

Como desdobramento das questões trabalhadas até aqui, no Capítulo 2 examinaremos algumas relações existentes entre transgressões efetivadas por portuários e estivadores e as tentativas de organização dos portos de Porto Alegre e Rio Grande enquanto espaços de trânsito de bens materiais capazes de atender

desígnios da efetivação da valorização capitalista no estado. Nosso propósito, portanto, é dar continuidade a demonstração do seguinte argumento: para além da celeridade das operações de carga e descarga, a valorização capitalista efetivada através dos principais portos gaúchos também dependia de dispositivos de controle que coibissem transgressões no âmbito da indústria portuária sul-riograndense, especialmente o furto e o roubo de mercadorias.

Embora dificultada pela escassez de estudos de base empírica, assim como pela exigüidade do tempo disponível para encaminhamento de pesquisa documental mais aprofundada, a investigação destas questões não poderia ser deixada de lado. Afinal, elas se relacionaram com o próprio objeto deste estudo, pois a análise do processo de formação da categoria dos vigias de embarcações foi perpassada pela investigação de práticas consideradas ilícitas que exigiam a presença de trabalhadores destinados a vigiar outros trabalhadores nos portos.

Sendo assim, a seguir serão examinadas algumas propostas e ações que visavam garantir que os espaços portuários de Porto Alegre e Rio Grande proporcionassem trânsito rápido e seguro aos bens materiais que ali circulavam na maior parte das vezes pelas cabeças, ombros e braços dos trabalhadores portuários avulsos. Por outro lado, analisaremos fenômenos que representavam dissonâncias em relação a essas medidas empresariais e estatais de racionalização dos serviços da indústria portuária, destacando a não concordância de trabalhadores com uma ampla mecanização das operações portuárias, bem discutindo as razões pelas quais as apropriações de mercadorias por parte de portuários eram recorrentes no Rio Grande do Sul.

Capítulo 2 – Racionalização, controle e transgressões na indústria portuária do Rio Grande do Sul

Neste capítulo analisaremos medidas que visavam definir o arranjo da indústria portuária entre os anos 1956 e 1964, nomeadamente aquelas ligadas à racionalização das operações portuárias tanto em Porto Alegre como em Rio Grande. Veremos que muitas dessas propostas representavam facetas de um processo de produção destes espaços portuários orientado por ideais de fluidez e controle sobre os fluxos de bens materiais.

Um domínio completo sobre estes fluxos de cargas implicava, ao mesmo tempo, procedimentos de prevenção e repressão a práticas consideradas ilícitas, que recaíam sobre trabalhadores avulsos responsáveis pelo manejo de todos os produtos que entravam e saíam dos portos do Rio Grande do Sul.

Nesse sentido, além da busca pela celeridade das operações de carga e descarga, a produção dos espaços portuários de Porto Alegre e Rio Grande também estava pautada por uma maior segurança das mercadorias que circulavam pelos portos. Esta segurança exigia, entre outras, a erradicação dos furtos e roubos na orla, incluindo àqueles praticados por trabalhadores portuários. Isto remete, portanto, à análise de determinadas transgressões na orla portuária, assim como ao exame dos serviços de vigilância destinados a garantir o sucesso das trocas mercantis.

O tratamento destes temas também exigiu uma apreciação de tentativas de ampliar a mecanização das tarefas de carga e descarga. Do ponto de vista de empresários e representantes do poder estatal, mecanizar a indústria portuária significava, sobretudo, resolver boa parte dos alegados males que a afligiam: morosidade das operações portuárias; furtos, roubos e avarias durante o carregamento e descarregamento de mercadorias; número excessivo de trabalhadores portuários, entre outros.

Obreiros da orla, porém, abordavam estas questões através de outras lógicas, efetuando práticas e contra-propostas sobre a racionalização e

mecanização das operações portuárias apoiadas em suas experiências de vida e de trabalho.

A análise destas questões indica que a constituição da indústria portuária no Rio Grande do Sul esteve pressionada pela qualidade das suas instalações e dos fluxos dos bens materiais que ali circulavam, assim como pela busca de uma constante vigilância e fiscalização das operações de carga e descarga com vistas a evitar prejuízos excessivos do ponto de vista da ordem comercial. Observa-se, ao mesmo tempo, que a própria contumácia com a qual se fazia sentir o furto e o roubo de mercadorias na indústria portuária sul-rio-grandense justificava a presença de vigias nas embarcações que aportavam em Porto Alegre e Rio Grande. Assim, elementos presentes no cotidiano de trabalho dos portos gaúchos poderiam conferir legitimidade às lutas para o reconhecimento do ofício desses portuários avulsos.

2.1- Armadores, proprietários, seguradores e representantes do poder estatal

Para investigar as temáticas expostas acima foi preciso identificar os sujeitos interessados na racionalização e eficiência das atividades portuárias no Rio Grande do Sul, bem como as entidades que estavam autorizadas a lhes representar entre os anos de 1956 e 1964. Seus interesses nesta racionalização estavam relacionados às atividades que exerciam na condição de empresários do comércio e da navegação ou como autoridades responsáveis pelo gerenciamento dos portos de Porto Alegre e Rio Grande.

Embora designemos pelo termo empresário(s) os sujeitos com interesses mercantis legalmente constituídos nas atividades de importação e exportação, veremos que eles não formavam um todo homogêneo. Uma das distinções necessárias a se fazer diz respeito exatamente às formas pelas quais esses

empresários se relacionavam ao transporte e comércio de mercadorias via navegação.

Os armadores, na qualidade de pessoas jurídicas, constituíam companhias de navegação a fim de realizar o transporte de passageiros e bens materiais. Como a própria denominação indica, eles se responsabilizavam por armar a embarcação, providenciando o provimento dela para fins de exploração econômica.

O armador poderia ser o proprietário da embarcação ou então gerenciar a exploração econômica desta a partir da designação de um preposto (agente de navegação). Neste caso, o agente de navegação representava legalmente a companhia e gozava de prerrogativas para solicitar os vários serviços portuários, seja aos sindicatos de trabalhadores avulsos ou diretamente às administrações portuárias, como o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC). Além disso, o agente de navegação estava incumbido de ações de outra natureza, como despachar, receber e entregar cargas aos seus proprietários ou consignatários; vender passagens; cobrar fretes e agilizar todos os procedimentos necessários para o afretamento.

Também havia a possibilidade do armador ser o locatário de uma ou mais embarcações e não estar subordinado ao proprietário destas. Nesse caso, o chamado armador-locatário geralmente possuía os poderes de administração e controle exclusivo sobre a embarcação enquanto durasse o contrato de cessão de uso ou afretamento. Vale notar que nessa modalidade de exploração econômica das embarcações havia desde aqueles armadores que afretavam uma ou mais embarcações para um número determinado de viagens até aqueles que realizavam o afretamento parcial de somente uma embarcação. Em todos estes casos devia estar previsto no contrato a quem cabia o direito de designar o comando e a tripulação do navio.

Entre os anos 1956 e 1964, havia no Rio Grande do Sul armadores ligados ao transporte marítimo, lacustre e fluvial. Muitos deles atuavam somente no setor de cabotagem ou grande cabotagem. Outros, porém, em função de seu poderio econômico, operavam principalmente nas chamadas linhas de longo curso,

afretando e armando embarcações destinadas a cobrir rotas comerciais com países europeus, americanos e asiáticos.

Os armadores e agentes de navegação que atuavam nestas linhas de navegação com escalas regulares em Porto Alegre e Rio Grande foram os principais tomadores de serviços dos vigias de embarcações, pois as embarcações de longo curso representavam exatamente os locais de trabalho visados por esses portuários avulsos.

Um dos potenciais tomadores de serviço dos vigias foi a companhia de navegação estatal Loide Brasileiro. Com escritório localizado na Rua Caldas Júnior, em Porto Alegre, os agentes desta companhia afretavam embarcações de longo curso destinadas, especialmente, ao comércio de exportação e importação com países europeus e americanos. As partidas e chegadas destas embarcações derivavam de alguns dos principais portos do mundo na época, como Genova, Nova Iorque, Nova Orleans e Hamburgo.¹⁵⁵

Além do Loide Brasileiro - maior armador de capital estatal do Brasil - havia armadores de capital privado atuando na indústria portuária sul-rio-grandense entre 1956 e 1964. Uma das maiores companhias era a Hamburg-Südamerikanische, a qual possuía embarcações que realizavam linhas comerciais para Amsterdã, Antuérpia, Bremen e Hamburgo. Para estes mesmos portos também partiam e chegavam embarcações de longo curso das seguintes companhias, todas elas com escritórios e agentes localizados em Porto Alegre e/ou Rio Grande: Rotterdam Zuid Amerika Linj, Arment Deppe S. A., Cie. Maritime des Chargeurs Reunis.

Ainda em relação ao continente europeu, uma das principais companhias de navegação interessada em afretar embarcações para o comércio exportador e importador realizado através dos portos da Grã-Bretanha era a Lamport & Holt Line Ltda, assim como a Royal Mail Lines Ltda. Quando as cargas e descargas vinham ou partiam para os portos da Espanha, a companhia Birka Line e seus agentes se destacavam. Caso a rota comercial fosse estabelecida com os países

¹⁵⁵ O Loide também atuava em linhas de cabotagem cujos destinos eram importantes portos brasileiros, como Natal, Belém, Manaus, Rio de Janeiro e Santos.

escandinavos, os proprietários ou consignatários de mercadorias deveriam contratar os serviços da companhia Den Norske Syd Amerika Linje.

Os agentes da companhia de navegação Moore Mac Cormack Lines e da Norton Lines, por sua vez, operavam linhas de longo curso com escalas regulares em Porto Alegre e Rio Grande visando interligar estas cidades com os portos da Costa Leste e Costa Oeste dos Estados Unidos da América. Para mercadorias que partiam rumo à Argentina ou para aquelas que chegavam do Porto de Buenos Aires, geralmente estavam envolvidos agentes das seguintes companhias: Comar, Sineco, Trebol e Marfiso. Caso as trocas mercantis fossem realizadas com o Porto de Montevideu, os interessados nesse empreendimento poderiam acionar tanto os agentes de navegação da companhia Piañon Saenz Vidal S. A. como da Santana S. A.

Poderíamos listar mais uma série de companhias de navegação com agentes estabelecidos em Porto Alegre e Rio Grande, mas concluímos esta relação mencionando duas companhias japonesas. Tratavam-se da Daido Line e da Osaka Shosen Kaisha, as quais eram responsáveis pela manutenção de rotas comerciais regulares com portos do continente asiático.¹⁵⁶

Além de serem requisitantes em potencial de serviços de vigilância, há indícios de que muitos armadores citados acima se articulavam através do Centro de Navegação Rio-Grandense e a partir da intermediação desta organização negociavam contratos de trabalho com as sucessivas entidades representativas dos vigias de embarcações entre os anos 1956 e 1964.¹⁵⁷

O Centro de Navegação se dizia uma “sociedade brasileira”, mas ao mesmo tempo admitia “em seu seio membros de todas as nacionalidades, uma

¹⁵⁶ Estas rotas e companhias de navegação podem ser encontradas em relatórios das administrações portuárias de Porto Alegre e Rio Grande. Ver: RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Relatórios Administrativos** (1956-1964). Ver também: RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. Gabinete de Estudos Hidroviários. **Relatórios** (1957-1958). p. 43-47. RIO GRANDE DO SUL Gabinete de Estudos Hidroviários do Estado do Rio Grande do Sul. **Assuntos Portuários** (1955). p.132-136.

¹⁵⁷ Os escassos indícios sobre as negociações entre o Centro de Navegação e os vigias de embarcações foram apreendidos nas atas das assembleias gerais destes trabalhadores.

vez que pertençam ao comércio marítimo, que a mesma tem por fim desenvolver e defender.”¹⁵⁸

Enquanto sindicato patronal, o Centro de Navegação igualmente tinha como objetivo “defender os interesses das companhias de navegação e de seus agentes, perante os poderes públicos ou particulares” no Rio Grande do Sul ou “onde mais preciso for”. Isto incluía o amparo de “reclamações feitas, isoladamente, por qualquer de seus membros aos poderes competentes.” Além disso, os diretores deste Centro também se comprometiam em “tomar conhecimento e estudar projetos de lei, quer estaduais, quer municipais ou federais, que interessem ao comércio marítimo e representar contra eles quando sejam prejudiciais” aos interesses das companhias e dos agentes de navegação.¹⁵⁹

Com base na análise das atas do Sindicato dos Vigias (SVPRS) que, como indicamos na Introdução, resultou do reconhecimento ministerial, em 1958, da Associação Profissional dos Vigias, fundada em 1956, bem como através do exame dos artigos publicados na imprensa e depoimentos de trabalhadores portuários, percebe-se que os armadores reunidos no Centro de Navegação Rio-Grandense forjaram um nível de unidade de ação considerável entre os anos 1956 e 1964.¹⁶⁰ Exemplo disso foram as constantes negociações que as lideranças sindicais dos vigias de embarcações estabeleceram com esta entidade patronal a fim de firmar contratos coletivos de trabalho com os tomadores de seus serviços.

A análise desta faceta do processo de formação da categoria dos vigias sugere uma contínua tensão entre as demandas desses trabalhadores e dos

¹⁵⁸ CENTRO DE NAVEGAÇÃO RIO-GRANDENSE. **Estatuto do Centro de Navegação Rio-Grandense**. art. 1º. Embora a elaboração deste estatuto tenha ocorrido em 1926, ele ainda estava em vigor entre os anos 1956 e 1964.

¹⁵⁹ CENTRO DE NAVEGAÇÃO RIO-GRANDENSE. **Estatuto do Centro de Navegação... op. cit.** art. 2º. Ver também: BRASIL. **Decreto Nº 35.687, de 18 de junho de 1954**. Concede ao Centro de Navegação Rio-Grandense a prerrogativa prevista no art. 513, alínea "d", da Consolidação das Leis do Trabalho.

¹⁶⁰ O nível de unidade de ação aqui destacado foi em grande parte inferido a partir do exame das fontes citadas. Sendo assim, essa unidade empresarial poderia ser relativizada ou mesmo desmentida pelo desenvolvimento de outras pesquisas a esse respeito. Como já dissemos, porém, um fato obstou o prosseguimento desta investigação: o Centro de Navegação não pareceu sensibilizado pelos nossos insistentes esforços de pesquisa, os quais visavam acessar documentação desta instituição referente ao período abarcado pelo presente estudo.

empresários da navegação no que dizia respeito aos serviços de vigilância de embarcações. As companhias de navegação e seus agentes instalados em Porto Alegre e Rio Grande não consentiram facilmente com a contratação de homens de fora da tripulação para a execução desses serviços de vigilância. Como fizemos referência anteriormente, os armadores optaram repetidas vezes por delegar tais serviços preventivos somente ao comando da embarcação, pois do ponto de vista legal o capitão era o responsável por todas as cargas, devendo evitar qualquer tipo de perda ou dano a estas. Para tanto, ele ou seu preposto costumavam mobilizar parte da equipagem para coagir furtos ou roubos de mercadorias ocorridos a bordo.¹⁶¹

Não devemos esquecer, além disso, que em virtude do Centro de Navegação ser uma entidade de classe representativa de empresários ligados ao transporte marítimo, seus diretores procuraram promover uma maior “integração de seus membros” e associados. Como consta em seu Estatuto, esta integração intra-empresarial foi favorecida não somente pelo fomento da “navegação entre o Brasil e demais países”, mas igualmente dependeu da construção de uma “uniformização dos procedimentos marítimos” dos portos do Rio Grande do Sul com “os demais portos do país e do mundo”.¹⁶²

Essa busca por uma padronização de procedimentos e atividades que interferiam na vida das empresas de navegação exigia uma definição do caráter e da forma da prestação dos serviços de vigilância de embarcações. Por esta razão, uma série de questões sobre este tema estava colocada aos empresários durante os anos 1956 e 1964, a saber: estes serviços preventivos deveriam ser executados exclusivamente por trabalhadores portuários avulsos sindicalizados? Eles deveriam ser serviços obrigatórios em todas as embarcações de longo curso? Caso fossem obrigatórios, quantos vigias precisariam ser contratados para

¹⁶¹ BRASIL. Lei nº 556, de 25 de junho de 1850. **Código comercial**. Título III – Dos capitães ou mestres de navio. De acordo com o artigo 497 do Código Comercial brasileiro, o capitão é o comandante da embarcação; toda tripulação lhe está sujeita, e é obrigada a obedecer e cumprir as suas ordens em tudo o que for relativo aos serviços do navio. Conforme o artigo 529 do mesmo Código o capitão é o responsável por todas as perdas e danos que, por culpa sua, omissão ou imperícia, sobrevierem ao navio ou à carga; sem prejuízo das ações criminais a que a malversação ou dolo possa dar lugar.

¹⁶² CENTRO DE NAVEGAÇÃO RIO-GRANDENSE. **Estatuto do Centro de Navegação Rio-Grandense...** op. cit.

trabalhar em cada embarcação? Quanto tempo deveriam trabalhar? Sob qual regime de trabalho e remuneração?

Algumas das respostas para estas questões serão encontradas ao longo da dissertação, pois constituem aspectos relevantes do processo de formação da categoria dos vigias de embarcações. Antecipamos, porém, que alguns empresários da navegação e do comércio marítimos já estavam convencidos neste período de que “um porto só poderá operar, com o máximo de proveito, se administrado por entidades particulares, pelos próprios armadores.” Ao trazer para o setor privado a exploração de boa parte dos serviços portuários, acreditavam que “[...] até os roubos [de mercadorias] desapareceriam, ou chegariam quase a isso.” Nessa perspectiva, conforme ressaltava Sérgio Azevedo Bastian, Conselheiro do Ramo de Cabotagem da Associação Comercial de Porto Alegre, era necessário observar que:

“As companhias de navegação são responsáveis pelos roubos, quando acontece que as cargas postas no cais passam à responsabilidade da administração do porto. Não é isso absolutamente justo. É um direito primário, que não pode ser negado, caber a elas a administração dos armazéns para que haja continuidade de seus cuidados para com os carregamentos. Essa [é] a solução ideal, que muito corroboraria, ainda, para a economia do embarcador, do transportador e da própria Nação.”¹⁶³

Além dos armadores e de seus agentes, os interesses empresariais vinculados à exploração da indústria portuária sul-rio-grandense também se encontravam atrelados a outros empreendedores. Eram os chamados consignatários ou proprietários das mercadorias que entravam ou saíam dos portos estudados durante as operações comerciais de importação ou exportação.

Assim como os armadores, esses empreendedores já haviam constituído suas entidades representativas no Rio Grande do Sul, as quais eram formadas pela Federação das Associações Rurais, Federação das Indústrias, Federação

¹⁶³ A HORA. Porto Alegre, 20 jan. 1956.

das Associações Comerciais. Estas entidades reuniam grupos com interesses e negócios relacionados ao transporte marítimo e fluvial, pois as transações comerciais efetivadas por eles dependiam intimamente das atividades desenvolvidas pelas companhias de navegação e pela própria indústria portuária.

Na documentação examinada não há notícias sobre qualquer relacionamento estabelecido entre membros das entidades citadas acima e associados do Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul. Isto não significa desconhecer que a própria natureza do trabalho dos vigias permitia que estes se relacionassem, direta ou indiretamente, com os negócios dos importadores e exportadores.

Nesse sentido, presume-se que nos casos em que a execução dos serviços de vigilância em embarcações de longo curso estivesse afeita a esses trabalhadores avulsos sindicalizados, isto afetaria, mesmo que minimamente, os custos dos fretes das mercadorias importadas ou exportadas e, por conseguinte, os lucros finais dos comerciantes. Ao interferir nas despesas globais do transporte marítimo, portanto, a remuneração devida aos vigias de embarcações contratados seria provida, em parte, pelos próprios proprietários e/ou consignatários de mercadorias. Afinal, não há razão para duvidar que os armadores, ao contratar trabalhadores avulsos sindicalizados para realizar serviços de vigilância em embarcações de longo curso, tendessem a repassar os valores das diárias devidas aos vigias, no todo ou em parte, para os custos gerais dos fretes.

Importante ter claro, porém, que a segurança das cargas e embarcações ancoradas em Porto Alegre e Rio Grande entre os anos 1956 e 1964 não interessava somente aos vigias, armadores ou comerciantes. Nesse período, já havia um setor empresarial específico cujas atividades visavam acautelar os interesses econômicos envolvidos no transporte e comércio via navegação. Os empresários da navegação e os proprietários ou consignatários das mercadorias do comércio de importação e exportação não assumiam sozinhos, portanto, todos os riscos inerentes aos seus negócios. Dessa forma, emergia a figura das chamadas companhias de seguro.

A contratação dessas companhias visava, sobretudo, uma proteção dos negócios da navegação e comércio marítimos, indenizando os armadores e comerciantes de prejuízos financeiros resultantes de determinados eventos ocorridos durante o desenvolvimento das atividades comerciais, como o furto, o roubo ou as avarias sofridas pelas cargas. De acordo com as determinações do Código Comercial brasileiro, toda e qualquer coisa, todo e qualquer interesse apreciável a dinheiro que estivesse exposto aos riscos inerentes à navegação podiam ser objeto de seguro, excluindo-se bens materiais que faziam parte do comércio considerado ilícito e as remunerações salariais dos tripulantes.¹⁶⁴ Sendo assim, mediante prêmios ou somas em dinheiro acordados em apólices, as companhias de seguro se transformavam em responsáveis solidárias por perdas geradas às cargas ou à embarcação, as quais podiam resultar de transgressões praticadas nas embarcações.

Muitos seguradores das mercadorias se agrupavam no Sindicato das Empresas de Seguros Privados, Capitalização e Resseguros do Rio Grande do Sul (SIDESERGS). Sabe-se, além disso, que as experiências associativas de membros desta entidade já podiam ser observadas em anos anteriores aos estudados, pois em 1951 estes empresários participaram da organização da Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização (FENASEG) ao lado de seguradores instalados na Bahia, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.¹⁶⁵

Devemos registrar, entretanto, que a pesquisa realizada em diversos arquivos não foi satisfatória o suficiente para acessar documentação privativa das principais companhias seguradoras que atuavam na época, como a Santos Filhos Seguros, Companhia Excelsior de Seguros, The Prudential Ansurance Company,

¹⁶⁴ BRASIL. Lei nº 556, de 25 de junho de 1850. **Código comercial**. Parte segunda, título VIII – Dos seguros marítimos.

¹⁶⁵ Ver: ALBERTI, Verena; LEOPOLDI, Maria Antonieta P.; MARQUES, Teresa Cristina N. História da atividade seguradora no Brasil. **Cadernos de Seguro**, n. 84, p. 21-28, mar./abr. 1997. Sobre as atividades das companhias de seguro, ver também: BRASIL. MINISTÉRIO DA FAZENDA. **Anuário Estatístico da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)**. 1997. GONDAR, Jônio Motta. História do IRB e História. **Revista do IRB**. Ano 51, n. 254, p. 14-17, out./dez. 1990. MÉDICIS, Rodrigo de Andrade. A criação do IRB na época de Getúlio Vargas. **Seguros & Riscos**, Ano 3, n.25, p. 9-11, out. 1988. O IRB na opinião dos seguradores e dos securitários. **Revista do Instituto de Resseguros do Brasil (IRB)**. Ano 25, n. 145, jun. 1964.

entre outras.¹⁶⁶ De qualquer maneira, demonstraremos ainda neste capítulo que estas companhias tinham extremo interesse na prevenção e repressão aos furtos e roubos de mercadorias realizados por trabalhadores portuários avulsos à medida que o resultado destas práticas geravam a obrigação de constantes pagamentos de indenizações aos armadores ou comerciantes.

Essa descrição de diferentes grupos empresariais interessados na segurança da indústria portuária sul-rio-grandense evidencia que a análise do processo de formação da categoria dos vigias de embarcações deveria considerar as formas pelas quais se configuraram negócios considerados lícitos – e até mesmo ilícitos - na orla de Porto Alegre e Rio Grande entre os anos 1956 e 1964.

Apesar disso, houve obstáculos de ordem prática para desenvolver nossa análise a partir destes pressupostos. Como foi referido, um desses impedimentos esteve diretamente relacionado à falta de acesso à documentação do Centro de Navegação Rio-Grandense. Tendo em vista que este último representava interesses comuns dos principais tomadores de serviços dos vigias de embarcações em Porto Alegre e Rio Grande entre os anos 1956 e 1964, consideramos que o acesso aos arquivos desta entidade patronal seria substancial para enriquecer nossa pesquisa. Todavia, não foi possível contar com essa documentação e obter uma série de documentos pertinentes a essa dissertação, tais como: contratos coletivos de trabalho firmados entre empresários da navegação e o Sindicato dos Vigias; acordos salariais estabelecidos entre os armadores e os líderes sindicais da categoria dos vigias de embarcações; além de ofícios, memorandos, atas de reuniões, relatórios, balanços anuais, entre outros

¹⁶⁶ Embora os arquivos dessas companhias privadas de seguros não tenham sido acessados, localizamos alguns relatórios do Loide Brasileiro junto à Biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias, os quais apresentaram informações sobre a atividade de seguro no período estudado. Os dados sobre os custos despendidos com seguros de cargas e embarcações por esta companhia, porém, se mostraram muito genéricos nestes relatórios, pois apresentavam apenas valores totais pagos pelo Loide a uma série de seguradoras ou então valores totais de prêmios recebidos pela companhia de navegação através de apólices de seguro. Esta falta de detalhamento inviabilizou até mesmo uma comparação entre os gastos com seguros de cargas e os gastos com seguros de embarcações. Além disso, os relatórios examinados não cobrem um período de tempo razoável para analisar atividades dessa empresa e do setor de seguros. Ver: LOIDE BRASILEIRO – PATRIMÔNIO NACIONAL. **Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Ministro de Estado para os Negócios da Viação e Obras Públicas.** Rio de Janeiro, 1955; 1963; 1964; 1965.

registros que permitiriam uma reconstrução mais refinada dos relacionamentos estabelecidos entre os vigias e os tomadores de seus serviços, bem como dos pontos de vista destes empresários sobre questões referentes à regulamentação dos serviços de vigilância de embarcações.¹⁶⁷

Mesmo diante dessas dificuldades foi possível perceber que as intervenções de cada um dos agentes empresariais vinculados à indústria portuária tenderam a variar de acordo com o caráter das suas atividades e dos recursos investidos em seus negócios. Como vimos acima, cada firma particular ou grupo empresarial possuía interesses específicos. Estes interesses, por sua vez, podiam se revelar em determinados momentos até mesmo contraditórios ou em concorrência com as demandas particulares de outras empresas, ainda que estas estivessem inseridas em um mesmo setor de atividades.

Por outro lado, observamos outra tendência geral expressa nas relações intra-empresariais que indicava a construção de uma integração mínima de interesses entre empresários dos diversos setores mencionados, objetivando que as praças portuárias de Porto Alegre e/ou de Rio Grande atraíssem o maior número possível de transações comerciais. Em outros termos, as diversas formas de cooperação intra-empresarial visavam garantir para cada investidor particular a mais-valia máxima dos fluxos que cada um desses agentes empresariais, isoladamente, não poderia obter. Isso não significa, porém, que em Porto Alegre e em Rio Grande as comunidades empresariais ligadas às atividades portuárias fossem idealmente integradas e homogêneas, pois se tratavam de comunidades ancoradas numa cooperação conflitual e concorrencial.¹⁶⁸

No que tange aos interesses estatais, vimos no capítulo anterior que os portos de Porto Alegre e Rio Grande eram administrados pelo governo do estado, sob regime de concessão por parte da União.

¹⁶⁷ Como fizemos referência na Introdução, esta pesquisa também teve de lidar com a falta de documentação oficial sobre os vigias de embarcações. Esta circunstância esteve ligada à desorganização ou destruição de arquivos inteiros, como na Capitania dos Portos e na extinta Delegacia do Trabalho Marítimo do Rio Grande do Sul (DTM/RS), onde deveriam estar preservados documentos relativos aos portuários avulsos.

¹⁶⁸ COLLIN, Michèle. Mobilizações produtivas na cidade portuária. In: MONIÉ, F.; SILVA, G. (orgs.). **A mobilização produtiva de territórios**: instituições e logística do desenvolvimento local. Rio de Janeiro: Editora DP&A, 2003. p. 43-56.

A política desenvolvimentista do governo federal não deixava de fora o transporte marítimo e o seu significado estratégico para a realização das transações mercantis era lembrado constantemente. Em mensagem ao Congresso Nacional de 1956, Juscelino Kubitschek afirmava que:

“É o transporte marítimo, e o será ainda por muito tempo, o sistema realmente nacional de interconexão de nossa extensa faixa litorânea, onde ainda se concentram os principais nódulos da atividade econômica do país e a maior parte de sua população. Ao longo dessa faixa litorânea, os numerosos portos são os principais centros de transbordo do mercado interno e do comércio exterior. [...] Se a estas condições acrescentarmos o fato de que o transporte por água é o mais econômico e eficiente meio de transporte existente, para grandes massas e a grandes distâncias, avulta logo o papel insubstituível que a ele caberá no desenvolvimento econômico nacional.”¹⁶⁹

Embora esta mensagem destaque a relevância dos portos e do transporte marítimo para a economia nacional, sabe-se que nos anos 1950 e 1960 as políticas públicas voltadas para o aparelhamento e ampliação da indústria portuária nacional não deram conta de todos os objetivos traçados pelos diferentes planos de governo (Plano de Metas, Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social). Ao mesmo tempo, o transporte rodoviário, impulsionado pela implantação da indústria automobilística no país, começava a se destacar frente aos demais modais de transporte interno, particularmente a navegação de cabotagem. Deste modo, o próprio presidente João Goulart observava, em 1964, que:

“[...] é forçoso reconhecer que o sistema portuário não tem recebido tratamento compatível com sua importância. O notável e rápido crescimento do transporte por vias internas, especialmente o transporte rodoviário, contribuiu para acentuar a queda da cabotagem, daí advindo a estagnação dos investimentos e a relativa falta de interesse do poder público em revigorar o sistema. [...] A solução dos problemas portuários não será, portanto, atingida exclusivamente mediante a aplicação de vultuosos investimentos. Será necessário

¹⁶⁹ BRASIL. **Mensagem Anual do Presidente da República ao Congresso Nacional**. (1956). p. 432.

modificar o regime de trabalho nos portos, para assegurar o funcionamento contínuo das instalações, atualmente não completamente utilizadas, e pôr termo à sobrestadia dos navios nos portos. Apenas com essa providência se dará importante passo para beneficiar, imediatamente, a navegação mercante, ficando resguardados, ao mesmo tempo, os legítimos interesses da classe trabalhadora [...]"¹⁷⁰

Algumas destas questões atinentes à indústria portuária nacional também atingiam os portos de Porto Alegre e Rio Grande, sendo que na década de 1950 o sistema rodoviário estadual recebeu incentivos com a construção de várias estradas e a inauguração da BR 116. Embora a existência de caminhões capazes de deslocamentos diretos entre as zonas produtoras para os centros consumidores de outros estados não determinasse uma queda imediata na movimentação do Porto de Porto Alegre (o principal do estado entre 1956 e 1964), iniciava-se nesse período um processo de ascensão do transporte via rodovias, em detrimento da navegação de cabotagem e das ferrovias.

Além disso, havia constantes reclamações por parte de empresários da navegação e do comércio marítimos em relação aos portos, alegando-se uma precária mecanização das operações de carga e descarga, morosidade nos serviços, constantes furtos e roubos de mercadorias, entre outros. Como podemos observar através de matéria publicada em 1961 no jornal *Última Hora*, até mesmo o Porto de Montevideu era identificado como uma alternativa frente a um suposto “caos” que atingia os portos estaduais.

“ATACADISTAS: ROUBOS E TAXAS ELEVADAS ESVAZIAM O PORTO – ‘Além de roubos, desvios e faltas [nas mercadorias], as elevadas taxas [portuárias praticadas no Rio Grande do Sul] determinaram a atual situação, pois os importadores e exportadores são obrigados a procurar condições que não onerem tanto a mercadoria. E o Porto Livre de Montevideu satisfaz plenamente’ – declarou a U.H. o Sr. Lélío Campos, secretário do Sindicato Atacadista de Gêneros Alimentícios, sobre a evasão de mercadorias do nosso

¹⁷⁰ BRASIL. **Mensagem Anual do Presidente da República ao Congresso Nacional.** (1956). p. 81-82.

estado para embarque em Montevideu ou em portos brasileiros fora do Rio Grande do Sul.

TAXAS EXTORSIVAS – ‘As taxas alfandegárias e portuárias são verdadeiramente extorsivas [...] O governo deveria preocupar-se mais com este aspecto da economia estadual, pois estamos caminhando deliberadamente para o caos’, assinalou Lélío Campos.

OPINIÃO DOS TRABALHADORES – [...] segundo eles [estivadores, consertadores, conferentes e portuários em geral], o que existe de verdade é que as taxas MMO (mandante de mão-de-obra) e MME (mandante da entidade estivadora) efetivamente são elevadas, mas que [...] não são integralmente endereçadas aos operários, dando assim grande margem de lucro extra aos agentes de navegação. ‘Isto não significa que estamos encarecendo a produção, usufruindo salários altos. Há intermediários que precisam ser interceptados.’¹⁷¹

Apesar do conteúdo desta matéria, não devemos concluir que os governadores estaduais – Ildo Meneghetti (1955-59; 1963-67) e Leonel Brizola (1959-63) - fossem omissos em relação a todos estes reclamos empresariais, até mesmo porque durante o período estudado o Porto de Porto Alegre atingiu algumas de suas maiores cifras, com referência ao volume de carga e descarga de mercadorias. Assim, como vimos no Capítulo 1, os dados da tonelagem e movimentação marítima da capital, aliados aos números do Porto do Rio Grande, colocavam a indústria portuária sul-rio-grandense em destaque no cenário nacional.

A conservação dos interesses estatais sobre a exploração da indústria portuária estadual era mediada por uma série de instituições e órgãos. Dentre estes se destacava o Departamento Estadual de Portos, Rio e Canais (DEPRC), através do qual o governo estadual procurou realizar a administração dos portos. No âmbito federal, as políticas referentes à indústria portuária eram centralizadas pelo Departamento Nacional de Porto e Vias Navegáveis (DNPV). Durante o período estudado, estas duas instâncias de poder podem ser consideradas como o topo da pirâmide no que diz respeito às decisões sobre a organização, manutenção e expansão da indústria portuária em nível estadual e federal, respectivamente.¹⁷²

¹⁷¹ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 17 jul. 1961, p. 9.

¹⁷² RIO GRANDE DO SUL. Lei n. 1.561, de 1º de outubro de 1951. **Cria o Departamento de Portos, Rios e Canais e dá outras providências.**

Uma das razões pelas quais foi organizado o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), em 1951, se relaciona à relevância econômica e social adquirida pelos transportes fluvial, lacustre e marítimo no Rio Grande do Sul em anos anteriores. Através do exame de relatórios administrativos do DEPRC, bem como da legislação pertinente, percebe-se que ele constituía uma autarquia estadual encarregada de dirigir e administrar todos os portos que estavam sob concessão do estado do Rio Grande do Sul. Antes de tecer outros comentários sobre o DEPRC, retratamos a sua hierarquia funcional através do organograma que segue. Para melhor compreensão desta figura, sugerimos que o leitor observe a seguinte legenda:

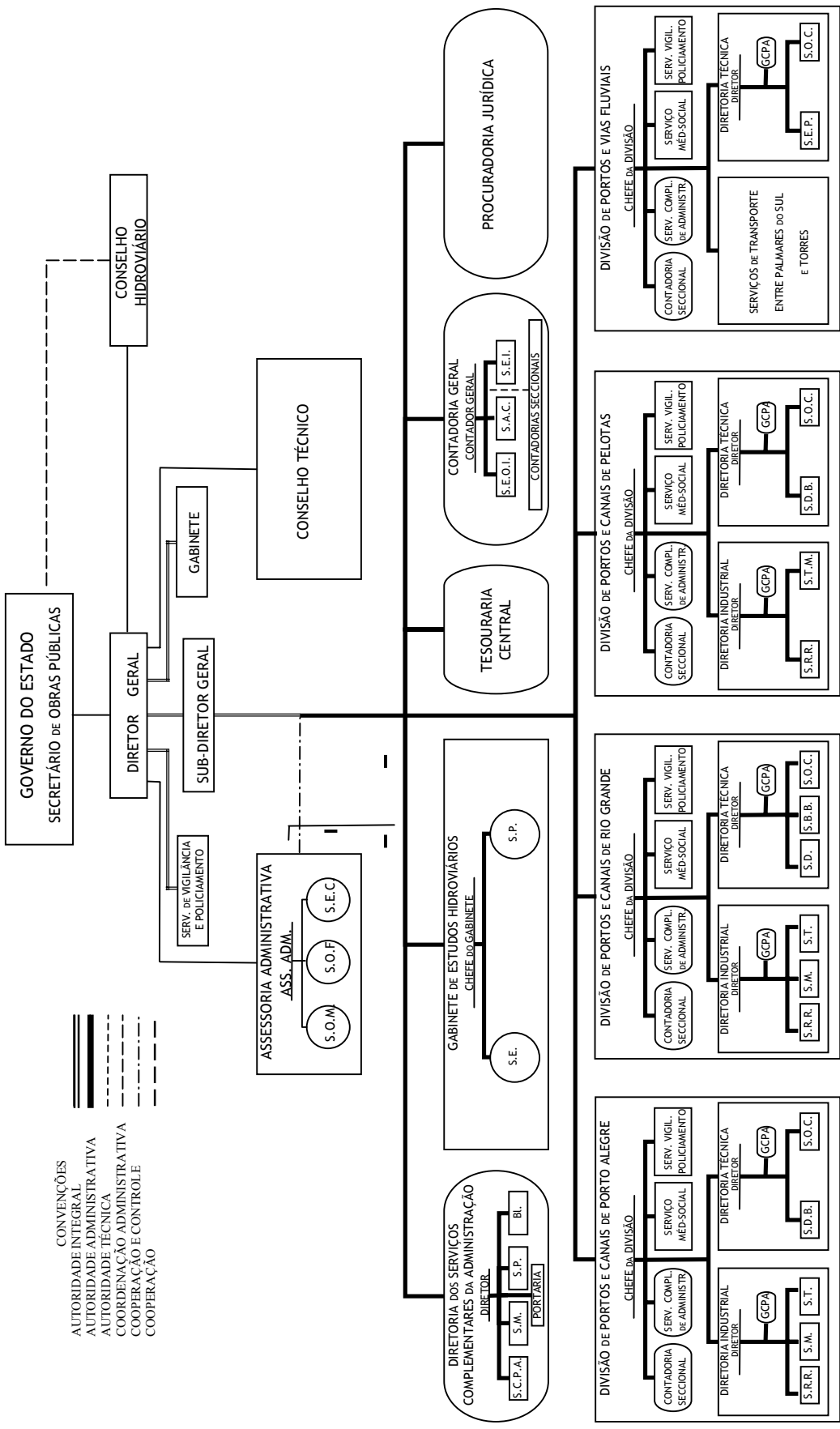
LEGENDA DAS SIGLAS DO ORGANOGRAMA DO DEPRC

S. O. M - SETOR DE ORGANIZAÇÃO E MÉTODO
S. O. F. - SETOR DE ORÇAMENTO E FINANÇAS
S. E. C. - SETOR DE ESTATÍSTICA E CONTROLE
S. C. P. A. - SECÇÃO DE COMUNICAÇÃO - PESSOAL E ARQUIVO
S. M. - SECÇÃO DE MATERIAIS
S. P. - SECÇÃO DO PATRIMÔNIO
BI. - BIBLIOTECA
S. E. - SETOR DE ESTUDOS
S. P. - SETOR DE PROJETOS
S. E. O. I. - SECÇÃO DE ESTUDOS, ORIENTAÇÃO E INSPEÇÃO
S. A. C. - SECÇÃO DE ANÁLISE E CONTRÔLE
S. E. I. - SECÇÃO DE ESCRITURAÇÃO E INCORPORAÇÃO
G. C. P. A. - GRUPO DE COMUNICAÇÕES, PESSOAL E ARQUIVO
S. R. R. - SECÇÃO DE RECEITA E RECEBEDORIA
S. M. - SECÇÃO DE MOVIMENTO
S. T. - SECÇÃO DE TRÁFEGO
S. D. B. - SECÇÃO DE DRAGAGEM E BALIZAMENTO
S. O. C. - SECÇÃO DE OFICINAS E CONSERVAÇÃO
S. D. - SECÇÃO DE DRAGAGEM
S. B. B. - SECÇÃO DE BARRA E BALIZAMENTO
S. T. M. - SECÇÃO DE TRÁFEGO E MOVIMENTO
S. E. P. - SECÇÃO DE ESTUDOS E PROJETOS

ORGANOGRAMA

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS

1956-1964



- CONVENÇÕES
- AUTORIDADE INTEGRAL
 - AUTORIDADE ADMINISTRATIVA
 - AUTORIDADE TÉCNICA
 - - - COORDENAÇÃO ADMINISTRATIVA
 - - - COOPERAÇÃO E CONTROLE
 - - - COOPERAÇÃO

A análise do organograma e da documentação oficial pesquisada indica que o posto de diretor-geral do DEPRC se encontrava, obrigatoriamente, sob a chefia de um engenheiro indicado pelo governador do estado e diretamente subordinado ao secretário estadual de Obras Públicas. De resto, todo o “alto escalão” da autarquia era composto, majoritariamente, pelo que se pode denominar de engenheiros de Estado. O domínio desses profissionais se estendia desde a Diretoria Geral até o Conselho Técnico e Gabinete de Estudos Hidroviários, passando ainda pelas Divisões de Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas e a Divisão de Portos e Vias Fluviais (encarregada da melhoria e conservação da rede hidroviária estadual).

Ainda que uma investigação mais detida sobre estrutura organizacional do DEPRC extrapole os objetivos do presente trabalho, cabe ressaltar que as formas de gestão implementadas por servidores desta autarquia estadual parecem ter sido orientadas por uma lógica administrativa que se fez presente em diversos portos do mundo desde o fim da Segunda Guerra, período em que a estruturação da indústria portuária em nível internacional tendeu satisfazer medidas propostas por trabalhadores intelectuais especializados, em particular engenheiros ligados aos interesses estatais.

Embora pudessem variar no tempo e no espaço, parte das medidas dos chamados engenheiros de Estado¹⁷³ possuíam um substrato comum que as aglutinava. Tratava-se de gerir os espaços portuários visando atingir metas colocadas por um paradigma orientado por ideais de fluidez que postulavam um

¹⁷³ A expressão “engenheiro de Estado” foi apropriada livremente por nós a partir da leitura de estudos de Thierry Baudoin. Mesmo assim, procuramos respeitar o sentido dado ao termo pelo pesquisador do *Centre National de la Recherche Scientifique* (CNRS). Conforme Baudoin, nas três décadas posteriores à Segunda Guerra Mundial a estruturação das indústrias portuárias em nível internacional tenderam a satisfazer medidas propostas por engenheiros a serviço de interesses estatais. Essas medidas, por sua vez, tinham como substrato comum um paradigma orientado por ideais de fluidez. Com base nesse paradigma, Estados-nação capazes de regularem seus espaços portuários também contribuíram para que praças portuárias da burguesia do comércio fossem reduzidas a portos de trânsito rápido para o mercado. O exemplo mais acabado disto pode ser notado na configuração da indústria petroquímica. Ver: BAUDOUIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In: COCCO, Giuseppe. SILVA, Gerardo (orgs). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 28-29. Ver também: COLLIN, Michèle. A evolução do estatuto nos portos da Europa. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. (orgs). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 39-62.

planejamento perfeito dos fluxos comerciais e, por conseguinte, uma continuidade absoluta do trânsito dos bens materiais.

Diversos são os indícios presentes nas fontes analisadas que permitem concluir que este paradigma interferiu no gerenciamento dos portos de Porto Alegre e Rio Grande. Um deles é a circulação, entre engenheiros do DEPRC, de exemplares do *Bulletin de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation* (Boletim da Associação Internacional Permanente para o Congresso de Navegação), publicação da entidade que congregava trabalhadores intelectuais especializados ligados às atividades portuárias em diversas regiões do mundo. Nestas publicações eram abordados procedimentos, técnicas e idéias sobre a exploração da indústria portuária, com destaque para questões relacionadas à organização dos fluxos comerciais e eficiência técnica das operações portuárias como um todo.¹⁷⁴

Deste modo, ao examinar artigos publicados nesses boletins da Associação Internacional Permanente para o Congresso de Navegação (AIPCN), bem como o conteúdo dos *Annales des Congrès International de Navigation* (Anais do Congresso Internacional de Navegação) publicados entre 1956 e 1964, percebe-se um conjunto de assuntos comuns na pauta das discussões sobre a organização da indústria portuária em escala internacional. Alguns destes temas diziam respeito exatamente à implementação de processos de racionalização da indústria portuária através da mecanização generalizada de suas operações, os quais serão discutidos no próximo tópico deste capítulo.

De outra parte, o paradigma aludido acima era complementado por um ideal de controle, o qual pode ser identificado através de tentativas de transpor, para o campo econômico, estruturas operacionais comuns nas chamadas “máquinas de guerra”. Isto significava, do ponto de vista logístico, organizar os portos como

¹⁷⁴ A biblioteca do DEPRC possuía a coleção completa destes boletins e, portanto, presumimos que engenheiros locais consultavam e analisavam esse material. Além disso, percebemos uma efetiva circulação destes materiais entre engenheiros do DEPRC através de um exame dos próprios boletins, muitos dos quais apresentam assinaturas de engenheiros na folha de rosto, anotações realizadas nas margens das páginas, entre outros elementos que sugerem a sua leitura por engenheiros ligados à indústria portuária sul-rio-grandense. Ver: *Bulletin de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation* (1953-1966).

espaços de trânsito rápido e seguro de bens materiais, obedecendo os preceitos representados pela sigla militar C³. Estes preceitos, por sua vez, indicavam a “[...] necessidade de redes de **comando**, redes de **comunicação** e redes de **controle**, sem as quais seria impossível [...]” manter a autoridade e domínio sobre “[...] o tempo dos fluxos de armamentos, soldados ou mercadorias.”¹⁷⁵

Uma prova circunstancial deste imbricamento entre estruturas operacionais militares e o arranjo da indústria portuária sul-rio-grandense foi apreendida através da apreciação de debates promovidos por engenheiros do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC) em torno de uma pesquisa intitulada *O Vapor Warrior*.

Baseados na referida pesquisa, esses engenheiros procuravam estabelecer uma metodologia para “o estudo das operações [portuárias] desde o remetente até o consignatário” das mercadorias, interpretando a maioria dos dados disponíveis “em termos de tempo e dinheiro despendidos” e procurando conhecer “modos e meios de acelerar a rotação dos navios” para alcançar a eficiência das operações portuárias. Até aqui nada demais, não fosse o fato de que esses engenheiros portuários tomavam por base dados selecionados de um estudo que elegeu como modelo de análise “o sistema militar”, pois esse “sistema escolhido é muito similar em todos os aspectos importantes a um sistema de transporte comercial.”¹⁷⁶

A interiorização deste ideal de controle, entretanto, não ocorria somente entre servidores públicos que atuavam como engenheiros do DEPRC. A sua penetração também podia ser observada entre portuários responsáveis pela movimentação das mercadorias, pois o exame de relatos destes trabalhadores revela que para alguns deles “o porto funcionava como em uma hierarquia militar.”¹⁷⁷

Além disso, manifestações deste ideal de controle se faziam sentir na própria organização e funcionamento de serviços de vigilância das instalações portuárias em Rio Grande e Porto Alegre.

¹⁷⁵ DOMINGUES, Marcelo. **Superporto do Rio Grande...** op. cit. p. 58. [grifos meus]

¹⁷⁶ RIO GRANDE DO SUL. Gabinete de Estudos Hidroviários do Estado do Rio Grande do Sul. **Assuntos Portuários** (1955). p. 102-108.

¹⁷⁷ P. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande, 14 jul. 2004.

Nessa perspectiva, é apropriada uma nova observação sobre o organograma elaborado para retratar a hierarquia funcional do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC). O exame da disposição de seus diferentes setores e agentes permite inferir não somente a relevância de engenheiros no interior da indústria portuária sul-rio-grandense, como também a importância estratégica que assumia o Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP), pois se encontrava diretamente ligado às ordens e supervisão do próprio diretor geral do Departamento.

De outra parte, a relevância destes serviços de caráter preventivo e repressivo ao mesmo tempo se expressava no conjunto de regulamentos do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC). Durante a preparação destas normas, dedicou-se uma seção especial ao Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP). Treze artigos, diversos parágrafos e alíneas foram elaborados para estabelecer os princípios norteadores do SVP tanto em Porto Alegre como em Rio Grande. Especial cuidado foi dedicado à normatização da conduta dos guardas responsáveis pelas atividades coercitivas no recinto portuário e, deste modo, estes trabalhadores ficavam incumbidos das seguintes tarefas: a) zelar pela guarda das mercadorias em trânsito marítimo, fluvial e lacustre, armazéns e depósitos portuários, bem como dos bens públicos e particulares existentes na zona portuária do Rio Grande do Sul; b) proceder investigações, sindicâncias e demais atos sobre roubos, furtos, danos e suas modalidades nas zonas portuárias e litoral; c) impedir a entrada e trânsito nas zonas portuárias, dos “ladrões conhecidos ou pessoas suspeitas”, detendo e processando, na forma da lei, aqueles que “infringirem essa proibição ou forem encontrados com instrumentos próprios para roubos e danos em geral”; d) apreender, em casos de suspeição, quaisquer cargas ou mercadorias encontradas em lugares ou embarcações e efetuar a detenção ou a prisão dos respectivos condutores; e) exercer todos os atos de polícia preventiva e repressiva, inclusive no que couber, os atos de polícia judiciária.¹⁷⁸

¹⁷⁸ RIO GRANDE DO SUL. Decreto n. 3.085, de 30 de junho de 1952. **Aprova o Regulamento do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais**. especialmente art. 122.

Embora houvesse pontos de contato entre as atribuições imputadas aos guardas do Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP) e aos vigias de embarcações, os espaços de trabalho dos primeiros eram distintos daqueles em que atuavam os vigias objeto desta pesquisa. Como exposto na Introdução, os guardas portuários eram responsáveis pela repressão e prevenção de práticas consideradas ilícitas nas instalações portuárias de Porto Alegre e Rio Grande e não cabia a eles atuar, via de regra, junto ao portaló das embarcações, local de trabalho que os vigias reivindicavam exclusividade de acesso.

Tanto a mecanização das operações portuárias como as atividades de vigilância e policiamento dos recintos dos portos de Porto Alegre e Rio Grande serão examinadas logo em seguida com maior detalhamento. Apesar disso, vale ressaltar que durante a investigação destas temáticas foram analisadas reportagens da imprensa periódica de circulação estadual, bem como a uma série de outras fontes cujas origens se localizam na órbita da burocracia administrativa estatal.¹⁷⁹

Examinamos, portanto, relatórios administrativos do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), bem como atas do Conselho Hidroviário do Rio Grande do Sul. Além dessas fontes originadas no âmbito da administração portuária estadual, analisamos registros produzidos por autoridades portuárias e representantes do poder estatal cuja atuação não se restringia aos portos de Porto Alegre e Rio Grande.

Uma dessas fontes foram as chamadas Teses Apresentadas na 2ª Reunião de Autoridades Portuárias Brasileiras (1957), realizada no Rio de Janeiro. Do mesmo modo, avaliamos as informações contidas em anais do já citado Congresso Internacional de Navegação (1953-1966) e em Boletins da Associação Internacional Permanente do Congresso de Navegação (1953-1966), bem como

¹⁷⁹ A opção por estas temáticas não implica desconhecer que os portos estudados extrapolaram as funções de meras infra-estruturas para as operações de carga e a descarga de mercadorias ou embarque e desembarque de passageiros. Deste modo, estes espaços portuários também serviram como pontos de apoio logístico para que a Marinha de Guerra brasileira resguardasse fronteiras, controlasse e fiscalizasse a exploração dos recursos do mar renováveis e não-renováveis, bem como as rotas de comércio marítimo. A análise da presença militar na indústria portuária sul-rio-grandense, contudo, só foi abordada nesta dissertação na medida em que esteve relacionada às atividades de prevenção e repressão de transgressões na orla portuária ou, então, ao “disciplinamento” da mão-de-obra portuária.

nos anais da 1ª Conferência Portuária Interamericana (1955) e da 11ª Conferência Portuária da Organização dos Estados Americanos (1963).

Com exceção destes dois últimos documentos e das Teses Apresentadas na 2ª Reunião de Autoridades Portuárias Brasileiras, os problemas relacionados à prevenção e/ou repressão de transgressões como o furto e roubo de mercadorias no transporte marítimo não foram abordados de maneira explícita. Ainda assim, temas correlatos a estes foram tratados, a saber: a relação entre a mecanização das operações portuárias e a diminuição de furtos e avarias das cargas; treinamento e colaboração dos trabalhadores portuários frente às mudanças técnicas decorrentes da mecanização das operações portuárias; diminuição da mão-de-obra nas operações de carga e descarga de mercadorias e a oposição dos trabalhadores frente a esse processo, entre outros.

O conteúdo dessa documentação abarca temáticas sobre a organização e funcionamento da indústria portuária brasileira e de outros países, ou seja, assuntos do interesse profissional de administradores e engenheiros que atuavam nos portos de Porto Alegre e Rio Grande. Nesse sentido, o exame dessas fontes cooperou com o nosso estudo à medida que permitiu a reconstrução de um panorama mais global da indústria portuária entre os anos 1956 e 1964. A validade deste procedimento também se justificou porque a manutenção do foco da pesquisa sobre o Rio Grande do Sul não significa perder de vista algumas tendências mais gerais que se esboçavam ou já estavam curso na configuração da indústria portuária em nível nacional e internacional.

Frisamos, mais uma vez, que essa documentação oficial estava ao alcance dos engenheiros e administradores portuários ligados à indústria portuária sul-riograndense, pois a biblioteca do Departamento de Portos, Rios e Canais (DEPRC) abrigava todos os anais, boletins, relatórios, entre outros documentos citados.¹⁸⁰

Também não se deve perder de vista que estava entre as competências dos engenheiros ligados a esta autarquia “divulgar informações e dados referentes ao transporte hidroviário, permitindo amplo conhecimento público de tais

¹⁸⁰ Atualmente, a maior parte desta documentação está sob a guarda da biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH), na cidade de Porto Alegre, ou então aos cuidados da biblioteca da Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), em Rio Grande.

assuntos.” Para tanto, se previa a “ida de funcionários do Departamento a outros estados do país ou ao estrangeiro, com a finalidade de aperfeiçoamento técnico”, bem como a “a representação [de engenheiros do DEPRC] em congressos, nacionais ou estrangeiros, relativos à especialização hidroviária.”¹⁸¹

Do acesso a esta farta documentação, porém, não derivou uma abundância de informações específicas sobre os portos de Porto Alegre e Rio Grande, especialmente no que se refere ao tema da mecanização das operações portuárias. Entretanto, através da apreciação dos vestígios presentes nas fontes foi possível analisar aspectos relevantes da estruturação dos portos como espaços de trânsito rápido e seguro de bens materiais.

Por outro lado, no que se refere aos serviços de vigilância e policiamento e às transgressões realizadas na orla do Rio Grande do Sul, as fontes consultadas ofereceram mais informações. Deste modo, o leitor provavelmente notará um desequilíbrio no detalhamento de medidas que visavam a “racionalização” e “eficiência” da indústria portuária sul-rio-grandense, temas vinculados à análise do processo de formação da categoria dos vigias de embarcações.

2.2 - A mecanização das operações e os trabalhadores portuários

O exame até aqui efetuado sobre os portos de Porto Alegre e Rio Grande permite afirmar que estes espaços formavam aquela “indústria de fronteiras fluidas” a que se referia Hobsbawm. Fluida não porque escorregadia, mas porque se tratou de uma indústria que reunia em seu interior os mais diversos interesses ligados a uma enorme variedade de tomadores de serviço e patrões, como armadores, proprietários ou consignatários de mercadorias. Fluida também porque reunia categorias profissionais distintas, responsáveis pela execução de atividades que compunham o ciclo operacional dos portos de Porto Alegre e Rio Grande.

¹⁸¹ RIO GRANDE DO SUL. Decreto n. 3.085, de 30 de junho de 1952. **Aprova o Regulamento do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais.** especialmente art. 2º.

Neste tópico veremos que interesses específicos de agentes empresariais e estatais não os impediram de delinear discursos e práticas relativamente unificados sobre uma série de questões entre os anos 1956 e 1964. Uma delas, por exemplo, dizia respeito ao particular interesse em se obter uma maior celeridade e segurança das tarefas de carga e descarga por meio da mecanização generalizada das operações de transbordamento de mercadorias.

Como vimos anteriormente, este assunto se vinculava à busca por eficiência e racionalização das operações portuárias e extrapolava o âmbito específico da indústria portuária sul-rio-grandense à medida que trazia à baila questões que se inter-relacionavam numa escala internacional.

Nesse sentido, importante ressaltar que na época estudada parcela significativa do trabalho realizado nos portos nacionais e internacionais ainda não era mecanizado e a containerização das cargas ainda não estava disseminada no transporte marítimo.¹⁸² Mesmo na Inglaterra, detentora de uma das maiores frotas mercantes do mundo em meados da década de 1950, se admitia entre seus engenheiros que “as modificações mais revolucionárias nos métodos de movimentação de mercadorias que ocorreram no trabalho portuário por muitas

¹⁸² Somente a partir da década de 1970 é que a unitização das cargas por meio de contêineres começou a se disseminar com maior intensidade no transporte marítimo. Mesmo assim, os métodos de unitização das cargas foram temas que motivaram intensos debates entre empresários da navegação, engenheiros e representantes do poder estatal na década de 1950 e 1960. Em 1953, por exemplo, durante o XVIII Congresso Internacional da Navegação ocorrido em Roma, a comitiva de engenheiros estadunidense se mostrou a mais interessada em tratar dos assuntos relativos à unitização do acondicionamento de cargas. Nesse congresso foi formado um grupo que daria origem à Commission pour l'étude de la rationalisation du Transbordement des Marchandises Diverses (Comissão para o Estudo da Racionalização do Transbordamento de Mercadorias Diversas). No XIX Congresso da Associação Internacional Permanente do Congresso de Navegação ocorrido em 1957, em Londres, foi institucionalizada a existência da referida comissão, a qual passou a discutir a conveniência ou viabilidade da unitização das cargas por meio de *pallets* ou contêineres. Apesar desses debates, poucas medidas foram efetivadas para haver uma padronização no transporte das cargas nos anos seguintes. Assim, durante os trabalhos do XX Congresso da Associação Internacional do Congresso da Navegação (AIPCN), os membros da chamada Comissão para o Estudo da Racionalização do Transbordamento de Mercadorias Diversas alertavam os participantes do encontro para o incipiente processo de unitização no acondicionamento das cargas que ainda se observava em nível internacional. Ver: ASSOCIATION INTERNATIONALE PERMANENTE DES CONGRÈS DE NAVIGATION (AIPCN). **Compte-rendu de travaux du XXème Congrès de Navigation Internationale**. Baltimore, Etats-Unis D'Amérique. 11 au 19 septembre, 1961. Ver também: COMMISSION POUR L'ETUDE DE LA RATIONALISATION DU TRANSBORDEMENT DES MARCHANDISES DIVERSES. **Bulletin de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN)**, Bruxelles, n. 12, v.2, p. 22-23, 1964.

décadas foram obtidas comparativamente há pouco, pela introdução da empilhadeira.”¹⁸³

Com o objetivo de traçarmos um panorama do nível de mecanização dos portos nacionais podemos recorrer ao caso santista, percebendo-se que até o final da década de 1950 as cabeças dos trabalhadores portuários ainda constituíam “veículos” utilizados em larga escala nas operações de carga e descarga neste porto.¹⁸⁴

Se o maior porto brasileiro do período possuía estas características, as instalações e equipamentos da indústria portuária sul-rio-grandense não apresentavam atributos técnicos que destoavam significativamente do Porto de Santos. As operações de carga e descarga nos portos gaúchos se ressentiam até mesmo do uso generalizado de empilhadeiras ou de outros equipamentos automotores destinados à movimentação das mercadorias das embarcações às instalações portuárias (armazéns, pátio, alpendres) e vice-versa. Desta maneira, a circulação dos bens materiais pelos recintos portuários dependia, em boa medida, do dispêndio de força física dos estivadores e demais portuários.

Tais características do processo de trabalho portuário no Rio Grande do Sul tendiam a desagradar empresários com interesses vinculados ao funcionamento da indústria portuária. Muitos deles exigiam modificações de impacto, alegando que inúmeras “deficiências no aparelhamento dos serviços portuários” vinham prejudicando o andamento dos seus negócios. Afinal, não havendo máquinas suficientes para realizar as atividades portuárias, o recrutamento de um expressivo contingente de trabalhadores se fazia necessário, o qual se responsabilizava quase que inteiramente pelas tarefas de carregamento e descarregamento.

Estes empresários não admitiam que o ritmo de trabalho nos portos de Porto Alegre e Rio Grande estivesse sujeito à cadência e ao compasso desses portuários, ou seja, à presteza ou morosidade que eles conferiam para executar sua labutas nas embarcações e nas instalações portuárias. Como solução para

¹⁸³ HULME, Leigh M. E. A indústria portuária e a mecanização. In: RIO GRANDE DO SUL. Gabinete de Estudos Hidroviários do Estado do Rio Grande do Sul. **Assuntos Portuários** (1955), p.151-162.

¹⁸⁴ SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa...** op. cit. p. 61-63.

estas vicissitudes enfrentadas pelos negócios da navegação e do comércio, vislumbravam que a eficiência dos portos dependia de uma significativa diminuição numérica dos trabalhadores portuários envolvidos nas atividades de carga e descarga de mercadorias, a qual seria alcançada através da mecanização generalizada das operações portuárias.

Nesse sentido, havia apoio concreto para aqueles que vaticinassem, na década de 1960, que “o valor deste pessoal, sua rapidez e habilidade eram uma das condições do bom funcionamento de um porto.” Note bem: *eram*, e não deveriam ser mais, pois “a multiplicação do material portuário e sua modernização, o emprego de aparelhos de grande rendimento, [...] tem por efeito diminuir o número de doqueiros e a importância de seu trabalho.” Assim mesmo, o capitão de longo curso Célérier fez questão registrar, com certo pesar, que os trabalhadores portuários ainda constituíam “um fato ponderável na exploração portuária”.¹⁸⁵

Juízos como este também encontravam respaldo em avaliações que asseveravam a ociosidade e indisciplina reinante entre os estivadores e portuários brasileiros, resultado das “excessivas regalias e direitos outorgados” a eles.¹⁸⁶

No Rio Grande do Sul, um dos principais defensores deste ponto de vista era Antônio Fernandes Ferreira. Desde 1956 é possível perceber um extremo interesse deste representante da Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul no tema da mecanização das operações portuárias. Seu empenho em fazer valer um enfoque empresarial sobre este assunto o levou a travar debates sobre a racionalização dos serviços portuários no interior do próprio Conselho Hidroviário do Rio Grande do Sul. Nada mais perspicaz, pois ao discutir estas questões no Conselho Hidroviário, Antônio Ferreira podia influenciar as decisões tomadas neste “egrégio órgão”, o qual era responsável pelo gerenciamento socioeconômico e político do Departamento Estadual de Portos, Rios e canais (DEPRC).

Além disso, o Conselho Hidroviário era um fórum adequado para o desenvolvimento deste debate sobre a mecanização e racionalização das

¹⁸⁵ CÉLÉRIER, Pierre. **Os portos marítimos...** op. cit. p.61.

¹⁸⁶ CARVALHO, F. V. de Miranda. Trabalho nos portos. In: Reunião de Autoridades Portuárias, II, 1957, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro, 1957, v. 2.

operações portuárias em virtude de acolher entre seus membros representantes de diversos setores econômicos e políticos do Rio Grande do Sul, contando com a participação regular da Federação das Associações Comerciais, Federação das Indústrias, Centro de Navegação Rio-Grandense, Federação das Associações Rurais, além da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul e da Sociedade de Economia. Os trabalhadores, por sua vez, ocupavam uma vaga neste Conselho através da Associação dos Servidores Hidroviários do Rio Grande do Sul, entidade que agrupava a maioria dos servidores do DEPRC.

Antônio Ferreira e membros da Associação Comercial de Porto Alegre aproveitavam este canal institucional para realizar denúncias acerca da “precariedade dos equipamentos” disponíveis nas instalações portuárias no Rio Grande do Sul, fato que segundo eles impedia uma maior celeridade no fluxo de mercadorias e gerava “prejuízos ao comércio marítimo”. Para corroborar argumentos com este caráter, exemplificavam que em Porto Alegre havia “[...] ao longo do cais quinze guindastes imobilizados, parados totalmente”. Nestas condições, além de não contribuírem para imprimir velocidade nas tarefas, estes equipamento acabavam “[...] estorvando os serviços de carga e descarga”.¹⁸⁷

Estes membros do Conselho Hidroviário não estavam sozinhos em seus reclamos, pois ao “[...] estudar a situação dos transportes marítimos do Rio Grande do Sul e os meios de resolver as dificuldades que se têm oposto ao regular escoamento da produção gaúcha”, o almirante Américo Jacques Mascarenhas da Silveira, diretor da companhia de navegação Loide Brasileiro, confirmava aquelas avaliações empresariais apresentadas no Conselho Hidroviário. O almirante assegurava, em 1956, que “o principal problema dos transportes marítimos, nas atuais condições, refere-se às soluções para o processo de embarque e descarga das mercadorias, evitando as prolongadas estadas nos portos que tão caras custam às companhias de navegação.” O diretor do Loide também destacava que a situação do Porto do Rio Grande era ainda mais problemática do que em Porto Alegre, concluindo que seria “[...] inútil o

¹⁸⁷ DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. Conselho Hidroviário. **Ata número 4, de 20 jan. 1956.** fl. 3. Livro 1.

aumento da frota [de embarcações mercantes] sem melhorar o aparelhamento dos portos.”¹⁸⁸

Um dia depois de apresentado esse balanço sobre os “problemas portuários” no Rio Grande do Sul, membros da Associação Comercial faziam coro com o almirante Américo Mascarenhas através das páginas do jornal *A Hora*. Alegavam que o “aparelhamento dos portos é velho e gasto”, que havia “constantes faltas de energia” elétrica, entre outros problemas. Entretanto, complementavam algumas das avaliações do almirante e ressaltavam que o governo estadual não recebia a necessária “[...] cobertura cambial do Banco do Brasil para realizar a compra de equipamentos portuários, nem para a importação de guindastes da Alemanha nem para a de empilhadeiras dos Estados Unidos”.¹⁸⁹

Sem um número significativo de guindastes e empilhadeiras, a orla portuária de Porto Alegre e Rio Grande tendia a ser povoada por uma diversidade de trabalhadores em busca de oportunidades de engajamento nas tarefas de carregamento, descarregamento e movimentação de mercadorias. Àqueles que conseguiam obter um dia ou algumas horas de trabalho, não restavam muitas alternativas a não ser estabelecer contatos diretos com os produtos que entravam e saíam das embarcações e armazéns, os quais, na maioria das vezes, estavam acondicionados em sacarias, caixas de madeira ou papelão, tonéis, tambores ou barris.

¹⁸⁸ A HORA. Porto Alegre, 19 jan. 1956.

¹⁸⁹ A HORA. Porto Alegre, 20 jan. 1956.



Através desta imagem pode-se visualizar uma das maneiras pelas quais os portuários dos serviços de capatazia preparavam barris para serem içados às embarcações nos portos de Porto Alegre e Rio Grande.

Fonte: Biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul. (1958)

Estes contatos diretos com as cargas podiam representar riscos à saúde desses trabalhadores, pois era longa a lista de produtos considerados “nocivos, perigosos e agressivos” que circulavam pelos portos de Porto Alegre e Rio Grande entre 1956 e 1964, quais sejam:

“acetona, arsênico, amoníaco, attaclay, barrilha em aço, cal em saco, cimento em saco, cinza de soda, cloridrato ou muriato de potássio, couros (verde, seco e salgado), carvão a granel, enxofre, fenatox, hexacloretro de benzeno, pó de sapato, rodiattox, soda cáustica, sulfato de amônia, sulfato de cobre, sulfo-nitrato de amônia, carbonato de sódio, superfosfato de cálcio ou de sódio, cargas deterioradas com poeira e mau cheiro, trigo a granel para ou de enchimento de vagões ferroviários.”¹⁹⁰

¹⁹⁰ DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. Conselho Hidroviário. Ata número 25, 30 maio 1958. fls. 07-10. Livro 1.

A ausência do sal a granel desta lista pode ser atribuída à “força dos argumentos” de Antônio Ferreira, bem como do engenheiro José Bonifácio Dias da Costa, diretor geral do DEPRC. José Bonifácio ponderava, em 1958, que este produto “não oferece risco algum” aos trabalhadores portuários nos serviços de capatazia ou aos estivadores. Curioso observar, porém, que Antônio Ferreira, representante da Federação da Indústria do Rio Grande do Sul, reconhecia que “o sal em saco” oferecia riscos, pois “o manuseio gasta a ponta dos dedos; mas nesse caso o servente deve trabalhar com luvas apropriadas. Não há dúvida, é uma relação muito liberal.”¹⁹¹

Essa proximidade dos trabalhadores com as cargas, contudo, não era avaliada por empresários e autoridades portuárias somente do ponto de vista da insalubridade. Afinal, quanto mais íntimo fosse o contato com as cargas por conta da alegada precariedade do aparelhamento portuário, maiores as possibilidades de apropriação de parte das mercadorias que circulavam pelo recinto portuário, como gêneros alimentícios, bebidas alcoólicas, souvenirs, entre outros.¹⁹²

Ao ser arquitetada – particularmente por armadores, seguradores e engenheiros portuários - como um ambiente da “razão”, da “eficiência” e da “vitalidade econômica”, a indústria portuária sul-rio-grandense precisava se libertar destes entraves relativos à celeridade e à segurança dos bens materiais que ali circulavam. Deste ponto de vista, o contato direto dos trabalhadores com a carga tendia a representar um duplo problema: riscos à própria carga e, sobretudo, um sério óbice à eficiência dos fluxos de bens materiais.

As palavras proferidas pelo engenheiro Ismael de Souza durante um almoço oferecido aos participantes de uma reunião de autoridades portuárias ocorrida em 1957, no Rio de Janeiro, se tornam pertinentes nesse sentido.

“Por que, pergunto eu, continuar-se a despender importâncias não pequenas com sacarias que se rompem com os sucessivos transportes, ocasionando perdas e avarias de mercadorias [...] **A mecanização de todo o sistema evitaria, além disso, roubos que**

¹⁹¹ Idem. fl. 07-08.

¹⁹² GANDRA, Edgar Avila. **O cais da resistência...** op. cit. p. 45 e ss.

os transportes de carga a granel facilitam e menores despesas em seguros. No caso de Porto Alegre, por exemplo, que recebe granéis em grandes quantidades pelos rios [...] as barcas encostariam junto aos silos, obtendo descarga rápida, desestiva mais barata e taxas portuárias menores e na hora da exportação os navios receberiam essas cargas em alta velocidade também.”¹⁹³

As observações deste engenheiro em relação ao Porto de Porto Alegre lembram aquela “visão tecnicista do fluxo” mencionada por Thierry Baudoin, segundo a qual praças portuárias da burguesia do comércio deveriam ser reduzidas, do ponto de vista dos chamados engenheiros de Estado, a portos de trânsito rápido cujo objetivo central era encaminhar, sem rupturas, todos os fluxos de mercadorias para o mercado.¹⁹⁴

Da perspectiva dos ideais de fluidez e controle, os aparelhos e instalações portuárias, bem como os trabalhadores responsáveis pela realização das operações de carga e descarga deveriam dar conta da produtividade e eficiência exigidas pelos comerciantes e empresários da navegação. Esses últimos tinham evidentes interesses em garantir que as embarcações não ficassem ancoradas no cais ou fundeadas ao largo por longos períodos, pois isto significava elevação dos recursos destinados às tarifas e taxas pagas às administrações portuárias.

Nesse sentido, de acordo com Fernando Teixeira da Silva,

“[...] os principais confrontos intra-empresariais nos portos ocorrem em torno da dualidade porto-navio. Ao armador interessa a maximização do tempo do navio no mar pela diminuição do período de permanência ociosa no porto. Aos donos do cais, por seu turno, interessa aumentar a renda obtida por meio da cobrança de taxas de atracação, movimentação de mercadorias, utilização de equipamentos do cais, fornecimento de água, lastro.”¹⁹⁵

¹⁹³ SOUZA, Ismael. Palestra proferida durante o almoço oferecido pela Cia. Docas de Santos aos participantes da Reunião de Autoridades Portuárias Brasileiras. In: Reunião de Autoridades Portuárias, II, 1957, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro, 1957, v.I. [grifos meus]

¹⁹⁴ BAUDOIN, Thierry. A cidade portuária... op cit.

¹⁹⁵ SILVA, Fernando Teixeira da. **Operários sem patrões...** op. cit. p. 173.

A preocupação central com a questão do tempo podia constituir, de diferentes formas, um elemento de negociação “aliado dos estivadores” e trabalhadores nos serviços de capatazia. Afinal, como as operações de carga e descarga ainda se ressentiam de uma ampla mecanização e automatização, a produtividade da indústria portuária se ligava de modo inequívoco ao grau de intensidade de trabalho que os estivadores e demais portuários ditavam durante sua labuta diária. Isto ajuda a explicar, em certa medida, o poder de barganha que estas categorias possuíam em virtude da eficiência de suas práticas de resistência relacionadas a “pequenas paralisações” durante os serviços ou diminuição do ritmo de trabalho.¹⁹⁶

Não se deve perder de vista, portanto, que uma embarcação “parada” no cais colocava em risco o cumprimento dos prazos de entregas acordados entre empresários da navegação e proprietários/consignatários das mercadorias, assim como desfavorecia a contratação de novos fretes. Mas os riscos não se resumiam a isso, pois uma embarcação ancorada ou fundeada ao largo do porto também podia ser alvo dos chamados “ratos de navio” ou “piratas”, colocando em perigo a carga e/ou a equipe de bordo.¹⁹⁷

Vimos que durante sua avaliação sobre a indústria portuária sul-riograndense o diretor do Loide Brasileiro destacou que era preciso evitar “as prolongadas estadas nos portos que tão caras custam às companhias de navegação.” Caras porque até mesmo os recursos destinados à remuneração e alimentação da tripulação podiam ser contabilizados como prejuízo para a margem de lucro da companhia caso a embarcação não se encontrasse em alto mar.

Nesta perspectiva, é correto afirmar que o processo histórico de desenvolvimento dos transportes marítimos e a produção dos espaços portuários de Porto Alegre e Rio Grande estiveram pressionados pela busca de níveis crescentes de celeridade dos fluxos comerciais, pois a conquista deste objetivo se traduziu, ao longo do tempo, no aumento da capacidade das embarcações, em

¹⁹⁶ Idem. p. 171.

¹⁹⁷ Ver, nesse sentido: SILVA, Roberto Ferreira. **Piratária, roubo armado e bandidagem nos portos**. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002.

ganhos crescentes em velocidade, assim como na diminuição dos custos dos fretes das cargas.¹⁹⁸

Em certo sentido, o aumento dos índices de velocidade almejados por empresários e comerciantes iam de encontro a determinadas demandas dos vigias de embarcações. Estava implícito entre estes trabalhadores o desejo de haver muitas embarcações ancoradas no cais e fundeadas ao largo dos portos de Porto Alegre e Rio Grande. Afinal, quanto maior fosse o período de tempo que estas permanecessem ligadas aos recintos portuários, mais amplas seriam as chances que os vigias teriam para conquistar um dia de trabalho.

Sendo assim, supomos que os vigias de embarcações poderiam ficar apreensivos ao tomar conhecimento de determinados anúncios feitos em 1958 por representantes do poder estatal. Lucio Meira, então Ministro da Viação, prometia aos trabalhadores portuários e empresários brasileiros que a partir daquele ano haveria um “surto de reaparelhamento dos portos, como a mais objetiva celebração do sesquicentenário da chegada de D. João VI e da abertura dos portos do Brasil ao comércio das nações amigas.”¹⁹⁹ Para os vigias, porém, de nada adiantaria esta celebração se as suas repercussões significassem incertezas ainda maiores em relação às oportunidades de engajamento nos serviços de vigilância.

Sabe-se que o ano de 1958 não marcou uma verdadeira ruptura em relação ao aparelhamento das operações portuárias em nível estadual e nacional, pois muitas das propostas de “reaparelhamento dos portos” não passaram do nível da retórica governamental. Além disso, conforme Carlos Oliveira, “pouco se fez no sentido de alterar a organização do trabalho portuário, uma ‘reivindicação histórica dos empresários’.” Depois do desfecho do golpe civil-militar de 1964, todavia, tal reivindicação passou a ser satisfeita de modo mais efetivo, sendo que a maioria dos acordos coletivos de trabalho fechados na época do presidente João Goulart foram cancelados de modo unilateral. Assim,

¹⁹⁸ MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 975, nov./dez. 2006.

¹⁹⁹ A HORA. Porto Alegre, 20 jan. 1958.

“o caminho estava aberto para a reorganização do trabalho portuário. O período que se seguiu ao golpe foi vivido como uma tragédia para muitos daqueles familiarizados com a conquista de inumeráveis direitos. Desde 1964 e, sobretudo, a partir de 1969, **os portos sofreram importantes reformulações** em tamanho e inovações tecnológicas. Há tempos era exigida a modernização das instalações portuárias, **a fim de substituir uma mão-de-obra indócil** e hostil a qualquer grande modificação no processo de trabalho. **As inovações tecnológicas eram apontadas como o talismã dos empresários para apagar os conflitos de classe.**”²⁰⁰

Vale observar que se a organização das operações portuárias em “bases racionais” se apresentava como uma alternativa a ser perseguida por empresários e representantes do poder estatal em nome dos “interesses da nação”, muitos deles já haviam definido que isso passava por uma diminuição do efetivo de trabalhadores portuários envolvidos no carregamento e descarregamento de mercadorias. Nessa linha de entendimento, os trabalhadores e seus sindicatos costumavam ser enquadrados entre os principais responsáveis pelos entraves na superação da “reconhecida ineficiência técnica” dos portos de Porto Alegre e Rio Grande.²⁰¹

Esse tipo de argumento, no entanto, tendia a ser interpretado de maneira distinta por trabalhadores ocasionais do porto, ainda mais se levarmos em conta que a almejada racionalização das operações portuárias pela via da mecanização se chocava com as possibilidades de manutenção de suas conquistas e a preservação de seus ofícios em Rio Grande e Porto Alegre.

A ponderação do ex-portuário H. sobre estas questões evidencia que nem sempre houve um consenso entre aqueles trabalhadores avulsos que ouviam

²⁰⁰ OLIVEIRA, Carlos Alberto de. Quem é do mar não enjoa: os estivadores de Rio Grande nos anos 60. Assis, São Paulo. Projeto. Universidade Estadual de São Paulo, 1995. Apud GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos...** op. cit. p. 10-11. [grifos meus]

²⁰¹ Para o caso do Porto do Rio Grande, ver: OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa** ... op. cit.

dizer que “mecanizar o porto é conduzi-lo à altura do nosso progresso”²⁰², pois segundo ele:

“Se esse avanço tecno-científico fosse apropriado socialmente, daí sim. Mas não. Ele exclui. O processo tecno-científico é excludente, ele exclui. As máquinas trocam trabalho vivo por trabalho morto! [...] botam uma máquina no lugar do braço do trabalhador. E pro patrão a máquina trabalha quantas horas ele quiser, não tem direitos sociais, não tem greve, não tem nada!”²⁰³

A avaliação apresentada pelo ex-portuário H. permite relativizar aquela assertiva que indicava que a mecanização generalizada das operações de carga e descarga era um sinônimo de avanços e melhorias para todos os envolvidos com as atividades portuárias. Sendo assim, a sua apreciação a respeito da racionalização e eficiência das operações portuárias destoa de argumentos apresentados por engenheiros e empresários, contrapondo-se a uma razão técnica pautada em interesses específicos que se pretendiam universais.

Mas H. não parecia ser um caso isolado entre os trabalhadores, pois havia outras contrapropostas quando o assunto era a ampla mecanização das operações de carga e descarga e a conseqüente diminuição da mão-de-obra nos portos do Rio Grande do Sul. Nesse sentido, parte da historiografia sobre os trabalhadores da orla portuária aponta que durante o período focado por esta pesquisa os portuários e seus líderes sindicais não costumavam hesitar quando o assunto era a defesa da posição estratégica em que se situavam seus postos de trabalho.

Muitos destes trabalhadores estavam cientes de que através da indústria portuária estadual e nacional entravam e saíam boa parte das divisas do estado e

²⁰² “Mecanizar o porto é conduzi-lo à altura do nosso progresso” foi o título de uma matéria de jornal encontrada na biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul. Não conseguimos estabelecer o nome do periódico em que foi publicada a reportagem, mas consideramos que o ano de sua publicação é 1957, pois a matéria se encontra anexada ao seguinte documento: Reunião de Autoridades Portuárias, II, 1957, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro, 1957, v.II.

²⁰³ H. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande, 1º jun. 2004.

do país.²⁰⁴ Isso conferia aos portuários em geral uma noção de orgulho relativa a sua profissão. Prova disso foi a declaração de um ex-portuário rio-grandino, de que “fomos nós que fizemos este porto crescer, esta cidade crescer. E digo mais: fizemos tudo isto crescer sem usar fermento”.²⁰⁵

Ao afirmar isso em alto e bom som para seus colegas e demais pessoas que se encontravam em um bar próximo ao Porto do Rio Grande, o ex-portuário revelava uma posição altaneira em relação à trajetória da categoria. O “fermento”, neste caso, pode ser compreendido como uma alusão à maquinaria que havia sido introduzida nas operações portuárias em tempos recentes, contrapondo-se às condições de trabalho de um período em que a força física dos trabalhadores era essencial ao transporte das cargas.

Tal orgulho em relação ao desempenho do ofício também deita raízes na própria história da categoria dos estivadores. Desde a década de 1930 se observam matérias sobre o caráter altivo destes trabalhadores, pois se considerava que o estivador geralmente estava sujeito

“[...] a toda a espécie de sacrifícios, tanto nos dias excessivamente quentes, quanto nos dias rigorosamente frios. Porque o homem da estiva raramente está ao abrigo das intempéries, como todos nós sabemos. Passa a maior parte da sua existência cooperando para o engrandecimento de empresas poderosas e para o progresso do lugar [onde trabalha]; à sua custa enchem o bolso os que nada fazem. [...] Laboriosos, honestos e bons chefes de família, em geral nada possuem seu.”²⁰⁶

Por outro lado, observamos que nem todos empresários e engenheiros ligados ao comércio marítimo caracterizavam o “elemento humano” existente nos

²⁰⁴ GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos...** op. cit. p. 121 e ss. SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa...** op. cit. p. 19 e ss.

²⁰⁵ Esta declaração foi anotada em um caderno de notas que utilizamos durante a pesquisa. Ela foi proferida por um ex-portuário em 2004, na cidade do Rio Grande, em um bar localizado nas proximidades do chamado Porto Velho.

²⁰⁶ A EVOLUÇÃO. Rio Grande, Ano I, n. 5, 03 jun. 1934, p.4. Cabe ressaltar que o chamado “salário-chuva” se tornou, em décadas subseqüentes, uma bandeira de lutas de portuários santistas. Em suma, eles reivindicavam um acréscimo monetário no pagamento de suas diárias durante os dias em que estivesse chovendo. Ver: SILVA, Fernando Teixeira. **A carga e a culpa...** op. cit. p.195-198.

portos de maneira depreciativa. Alguns deles, mesmo considerando inevitável a total mecanização das operações de cargas e descarga, ressaltavam que isto dependeria de uma cooperação efetiva entre trabalhadores avulsos e demais atores da indústria portuária, incluindo os engenheiros que se encontravam em cargos de chefia e direção.

Para tanto, alguns engenheiros argumentavam sobre a necessidade de campanhas visando “[...] esclarecer os trabalhadores sobre as vantagens incontestáveis dos métodos automatizados de embalagem de mercadorias e de transbordamento de granéis”, destacando determinados aspectos considerados inerentes a esse processo de “racionalização”, como a preservação da saúde e a ampliação do bem-estar dos estivadores e demais trabalhadores ocasionais dos portos. Nessa mesma linha de entendimento havia previsões ainda mais otimistas, assegurando que as múltiplas vantagens da mecanização e automatização das operações portuárias não se encerravam por aí, pois as possibilidades de aplicação na indústria de novos conhecimentos teóricos e de novas tecnologias surgidas depois da Segunda Guerra seriam capazes de isentar “[...] o homem do trabalho manual e cerebral, liberando ao máximo suas faculdades criativas”.²⁰⁷

Estas sugestões que circulavam pelos gabinetes de engenheiros do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DERPC), contudo, não pareciam ser compreendidas como necessidades históricas por todos, sendo que algumas delas podiam ecoar inconvenientes ou até mesmo absurdas aos trabalhadores avulsos. Por mais penosa que fosse a labuta na beira do cais cooperar com a mecanização generalizada das operações portuárias de carga e descarga de mercadorias significava, para muitos desses portuários, alargar ainda mais a insegurança no tocante às oportunidades de trabalho e remuneração salarial.

Prova disso é que na década de 1950 os trabalhadores ligados aos serviços de capatazia no Rio Grande do Sul obtinham, em média, um salário mínimo se

²⁰⁷ Esse tipo de argumento pode ser encontrado em diversas publicações voltadas para os engenheiros. Ver, nesse sentido: SCULZE, Gottfried. Tendances de l'évolution dans le transport des marchandises diverses tant au point de vue technologique qu'économique. **Bulletin de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN)**, Bruxelles, , n. 14, v. 4, p. 39-51, 1964.

trabalhassem trinta dias mensais. Como dificilmente conseguiam obter tal regularidade no engajamento para as tarefas de carga e descarga, a “ausência do trabalho permanente”, antes de representar uma liberação de “suas faculdades criativas”, expressava “uma realidade adversa [...], pois sua remuneração não supria suas necessidades”, como moradia, alimentação, vestuário, transporte, lazer e educação.²⁰⁸

Nesse sentido, não é surpreendente que boa parte dos trabalhadores avulsos dos portos de Porto Alegre e Rio Grande se visse impelida a lidar não somente com adversidades decorrentes de um engajamento ocasional para as tarefas de carga e descarga, mas também com condições de trabalho sujeitas ao dispêndio de extrema força física.

Segundo o ex-portuário Martins Januário Oliveira Filho, para auferir ganhos no cais do Porto de Porto Alegre era preciso desenvolver um “um trabalho bruto [...], um trabalho braçal”, pois “na época em que nós entramos aqui, em 1958, não existia máquina. Então o homem tinha que fazer todo o trabalho, empilhamento, todo ele braçal”.²⁰⁹

As observações de Martins Januário Oliveira Filho recebem apoio na declaração de um colega de trabalho que atuou neste mesmo período em Porto Alegre:

“Olha, o trabalho, até 1960 por aí, por aí assim [...] era muito braçal. [...] Era bruto, trabalho brabo mesmo. Era saco... Trabalho muito Brabo, era sacaria e sacaria. Descarregava Banha, arroz, era sacaria, muito bruto. Pilha de saco era levantada, 25 saco de altura, 30 [saco], né? [...] Batia em time de seis [trabalhadores], tinha mais dois, batia outro time de seis e assim ia indo. Posteriormente é que foi mecanizado, né? Veio aparelhos [...].”²¹⁰

²⁰⁸ GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos...** op. cit. p. 62 e 65.

²⁰⁹ OLIVEIRA FILHO, Martins Januário. Entrevista concedida a Edgar A. Gandra. Porto Alegre, 12 abr. 2001. In: GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos...** op. cit. p. 58.

²¹⁰ SCHOSSLER, Amaro Azambuja. **Entrevista concedida a Edgar A. Gandra.** Porto Alegre, 20 mar. 2001. In: GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos...** op. cit. p. 58.

Sobre o Porto do Rio Grande também há registros sobre este trabalho braçal considerado “bruto” e ao mesmo tempo necessário à sobrevivência de muitos portuários. Isto pode ser observado através do relato de Antonio Naillem Espindola, ex-portuário dos serviços de capatazia que atuou na orla no período estudado:

“O trabalhador portuário descarregava vagão, vagão de arroz e fazia lote. Chegava a fazer lotes de 250 mil sacos, 250 mil lotes dentro do armazém, naquele da linha C. Essa primeira linha na beira que faz limite com aquela rua que passa em frente ao porto que é a Honório Bicalho. [...] Nós chegávamos a fazer turno de 50 homens, quer dizer, cada dois – cada um pegava numa ponta do saco e ia carregando pra cima [...] Iniciava ele [o lote] de baixo [...] e vinha trazendo fechado. [...] Tu olhava era uma perfeição, pra qualquer lado que tu olhasse ficava um quadrado totalmente perfeito. E também trabalhávamos no carregamento pro navio [...] trabalhávamos muito também com exportação de couro, couro salgado que era um serviço horrível. Na época descarregava aquilo na linha 9 e o armazém A7 que era o armazém que fazia esse tipo de armazenamento de couro [...] era uma coisa terrível, um fedor que não tinha quem agüentasse [...] nós estávamos em 50 homens e eram 50 carrinhos [carrinhos de mão] no meio da pedra [do calçamento do cais], assim uns carros horríveis que nem rodava.”²¹¹

A imprensa periódica de circulação estadual igualmente divulgava matérias sobre a escassez de oportunidades de engajamento para o trabalho, sugerindo que estas vicissitudes atingiam parte considerável dos portuários avulsos que atuavam no Rio Grande do Sul. Diante de tais constrangimentos, a substituição do seu posto de trabalho por uma máquina dificilmente seria concebida como um processo irreversível. O depoimento de Julio Lopes, portuário avulso que atuou no Porto de Porto Alegre, revela um desses casos de extrema incerteza quanto às chances de conseguir um dia de trabalho:

“Viver normalmente na situação em que me encontro é que não dá. Agora mesmo, fazem nada menos que duas semanas que não

²¹¹ ESPINDOLA, Antonio Naillem. **Entrevista concedida a Edgar A. Gandra**. Rio Grande. In: GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos...** op. cit. p. 59.

consigo trabalhar. **Ocorre que, na condição de avulso, só tenho direito a trabalhar se sobrar [serviço].** Como não tem sobrado serviço para os que excedem o quadro normal de serviço, a gente tem que se conformar com um ou outro dia que a gente consegue trabalhar no serviço do porto ou em outra 'changa' [biscate] qualquer que apareça pela faixa do cais."²¹²

De acordo com outra matéria publicada no jornal *Última Hora* em 1960, em Rio Grande e Pelotas a situação de estivadores e portuários avulsos não parecia ser tão díspar nesse mesmo período:

“Os portuários e os estivadores do Rio Grande continuam enfrentando sérias dificuldades com a escassez de navios naquele porto, outrora um dos mais movimentados do estado. Estas duas categorias **têm conseguido, em média, trabalhar um ou dois dias por semana.** Um pouco mais grave é a situação em Pelotas, onde estivadores e portuários, nos últimos meses, têm enfrentado períodos de conseguir serviço de 12 em 12 dias. À exceção de pequenos barcos, navios de maior calado que proporcionam serviço por maior tempo, há muito não visitam à “Princesa do Sul”.”²¹³

No ano seguinte, os estivadores de Pelotas continuavam sofrendo com tais circunstâncias decorrentes da falta de embarcações, cargas e serviços na orla, motivando o pronunciamento do presidente da sua entidade de classe através da imprensa:

“CRISE EM PELOTAS: aflitiva a situação dos estivadores – A situação do porto desta cidade é muito grave, originando séria crise, especialmente para os trabalhadores, que estão praticamente desempregados. A propósito, o presidente do Sindicato dos Estivadores, Sr. Benjamim dos Santos Pereira, formulou patético apelo aos exportadores, solicitando embarque de suas mercadorias pelo Porto de Pelotas.

O Sr. Benjamim revelou que há dias, o vapor Arzil descarregou cimento em Pelotas, rumando vazio para Rio Grande. Deste porto, saiu carregando volumosa carga do Frigorífico Anglo [...] A situação

²¹² ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 06 maio 1960, p. 13. [grifos meus]

²¹³ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 13 out. 1960, p.6. [grifos meu]

dos estivadores – disse o presidente – em decorrência do que ocorre, é simplesmente calamitosa.”²¹⁴

Com o objetivo de ampliar o detalhamento deste exame da mecanização das operações de carga e descarga de mercadorias, assim como das suas implicações para o processo de trabalho na indústria portuária sul-rio-grandense, é pertinente fazer referência a um fenômeno registrado no início da década de 1960.

Nessa época, um equipamento denominado de Mata-Rechego passou a ser utilizado nas atividades de carga e descarga de mercadorias em Rio Grande. De acordo com um ex-estivador, este aparelho foi idealizado por um dos membros dessa categoria e consistia, basicamente, de

“[...] dois paus que formavam uma canaleta [fazendo descrição do equipamento]. Era tudo manual. [Nos navios convencionais] a carga ficava muito longe! Às vezes 30 metros de comprimento. Prá levá uma lingada²¹⁵ lá dentro, tinha que fazer um bate-bate [esforço] horrível...então botava os Mata-Rechego e ia levando lá no lugar...mas não colou...não levou tempo e não colou. [O Mata-Rechego, na realidade] era uma plataforma onde a gente colocava a lingada e dava um nó e ficava inteirinha e depois todo mundo empurrava ela e desmanchava a lingada... às vezes tinha que bater duas ou três vezes mais... porque o Mata-Rechego era pequeno [...]”²¹⁶

²¹⁴ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 14 ago. 1961, p. 6.

²¹⁵ Lingar é a operação que consiste em amarrar a carga para possibilitar a sua movimentação por meio de guindaste ou outro equipamento. A linga, por sua vez, é o aparelho feito de varão de ferro ou aço, corrente ou cabo, com a qual se prendem as cargas que serão içadas ou arriadas. A lingada, por conseguinte, é a porção de carga que é içada ou arriada de uma só vez pelos trabalhadores, conduzida por guindaste ou equipamento de funções idênticas, tais como ponte rolante, cámbria, pau de carga, entre outros. A arrumação de uma lingada pelos trabalhadores de carga e descarga deve obedecer a critérios de homogeneidade e equilíbrio, a fim de evitar avarias.

²¹⁶ SHIMIDT, Arlindo. **Entrevista concedida a Carlos Alberto de Oliveira**. Rio Grande, 25 out. 1999. IN: OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit. p. 89. Trata-se do depoimento de um estivador aposentado, natural do município de Pelotas/Rio Grande do Sul, nascido em 1934. Ingressou como sócio do Sindicato dos Estivadores do Rio Grande em 1956, aposentando-se depois de 18 anos de trabalho. Morador da Vila do Cedro. Exerceu a presidência da Sociedade Amigos do Bairro Getúlio Vargas.

Um dos principais resultados da utilização do Mata-Rechego pelas equipes de trabalho nos porões das embarcações foi o aumento dos níveis de produtividade nas operações de carga e descarga. A imprensa local saudava o invento(r), destacando que se tratava de “[...] um aparelho que já em sua primeira experiência revelou-se de extraordinária eficiência.”²¹⁷ Afinal, o emprego do Mata-Rechego permitia diminuir o tempo de permanência das embarcações no porto e ao mesmo tempo aumentar a produtividade do trabalho de carga e descarga, atendendo interesses dos empresários da navegação e dos proprietários ou consignatários das mercadorias.

Muitos estivadores, porém, tiveram outra opinião sobre o uso do equipamento, ainda que inicialmente se vissem impelidos a conviver com ele em seus ambientes de trabalho. Assim, um ex-estivador relatou que, do ponto de vista da maioria dos membros desta categoria em Rio Grande, o inventor do aparelho passou a ser considerado um “inimigo”. Mesmo que

“[...] ele não teve talvez essa intenção de **diminuir a mão-de-obra de estiva...** ele teve a intenção do invento. Para as companhias [de navegação], economizava. Se iam gastar, digamos mais 8, ou 12, ou 16 homens num terno [equipe de trabalho]...que seriam digamos, hoje mil reais....elas pagariam cem reais para o Martins [o inventor] para colocar aquela peça e diminuía a despesa toda. **Então pra estiva o Mata-Rechego não foi bom, porque veio desfavorecendo o número de pessoal engajado em cada terno.** Por esta razão que o estivador não gostava [...]”²¹⁸

Paulatinamente, diversos estivadores passaram a questionar de forma mais enfática o uso do Mata-Rechego nas operações portuárias. Com o objetivo de assinalar a inconformidade da categoria diante dos resultados proporcionados

²¹⁷ JORNAL RIO GRANDE. Rio Grande, 20 out. 1966, p. 1. Os episódios relacionados a esse invento e suas repercussões entre os estivadores do Porto de Rio Grande são examinados em: OLIVEIRA, Carlos Alberto. **Quem é do mar...**op. cit. p.87-92.

²¹⁸ OLIVEIRA, Francionil. **Entrevista concedida a Carlos Alberto de Oliveira.** Rio Grande, 06 out. 1996. [grifos meus]. IN: OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit. p. 90. Trata-se do depoimento de um estivador aposentado, natural do município de Bagé/Rio Grande do Sul. Ingressou como sócio do Sindicato dos Estivadores do Rio Grande em 1964, aposentando-se 19 anos mais tarde. Morador da Vila do Cedro. Exerceu as funções de fiscal geral do sindicato.

pelo equipamento, especialmente a diminuição da mão-de-obra necessária na escalação para os serviços de carga e descarga, estivadores organizaram diversas ações em Rio Grande. Uma delas foi a realização de um funeral simbólico do estivador-inventor nas proximidades do porto, visando marcar o fim da utilização do Mata-Rechego.²¹⁹

Carlos Alberto de Oliveira, analisando os desdobramentos dessa invenção e de seu inventor no Porto do Rio Grande, observa que esses episódios permitem apreender especificidades de uma categoria de trabalhadores portuários que condena, mas em alguns momentos se orgulha da dureza do seu ofício. Deste modo, no caso da utilização do Mata-Rechego, exato momento em que passa a conviver com a ameaça da diminuição do ganho, ela se insurge e se revolta.²²⁰

Importante destacar que, apesar da centralidade da questão, não encontramos qualquer registro sobre a posição dos vigias de embarcações ou de suas lideranças sindicais sobre as questões ligadas à chamada racionalização ou mecanização das operações portuárias no Rio Grande do Sul entre os anos 1956 e 1964. Com base na exposição feita até aqui, porém, inferimos que as propostas de mecanização dos portos e a conseqüente supressão de mão-de-obra se chocavam, direta ou indiretamente, com demandas desta categoria de trabalhadores. Em primeiro lugar, porque elas enfraqueciam o teor de determinadas ações reivindicativas dos vigias, sobretudo daquelas ligadas ao reconhecimento público de sua profissão e à obrigatoriedade dos serviços de vigilância de embarcações realizados, exclusivamente, por trabalhadores ocasionais sindicalizados. Afinal, quanto menor fosse o número de estivadores, conferentes e consertadores de carga e descarga nos portos de Porto Alegre e

²¹⁹ A realização de funerais simbólicos de indivíduos ou entidades considerados “inimigos de classe” não era estranha a trabalhadores de outras regiões do Brasil, nem mesmo desconhecida daqueles que tinham suas atividades ligadas à navegação. Nesse sentido, há registros sobre funeral simbólico realizado por trabalhadores da companhia de navegação estatal Loide Brasileiro, em 1953, no Rio de Janeiro, após uma greve dos operários navais em: BARSTED, Dennis Linhares. **Medição de forças**: o movimento grevista de 1953 e a época dos operários navais. Rio de Janeiro: Zahar, 1982. p. 128-129. Para uma referência sobre funeral simbólico realizado por metalúrgicos de São Paulo em 1961, ver: PEREIRA NETO, Murilo Leal. **A reinvenção do trabalhismo no “vulcão do inferno”**: um estudo sobre metalúrgicos e têxteis em São Paulo – A fábrica, o bairro e a política (1950-1964). São Paulo, 2004. (Relatório de atividades de doutorado em História na Universidade de São Paulo). p. 73.

²²⁰ OLIVEIRA, Carlos Alberto. **Quem é do mar...**op. cit. p. 92.

Rio Grande, menor seria a necessidade de se destacar um trabalhador específico para realizar o controle de entrada e saída de pessoas e mercadorias pelo portaló das embarcações.

Se não há registros diretos sobre a participação de vigias nestas ações e propostas em torno da mecanização dos portos, sabe-se que a oposição ao uso de máquinas e equipamentos nas operações portuárias não se resumiu aos acontecimentos narrados até aqui. Em vez disso, há indícios que chamam a atenção para uma ampla rejeição operária ao uso indiscriminado de aparelhos que gerariam diminuição da mão-de-obra necessária nas tarefas de carga e descarga.

Prova disso foram os comentários do engenheiro Brasílio Accioly realizados em 1957, procurando explicar as razões da recusa dos trabalhadores portuários avulsos em “conviver harmoniosamente com as máquinas” não somente no Rio Grande do Sul, mas em praticamente todo o Brasil.

Accioly compreendia essa “luta do homem contra a máquina” como algo paradoxal, pois se tratava de “[...] um contra-senso que, na era da energia atômica, homens se embruteçam, se inutilizem, numa forma de trabalho ainda tão primitiva”. Por outro lado, o engenheiro alertava para que seus contemporâneos não negligenciassem o fato de que “[...] essa classe [de trabalhadores] é uma das que tem sabido ser das mais unidas e intransigentes na defesa de seus pontos de vista e reivindicações”. Essa era uma das razões para que “a máquina e a racionalização do trabalho, que deveriam ser sempre bem vindos para a dignificação do trabalho humano, são recebidos com desconfiança e, não raro, com uma resistência que impede a sua aplicação”.²²¹

Estas atitudes atribuídas aos portuários avulsos assumiam o centro de um conflito de posições entre obreiros da orla e defensores de um processo de ampla mecanização dos portos. No Rio Grande do Sul, essa recusa em “conviver

²²¹ ACCIOLY, Brasílio. Contribuição ao estudo da aplicação do sistema de operações americanas a portos brasileiros. In: Reunião de Autoridades Portuárias, II, 1957, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro, 1957, v 2. Para uma reflexão contemporânea e a partir do ponto de vista empresarial sobre o tema da modernização portuária ver, entre outros: OLIVEIRA, Carlos Tavares. **Modernização dos portos**. 2.ed. São Paulo: Aduaneiras, 1996. FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DA BAHIA (FIEB). Seminário Internacional: o futuro dos portos no Brasil. **Anais...**, Salvador, 1999. BATISTA, Vera; ANTUNES, Zanoni. **Portos: a luta pela modernização**. Revista Indústria Brasileira, Brasília, Ano 2, n. 20, jul. 2002, p.8-12.

harmoniosamente com as máquinas” podia guardar laços de afinidade com experiências vividas por muitos trabalhadores portuários antes deles fixarem moradia em Porto Alegre ou Rio Grande, relacionando-se com “a dispensa de mão-de-obra” na região da Campanha gaúcha em virtude da capitalização da pecuária e da renovação dos métodos criatórios.²²² Afinal, à medida que a maquinaria e novas técnicas correspondentes foram adotadas nestes sistemas produtivos verificou-se, ao mesmo tempo, a existência de um fenômeno migratório composto por homens e mulheres em direção às cidades em “busca de ocupações urbanas”.²²³

Ainda que não seja objetivo desta dissertação examinar pormenorizadamente as razões e repercussões de tais fenômenos migratórios, vale notar que estes últimos estiveram inseridos em um processo de transformação que levou o Brasil a deixar ser considerado um eminentemente “rural”. Nesse contexto, a capital do estado e a cidade portuária rio-grandina também apresentaram significativas mudanças em termos demográficos.²²⁴

As informações disponíveis sugerem que essa realidade atingiu diversos portuários no Rio Grande do Sul, pois parcela significativa destes trabalhadores avulsos eram naturais de regiões afetadas pelo processo de modernização da pecuária e da lavoura sulinas. Em Rio Grande, por exemplo, consta que “[...] grande parte, principalmente dos arrumadores, vieram da Campanha.”²²⁵

Não somente estes migrantes procuraram se engajar no trabalho de carga e descarga de mercadorias do porto. No caso dos estivadores, um exame das fichas dos associados ao sindicato da categoria em Rio Grande permitiu Carlos Alberto de Oliveira constatar que “[...] num universo constituído por cerca de 1000

²²² PESAVENTO, Sandra. Jatahy. **História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980. p. 124. Pesavento observou, ainda, que “a relativa mecanização de alguns setores agrários como o arroz, o completo cercamento dos campos [...] estavam colocando para fora da grande propriedade rural trabalhadores que iam para as cidades em busca de emprego.” p. 124.

²²³ BANCO NACIONAL DO COMÉRCIO S.A. **O Rio Grande do Sul**. Novo Hamburgo: Editora Otomit, 1967. p. 38.

²²⁴ Ver dados em: BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Anuário Estatístico do Brasil**. V. 23. Rio de Janeiro: IBGE, 1962.

²²⁵ D. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande, 26 jun. 2004. Cabe lembrar que o próprio entrevistado era natural de Bagé, município localizado na região da Campanha gaúcha.

sócios, foi possível perceber que cerca de 350 eram provenientes de cidades cuja principal atividade econômica estava vinculada à pecuária.” Assim, esses 350 trabalhadores possuíam origens ligadas às cidades de Alegrete, Arroio Grande, Bagé, Canguçu, Dom Pedrito, Erval, Itaqui, Jaguarão, Lavras do Sul, Pedro Osório, Pinheiro Machado, Piratini, Quaraí, Rosário do Sul, Santana do Livramento, Santa Vitória do Palmar, São Gabriel e Uruguaiana.²²⁶

Conforme Edgar Gandra, no que se refere ao porto da capital é pertinente ressaltar que no período estudado “[...] significativa parcela dessa mão-de-obra, que migrava para os centros mais urbanizados [...] empregava-se em serviços braçais”. Em meio a estes trabalhadores estavam situados “[...] muitos dos que adentraram na Associação dos Trabalhadores Portuários de Capatazia de Porto Alegre, posteriormente transformada no Sindicato dos Trabalhadores Portuários de Capatazia de Porto Alegre, criado em 1959.” Neste sentido,

“[...] o que importa nesse contexto é o fato de que a grande maioria dos trabalhadores portuários de capatazia avulsos no Porto de Porto Alegre tinha origem do interior rural do estado. Este contingente de trabalhadores foi significativo para a estruturação da mão-de-obra no porto. Afinal, sem outras opções, aceitaram as difíceis condições de trabalho que eram ofertadas nesse local.”^{227 228}

Mas voltemos àquela reunião de autoridades portuárias ocorrida em 1957 e ao tema da mecanização. Vimos que o engenheiro Brasílio Accioly alertava os seus colegas engenheiros e administradores portuários sobre as “desconfianças” e “resistências” dos trabalhadores que impediam a “aplicação da máquina e da racionalização do trabalho” nos portos. Accioly também afirmava que era necessário encontrar “[...] uma solução que concilie o homem com a máquina [...] tendo sempre em mente que o caso do trabalho nos portos é muito específico, pelo seu elevado grau de incerteza, pela sua variabilidade nas condições físicas

²²⁶ Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit. p. 78.

²²⁷ GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos...** op. cit. p. 53.

²²⁸ Idem.

dos trabalhadores e nas relações humanas entre os trabalhadores, pelas flutuações de salário, horas incertas de repouso, riscos de acidentes, etc.”²²⁹

Os argumentos de Accioly encontravam respaldo nas palavras de seu colega de profissão e administrador portuário Umberto Gondim. Ele recomendava que todas as autoridades portuárias - entre as quais se incluíam engenheiros do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais do Rio Grande do Sul - avaliassem de modo correto as resistências de trabalhadores portuários avulsos diante das tentativas de implantação de uma “[...] estrutura mais racional nos portos brasileiros.” Para tanto, Gondim recorria aos “[...] princípios tão sábios e tão atualizados” contidos no livro *Instituições Políticas Brasileiras*, sugerindo que os administradores e engenheiros portuários não perdessem de vista que estes trabalhadores ocasionais formavam categorias profissionais “[...] ricas em tradições e costumes peculiares, possuindo [...] a maior trama de princípios reguladores, todos de criação puramente sua.”²³⁰

Neste caso, o engenheiro Gondim amparava seu discurso exatamente em considerações realizadas por Oliveira Vianna, o qual se referiu ao “direito social operário” no setor de trabalho marítimo e da estiva destacando que:

“Estas duas atividades formam duas classes trabalhadoras consideráveis [...] Embora não sejam as mais numerosas, são certamente [...] aquelas cuja estrutura jurídica consuetudinária é a mais rica de normas, praxes, tradições e costumes peculiares, todos de pura criação sua [...] Não só pela florescência de usos e normas peculiares que elas se fazem notáveis; mas também pelas instituições sociais que criaram para servir à exatidão destas normas e tradições: associações de beneficência, sindicatos, ‘Resistências’ poderosas e, até bem pouco, onipotentes – diante das quais a própria polícia do Rio [de Janeiro] e dos portos diversos do país recuavam ou contemporizavam, tomadas de receio.

Pois bem. Na elaboração dos diversos regulamentos de duração do trabalho – que nós, os [...] técnicos do Ministério [do Trabalho] redigimos, e que acabaram incorporando-se à Consolidação das Leis do Trabalho, [...] – foram estes costumes [...] que passaram para a lei. O nosso labor foi antes o de dar técnica legislativa [...] a esse complexo de normas e costumes que nos havia sido ‘revelado’ e que

²²⁹ ACCIOLY, Brasílio. Contribuição ao estudo da aplicação do sistema de operações... op. cit. p. 07.

²³⁰ GONDIM, Umberto. Serviços extraordinários requisitados por terceiros. In: Reunião de Autoridades Portuárias, II, 1957, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro, 1957, v. 2.

regulava [...] a atividade dos nossos trabalhadores e as suas relações com o patronato.”²³¹

As práticas costumeiras forjadas pelos trabalhadores portuários avulsos e a sua incorporação no rol de leis trabalhistas e sindicais brasileiras também foram abordadas por Miranda de Carvalho - engenheiro aposentado do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais. Ele alertava aos engenheiros e administradores presentes na reunião de autoridades portuárias de 1957 que o reconhecimento legal e a afirmação prática dessa trama de princípios reguladores dos mais diversos aspectos do trabalho realizado nos portos brasileiros haviam conduzido os tomadores de serviço a constantes confrontos com os trabalhadores portuários avulsos. Para Miranda de Carvalho só havia duas soluções possíveis para a resolução satisfatória destes conflitos entre portuários e tomadores dos seus serviços: por um lado, era preciso convencer os trabalhadores avulsos de que “[...] se não houver disciplina da parte dos portuários e a compreensão de que operar bem rapidamente os navios é um dever social e de imediato interesse coletivo”, não haveria condições de “[...] barateamento dos custos de fretes, do custo de vida, etc.” Por outro, o engenheiro também defendia a utilização de outros meios de ação estatal e empresarial que não eram voltados exclusivamente para a persuasão dos trabalhadores. Deste modo, Miranda de Carvalho observava que “com o encarecimento contínuo dos salários, impõe-se cada vez mais a mecanização dos serviços portuários.” E não só a mecanização, como “[...] a racionalização, metodizando o trabalho [...] e obtendo-se” uma expressiva diminuição da mão-de-obra nos portos, procedimentos considerados adequados para fazer frente aos “resultados nocivos de uma [...] nefasta política trabalhista

²³¹ VIANNA, Oliveira. **Instituições políticas brasileiras**. Belo Horizonte: Itatiaia/EDUSP/EDUFF, 1987. p. 17-18. Apud CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Solidariedade X rivalidade... op. cit. p. 61-62. Sobre a incorporação de tradições e costumes dos estivadores e portuários em ordenamentos jurídicos, particularmente a CLT, ver também: SILVA, Fernando Teixeira da. **Operários sem patrões**... op. cit. p. 204-208. MORAES FILHO, Evaristo de. **O problema do sindicato único no Brasil**... op. cit. p. 218 e ss.

que prega ociosidade, salários altos, subversão da hierarquia, enfraquecimento da autoridade do empregador, etc.”²³²

Diante desse mar de contrariedades e oposições aos seus interesses, para determinados empresários e representantes do poder estatal se tornava difícil estruturar e organizar a indústria portuária com vistas a atender aos requisitos de produtividade exigidos pelos interesses econômicos ligados ao comércio e à navegação.²³³ Como se isso não bastasse, havia ainda um “grave problema” a ser superado, a saber: *as reiteradas apropriações de mercadorias realizadas na orla do Rio Grande do Sul.*

2.3 - Transgressões e os serviços de vigilância e policiamento

A partir do exame dos ordenamentos jurídicos em vigor no período estudado, tipificamos algumas das transgressões mais recorrentes na orla portuária sul-rio-grandense²³⁴. Estas perfaziam, basicamente, um conjunto de quatro práticas consideradas ilícitas, as quais poderiam ser efetivadas isolada ou concomitantemente: furto, roubo, contrabando e descaminho.

A subtração de mercadorias ou objetos praticada sem violência pessoal, violação ou arrombamento de embalagens e/ou compartimentos, de modo que ninguém percebesse de imediato a transgressão, era qualificada como **furto**. Para ser caracterizada como **roubo**, a subtração de mercadorias implicava não somente a apropriação de bens materiais, mas devia ser praticada através da

²³² CARVALHO, F. V. de Miranda. Trabalho nos portos. In: Reunião de Autoridades Portuárias, II, 1957, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro, 1957, v. 2. p.18.

²³³ MEIRA, Lúcio. Discurso pronunciado pelo Ministro da Viação e Obras Públicas na abertura da II Reunião de Autoridades Portuárias Brasileiras. In: Reunião de Autoridades Portuárias, II, 1957, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro, 1957, v. 1. Ver também: DIÁRIO DE NOTÍCIAS. Porto Alegre, 24 mar. 1957. p. 9.

²³⁴ Além dos códigos Comercial e Penal, a tipificação jurídica dessas transgressões está presente em outros documentos oficiais já citados. Ver: BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. **Conhecimentos Profissionais do Vigia Portuário**. 1981. BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. **Conhecimentos Profissionais do Guarda Portuário**. 1980.

violação ou arrombamento de embalagens e/ou compartimentos, com ou sem o uso de violência pessoal, não importando se alguém percebesse imediatamente a ocorrência do fato.

Durante a pesquisa, porém, verificamos que o emprego destas designações para caracterizar práticas que estavam sendo criminalizadas nem sempre foi respeitado, pois “roubo” era uma expressão do senso comum amplamente utilizada para designar qualquer apropriação de bens materiais na orla. Deste modo, importante ter claro a diferenciação apontada anteriormente, pois ela indica que o furto era uma prática mais sutil, à medida que ocorria sem a violação dos invólucros das mercadorias que circulavam pelos portos de Porto Alegre e Rio Grande.

Além dessas transgressões que atingiam de forma mais contundente os interesses dos proprietários e consignatários das mercadorias, bem como das companhias seguradoras, havia o **contrabando**. Esta prática se revelava ilegal na medida em que se efetivava a importação e/ou exportação de mercadorias cuja entrada ou saída do país fosse relativa ou absolutamente proibida. Para tanto, os responsáveis pelo contrabando procuravam, geralmente, realizar suas atividades escapando do controle alfandegário.

Por último, havia o **descaminho** de mercadorias. Ele consistia em todo e qualquer método utilizado para iludir, total ou parcialmente, o pagamento de impostos pela importação e/ou exportação. Incluía-se aí o consumo de mercadorias de importação permitida, mas cujas obrigações fiscais não estivessem regularizadas aos olhos do poder estatal.

O exame destes empreendimentos caracterizados pela legislação como contrabando e descaminho, no entanto, não foram analisados nesta dissertação. Esta exclusão se justifica à medida que a coerção destas atividades era, sobretudo, uma responsabilidade de agentes ligados diretamente aos interesses fiscais do Estado.²³⁵ Na prática, para “impedir que se pratique descaminho e evitar

²³⁵ DIÁRIO DE NOTÍCIAS. Porto Alegre, 25 ago. 1961. (segundo caderno, p. 1) Nessa matéria o almirante Luiz Clóvis de Oliveira, comandante do 5º Distrito Naval, comenta a atuação da Marinha de Guerra no combate ao contrabando, lembrando que “nossa contribuição ao serviço de repressão ao contrabando só nos tem causado aborrecimentos”. Depois disto, concluía seu

o contrabando” cabia apenas aos vigias de embarcações “[...] cooperar com as autoridades alfandegárias, portuárias, marítimas [...] e com a fiscalização da Delegacia do Trabalho Marítimo, sempre que houver solicitação para esse fim.”²³⁶

Do ponto de vista do enquadramento jurídico das transgressões mencionadas acima, parece que as definições expostas podem ser satisfatórias. Para os objetivos deste estudo, no entanto, convém problematizar a efetivação dessas práticas consideradas ilícitas, especialmente as apropriações de bens materiais realizadas por trabalhadores portuários avulsos ligados aos portos de Porto Alegre e Rio Grande.

Nesse sentido, durante o desenvolvimento desta pesquisa nos afastamos de uma abordagem estritamente jurídico-criminológica dos temas relacionados ao furto e ao roubo de mercadorias. Daí adotarmos o termo *transgressão* em vez de *crime* para identificar as apropriações de bens materiais por parte de portuários. Isto significa um distanciamento teórico em relação a abordagens ligadas à criminologia e, ao mesmo tempo, uma operação analítica que procura situar o exame dessas transgressões efetivadas na orla portuária sul-rio-grandense para além, mas não fora, do âmbito das sentenças normativas e ordenamentos jurídicos reguladores das sanções a serem imputadas aos transgressores.

depoimento afirmando: “não é função da Marinha e sim da Fazenda a repressão ao contrabando”. Ver também: A HORA. Porto Alegre, 24 jan. 1958. Matéria cujo título é o seguinte: “Mais eficiência para combater o contrabando: policiamento das praias”. Há outras matérias nesse sentido.: Exemplo disso é a reportagem do jornal *Última Hora*, em 1963, que reafirmava a importância da Alfândega para reprimir o contrabando: “Alfândega Falida e Impotente – **Rio Grande: paraíso dos contrabandistas!** - O contrabando está passando em grande escala e abertamente neste porto, sem que as autoridades alfandegárias o possam impedir, por falta de lanchas e equipamentos. **Uísque, rádios, nylons, cigarros e outras mercadorias, na sua maioria originária do Japão, estão entrando no país pelo porto rio-grandino.** O navio sueco “Dorotéia”, chegando a Rio Grande há uns 15 dias, ficou ao largo durante quase 72h, por falta de lugar no cais. Durante esse tempo, lanchas foram carregadas com caixas de uísque e outras mercadorias, que foram desembarcadas em São José do Norte. **Embora a Alfândega procure combater o contrabando desenfreado no porto rio-grandino, os contrabandistas vêm levando a melhor, pois os fiscais alfandegários não têm meios materiais suficientes para uma luta eficiente.** As três lanchas, empregadas no serviço de repressão, estão em terra, apodrecendo por falta de material para a recuperação. Enquanto isso, a Guarda-Moria se vê tolhida, já que os contraventores fazem o transbordo da muamba em alto mar, sem que sejam molestados.” ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 17 jul. 1963, p.10. [grifos meus]

²³⁶ DELEGACIA DO TRABALHO MARÍTIMO/RS. **Instruções Reguladoras do Exercício da Profissão de Vigia Portuário no Estado do Rio Grande do Sul.** (1960).

Observamos, igualmente, que critérios quantitativos devem ser utilizados com cautela para demarcar o significado da categoria analítica transgressão, pois uma prática considerada ilícita não necessita ser estatisticamente pouco freqüente ou mesmo classificada como um comportamento errático. Isto faz sentido, especialmente, para a compreensão de determinadas apropriações de bens materiais realizadas nos portos de Porto Alegre e Rio Grande entre 1956 e 1964, pois essas práticas constituíam verdadeiras *transgressões estáveis*.²³⁷

Uma outra abordagem que poderia ser útil para responder nossas interrogações sobre os furtos e os roubos de mercadorias na orla, admite que práticas consideradas ilícitas podem ser caracterizadas como subprodutos de um sistema social perverso, desigual ou deficiente. Em muitos casos este sistema passa ser identificado com características estruturais do próprio capitalismo, tais como a exploração dos trabalhadores assalariados, o desemprego, distribuição desigual das riquezas e concentração de renda. Esta postura também pode apontar, ainda que nem sempre de forma explícita, para a potencialidade analítica da correlação entre os fenômenos sociais do crime e da pobreza. Respalgadas por abordagens orientadas tanto por perspectivas teóricas marxistas-estruturalistas, quanto por positivistas, essa associação (crime e pobreza) conquistou *status* científico na primeira metade do século XX e em determinados países como o Brasil até mesmo se tornou lugar-comum no imaginário social. Isso se verificou, particularmente, quando o objetivo era a explicação dos chamados “crimes contra o patrimônio”.²³⁸

²³⁷ Para uma apreciação sintética da distinção entre as noções de crime e transgressão, ver: ROCK, Paul. Crime e transgressão. In: OUTHWAITE, William, BOTTOMORE, Tom (eds). **Dicionário do pensamento social do século XX**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor: 1996. p. 149-153.

²³⁸ Análises sistemáticas de algumas das principais perspectivas teóricas existentes no campo das Ciências Sociais voltadas ao estudo de temáticas relacionadas ao “crime”, às transgressões, à contravenção e à violência urbana podem ser encontradas em: ZALUAR, Alba. Um debate disperso: violência e crime no Brasil da redemocratização. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 13, n. 3, 1999, p. 03-17. MISSE, Michel. **Sobre a construção social do crime no Brasil**: esboços de uma interpretação. In: Publicações do Núcleo de Estudos da Cidadania, Conflito e Violência Urbana. Rio de Janeiro: NECVU, s/d. MISSE, Michel. Cinco teses equivocadas sobre a criminalidade urbana no Brasil: uma abordagem crítica, acompanhada de sugestões para uma agenda de pesquisas. **Série Estudos- IUPERJ**, Rio de Janeiro, n. 91, ago. 1995, p. 23-39.

Estas concepções, contudo, desde a década de 1980 vêm sofrendo severos questionamentos no âmbito acadêmico brasileiro. Afinal, a pobreza, por si mesma, não parece constituir fator explicativo capaz de dar conta das razões pelas quais os furtos e os roubos ocorrem em diferentes espaços e temporalidades. Mais adiante, essa associação entre “crime” e “pobreza” será discutida quando se tratar das apropriações de mercadorias por portuários, pois uma estratégia cognitiva adequada ao trabalho do historiador parece ser examinar as evidências e registros disponíveis, procurando compreender como, quando e por que essa associação (crime e pobreza) adquire um sentido explicativo plausível.²³⁹

Mesmo diante de um contexto intelectual aparentemente saturado de interpretações acerca de fenômenos relativos a atividades consideradas ilícitas, produções historiográficas desenvolvidas desde meados do século XX permitiram, em certo sentido, uma inversão de determinados eixos de análise a respeito dessa temática. Ao investigar práticas consideradas ilícitas em temporalidades específicas, alguns historiadores produziram releituras significativas sobre estes fenômenos sociais e, conforme observou Marcos Bretas, “[...] deslocaram o crime para o centro da vida social, destacando a proximidade entre o cotidiano e o comportamento considerado criminoso.”²⁴⁰

Estudos conduzidos por historiadores ingleses talvez tenham sido os mais cruciais neste processo de inversão analítica, sendo que os trabalhos de E. P. Thompson tiveram ampla repercussão entre historiadores brasileiros.²⁴¹ Um dos resultados dessa incursão da história social inglesa no campo de pesquisa dirigido

²³⁹ Ver, nesse sentido: MISSE, Michel. **Crime e pobreza**: velhos enfoques, novos problemas. Seminário Brasil em Perspectiva: os anos 90. Rio de Janeiro, 26 ago. 1993. (Promovido pelo Laboratório de Pesquisa Social do Departamento de Ciências Sociais do IFCS-UFRJ). Ver também: PEREIRA, Cláudio Emir. **O crime da Última Hora**: Porto Alegre na passagem dos anos cinquenta. Porto Alegre, 1996. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

²⁴⁰ BRETAS, Marcos Luiz. O crime na historiografia brasileira: uma revisão na pesquisa recente. **Boletim Informativo e Bibliográfico de Ciências Sociais (BIB)**, Rio de Janeiro, n. 32, 2º semestre 1991. p. 49.

²⁴¹ THOMPSON, Edward Palmer. **Senhores e caçadores**: origens da Lei Negra. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997. THOMPSON, Edward Palmer. Economia moral da multidão inglesa no século XVII. In: **Costumes em comum**: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p.150-202.

às transgressões foi o questionamento sistemático da utilização indiscriminada de termos tão genéricos como “crime”.²⁴² Como bem observou o historiador inglês Peter Linebaugh, “[...] o crime, o direito, as punições e a propriedade não podem consubstanciar-se em categorias de pensamento transcendentais e a-históricas, prontas a serem arremessadas[...]” em direção a diferentes espaços e temporalidades de forma indiferenciada.²⁴³

Como veremos logo em seguida, argumentos sugeridos pelos historiadores ingleses constituíram parâmetros adequados para examinar algumas transgressões na orla portuária sul-rio-grandense, especialmente furtos e roubos de mercadorias realizados por trabalhadores portuários.

Antes deste exame, porém, é necessário registrar que parte considerável da produção historiográfica sobre os trabalhadores portuários no Brasil tem evidenciado o caráter longo e relativamente disseminado das práticas ligadas às apropriações de mercadorias durante o processo de seu transporte e acondicionamento.

Maria Lucia Caira Gitahy, estudando os portuários santistas do final século XIX e início do século XX, destaca a ocorrência desses fenômenos naquela orla. Observa, ainda, que essas práticas começaram a sofrer alterações em fins do século XIX, momento em que a Companhia Docas estava se instalando no porto e colocando em prática um novo modelo de gestão do tráfego de mercadorias.²⁴⁴

Sobre Santos também há o estudo de Fernando Teixeira da Silva, o qual aponta que essas transgressões continuavam constantes entre as décadas de 1930 e 1960, destacando que parte das “apropriações marginais de objetos e mercadorias por parte de operários” possuíam vínculos com formas alternativas e complementares de remuneração.²⁴⁵

²⁴² Isto não significa o mesmo que afirmar que todos os demais cientistas sociais ignorassem os problemas em torno da definição conceitual de crime. Ver, entre outros: LINEBAUGH, Peter. Crime e industrialização: a Grã-Bretanha no século XVIII. In: PINHEIRO, Sérgio (org). **Crime, violência e poder**. São Paulo: Brasiliense, 1983. p. 101-137. esp. 106-109.

²⁴³ LINEBAUGH, Peter. Crime e industrialização... op. cit. p. 108. Este historiador compartilha com Thompson interesses de pesquisa sobre a “história social do crime” na Inglaterra do século XVIII. Ver: THOMPSON, Edward Palmer. **Senhores e caçadores...** op.cit. p. 15-18.

²⁴⁴ GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do mar...** op. cit. p.26 e ss..

²⁴⁵ SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa...** op. cit. p. 40 e ss.

De resto, outros estudos têm apontado que as apropriações de mercadorias efetivadas por trabalhadores ligados às atividades de carga e descarga eram corriqueiras nos portos do Rio de Janeiro²⁴⁶, Manaus²⁴⁷, Espírito Santo²⁴⁸ e Corumbá²⁴⁹. Em espaços portuários situados em outros países também foi verificado fenômeno análogo, a exemplo da Nova Zelândia²⁵⁰, Nova Iorque²⁵¹ e Hamburgo.²⁵²

No caso das apropriações de mercadorias realizadas nos portos de Porto Alegre e Rio Grande entre 1956 e 1964, registros da imprensa estadual e alguns estudos historiográficos evidenciam que, via de regra, a suspeição costumava recair sobre estivadores e trabalhadores portuários nos serviços de capatazia. Por um lado, havia base empírica para essa suspeição; por outro, também havia tentativas de construção de imagens estereotipadas com o fito de desqualificar esses trabalhadores diante da “opinião pública”.

Nessa mesma ordem de considerações, observamos que Maria Gitahy já havia alertado para o fato de que “o trabalho no porto, instável e pesadíssimo, comumente é estigmatizado, sendo classificado como um daqueles em que as

²⁴⁶ FARIAS, Juliana Barreto; SOARES, Carlos Eugênio Líbano; GOMES, Flávio dos Santos. Descobrimos mapas dos minas... op. cit. p.105-148. Estes autores também se valeram de indicações presentes em: CRUZ, Maria Cecília. Tradições negras na formação de um sindicato: sociedade de resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930. **Afro-Ásia**, Salvador, n. 24, p. 243-290.

²⁴⁷ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A cidade sobre os ombros**... op. cit. p. 101 e ss.

²⁴⁸ ANDRÉ, Marlene Monteiro. **A organização do trabalho portuário**... op. cit.p. 44-45; 73; 85.

²⁴⁹ OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. **Movimento operário no sul de Mato Grosso: avanços e recuos dos trabalhadores no Rio Paraguai – 1917-1926**. Porto Alegre, 2000. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica/RS (PUCRS). p. 100-101.

²⁵⁰ GREEN, Anna. Spelling, go-slows, gliding away and left: informal control on the New Zealand waterfront, 1915-1951. **Labor History**, 63, (1992), pp. 100-114. Agradeço ao professor Fernando Teixeira da Silva a indicação deste estudo, o qual trata de apropriações de mercadorias realizadas por trabalhadores portuários neozelandeses. Este estudo também analisa outras práticas informais promovidas por portuários daquele país, como pactos realizados entre eles com o objetivo de diminuir o impacto de fainas estafantes e insalubres, a exemplo daquelas realizadas em instalações frigoríficas.

²⁵¹ BELL, Daniel. La lacra del racket entre los portuarios.... op. cit. p. 437-475.

²⁵² GRÜTTNER, Michel. Working-class crime and labour movement... op. cit. p. 54-79. Este autor relaciona o processo de estratificação ocupacional no Porto de Hamburgo e as formas correspondentes de marginalização de trabalhadores ocasionais, evidenciando que os furtos de mercadorias por parte de portuários também significavam uma estratégia de sobrevivência. Para Grüttner, o número significativo de trabalhadores ocasionais que se envolveram em furtos e “pequenos crimes” entre fins do século XIX e início do século XX também coloca em relevo a situação de um grupo de portuários para os quais os longos períodos sem trabalho regular constituíam uma experiência comum.

chamadas *classes laboriosas* confundem-se com as *classes perigosas*.²⁵³ Deste modo, embora não fossem os únicos a transgredirem, estivadores e trabalhadores portuários nos serviços de capatazia eram identificados, freqüentemente, como uma “horda” potencialmente desregrada ou desordeira, portadora de atitudes e comportamentos que deveriam ser combatidos, inclusive com a presença de olhares vigilantes a bordo e de um corpo de guardas nas instalações portuárias.²⁵⁴

No Rio Grande do Sul, as suspeições em relação aos membros daquelas categorias de trabalhadores ocasionais não tiveram seu nascedouro na década de 1950. Desde o início do século XX é possível encontrar registros na imprensa em que a figura do estivador aparece atrelada à prática do furto de mercadorias que eram transportadas pelos portos.

“Ontem, às 6 e meia hora da manhã, quando regressava a terra uma turma de estivadores, e ao serem revistados na guarda-moria, um deles que trazia consigo oculta uma peça de casemira, jogou-a em baixo de um banco ali existente. A referida peça foi apreendida, presumindo-se que tivesse sido furtada das cargas despachadas para este porto [do Rio Grande].”²⁵⁵

A análise das tentativas de estigmatização dos estivadores e outros portuários como pessoas pertencentes às “classes perigosas” deve considerar a base empírica que fundamentava as práticas acusatórias dirigidas contra estes trabalhadores e as manifestações daquele ideal de controle presente na orla do Rio Grande do Sul. Afinal, constatou-se que parte das suspeitas a estes trabalhadores estava baseada exatamente nos resultados das ações repressivas desencadeadas por guardas portuários do Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP) ligado ao Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC).

²⁵³ GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do mar...** op. cit. p. 19.

²⁵⁴ OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit. GANDRA, Edgar Ávila. **O cais da resistência...** op. cit. GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos...** op. cit.

²⁵⁵ O TEMPO. Rio Grande/RS, 15 jul. 1908. Apud OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit. p. 60.

Isto não significa assumir que somente os guardas portuários reprimissem os transgressores nas instalações portuárias e que os vigias de embarcações fossem omissos em relação ao desempenho do seu ofício a bordo. Mesmo assim, salientamos que não foi localizado nenhum registro de detenção de estivadores efetuada por membros da categoria de trabalhadores avulsos objeto desta pesquisa. Esta ausência de fontes pode ser explicada por uma série de razões, demandando uma exposição relativamente longa das diferenças entre o trabalho dos vigias de embarcações e dos guardas portuários.

Primeiramente, as próprias *Instruções Reguladoras do Exercício da Profissão de Vigia Portuário no Rio Grande do Sul* não previam que estes trabalhadores comunicassem por escrito suas iniciativas contra práticas consideradas ilícitas a bordo. Nos casos em que optasse pelo registro escrito de sua ação repressiva, o vigia de embarcações poderia encaminhá-la para o capitão da embarcação ou seu preposto (Oficial de Serviço). Também poderia enviar uma cópia da ocorrência para o Capitão do Porto, oficial militar designado pela Marinha do Brasil.

Como vimos na Introdução, foi sem sucesso o trabalho junto aos arquivos que deveriam ter sob sua guarda essas fontes. No caso do arquivo da Capitania do Porto, há fortes indícios da incineração de parte do seu acervo.²⁵⁶ Em relação às eventuais comunicações encaminhadas por vigias a capitães de embarcações, devemos lembrar que estes últimos prestavam serviços às companhias de navegação. Nesta medida, é plausível supor que parte destas comunicações chegasse até o Centro de Navegação Rio-Grandense, entidade que representava os interesses dessas companhias no Rio Grande do Sul e que não autorizou o acesso ao seu arquivo.

Mas a explicação para esta lacuna em relação às ações repressivas de vigias de embarcações se relaciona, ao mesmo tempo, com outras peculiaridades do seu ofício. Assim, vale ressaltar que quando vigias coíbiam ilicitudes na

²⁵⁶ Mesmo sabendo que parte dessa documentação havia sido incinerada em 1963, procuramos a Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul entre 2005 e 2006 com o objetivo de realizar pesquisa em seus arquivos. Todavia, não foi possível coletar dados em virtude de uma série de alegações, como “arquivo em fase de organização” ou “documentos procurados pelo pesquisador não estão sob a guarda da Marinha do Brasil”.

embarcação em que trabalhavam não costumavam fazê-lo através de uma ação coercitiva voltada diretamente contra o suposto transgressor, nem mesmo registrar por escrito estes atos. Antes disso, caso constatasse ou suspeitasse de alguma irregularidade a bordo, cabia a este portuário avulso **comunicar oralmente** o capitão da embarcação ou seu preposto (Oficial de Serviço) com vistas a deliberar sobre o procedimento mais adequado a ser adotado.²⁵⁷

Embora membros da Marinha do Brasil responsáveis por disciplinar o exercício da profissão de vigia ressaltassem que as tarefas destes trabalhadores avulsos eram de natureza preventiva e repressiva, o exame das normas e costumes que orientavam o desempenho deste ofício indica que os vigias deveriam ser prudentes em suas ações, evitando choques e embates com aqueles que circulavam pelo portaló das embarcações. Em certo sentido, desejava-se que a simples presença física destas sentinelas a bordo desencorajasse a atuação de transgressores.

Prova disso era que os vigias de embarcações, diferentemente dos guardas portuários, não estavam autorizados pela Delegacia do Trabalho Marítimo ou pela Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul a portar armas de qualquer calibre; nem mesmo o uso de cassetetes era permitido aos vigias.²⁵⁸

De outra parte, conforme o manual dos *Conhecimentos Profissionais do Vigia*, as próprias “[...] **medidas de precaução** para evitar a subtração de mercadorias” exigiam comedimento destes trabalhadores. Sendo assim, para “[...] impedir irregularidades e revistar embrulhos, malas, ou pessoas, quando julgar necessário”, o vigia deveria agir com cautela, pois tinha conhecimento de que “**a revista numa determinada pessoa só deve ser feita quando for extremamente necessária**. Quando não houver certeza absoluta da desonestidade o Oficial de Serviço deve ser chamado e antes da revista deve perguntar ao portador, o que carrega.” Não parecia restar dúvida, portanto, que revistar o corpo daqueles que

²⁵⁷ Estas comunicações orais feitas por vigias poderiam ser registradas posteriormente no diário de bordo da embarcação, mas não conseguimos localizar nenhum exemplar deste tipo de documento durante a pesquisa que realizamos em diversos arquivos.

²⁵⁸ DELEGACIA DO TRABALHO MARÍTIMO/RIO GRANDE DO SUL. **Instruções Reguladoras do Exercício da Profissão de Vigia Portuário no Estado do Rio Grande do Sul**. (1960).

se encontravam a bordo, incluindo estivadores, era um procedimento que “[...] por ser muito delicado, só deve ser feito em última instância. **Antes, o vigia deve sempre perguntar o que a pessoa leva.**”²⁵⁹

Significativo notar, portanto, que o desempenho do ofício de vigia de embarcações também tendia a ser compreendido pelos próprios membros da categoria como “**um serviço preventivo**, alertando o comando do navio ou as autoridades competentes de qualquer anormalidade ocorrida em seu período de serviço, sendo um trabalho de alta relevância.”²⁶⁰



Nesta imagem pode-se observar o local de trabalho dos vigias de embarcações. Como mencionado, uma das principais obrigações profissionais deste trabalhador era o controle da entrada e saída de pessoas através do portaló, bem como a fiscalização de mercadorias que circulavam a bordo.

Fonte: Biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul. (1958)

²⁵⁹ BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. **Conhecimentos Profissionais do Vigia Portuário** ... op. cit. p.27-37. [grifos meus]

²⁶⁰ G. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande, 7 jun. 2004. [grifos meus] Esta entrevista foi realizada com o vigia de embarcações que ocupava o cargo de presidente do Sindicato dos Vigias desde 1985.

Quando se trata da relativa escassez de registros sobre as ações repressivas desencadeadas por guardas portuários do Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP), outro importante componente dos dispositivos de controle na indústria portuária sul-rio-grandense, ela se explica por razões distintas daquelas expostas acima, referentes aos vigias de embarcações.

Mesmo contando com livre acesso ao acervo documental do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), algumas dificuldades para investigar a trajetória do Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP) se relacionaram com a ausência dos chamados “livros de ocorrência”. Assim, a única informação referente a estes livros são os resumos que aparecem nos relatórios administrativos do DEPRC, os quais apenas indicam o número de apreensões ou detenções realizadas pelo SVP. Exemplo disso foi o relatório administrativo do DEPRC de 1954, o qual apontou somente o seguinte: “Para o serviço de vigilância da Divisão [do Porto do Rio Grande] foram nomeados 88 guardas com padrão VT-1-1-7, salário básico. O livro de ocorrência registrou 91 comunicações, entre elas furtos, contrabandos etc.”²⁶¹ Depreende-se deste simples relato a relevância dos ditos “livros de ocorrência” para o presente estudo, mas após insistir na procura destes documentos concluímos que não houve uma política de preservação destes registros por parte das administrações portuárias.²⁶²

Outro aspecto que dificultou nossa investigação foi a carência de informações nos relatórios administrativos do DEPRC sobre a atuação dos membros do SVP entre 1956 e 1964. Por um lado, esta carência esteve vinculada a um padrão de escrita extremamente “parcimonioso” em suas descrições. Por outro, a ausência de qualquer registro sobre a atuação do SVP em alguns relatórios anuais do DEPRC também impediu uma reconstituição mais detalhada da trajetória destes serviços em Porto Alegre e Rio Grande.

²⁶¹ RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Relatório Administrativo** (1954).

²⁶² Como apontado na Introdução, não era incomum que administrações portuárias no Rio Grande do Sul procedessem à venda de parte da documentação dos seus arquivos como se fossem “papéis inservíveis”. Ver: RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. **Relatório dos portos sob concessão do estado do Rio Grande do Sul**. 1945, p. 238.

Nesse sentido, é significativo o relato que Ney José de Carvalho Ramos, representante da Associação dos Servidores Hidroviários do Rio Grande do Sul, realizou ao Diretor Geral do DEPRC em 1957:

“Eu tive a oportunidade, hoje, de visitar o Serviço de Vigilância e Policiamento, sua organização [sic]. Aliás, fiquei grandemente surpreso com a organização que o Delegado Fraternal deu a esse órgão auxiliar, porque a idéia que eu tinha era muito outra, considerando a **Guarda [Portuária]** que conheci algum tempo atrás, desorganizada, **sem um livro de registro de ocorrências**, sem fichário, sem ponto para verificação de frequência, sem organização de turmas, etc.”²⁶³

Mesmo que Ney José de Carvalho Ramos estivesse correto em suas observações sobre as mudanças ocorridas na organização interna do Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP) a partir de 1957, certo é que alguns relatórios administrativos apresentam poucos subsídios para investigar o funcionamento desse “órgão auxiliar” do DEPRC. Na verdade, esses relatórios tendem a repetir as informações de um ano para outro, alterando apenas o número de eventos que havia sido anotado no “livro de ocorrências”.

Em 1960, ao descrever as ações do SVP no Rio Grande do Sul, tudo o que redator do documento anotou foi que “O Serviço de Vigilância e Policiamento, apesar de ainda com deficiências próprias, atuou em cinqüenta ocorrências em que se configuraram infrações. Juntamente com a Delegacia de Furtos do Departamento de Polícia Civil foi possível refrear a ocorrência de furtos cuja importância chegou a transparecer pela imprensa.” Em 1961, o responsável pela redação do relatório manteve praticamente o mesmo texto do anterior, modificando somente a quantidade de ocorrências de cinqüenta para cinqüenta e cinco.²⁶⁴ Tais exemplos tornam mais clara nossa afirmação a respeito do padrão de escrita parcimonioso desta documentação relativa aos guardas portuários.

²⁶³ DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. Conselho Hidroviário. **Ata número 17, de 11 set. 1957**. fl. 4. Livro 1. [grifos meus]

²⁶⁴ RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rio e Canais. **Relatórios Administrativos** (1960 e 1961).

Estes comentários sobre as fontes não significam que nossos esforços de pesquisa se tornaram totalmente infrutíferos, pois relatórios administrativos que escaparam a esse padrão sintético contribuíram para a investigação do Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP), bem como das apropriações de mercadorias na indústria portuária sul-rio-grandense. Além disso, o exame dos relatórios específicos das administrações portuárias de Porto Alegre e Rio Grande permitiu coligir dados mais consistentes sobre a trajetória destas atividades preventivas e repressivas.

Assim, constatou-se que o número de trabalhadores ligados ao SVP era variável, pois dependia da disponibilidade de servidores para realizar as atividades preventivas e repressivas, bem como de dotação orçamentária de cada Divisão Administrativa do DEPRC (Porto Alegre e Rio Grande).²⁶⁵ De qualquer forma, os mais de duzentos guardas portuários que atuavam em Porto Alegre e Rio Grande eram subordinados a uma chefia geral com competência em todo estado, exercida por um delegado da Polícia Civil. Nos portos de Porto Alegre e Rio Grande o SVP possuía uma chefia local representada por inspetores requisitados na Repartição Central de Polícia, os quais estavam sob as ordens diretas dos administradores portuários. Além disso, o SVP contava com um cartório criminal sediado na capital, integrado por dois inspetores de polícia que auxiliavam o chefe geral em todo o estado.

Destacamos, mais uma vez, que o SVP possuía uma relevância estratégica para materializar os preceitos daquele ideal de controle que se manifestava na indústria portuária sul-rio-grandense. Por outro lado, é importante não esquecer que o SVP se diferenciava das atividades de vigilância de embarcações à medida que seus membros deveriam atuar somente nas instalações dos portos de Porto Alegre e Rio Grande (cais, pátios, portões, armazéns, frigoríficos, entre outros). Nesta medida, “como se existisse uma linha imaginária entre o cais e o casco do

²⁶⁵ RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Atas do Conselho Hidroviário** (1951-1964). Através do exame destas atas pode-se apreender uma série de discussões sobre o Serviço de Vigilância e Policiamento, como avaliações sobre a atuação de seus membros, o número de guardas portuários necessários no Rio Grande do Sul, a remuneração salarial devida a eles, entre outros.

navio”²⁶⁶, a atuação preventiva e repressiva dos guardas portuários se desenvolvia, sobretudo, através de um disciplinamento da entrada, saída e circulação de pessoas e mercadorias dentro do recinto portuário.

Sendo assim, uma das principais atribuições dos guardas portuários era a fiscalização e controle dos acessos ao cais, permitindo somente a saída das mercadorias devidamente desembaraçadas pelos agentes alfandegários. Como mencionado, a estes guardas também cabia impedir a entrada e o trânsito nas zonas portuárias dos “ladrões conhecidos ou pessoas suspeitas”, detendo e processando, “na forma da lei”, aqueles que “infringirem essa proibição ou forem encontrados com instrumentos próprios para roubos e danos em geral”.²⁶⁷

Para tanto, os guardas se faziam presentes durante as vinte e quatro horas do dia nos locais de entrada e saída dos portos, geralmente munidos de “apito e cassetetes de borracha”, bem como de revólveres calibre 38, os quais deveriam ser portados em “cinturão ou talabarte apropriado”.²⁶⁸ Neste aspecto, portanto, o arranjo da indústria portuária sul-rio-grandense obedeceu a regras e princípios já consagrados em outros portos e, de forma análoga, em unidades fabris, pois em todos eles os portões também costumavam representar “pontos estratégicos de controle”.²⁶⁹

Diretores do Departamento de Portos, Rios e Canais (DERPC) não perdiam de vista que o Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP) era considerado como uma espécie de “garantia das empresas” com interesses vinculados à indústria portuária sul-rio-grandense. Afinal, assim se pronunciavam, repetidas vezes, empresários que utilizavam os serviços portuários em Porto Alegre e Rio Grande, a exemplo de membros do Sindicato das Companhias de Navegação Fluvial e

²⁶⁶ G. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande, 7 jun. 2004.

²⁶⁷ RIO GRANDE DO SUL. Decreto n. 3.085, de 30 de junho de 1952. **Aprova o Regulamento do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais**. art. 122.

²⁶⁸ RIO GRANDE DO SUL. Decreto n. 3.085, de 30 de junho de 1952. **Aprova o Regulamento do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais**. art. 134.

²⁶⁹ PERROT, Michelle. As três eras da disciplina industrial na França do século XIX. In: **Os excluídos da história: operários, mulheres, prisioneiros**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992. p. 57. O disciplinamento da entrada e saída de pessoas nos portos no Rio Grande do Sul já havia sido previsto no Decreto Estadual nº 2.685, de 9 de novembro de 1920.

Lacustre no Rio Grande do Sul, da Associação Comercial de Porto Alegre e do Sindicato do Comercio Atacadista de Gêneros Alimentícios.²⁷⁰

Uma denúncia realizada em 1955 pelo representante do Sindicato das Companhias de Navegação Fluvial e Lacustre no Rio Grande do Sul, permite tornar mais concreta nossa afirmação a esse respeito. Nesta oportunidade, Alcides Machado de Oliveira se dirigiu aos membros do Conselho Hidroviário do DERPC para reclamar da ineficiência das atividades de vigilância nos portos, acusando os “vigilantes do porto” de serem coniventes com os “roubos de mercadorias”:

“Os roubos de mercadorias depositadas nos alpendres [...] deste porto [de Porto Alegre] ultimamente têm se tornado verdadeiro flagelo. Os casos são tantos e freqüentes que os armadores, alarmados, vieram a mim, na qualidade de representante da classe nesse Conselho [Hidroviário], solicitar minha intervenção junto à Direção-Geral [do DEPRC] e ao próprio Conselho, para estudar e conseguir extirpar essas anomalias que não só vem em desabono à Administração, como também muito prejudicam o comércio e as companhias de navegação. **Roubam de tudo, de todos e por todos os meios.** Digo de tudo porque é geral, não escolhem produto, **tanto levam banha, como arroz, cerveja, ou pregos; de todos, porque não há preferência de firmas, é generalizado;** por todos os meios, porque é feito **por meio de pacotes, bolsas, pastas, e até caminhão ou barco.** De uma só feita levaram 40 sacos de arroz! **E o mais grave é que a maioria desses roubos é praticada à noite e com a conivência de vigilantes do porto.**”²⁷¹

Com vistas a atender esta reivindicação empresarial, tornou-se um procedimento comum incorporar soldados da Brigada Militar ao SVP entre 1956 e

²⁷⁰ Alcides Machado de Oliveira, representante do Sindicato das Companhias de navegação Fluvial e Lacustre no Rio Grande do Sul, observava em 1954 que “o Serviço de Vigilância é a garantia das empresas”. Ver: DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. Conselho Hidroviário. **Ata número 29, 26 jul. 1954.** fl. 5. Livro 1. Em 1956, a Associação Comercial de Porto Alegre também apresentou uma opinião semelhante a respeito do Serviço de Vigilância e Policiamento dos portos, exigindo um funcionamento eficiente das atividades repressivas na orla. Ver: DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. Conselho Hidroviário. **Ata número 04, 20 jan. 1956.** fl. 2. Livro 1. Em 1961, o Sindicato do Comércio Atacadista de Gêneros Alimentícios enviou ofício ao DEPRC e teceu elogios às medidas adotadas contras as “irregularidades na zona portuária”, incluindo a repressão aos “roubos de mercadorias”. Ver: DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. Conselho Hidroviário. **Ata número 02, 11 jan. 1961.** fl. 3. Livro 1.

²⁷¹ DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. Conselho Hidroviário. **Ata número 17, de 1º jun. 1955.** fl. 4. Livro 1. [grifos meus]

1964, descartando-se, paulatinamente, a mobilização de serventes avulsos, “idosos” e “inválidos” para executar atividades repressivas na orla.²⁷² Essa contínua requisição de brigadianos pelos administradores portuários se justificava, ao mesmo tempo, porque a maior parte dos guardas portuários deveria realizar um serviço especializado, o que exigia o adestramento necessário ao manuseio de armas de fogo.

A inclusão destes soldados nos quadros do SVP também apresentava uma dupla vantagem para a materialização de um disciplinamento e controle sobre a mão-de-obra empregada nas tarefas de carga e descarga. Além de possuírem um treinamento profissional voltado para a repressão do furto e roubo de mercadorias, alguns destes brigadianos poderiam ser mobilizados na esperança de suprir “a falta de braços” decorrente de ações reivindicativas promovidas pelos trabalhadores dos serviços de capatazia.

Nesse sentido, conforme declarou, em 1956, Ney José de Carvalho Ramos, representante da Associação dos Servidores Hidroviários do Rio Grande do Sul:

“O policiamento no cais, ao que sabemos, vem sendo total ou parcialmente exercido pela Brigada [Militar] [...] como trabalho inerente à própria função desta corporação. [...] Informou-nos ainda a Diretoria Industrial que o concurso da Força Estadual teve sua origem por ocasião do movimento grevista irrompido em 1945. E, daí por diante, considerando a eficiência dessa colaboração, sempre que ocorre a falta de braços é solicitada a presença de praças da Brigada [...] nos serviços de capatazia”.²⁷³

²⁷² Embora parecesse contrariar a importância estratégica do Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP) para a repressão de furtos e roubos de mercadorias na orla, na década de 1950 a Diretoria Geral do DERPC não se furtou em admitir que “[...] pretende aproveitar [...] na função de porteiro [...] os inválidos, idosos, etc” que procuravam oportunidades de trabalho e remuneração na orla. Nestes casos, os administradores portuários arregimentavam nestas atividades de controle sobre a circulação de pessoas e mercadorias alguns trabalhadores ocasionais ligados aos portos, como os chamados “serventes avulsos”. Ver: DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. Conselho Hidroviário. **Ata número 40, 20 set. 1953.** fl. 4. Livro 1.

²⁷³ DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. Conselho Hidroviário. **Ata número 39, 06 set. 1956.** fl. 4. Livro 1.

Além de serem requisitados para realizar tarefas de carga e descarga durante greves, no período do primeiro governo de Ildo Meneghetti (1955-1959) alguns guardas portuários eram orientados a extrapolar suas funções específicas de outras formas. Para tanto, se valiam da existência, no próprio recinto portuário, de

“[...] uma cadeia onde eram presos os trabalhadores indisciplinados. Em 1959, durante governo Ildo Meneguetti, era chefe da Guarda Portuária um inspetor de polícia que constantemente fazia uso da prisão como forma de contenção dos conflitos no trabalho, o que sempre levava a greves de solidariedade pela libertação do trabalhador preso. A prisão é extinta nesse ano, após uma greve de 72 horas e da ocorrência de distúrbios no porto [...] de fato, é a rebeldia constante, a coesão e mobilização em seus sindicatos que os leva a extravasar os limites das concessões que o Estado se propunha fornecer.”²⁷⁴

A extinção da referida prisão foi mantida pelos administradores portuários designados pelo então governador Leonel Brizola (1959-1963). Isso não impediu, contudo, que membros do SVP continuassem exorbitando seu raio de ação para além da repressão às apropriações de mercadorias. Prova disso é que, em 1961, guardas do Porto do Rio Grande realizaram somente “6 detenções” por furtos. Em compensação, prenderam “36 menores de idade”, efetuaram “5 detenções por vadiagem” e “27 prisões por desordens” no recinto portuário.²⁷⁵

Estes números relativamente baixos de detenções por furtos em 1960 e 1961 não significavam, necessariamente, um arrefecimento das apropriações de mercadorias por parte de portuários e estivadores. Deste modo, aqueles reclamos

²⁷⁴ COLARES, Leni Beatriz Correia. **Os conflitos de trabalho...** op. cit. p. 42. Essa combinação entre porto e prisão já se fazia sentir no ano de 1926 em Rio Grande. Neste ano, uma parte desocupada das dependências do armazém B-4 do Porto Novo foi cedida pelo governo do estado à intendência municipal com o objetivo de instalar a “cadeia civil” da cidade. Ver: ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE. **Ofício n. 50, emitido à Intendência Municipal em 18 mar. 1926.**

²⁷⁵ RIO GRANDE DO SUL. Divisão de Portos e Canais de Rio Grande. **Relatório Administrativo** (1961). Sobre as relações entre crianças e a orla portuária do Rio Grande do Sul ver Capítulo 1.

proferidos por Alcides Machado de Oliveira em relação aos “roubos de mercadorias” em Porto Alegre também fariam algum sentido caso estivessem referindo-se à realidade do Porto de Rio Grande.

A tabela abaixo corrobora essa afirmação, pois retrata algumas ações dos guardas portuários rio-grandinos e indica os principais produtos apreendidos pelo Serviço de Vigilância e Policiamento local.

TABELA 6 - RELAÇÃO DE MERCADORIAS APREENDIDAS PELO SERVIÇO DE VIGILÂNCIA E POLICIAMENTO NO PORTO DO RIO GRANDE (1955-1958)

Mercadoria (kg)	1955	1956	1957	1958	Total
Arroz	130	276	281	119	806
Açúcar	15	80	15	38	148
Trigo em grãos	55	65	228	655	1003
Milho	25	x	x	x	25
Feijão preto ou soja	15	X	10	16	41
Charque/carnes/peixes	21	40	35	29	125
Latas de conserva	13	x	x	X	13
Sal	x	12	X	X	12
Linhaça	x	x	30	X	30
Latas de tinta	2	x	X	X	2
Total	276	473	599	857	2205

FONTE: Relatórios da Divisão de Portos e Canais do Rio Grande (1955-1958).

Como foi dito, a elaboração desta tabela tomou por base os registros disponíveis sobre as apreensões de mercadorias por parte de membros do SVP do Porto do Rio Grande em virtude da prática do furto e do roubo. Os dados contidos nestas fontes permitem afirmar que num período de quatro anos parcela significativa das principais mercadorias sujeitas ao furto e ao roubo no Porto do

Rio Grande foram os gêneros alimentícios, alguns dos quais figuravam entre os principais produtos da pauta de exportação do Rio Grande do Sul no período estudado.

Pertinente observar que em 1955 também houve apreensões de alguns produtos de origem estrangeira no principal portão de acesso do Porto do Rio Grande. Tratava-se de “10 camisas de nylon, 22 calças para senhoras, 1 boneca, 6 pares de meia de nylon, 3 litros de bebida.” Em 1959, as mercadorias apreendidas não foram descritas nominalmente no relatório da administração portuária, constando apenas o volume e o valor destas, a saber: 1.130 kg de mercadorias nacionais e aproximadamente Cr\$ 100.000,00 em mercadorias estrangeiras. Via de regra, as mercadorias nacionais apreendidas por guardas portuários eram doadas para algum asilo ou entidade beneficente. Quando os produtos eram de origem estrangeira, encaminhava-se para Alfândega, onde se procedia ao leilão destas mercadorias.²⁷⁶

Apesar desta quantidade significativa de detenções e apreensões, sabe-se que parte das apropriações por parte de estivadores ou trabalhadores portuários era realizada com sucesso, escapando dos dispositivos de controle do recinto portuário e, por vezes, contando a cooperação de vigias de embarcações e guardas.

O depoimento de P., ex-fiel de armazém que trabalhou no Porto do Rio Grande por cerca de quarenta anos, é ilustrativo nesse sentido:

“Os furtos que havia até os anos 1960 era mercadoria pra comer, tal como arroz, charque, lentilha que era importada do Chile, trigo [...] Também o porto embarcava muita cebola e tinha também grandes depósitos de charque que vinham das charqueadas e ficavam armazenados no porto. E o furto nos navios e armazéns, era pra comer [...] Às vezes chegava a dar demissão por causa de saquinhos de arroz e latinhas de conserva. O guarda, quando era ruim, teso, ele abria sindicância, levava pra chefia e tocava o cara na rua! Eu vi muitos colegas chorando por causa disso, de ir pra rua por ninharia!”²⁷⁷

²⁷⁶ RIO GRANDE DO SUL. Divisão de Portos e Canais de Rio Grande. Relatórios administrativos. (1955-1959).

²⁷⁷ P. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande, 14 jul. 2004.

Salta à vista o fato de que os gêneros alimentícios mencionados neste relato conferirem, em certa medida, com os registros das ações repressivas de guardas do Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP). Mas não consideramos que esta coincidência constitua o elemento mais significativo deste depoimento. Na verdade, o que nele deve ser destacado é a seguinte expressão: “O guarda, quando era ruim, teso, abria sindicância levava pra chefia e tocava o cara na rua! Eu vi muitos colegas chorando por causa disso, de ir pra rua por ninharia”. A análise deste fragmento aponta, pelo negativo, que os guardas portuários ou mesmo os vigias de embarcações nem sempre poderiam ser caracterizados como pessoas “ruins”, ou seja, capazes de deter um trabalhador, abrir “sindicância” e levar “pra chefia”, gerando sérias represálias aos “colegas” “por ninharia”. P. tinha razão neste aspecto, pois há indícios de que houve guardas portuários e vigias de embarcações que nem sempre seguiram ao pé da letra os “deveres do ofício”, colaborando com as apropriações de produtos que circulavam pela orla.

Além disso, vale notar que expressões utilizadas por P. para designar determinados alvos das apropriações foram proferidas no diminutivo (“saquinhos de arroz”, “latinhas de conserva”), constituindo uma caracterização coerente com o fato de considerá-las “ninharias”. Sendo assim, este ex-fiel de armazém que se dizia um dos “portuários que trabalhou durante mais tempo no porto do Rio Grande” não exprimia um juízo condenatório a respeito dessas práticas e talvez compartilhasse de valores e costumes com aqueles que praticavam atos considerados ilícitos em seus ambientes de trabalho.

O depoimento abaixo traz alguns elementos nessa mesma direção e contribui para a compreensão daquilo que foi até aqui exposto. Trata-se de uma viúva de um trabalhador que atuou na indústria portuária sul-rio-grandense entre os anos 1950 e 1960. Ao ser questionada sobre o furto e o roubo de mercadorias realizadas pelos “Homens do Porto”²⁷⁸, ela assim se pronunciou:

²⁷⁸ Em *Quem é do Mar não enjoa*, Carlos Oliveira utiliza a expressão “Homens do Porto” para designar o conjunto de trabalhadores ligados ao Porto do Rio Grande entre 1945 e 1993. No

“Ah! [risos] **Claro, se defendiam né?** Ganhavam pouco, quando podiam passar a mão [...] eles roubavam [...] era assim, carnes [...] roubavam toucinho, roubavam essas coisas [...] enlatado [...] **o guarda [...] para aqueles que eram mais amigos dele, com certeza, se ele visse ele não ia denunciar.**”²⁷⁹

Esse depoimento mostra a inadequação de se considerar essas apropriações de bens materiais como resultados de supostos comportamentos desviantes de portuários e também indica a existência de uma cooperação por parte daqueles trabalhadores que deveriam impedir, por dever de ofício, o sucesso de transgressões como o “roubo”. Embora sugira uma relação entre os “roubos” e a pobreza, o relato igualmente permite vislumbrar nestas práticas consideradas ilícitas a materialização de empreendimentos que denotavam uma espécie de contragolpe em determinadas pressões estruturais decorrentes da exploração cotidiana a que estavam submetidos trabalhadores portuários e seu agregado familiar. Nesta medida, para além de “roubar” por conta de privações materiais, transgredir ao mesmo tempo podia significar uma **prática defensiva** e divergente em relação à lógica como o “mundo do trabalho” estava estruturado. Afinal, enquanto “se defendiam” esses portuários e aqueles trabalhadores que agiam em co-autoria também contrariavam interesses cardinais dos tomadores de seus serviços, assim como do próprio poder estatal.

Mesmo que os relatos de P. e da ex-esposa indiquem que portuários se apropriavam principalmente de gêneros alimentícios, isto não é o mesmo que dizer que estes trabalhadores estivessem somente reagindo aos insistentes apelos dos seus estômagos, como se os dados empíricos sobre furtos e roubos de mercadorias na orla portuária sul-rio-grandense indicassem que estas práticas consideradas ilícitas fossem meras reações animais à fome. Aqui a referência a E. P. Thompson se torna óbvia, pois ao abordar as dinâmicas conflitivas que

decorrer da presente dissertação, porém, essa expressão fará referência ao conjunto de trabalhadores da indústria portuária sul-rio-grandense nas décadas de 1950 e 1960.

²⁷⁹ PUCCINELLE, Maria Antonia Ávila. **Entrevista concedida a Edgar A. Gandra.** Rio Grande, 29 maio 1997. In: GANDRA, Edgar Ávila. **O cais da resistência...** op. cit. p. 46. [grifos meus].

permearam a constituição de práticas costumeiras entre a plebe inglesa, as proposições deste historiador nos convidaram a pensar, por meio de analogias, que as apropriações de mercadorias efetivadas por trabalhadores portuários em Porto Alegre e Rio Grande não constituíam simples respostas instintivas e individuais às privações materiais que marcavam suas experiências de vida. Além disso, considerá-las como comportamentos desviantes também ofuscaria o próprio fato de que essas transgressões compuseram o modo de vida (e, portanto, a cultura) de categorias profissionais urbanas ricas em “normas, tradições e costumes peculiares”, as quais possuíam “a maior trama de princípios reguladores.”²⁸⁰

O depoimento que segue apresenta alguns elementos nessa direção, evidenciando que a apropriação de mercadorias - às vezes com a colaboração de vigas de embarcações e guardas portuários - era uma prática que fazia parte da própria constituição do ofício e da identidade de estivador no período em estudo. Conforme relatou um dos membros desta categoria que trabalhou no Porto do Rio Grande,

“Pra ser um dos nossos, **além de saber estivar, precisa aprender a roubar**. Todos roubavam... levavam... **quem não fazia isto, era mal visto pelo outros**, como os “Chico Dedão”... por causa da fama de dedo-duro [diante daqueles que se negavam a furtar] a gente tinha que se esconder... ele podia nos entregar [...]”²⁸¹

Os registros sobre as ações bem sucedidas do Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP) em Porto Alegre mostram que, no principal porto do Rio Grande do Sul, portuários e estivadores também se apropriavam freqüentemente de mercadorias. Neste caso, porém, os dados disponíveis são mais abundantes e revelam uma lista considerável de produtos sujeitos ao furto e ao roubo.

²⁸⁰ GONDIM, Umberto. Serviços extraordinários requisitados por terceiros. In: Reunião de Autoridades Portuárias, II, 1957, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro, 1957, v. 2.

²⁸¹ OLIVEIRA, Francionil. **Entrevista concedida a Carlos Alberto de Oliveira**. Rio Grande, 06 out. 1996. IN: OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoe...** op. cit. p. 90. [grifos meus]

TABELA 7- MERCADORIAS DE ORIGEM ESTRANGEIRA APREENDIDAS PELO SERVIÇO DE VIGILÂNCIA E POLICIAMENTO NO PORTO DE PORTO ALEGRE (1958).

continua...

Mercadoria apreendida	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total
Azeite de oliva Carbonell (latas com 1 litro)		20											20
Azeite "Gallo" (latas com 5 litros)			4			11							15
Azeite "Ojos Rojos" (latas com 5 litros)					1								1
Azeite "Monarca" (latas com 5 litros)					1								1
Azeite "Ricaltore" (latas com 5 litros)					1								1
Azeite "Cipo" (latas com 5 litros)									1				1
Azeite "Grand-Bouquet" (latas com 5 litros)											4		4
Azeite "Óleo Fino" (latas com 20 litros)												2	2
Azeitonas (vidro 1kg)			1										1
Azeitonas (vidro 1Kg)										1			1
Cigarro "Paliament" (carteiras)				150									150
Cigarro "Chesterfield" (carteiras)					40								40
Cigarro "Peter Stuyvesant" (carteiras)												10	10
Extrato de tomate (vidro)										1			1
"Garbanzos" Conservas (lata)										2			2
"Melhoral" (caixas com 100 comprimidos)		40	10									7	57

continuação da Tabela 7

Mercadoria apreendida	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total
Picles (vidro)										1			1
Pêssego (lata)										10		7	17
Pasta dental "Kolinós"												1	1
Sabonete "Lux"												1	1
Sabonete "Manuelita"												11	11
Salsa inglesa (vidro)										2			2
Whisky "Cavalo Branco"				2									2
Whisky "Balantines"					2								2

TABELA 8 – MERCADORIAS DE ORIGEM NACIONAL APREENDIDAS PELO SERVIÇO DE VIGILÂNCIA E POLÍCIAMENTO NO PORTO DE PORTO ALEGRE (1957-1958).

continua...

Mercadoria apreendida	Saldo 1957	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total
Açúcar (Kg)		53	25	30	10	32	7	20	57	36	21	121	93	505
Alpiste (Kg)						3								3
Arame Farpado (rolos 20 Kg)	4													4
Areia (Kg)	2												10	12
Arroz (Kg)		65	3	6	15	53	9	4	9	4	24	285	19	496
Azeite de algodão (latas 1Kg)					4									4
Barra de estanho (50 Kg)	1													1
Bombachas xadrez (unid.)	1													1
Cabos de aço (rolos)	6													6

continuação da Tabela 8

Mercadoria apreendida	Saldo 1957	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total
Cachaça (garrafa)	2													2
Café em grãos (Kg)				10										10
Calça azul (unid.)	1													1
Casaco Azul (unid.)						1								1
Cevada (Kg)						10								10
Cimento (Kg)													8	8
Côco (unidade)												13		13
Copos de vidro (unid.)	2													2
Corda de barbante	1													1
Encerado (unid.)	1													1
Faca fiambreteria (unid.)				1										1
Facas (unid.)	5													5
Farinha Trigo (Kg)								5						5
Feijão (Kg)		11	2	4	4					6	2	2		31
Mica (Kg)				5										5
Pasta em couro (unidade)	70	3	1		2	4			1					81
Sal (Kg)									8					8
Sardinha (latas)			10											10
Selo p/ amarrar caixa (Kg)	3													3
Tijolinhos de goiabada (Kg)										100				100
Trigo (Kg)		5	18	30	63	3	54	26	176	118	92	228	45	858

O volume de bens materiais apreendidos por guardas portuários, bem como a diversidade de mercadorias apropriadas por trabalhadores do porto da capital sugere que parte desses produtos podia compor uma verdadeira economia informal estabelecida a partir da comercialização dos resultados dos furtos e dos roubos.²⁸² Exemplo disso são os 5.700 comprimidos de “Melhoral” apreendidos em 1958, assim como as 81 unidades de pastas fabricadas “em couro”.

Apesar dos dados das tabelas 7 e 8 revelarem que uma parte significativa das apropriações se dirigia, assim como em Rio Grande, para a aquisição de gêneros alimentícios, em Porto Alegre outros bens de consumo foram alvo de apropriações, tais como: peças de vestuário (calças, bombachas, casaco), material de construção (cimento, arame farpado, cabo de aço), utensílios domésticos (facas, copos), bebidas alcoólicas (cachaça e whisky), produtos de higiene e limpeza (sabonetes, pasta dental).

Os dados destas tabelas, associados à análise de outras fontes expostas anteriormente, também indicam que a relativa estabilidade e o caráter ubíquo de práticas costumeiras²⁸³ associadas às apropriações de mercadorias realizadas por portuários e estivadores denotavam a materialização de empreendimentos cuja natureza remetia a modos de remuneração alternativos àqueles dominados pela forma-dinheiro. Ao buscar auferir uma remuneração não monetária e extra-oficial, portanto, estes trabalhadores advertiam, direta ou indiretamente, aos tomadores de seus serviços, que sua integração em um mercado de trabalho cujo preço monetário da remuneração da força de trabalho era considerado muito baixo (pelos portuários) se dava de forma parcial e ambígua.²⁸⁴

Estas considerações permitem dialogar com as memórias de um estivador que atuou em Rio Grande na década de 1960:

²⁸² Para o caso do Porto de Santos, ver: SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa...** op. cit. p. 40-41.

²⁸³ Sobre a idéia de costume como campo de conflitos, ver: THOMPSON, Edward Palmer. **Costume e cultura.** In: **Costumes em comum...** op. cit. p.20 e ss..

²⁸⁴ Ver, nesse sentido: LINEBAUGH, Peter. **Crime e industrialização ...** op. cit.

“[...] tu chega num navio, vê que os gringo tão levando...se é num navio nacional... numa ocasião, um caso que até todo mundo ria... chegou o fiel e disse assim: ‘eu vou pedir por amor de Deus prá vocês... levem daquele charque ali, porque este é o charque de primeira. Pois por incrível que pareça, o fiel virou as costas, só roubaram do de primeira [...] Eu só com um palavra só te digo o que é que é: fa-ci-li-da-de. **Toneladas e toneladas daquele produto no porão [da embarcação], e tu saber que tu podes pegar, chegar em casa e comer um filé...comer um camarão...comer um charque bonzinho...** aí o que é que tu faz? ‘Não...deixa, amanhã eu vou no super [mercado] e compro’ [...] embaixo do braço, **levava um pedaço pro guarda... entendesse?** Tu trás um pouco escondido... tu não vai trazê muito a vista né?... e... larga pra ele ali na cruzada e tá pronto, e tá resolvido o problema.”²⁸⁵

Não devemos tomar por base este relato para afirmar que as apropriações de mercadorias ocorriam de forma indiscriminada, pois a investigação daquelas práticas defensivas e ao mesmo tempo consideradas ilícitas também revelou um certo tirocínio compartilhado por trabalhadores portuários, a exemplo do que se verificava em relação ao roubo de charque.

Considerando que as cargas do transporte marítimo geralmente tinham sua seguridade atrelada ao número de sacos, tonéis, barris ou outras embalagens em vez de serem afiançadas nas apólices de seguro pelo peso, um dos entrevistados ressaltou que quando era praticado “[...] o roubo, de uma mala de charque de 200 quilos, às vezes sobrava somente 2 quilos, mas o volume [a embalagem] permanecia ali [no armazém ou no porão da embarcação] para que o seguro pudesse ser acionado pelo dono mercadoria. Daí ele podia tentar não ficar sempre no prejuízo.”²⁸⁶

Deste depoimento pode-se inferir que no caso da apropriação de um dos principais produtos da pauta de exportação do Rio Grande do Sul havia certas regras a serem seguidas. Estas normas eram aprendidas ao longo do tempo e compartilhadas por trabalhadores dos portos. Elas diminuía as possibilidades de eventuais represálias e mantinham, na maior parte do tempo, os níveis das

²⁸⁵ OLIVEIRA, Francionil. **Entrevista concedida a Carlos Alberto de Oliveira.** Rio Grande, 06 out. 1996. [grifo meu]. IN: OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit. p. 120. [grifos meus]

²⁸⁶ H. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian.** Rio Grande/Rio Grande do Sul, 28 maio 2004.

apropriações do charque em patamares aceitáveis do ponto de vista da ordem comercial. Afinal, o respeito a estas normas pelos trabalhadores tendia a isentar as administrações portuárias do pagamento de indenizações quando a apropriação do charque se dava nas instalações portuárias, bem como as companhias de navegação, quando ocorria nas embarcações.

Os conhecimentos compartilhados por portuários e estivadores lhes advertiam que era necessário manter a embalagem do charque que havia sido apropriado dentro das instalações portuárias ou na embarcação por uma razão muito simples: se procedessem sempre dessa maneira, o “roubo” não tenderia ser classificado como tal pela companhia de navegação, administrador portuário ou consignatário da mercadoria. Em benefício de suas próprias instituições, agentes empresariais e estatais poderiam caracterizar em seus relatórios que o “sumiço” do charque não era decorrente de ato ilícito, classificando a diminuição do conteúdo das embalagens que envolviam a mercadoria apenas como mais uma entre tantas avarias sofridas pela carga durante o processo de transporte e acondicionamento. Desta maneira, poderiam acionar com maior facilidade a companhia de seguro contratada, buscando o reembolso a ser pago em virtude da suposta avaria.²⁸⁷

Mas temos visto que as apropriações não se dirigiam somente ao charque. Assim, curioso observar que o número relativamente reduzido de apreensões de latas de conservas em Rio Grande (Tabela 6) pode estar relacionado à engenhosidade de portuários, pois de acordo com a declaração de H. havia algumas práticas que costumeiramente eram acionadas durante o transporte destes produtos nas instalações portuárias. Membros das turmas de trabalhadores avulsos abriam as caixas dos enlatados, despregavam tábuas existentes no forro dos vagões que circulavam por trilhos no porto e escondiam latas nestes locais. Em seguida pregavam levemente as tábuas, a fim de despistar a fiscalização. Quando o vagão já estava fora do recinto portuário ou em alguma parte do porto

²⁸⁷ As companhias seguradoras não assimilavam passivamente os constantes requerimentos de pagamento de apólices e os consumidores do varejo também eram atingidos pelo aumento dos custos globais do transporte. Mesmo sabendo disso, escapou aos objetivos da dissertação analisar a interferência dos furtos e roubos na determinação dos valores das mercadorias que chegavam às prateleiras dos estabelecimentos comerciais.

protegida de olhares vigilantes, o pessoal das turmas despregava novamente as tábuas e se apropriava das latas de conserva sem maiores dificuldades.

Exemplos como este permitem observar o desenvolvimento de habilidades que eram compartilhadas por membros de diferentes categorias de trabalhadores portuários, permitindo que as apropriações de mercadorias fossem, repetidas vezes, bem sucedidas. Essas transgressões, portanto, também faziam parte das experiências de vida de portuários e eram atravessadas por práticas criativas que encontravam suporte em relações sociais pautadas na cooperação e auxílio mútuo.

Há outras evidências sobre essa inventividade de trabalhadores ocasionais durante as apropriações de bens materiais e isso pode ser observado na adaptação de peças do seu vestuário para possibilitar esse tipo de prática. Neste caso, sabe-se que boa parte dos estivadores e portuários utilizava capotes a fim de obter proteção contra a chuva e o frio, muito rigorosos em determinadas épocas do ano no Rio Grande do Sul. Como essa vestimenta era de um tamanho tal que cobria quase todo o corpo do trabalhador, alguns deles aproveitavam para “embutir grandes bolsos internos nos capotes”, visando facilitar o transporte de eventuais mercadorias apropriadas. De acordo com H., com o passar do tempo “[...] esses capotes ficavam todos engordurados por dentro, pois tinha gente que levava bacalhau, charque, peixe pra cozinhar em casa e garantir uma melhor alimentação pra família. Esta gordura também acabava ajudando na impermeabilização, na vedação desses capotes, o que era muito bom nos dias de chuva [risos].”²⁸⁸

Um relatório administrativo de 1964 corrobora as informações do relato desse ex-portuário, revelando que as mercadorias apreendidas por guardas portuários “[...] por ocasião das saídas dos trabalhadores nos portões [...]” estavam acondicionadas “[...] em saquinhos, sacolas e até mesmo coletes apropriados para tirarem roubos”.²⁸⁹

²⁸⁸ H. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande/Rio Grande do Sul, 28 maio 2004.

²⁸⁹ RIO GRANDE DO SUL. Divisão do Porto do Rio Grande. **Relatório Administrativo** (1964).

Com base neste último depoimento de H., bem como nas memórias do ex-estivador Francionil de Oliveira, infere-se que as apropriações também poderiam ser concebidas como mais um recurso a ser mobilizado por membros de determinadas categorias profissionais diante da constante insegurança que marcava as oportunidades de engajamento para o trabalho na orla sul-riograndense no período estudado. Afinal, sabe-se que parcela significativa destes trabalhadores portuários avulsos esteve submetida a constrangimentos materiais e muitas vezes suas experiências de vida foram marcadas por privações decorrentes de remuneração monetária insuficiente.

Cabe reiterar, entretanto, nossas reservas à concepção de causalidade direta entre pobreza e transgressões, neste caso o furto e o roubo.²⁹⁰

Deste modo, questionamos o seguinte: mais do que a pobreza, não seria a revolta sentida por estes portuários submetidos a múltiplos constrangimentos uma das razões pelas quais se poderia explicar a existência de determinados fenômenos associados às transgressões? Afinal, se a pobreza “causasse” as apropriações de mercadorias, como explicar o fato de muitos portuários pobres jamais terem praticado ou cooperado com o roubo ou furto de bens materiais em seus ambientes de trabalho? Nesse caso, não seria espúria e socialmente perversa a associação entre furto e pobreza, tanto como estereótipo ou como correlação estatística, quanto como adequação causal de sentido?²⁹¹

Mesmo que não possa responder a estas indagações, é plausível supor que havia entre os portuários que transgrediam a lei e os regulamentos da indústria portuária uma penetração diferenciada das noções legitimadoras e dos ordenamentos jurídicos que visavam garantir a concepção liberal de propriedade privada, pois estes trabalhadores não se constrangiam em se apropriar de mercadorias. Se esta fração de trabalhadores era minoritária ou não nos Portos de

²⁹⁰ Assim como Pedro Demo, consideramos a pobreza como a “expressão do acesso às vantagens sociais, como o resultado da discriminação sobre o terreno das vantagens. Ser pobre não é apenas não ter, mas ser coibido de ter. Pobre é, sobretudo, quem faz a riqueza do outro, sem dela participar.” DEMO, Pedro. **Pobreza política**. 5 ed. São Paulo: Autores Associados, 1996. p. 13-14. Para uma avaliação sobre diferentes concepções de pobreza na historiografia ver: EZEQUIEL, Márcio. Pobreza como objeto histórico: problemas empíricos e teóricos. **Revista Diálogos**, Maringá/PR, v. 2, n. 1, 1998, p. 95-112.

²⁹¹ Estas indagações foram inspiradas nas observações de Michel Misse. Ver: MISSE, Michel. **Crime e pobreza...** op. cit.

Porto Alegre e Rio Grande entre os anos 1956 e 1964 pesquisas históricas poderão concluir futuramente.

De todo modo, o caráter ubíquo das transgressões analisadas indica a existência de re-interpretações seletivas das noções de direito e justiça por parte de trabalhadores portuários nos serviços de capatazia e estivadores que atuaram no Rio Grande do Sul. Não parecia haver entre eles uma equivalência entre a legitimidade do furto ou roubo praticado contra proprietários ou consignatários das mercadorias que circulavam pelos portos e eventuais apropriações de objetos pertencentes a colegas de trabalho.²⁹² Sendo assim, o julgamento moral de noções e valores ligados à honestidade, solidariedade e disciplina também possuíam diferentes significados para esses portuários, assim como as próprias concepções de propriedade.²⁹³

Nesse sentido, determinadas transgressões que foram examinadas até aqui também podem ser concebidas como práticas de resistência que possuíam estreitas relações com modos de vida e experiências engendradas no próprio cotidiano de trabalho dos portos de Porto Alegre e Rio Grande.²⁹⁴ A disseminação e a continuidade das apropriações de bens materiais na indústria portuária sul-riograndense se tornavam possíveis em virtude de costumes e tradições comuns a diversos obreiros da orla e, mesmo que não implicassem manifestações explícitas de ações orientadas conscientemente contra os domínios do capital e do poder estatal, os resultados econômicos decorrentes dessas práticas incidiam diretamente sobre o processo de valorização capitalista efetivado através dos portos e contrariavam princípios daqueles ideais de fluidez e controle que procuravam nortear o arranjo desses espaços de trânsito de mercadorias. Assim,

²⁹² ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **10ª Vara Criminal**. Porto Alegre, 1944, estante 29, processo número 7289, maço 354. ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **4ª Vara Criminal**. Porto Alegre, 1959, estante 134, processo número 87, maço 17. O primeiro processo trata de furto realizado por um estivador contra seu colega. No segundo, o processo traz acusações sobre a participação de dois portuários no furto de uma lata de tinta de uma empresa de navegação.

²⁹³ Para um exame destas questões no Brasil entre os séculos XVIII e XIX, ver: BARREIRO, José Carlos. Tradição, cultura e protesto popular no Brasil (1780-1880). **Projeto História**, São Paulo, n. 16, fev. 1998, p. 9-24.

²⁹⁴ Como indicamos na Introdução, para uma apreciação das transgressões como práticas de resistência de trabalhadores ver: MCNALLY, David. Língua, história e luta de classes... op. cit.

como lembra Manuel Villaverde Cabral, “a luta aberta e a resistência passiva, a ação coletiva e as práticas individualizadas, não devem ser concebidas como contraditórias, mas antes como alternativas, em função das ‘circunstâncias’”.²⁹⁵

Estas observações ajudam a entender por que determinados portuários se eximiam de recorrer a expedientes considerados ilícitos em seus ambientes de trabalho e ao mesmo tempo não denunciavam ou condenavam moralmente colegas que se apropriavam de mercadorias que circulavam pela orla.

A trajetória do ex-portuário H. é exemplar nesse sentido, pois segundo informado durante a entrevista, ele chegou a recusar uma oportunidade de se engajar no Serviço de Vigilância e Policiamento do Porto do Rio Grande, pois “na Guarda do Porto não, não podia ser. Porque, como é que eu ia tá cuidando os meus companheiros de serviço? Não ia dar certo.”

Além disso, algumas características do arranjo político-institucional da indústria portuária da sul-rio-grandense desaconselhavam sua participação em empreendimentos voltados para o furto ou roubo, porém não o impediam de ter um comportamento militante junto aos demais obreiros da orla. Na verdade, seu receio em realizar “pequenos furtos” continha um fundo político e estava relacionado com a sua condição de membro do Partido Comunista do Brasil e de “agitador na orla portuária” rio-grandina. Conforme H., aí se encontrava uma das principais razões de nunca ter “ousado roubar nada dentro do porto”. Afinal, se adversários ligados à administração portuária o surpreendessem cometendo esse tipo de infração, teriam pretextos suficientes para processá-lo e excluí-lo para sempre do trabalho dentro do porto. Esse afastamento prejudicaria sua “missão de levar a linha do Partido aos portuários”, inviabilizando, em parte, uma relação mais estreita com as diversas categorias de trabalhadores que ali labutavam.

Deste modo, H. afirmou que procurava se valer de outros recursos a fim de amainar as privações decorrentes da falta de trabalho e de ganhos na orla:

²⁹⁵ CABRAL, Manuel Villaverde. **Proletariado, o nome e a coisa**. Lisboa: A Regra do Jogo, 1983, p. 76. Apud PEREIRA NETO, Murilo Leal. **A reinvenção do trabalhismo no “vulcão do inferno”**: um estudo sobre metalúrgicos e têxteis em São Paulo – A fábrica, o bairro e a política (1950-1964). São Paulo, 2004. (Relatório de atividades de doutorado em História na Universidade de São Paulo). p. 67-68.

“Quando não tinha serviço no porto, **a gente procurava se defender pescando!** [...] e era essa pescaria artesanal, e às vezes, mês de inverno, a gente ia pro mar e [...] passava lá, dentro d’água, com água pelo pescoço até quando colhia a rede. Dava um espaço de tempo, e a gente ficava agachado dentro d’água, porque dentro d’água ficava mais quente do que fora. Com água pelo pescoço se agachava assim [gesticulando] e ficava quente, tirava o corpo pra fora, pegava o ar da noite. Mas gelava até a alma! [...] **e assim, a gente procurava se defender.**”²⁹⁶

Por outro lado, provavelmente havia portuários e estivadores para os quais determinados valores ligados à honestidade eram fundamentais para suas condutas. Mesmo enfrentando dificuldades em virtude de constrangimentos materiais a que estavam submetidos, não perderiam de vista a condenação moral decorrente do ato de se apropriar de objetos alheios ou mercadorias, mesmo que estas fossem de propriedade de um grande comerciante ou empresário do ramo da navegação. Nesta medida, talvez se mostrassem mais propensos a utilizar outros recursos para viabilizar seu sustento e enfrentar os períodos em que diminuían as chances de trabalho e, por conseguinte, de ganhos na orla, solicitando auxílio a vizinhos, amigos ou parentes. Ao ser bem sucedido em requerimentos com este caráter, talvez se cunhassem determinadas condições subjetivas e objetivas para que não houvesse um rompimento, ainda que momentâneo, com uma espécie de autocontrole impeditivo da prática do furto e do roubo de mercadorias no recinto portuário.

Ainda que fossem casos-limite, não se pode descartar a possibilidade da própria tentativa de suicídio se tornar uma alternativa para pôr fim às experiências de uma vida pressionada pela exploração e por privações materiais decorrentes da falta de oportunidades de trabalho.²⁹⁷

²⁹⁶ H. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian. Rio Grande/RS**, 01 jun. 2004.

²⁹⁷ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 08 jun. 1960. p. 5. Matéria que relata um caso-limite em que portuário avulso se suicidou possivelmente em virtude da falta de oportunidades de trabalho junto ao Porto de Porto Alegre. O título da matéria é o seguinte: “Desemprego levou portuário a dar fim à vida: FORÇA!” Ver também: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **10ª Vara Criminal**. Porto Alegre, 1947, estante 29, processo número 7145, maço 3351. Apesar de não estar enquadrado dentro do recorte cronológico desta pesquisa, consideramos que a situação

Por outro lado, ressalta-se que lideranças sindicais dos obreiros da orla não admitiam publicamente seu apoio às apropriações de mercadorias. Ao contrário, quando portuários dos serviços de capatazia ou estivadores eram acusados de tais práticas, a tendência era que os dirigentes de suas entidades de classe replicassem indignados, desafiando “[...] quem quer que seja a provar que existe no porto um sindicato de ladrões”.²⁹⁸

Além destes trabalhadores, os vigias de embarcações também foram acoimados da participação voluntária nos roubos e furtos de mercadorias. Exemplo disso foi o episódio sucedido no início de 1960, momento em que o Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP) do Porto de Porto Alegre desarticulou uma “quadrilha” composta por argentinos e brasileiros, a qual operava na indústria portuária sul-rio-grandense. Ao tentar desfazer as acusações de participação de vigias de embarcações nesse empreendimento, o dirigente do Sindicato dos Vigias, Adamastor Bonilha, remeteu ofício ao vespertino *Última Hora* com vistas a esclarecer o que havia ocorrido de fato no navio Maria Sasso, sob comando do capitão Salvador Zapala:

“Vigias Portuários nada têm com roubo no ‘Maria Sasso’ - O Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul, tendo em vista a reportagem publicada pelo UH em sua edição de 14 do corrente, no qual focalizamos o roubo de açúcar efetuado no navio ‘Maria Sasso’, endereçou-nos um ofício assinado pelo seu secretário Adamastor Bonilha, no qual deixa claro que ‘os vigias estariam sendo vítimas de acusações injustas.’ A certa altura o dirigente da entidade de classe dos vigias portuários declara que **‘não fizeram o serviço na referida embarcação, pois esse, como outros navios agenciados pela companhia Ultra Mar, não se servem de pessoal do sindicato, mas de pessoas de fora ou das próprias tripulações, pagando-lhes ninharias e expondo-se a roubos dessa natureza’**. Finalizando, o sindicato afirma que ‘não estava a cargo de pessoal sindicalizado a vigilância do ‘Maria Sasso’, não estando, portanto, nenhum vigia portuário envolvido no roubo que ocorreu, como em outros anteriores, **por conta do espírito de poupança de certos agentes e capitães de navios.**”²⁹⁹

registrada neste caso pode ser ilustrativa da desesperança que acometia portuários diante da luta diária pela sobrevivência.

²⁹⁸ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 06 dez. 1960, p. 6. Ver também: ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 14 jul. 1961, p. 9.

²⁹⁹ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 28 mar. 1960, p. 5. [grifos meus]

Esta matéria explicita um momento em que os vigias de embarcações deixaram o “anonimato do cais” durante episódios em que foram acusados - por parte de agentes sociais envolvidos com o comércio marítimo - de conivência com transgressões. Evidentemente que isto causava mal-estar em membros da diretoria do Sindicato dos Vigias, pois manchava a “boa imagem” da categoria que tentavam construir e ao mesmo tempo desacreditava a entidade de classe destes portuários avulsos sindicalizados perante companhias de navegação, seguradoras do transporte marítimo e autoridades portuárias e governamentais.

Apesar de tudo, Adamastor Bonilha não expressou um juízo de condenação em relação àqueles que participaram do “roubo de açúcar no navio Maria Sasso”. Ao contrário, Bonilha procurou responsabilizar publicamente os próprios tomadores dos serviços da categoria da qual fazia parte, ou seja, os agentes das companhias de navegação que, “por conta do espírito de poupança”, não requisitavam os vigias de embarcações sindicalizados.

Deste modo, este líder sindical explicitava um argumento com vistas a fortalecer a luta para o reconhecimento público da profissão dos vigias de embarcações, qual seja: se as companhias de navegação insistissem em servir-se “de pessoas de fora ou das próprias tripulações, pagando-lhes ninharias” para realizar atividades preventivas nas embarcações, estes empresários continuariam “expondo-se a roubos dessa natureza”, como ocorreu no Maria Sasso. Assim, Adamastor Bonilha relembra os tomadores de seus serviços que a própria recorrência dos furtos e roubos de mercadorias era um dos fatores que favorecia o processo de afirmação dos vigias no interior do ciclo operacional portuários.

No capítulo seguinte veremos que o conteúdo dessas manifestações de Bonilha esteve vinculado a algumas das principais ações reivindicativas promovidas pelos vigias de embarcações no Rio Grande do Sul entre 1956 e 1964, cujo processo de formação será o objeto central a ser abordado.

Antes de abordar estas questões, porém, cabe lembrar que no presente capítulo foram examinadas propostas ligadas aos ideais de fluidez na indústria

portuária, bem como atividades repressivas e preventivas destinadas a extirpar o furto e o roubo de mercadorias na orla entre 1956 e 1964.

A especificidade deste período esteve relacionada ao desenvolvimento de um intenso debate sobre o aparelhamento portuário, que assumiu diferentes significados para os sujeitos sociais ligados aos portos de Porto Alegre e Rio Grande. Para empresários, engenheiros e representantes do poder estatal a ampla mecanização das operações portuárias significava, via de regra, a conquista de racionalização e eficiência, bem como o atendimento de princípios de gestão dos espaços portuários postulava um planejamento perfeito dos fluxos comerciais.³⁰⁰ Para muitos trabalhadores portuários avulsos, porém, essas medidas que pretendiam impor uma continuidade absoluta ao trânsito de bens materiais nos portos de Porto Alegre e Rio Grande podiam ser sinônimo de desemprego e ampliação das incertezas em relação às oportunidades de engajamento nas tarefas de carga e descarga de mercadorias.

Desdobramentos desta investigação sobre o arranjo da indústria portuária demonstraram que esse ideal de fluidez era complementado por um conjunto de formas de controle que se manifestavam de diversas formas nos portos do Rio Grande do Sul, através da interiorização de seus preceitos por parte de trabalhadores portuários e, sobretudo, a partir da estruturação de serviços preventivos e repressivos na indústria portuária.

Isso colaborou para a compreensão de fenômenos sociais ligados a determinadas transgressões efetivadas na orla e a relação destas com as atividades destinadas a coibir práticas consideradas ilícitas. Foi possível observar, ao mesmo tempo, que interesses atrelados na valorização capitalista realizada através da indústria portuária exigiam a organização e funcionamento eficiente de serviços de vigilância e policiamento. Afinal, a recorrência dos furtos e roubos de mercadorias acabava embaraçando a produção dos espaços portuários como lugares centrais das conexões das redes de circulação de bens materiais que permitiam que cada cidade introduzisse ao circuito de trocas estadual, nacional e

³⁰⁰ Ver: BAUDOUIN, Thierry. A cidade portuária... op. cit. p. 28-29.

internacional não apenas mercadorias mas, sobretudo, a mais-valia resultante da passagem das cargas por essa conexão.³⁰¹

O exame dessas temáticas foi necessário em função do próprio objeto da dissertação, pois o processo de formação da categoria dos vigias de embarcações fica mais claro quando se verifica que o caráter ubíquo de práticas consideradas ilícitas na orla justificava e ao mesmo tempo permitia a presença de trabalhadores cujos deveres profissionais exigiam o exercício de uma vigilância sobre outros trabalhadores. Isto ajuda a entender, portanto, porque os aspirantes ao posto de vigia procuraram ser reconhecidos como os responsáveis pela execução dos serviços de vigilância em embarcações e as lutas que empreenderam nesse sentido.

³⁰¹ COLLIN, Michèle. A evolução do estatuto nos portos... op cit. p. 39.

Capítulo 3 – Olhares vigilantes a bordo: o processo de formação da categoria dos vigias de embarcações em Porto Alegre e Rio Grande

Com o objetivo de dar maior visibilidade às tentativas de consolidação das posições dos vigias de embarcações no mercado de trabalho portuário em Porto Alegre e Rio Grande, reconstituímos no presente capítulo alguns antecedentes sociais e profissionais destes trabalhadores, destacando o caráter multifacetado da categoria estudada. Ao mesmo tempo, demonstramos que se uma certa diversidade de origem marcou a trajetória de aspirantes ao posto de vigias, isto não impediu que eles construíssem de forma paulatina um empreendimento coletivo relativamente unificado em torno de objetivos comuns, a saber: o reconhecimento público da profissão e, por conseguinte, das suas sucessivas entidades de classe como organizações capazes de gerir a mão-de-obra empregada nos serviços de vigilância de embarcações da indústria portuária sul-rio-grandense.

Nesse sentido, explicitamos também que as lutas em torno destas metas se relacionaram com experiências associativas de natureza eminentemente sindical, as quais se desenvolveram num contexto histórico interpelado por ordenamentos jurídicos dos quais as lideranças dos vigias procuraram se apropriar de modo criativo.

À medida que nos acercamos destas experiências associativas examinamos outros aspectos que ajudaram a caracterizar o cotidiano sindical destes trabalhadores entre 1956 e 1964. Sendo assim, analisamos diversos temas que afetavam diretamente os cerca de sessenta vigias de embarcações que atuavam no Rio Grande do Sul, elucidando que a construção desta categoria não se dissociou do processo de estruturação de suas próprias entidades de classe.

Importante ter claro, porém, que a extensa pesquisa realizada não resultou em uma abundância de registros documentais sobre os vigias de embarcações, pois tratava-se de uma categoria numericamente diminuta cujas ações que protagonizou não foram noticiadas ou registradas com extrema regularidade. Para ficar somente com o exemplo da imprensa de circulação estadual (*A Hora, Correio*

do Povo, *Diário de Notícias, Última Hora*), constatamos que sequer os responsáveis por elaborar matérias relacionadas ao movimento sindical e operário se encorajaram em mencionar com mais frequência a existência dos vigias de embarcações.³⁰²

Esta circunstância impôs uma série de limites à pesquisa. Isto ficou evidente, por exemplo, quando se procurou avaliar as relações estabelecidas entre vigias e outros trabalhadores da orla portuária, assim como entre vigias e agentes estatais e empresariais que interferiam nas atividades de vigilância de embarcações. Esta limitação se colocou, inclusive, quando o objetivo era investigar a configuração destas relações apenas na esfera do movimento sindical ou no âmbito de canais institucionais existentes no período, como o parlamento, o Ministério do Trabalho e a Delegacia do Trabalho Marítimo.

Tais dificuldades, porém, não resultaram no insucesso total dos esforços de pesquisa. Assim, consideramos que a exposição que segue permite desvelar aspectos relevantes do processo de formação desta categoria, possibilitando uma melhor compreensão do movimento associativo dos vigias.

Na Introdução da dissertação, observamos que a história dessa categoria esteve perpassada por dois processos inter-relacionados, os quais exigiram exames específicos. Em um nível de análise, sua construção representou um amálgama de pessoas com trajetórias, costumes e tradições relativamente distintas. Como veremos em seguida, amostra disso foi a própria diversidade de origem dos trabalhadores que aspiravam atuar como vigia de embarcações em Porto Alegre e Rio Grande.

³⁰² Ao longo da exposição que segue ficará claro que o jornal *Última Hora* constituiu uma espécie de exceção no âmbito da imprensa estadual de grande circulação, pois foi nas páginas deste periódico, especialmente na coluna denominada “Ronda dos Sindicatos”, que encontramos o maior número de registros sobre a atuação de vigias de embarcações. Esse fato não é gratuito, pois o jornal, desde suas origens, era identificado com a política getulista, pretendendo ser um veículo que “representava a tendência popular” e que dava destaque às “preocupações do povo.” Ver: FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (FGV). **Dicionário histórico-biográfico brasileiro pós-1930**. Rio de Janeiro: FGV, 2001. p. 5829-5834. Ver também: BARROS, Jefferson. **Golpe mata jornal**: desafios de um tablóide popular numa sociedade conservadora. Porto Alegre: JÁ Editores, 1999.

Em outro nível, esses mesmos trabalhadores desenvolveram experiências associativas de caráter eminentemente sindical, sugerindo a reunião de aspirações comuns em torno da construção de um sindicato *closed shop* capaz intervir no sistema de contratação e na gestão da força de trabalho empregada em serviços de vigilância de embarcações no Rio Grande do Sul. Em *Ventos do Mar*, Maria Gitahy frisou a importância de se analisar as reivindicações em torno do *closed shop*, pois se trata de um fenômeno “[...] comum na história dos sindicatos portuários em todo o mundo”. Além disso, a autora considera “[...] impossível entender esta história” se perdermos de vista que “[...] o sistema de contratação nos portos adquire um peso especial na história sindical” de diversas categorias de trabalhadores portuários avulsos.³⁰³

A fim de tornar mais evidente o imbricamento entre os dois níveis de análise citados anteriormente, na exposição que segue recuperamos trajetórias de vigias que atuaram em Porto Alegre ou Rio Grande sem deixar de lado, contudo, a descrição de experiências associativas destes trabalhadores a partir da ligação que estabeleceram com as suas sucessivas entidades representativas.

3.1 - Trajetórias de vigias de embarcações

Ainda que os registros analisados sejam insuficientes para reconstruir a trajetória individual de cada um dos trabalhadores estudados, as fontes demonstram que os aspirantes ao posto de vigia eram homens das mais diversas origens em termos geográficos.³⁰⁴ A maior parte deles era oriunda de diferentes localidades do estado do Rio Grande do Sul e, em menor número, de lugares mais distantes, como Portugal e Espanha. Outros, por sua vez, antes de estabelecerem

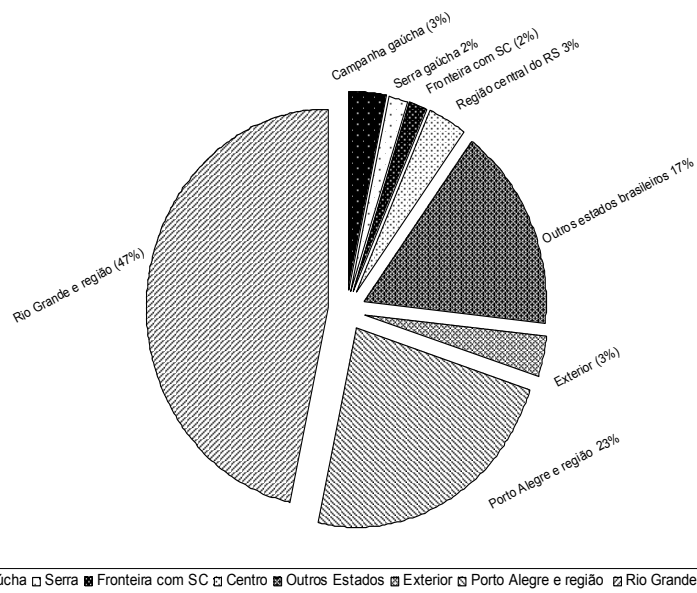
³⁰³ GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do mar...** op. cit. p. 105-106.

³⁰⁴ Os comentários que seguem foram elaborados com base no exame do fichário dos associados e das atas das assembleias gerais do Sindicato dos Vigias. Ver: SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Fichário dos associados (1956-1964)**. SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Livro de Atas das Assembleias Gerais Ordinárias e Extraordinárias (1956 a 1964)**. Livro 1.

suas residências em Porto Alegre ou Rio Grande, haviam passado parte de suas existências em outros estados brasileiros, particularmente na região Nordeste. Nestes casos, pareciam contrariar os dados que apontavam que “o Rio Grande do Sul, nos anos 50, apresentava-se como o estado que mais população emigrante fornecia para os outros estados, enquanto que era também a unidade da federação que menos brasileiros recebia.”³⁰⁵

Abaixo segue um gráfico que representa os dados disponíveis sobre a naturalidade dos vigias de embarcações com atuação no Rio Grande do Sul entre 1956 e 1964, trazendo as respectivas porcentagens de acordo com a região de origem dos cerca de 60 trabalhadores estudados.

GRÁFICO 2 – GRÁFICO REPRESENTANDO A ORIGEM DOS VIGIAS DE EMBARCAÇÕES ENTRE 1956 E 1964 (%)



Fonte: SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Fichário dos associados (1956-1964).

³⁰⁵ PESAVENTO, Sandra. Jatahy. **História do Rio Grande do Sul...** op. cit. p. 124.

O exame destes dados referentes à naturalidade dos cerca de sessenta trabalhadores que se engajaram nos serviços de vigilância de embarcações no período estudado indicou que a sua diversidade de origens teve relação com características dos ambientes de trabalho dos vigias, pois assim como outras indústrias portuárias, os portos destas cidades constituíam espaços onde se combinavam chegadas e partidas de pessoas oriundas das mais diversas localidades.

Nesse sentido, considerando que os espaços portuários também eram uma porta de entrada de caráter cosmopolita, se tornou compreensível essa relativa heterogeneidade que marcou a composição desta categoria. Afinal, além de um espaço de trânsito de mercadorias, os portos gaúchos ao mesmo tempo formavam espaços de passagem “de roteiros múltiplos, de corpos de diversas línguas”, entre os quais estavam incluídos trabalhadores que atuaram como vigias de embarcações.³⁰⁶

Observa-se, portanto, que o transporte de passageiros oriundos de toda a costa brasileira era significativo nas décadas de 1940 e 1950 em Porto Alegre. Ao mesmo tempo, junto aos armazéns fluviais do porto da capital aportavam vapores que traziam, além de diversos produtos, passageiros cujas rotas de chegada e de partida se ligavam aos rios Jacuí e Taquari, bem como para Guaíba, Barra do Ribeiro, Palmares e outros municípios do interior do Rio Grande do Sul.³⁰⁷

José Olympio de Abreu Lima, engenheiro que se encontrava ligado à indústria portuária sul-rio-grandense nessa época, guardou em sua memória algumas imagens que fizeram referência “à chegada ou partida dos paquetes da navegação marítima” como se estas constituíssem “verdadeiras festas” na orla porto-alegrense. Nestes momentos considerados efusivos, o ambiente portuário contava com “[...] com a presença de número expressivo de pessoas ligadas aos viajantes. [...] As docas fluviais, desde a que se situa em frente ao Mercado [Público], e a que se situa ao lado do frigorífico do porto, ficavam literalmente

³⁰⁶ Sobre a caracterização do porto como espaço de passagem, ver: LOPES, Myriam Bahia. Porto, porta, poros. In: BRESCIANI, Stella (org). **Imagens da cidade: séculos XIX e XX**. São Paulo: ANPUH/Marco Zero, 1993. p.64.

³⁰⁷ LAZZARI, Alexandre e ESPIG, Marcia Janete. **Texto pós-30...** op. cit. p. 10-11.

lotadas com numerosas embarcações de passageiros, pertencentes a várias empresas.”³⁰⁸

O ex-administrador portuário José Leite de Souza igualmente recordou que, antes da construção do chamado “muro da Avenida Mauá”, na década de 1970, “o Porto de Porto Alegre sempre foi um lugar bastante visitado pela sua população. Era um... um lugar bonito de se ver navios. [...] Ir lá ver navios no porto era uma, uma coisa, uma curiosidade bastante interessante. [...] Então as pessoas iam lá ver navios, que era uma coisa bonita.”³⁰⁹

Além disso, de acordo com o depoimento do ex-estivador Petronilho Ramirez, nessa época

“[...] chegava um navio desses daí... da [Companhia] Costeira, que sempre trazia passageiros, sempre, sempre, sempre... Era aquela música, aquela coisa muito bonita né? Uma coisa que... dava alegria pras pessoas, entende, né? Uma coisa assim fantástica, né?”³¹⁰

Ao observarmos essas passagens notamos que aqueles “roteiros múltiplos” mencionados anteriormente ajudavam a compor o cenário do Porto de Porto Alegre nas décadas que precederam à fundação da entidade de classe dos vigias. Deste modo, se pode supor que entre aqueles milhares de viandantes chegados à capital estivessem alguns trabalhadores que mais tarde desenvolveriam as atividades de vigilância de embarcações no Rio Grande do Sul.

Um desses trabalhadores foi W., único vigia de embarcações remanescente da época de fundação da Associação Profissional Vigias com o qual tivemos contato durante a pesquisa. Natural da cidade de Salvador/BA, um dos fatos mais marcantes de sua vida, segundo ele, foi a morte da mãe e de uma irmã quando ainda não havia completado os quatro anos de idade. Antes de vir para Porto

³⁰⁸ LIMA, José Olympio de Abreu. Entrevista concedida ao Memorial do Mercado Público de Porto Alegre. In: LAZZARI, Alexandre e ESPIG, Marcia Janete. **Texto pós-30...** op. cit. p. 10.

³⁰⁹ SOUZA, José Leite de. Entrevista concedida ao Memorial do Mercado Público de Porto Alegre. In: LAZZARI, Alexandre e ESPIG, Marcia Janete. **Texto pós-30...** op. cit. p. 3.

³¹⁰ PETRONILHO, Ramirez. Entrevista concedida ao Memorial do Mercado Público de Porto Alegre. In: LAZZARI, Alexandre e ESPIG, Marcia Janete. **Texto pós-30...** op. cit. p. 10.

Alegre, trabalhou no Rio de Janeiro como alfaiate e afirmou nunca ter abandonado totalmente essa atividade, apesar de considerá-la uma “profissão muito ingrata”. Afinal, “se trabalhava muito e se ganhava pouco”.

Certa insatisfação com os ganhos auferidos como alfaiate encorajou W., no início da década de 1950, a buscar melhores condições de vida através do engajamento nas fainas marítimas. Entre uma dessas idas e vindas tão ao sabor do cotidiano de um embarcadinho, W. lembra ter estabelecido contatos no Porto de Porto Alegre com um grupo formado por marinheiros, portuários avulsos e ex-combatentes da Força Expedicionária Brasileira (FEB), os quais estavam “[...] ensaiando os primeiros passos na estruturação de uma associação profissional ligada aos serviços de vigilância de embarcações”. Ao ser convidado por alguns desses trabalhadores para ficar em terra e participar desse empreendimento coletivo, decidiu que havia chegado o momento de desembarcar de uma vez por todas. Este desembarque, todavia, não seria completo, pois como vigia seu trabalho continuaria a se desenvolver exclusivamente a bordo. A principal diferença consistia em que as embarcações agora estariam ancoradas no cais do porto ou fundeadas ao largo.³¹¹

Como membro ativo da Associação da qual se tornou sócio ligado, W. assumiu cargos de direção e chegou a ser presidente da entidade representativa dos vigias de embarcações entre 1963 e 1964.³¹² Neste momento, já não se tratava mais da Associação Profissional dos Vigias, mas do Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul (SVPRS), devidamente reconhecido como tal pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio em 1958.

Antes de W., houve mais um trabalhador chegado da cidade de Salvador que atuou como vigia de embarcações no Rio Grande do Sul. Tratava-se de Otávio Gonçalves da Fonseca.

³¹¹ W. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Porto Alegre, 13 jul. 2004. Até o momento da entrevista W. ainda mantinha uma relação próxima com o Sindicato dos Vigias e seus associados. Era um dos representantes da entidade em Porto Alegre e o responsável pela distribuição do serviço através do sistema de rodízio entre os demais vigias de embarcações na capital do estado.

³¹² ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 14 maio 1963. p. 15.

Os indícios disponíveis na documentação analisada apontaram que W. encontrou Otávio da Fonseca entre aqueles trabalhadores e ex-combatentes da Segunda Guerra envolvidos na criação da Associação Profissional dos Vigias. Além disso, os dados sobre a naturalidade comum de W. e Otávio da Fonseca sugerem que o desembarque e a conseqüente permanência do primeiro em Porto Alegre foram favorecidos exatamente pelo fato de ter encontrado em “terra estranha” um conterrâneo que se dispunha a ampará-lo em sua busca por melhores condições de vida em uma nova ocupação profissional.

O baiano Otávio da Fonseca parecia dispor de algumas qualidades para isso, pois se transformou em uma das principais lideranças dos vigias nos primeiros cinco anos de existência da entidade representativa da categoria no Rio Grande do Sul. Assim, além de ser considerado “o sócio número 1” da Associação Profissional dos Vigias, atuou como o presidente desta organização entre 1956 e 1959. Reeleito em 1959, presidiu o Sindicato dos Vigias até 1961, quando então Emir Escobar Pereira passou a ocupar esta posição na direção da entidade.³¹³ Foi com Emir Escobar, portanto, que o Sindicato teve pela primeira vez como presidente um trabalhador nascido em solo sul-rio-grandense e natural de Porto Alegre.

Antes de se dedicar às atividades de vigilância de embarcações e de presidir a entidade representativa da categoria (1961-1963), Emir Escobar possivelmente esteve vinculado às fainas de mineiro na década de 1940, em São Jerônimo/RS. Isso talvez ajude a compreender uma das razões pelas quais Antonio Tavares da Silva veio a se associar à entidade representativa dos vigias em Porto Alegre em meados dos anos 1950. Afinal, Antonio Tavares era natural de São Jerônimo e, assim como Emir Escobar, havia se dedicado às atividades de mineiro nas jazidas carboníferas desta cidade nos anos 40.

Além de Emir Escobar e Antonio Tavares, outro operário que havia atuado nesta região mineradora também se tornou membro da categoria dos vigias em

³¹³ Ver: SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Fichário dos associados (1956-1964)**. SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Livro de Atas das Assembléias Gerais Ordinárias e Extraordinárias (1956 a 1964)**. Livro 1.

1956. Tratava-se de Antonio Logues de Souza, que ao lado dos outros dois trabalhadores mencionados teria participado de um movimento grevista desencadeado na década de 1940 contra o Consórcio Administrador de Empresas de Mineração (CADEM), empresa que administrava os ativos referentes às jazidas e à frota de transporte.³¹⁴

De acordo com pesquisadores do Memorial da Justiça do Trabalho no Rio Grande do Sul, este movimento organizado por trabalhadores das minas carboníferas localizadas no município de São Jerônimo adquiriu significativa envergadura política e social entre janeiro e março de 1946, contando com a ativa participação de militantes do Partido Comunista do Brasil e do Partido Trabalhista Brasileiro.³¹⁵

O impacto deste movimento também se relacionou com aspectos da própria conjuntura política e econômica, pois em razão da Segunda Guerra houve uma série de dificuldades na importação de carvão e o produto de origem nacional ganhou novo impulso. O carvão gaúcho, por exemplo, passou a ser amplamente utilizado por indústrias, usinas de eletricidade e pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Além de ser um dos principais produtos de exportação em volume do Rio Grande do Sul, em 1943 sua produção atingia cerca de 1,3 milhão de toneladas.³¹⁶

Nesse contexto, o governo federal decretou “que algumas minas e indústrias eram estratégicas no esforço de guerra”, submetendo seus trabalhadores “a regulamentos militares.” Isso ajuda a entender porque em São Jerônimo “houve piquetes com enfrentamento e agressão entre mineiros grevistas e não-grevistas” e, sobretudo, permite compreender porque “houve intervenção

³¹⁴ Os registros sindicais analisados não apontam a naturalidade de Antonio Logues de Souza.

³¹⁵ TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO. Memorial da Justiça do Trabalho no Rio Grande do Sul. **Pesquisa na cidade de São Jerônimo sobre as minas de carvão** (1946). p. 01-03.

³¹⁶ CONSUL, Ana Cristina et. al. **A greve dos mineiros no Rio Grande do Sul em 1946**. Porto Alegre, s/d. (Fundação Escola Magistratura do Trabalho).

militar e abandono de emprego em massa de mineiros que, posteriormente, foram acusados de desertores” com base em uma lei promulgada em 1943.³¹⁷

Essa modalidade de acusação não poupava militantes dos partidos políticos referidos anteriormente, os quais tendiam ser identificados pelo CADEM como os principais responsáveis pelos protestos ocorridos entre janeiro e março de 1946. Além disso, o exame de processos trabalhistas demonstrou que o CADEM foi acusado de despedir injustamente diversos outros mineiros, alegando que estes últimos eram “desertores” ou que haviam praticado atos de violência durante o movimento paredista.³¹⁸

Embora não tenha sido possível acompanhar a trajetória de Emir Escobar, Antonio Tavares e Antonio Logues nesta “rica história de conflitos entre [...] mineiros e o CADEM nas minas de carvão de Butiá, São Jerônimo e Arroio dos Ratos”, destacamos que seus nomes constam em processos ajuizados na Justiça do Trabalho logo depois da greve de 1946.³¹⁹ Quem sabe o reencontro destes três trabalhadores numa mesma categoria de portuários avulsos em 1956 estivesse relacionado com vínculos que estabeleceram durante o movimento grevista de 1946, lutando contra arbitrariedades promovidas pelo CADEM?³²⁰

Além desta suposição sobre a greve, pertinente salientar que experiências vivenciadas por Emir Escobar, Antonio Tavares e Antonio Logues nesta região mineradora do Rio Grande do Sul poderiam estreitar as relações que existiriam entre eles. Fazendo lembrar aspectos característicos da “forma de dominação do padrão fábrica com vila operária”³²¹, o ex-mineiro e ex-portuário Joaquim Celso de Lima lembra que as minas de São Jerônimo constituíam “[...] um lugar onde os trabalhadores não apenas trabalhavam juntos, mas também moravam juntos; o

³¹⁷ TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO. Memorial da Justiça do Trabalho no Rio Grande do Sul. **Pesquisa na cidade de São Jerônimo...** op. cit. p. 10.

³¹⁸ CONSUL, Ana Cristina et. al. **A greve dos mineiros no Rio Grande do Sul...** op. cit. p. 14 e ss.

³¹⁹ TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO. Memorial da Justiça do Trabalho no Rio Grande do Sul. **Pesquisa na cidade de São Jerônimo...** op. cit. p. 10-11.

³²⁰ Segundo os pesquisadores do Memorial, há cerca de 260 processos de São Jerônimo que sobreviveram a um incêndio que aconteceu na Vara do Trabalho. A partir deste acervo, foi possível listar o nome de cerca de mil trabalhadores que entraram em conflito judicial com o CADEM no período imediatamente posterior à greve de 1946.

³²¹ LEITE LOPES, José Sérgio. **A tecelagem dos conflitos de classe na cidade das chaminés.** Brasília/São Paulo: MCT/UNB/Marco Zero, 1988.

convívio era de tal ordem que tudo que se passasse naquela grande família era visto e sentido por todos”. Além disso, Joaquim Celso de Lima destacou que

“era comum a companhia [CADEM] aliciar trabalhadores [...] para trabalhar nas minas, [...] imagine que tudo isto é um feudo. [...] Em todo o território onde há exploração de carvão, o CADEM tem monopólio da superfície, de modo que a casa dos empregados ou de comércio, bancos, colégios e até o prédio da subprefeitura também são do CADEM [...] Você chegou aqui, já está sob o controle da companhia. A água e a luz também são do CADEM.”³²²

As informações até aqui levantadas, bem como o cruzamento dos dados sobre a naturalidade dos cerca de sessenta trabalhadores que atuaram como vigias de embarcações em Porto Alegre e Rio Grande, indicaram um aspecto importante do processo de formação desta categoria, a saber: a composição das diferentes direções sindicais e as eleições das demais lideranças destes trabalhadores avulsos não estiveram pautadas em critérios relativos à origem geográfica. Deste modo, o fato da presidência da entidade de classe dos vigias se encontrar, por duas vezes, ao cargo de trabalhadores vindos da Bahia, não representava qualquer sinal de endogeneidade na escolha destes líderes.

A exposição abaixo corrobora esse argumento na medida em que evoca uma multiplicidade de origens dos vigias e entre as próprias lideranças sindicais da categoria. Veremos, portanto, que o fato de ser considerado um “gaúcho legítimo, nascido e criado no Rio Grande do Sul” não constituía fator decisivo para que os dirigentes e representantes dos vigias de embarcações adquirissem a legitimidade necessária para serem eleitos e se manterem em seus postos.

Nesse sentido, além de W. e Otávio da Fonseca, houve outros trabalhadores que, após viverem algum tempo na região Nordeste do Brasil, chegaram ao Rio Grande do Sul e ajudaram a construir a categoria dos vigias.

Henrique Carlos Nogueira foi um deles. Natural de São José de Mipibú, no estado do Rio Grande do Norte, sua trajetória como associado do Sindicato dos

³²² LIMA, Joaquim Celso. **Navegar é preciso**: memórias de um operário comunista. São Paulo: Diniz, 1984. p. 92; p. 62-63.

Vigias esteve marcada, entre outras coisas, pela participação em diversas assembleias gerais da categoria. Estas e outras circunstâncias da sua trajetória sindical permitiram que Henrique Nogueira atuasse como tesoureiro do Sindicato entre o final dos anos de 1959 e 1961, indicando que havia adquirido determinada fidedignidade perante seus colegas de trabalho.³²³

Além disso, Henrique Nogueira representou os vigias na direção da chamada União dos Trabalhadores da Orla Marítima (UTOM), intersindical existente no período estudado, que aglutinava diversas categorias de trabalhadores ligados à indústria portuária sul-rio-grandense.³²⁴ A sua presença na UTOM, bem como outras características de suas ações durante o processo de formação da categoria dos vigias sugerem que Henrique Nogueira possuía alguma relação com militantes comunistas em Porto Alegre.³²⁵

Além deste norte-rio-grandense, pelo menos outros quatro trabalhadores oriundos do chamado Nordeste brasileiro estiveram envolvidos, em Porto Alegre ou Rio Grande, na construção da categoria dos vigias de embarcações. Todos eram naturais de Pernambuco, sendo que Almir Olímpio de Mello procedia da cidade de Palmares, região da Zona da Mata de Pernambuco, economicamente voltada para atividades do setor açucareiro. Ele teve participação ativa no processo de formação da categoria dos vigias, destacando-se aos olhos da “opinião pública” no período estudado. Amostra disso foi que, antes mesmo da sua associação à entidade de classe dos vigias de embarcações, em 1956, já se mostrava disposto a abraçar idéias e prática militantes de maneira relativamente

³²³ Ver: SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Livro de Atas das Assembleias Gerais Ordinárias e Extraordinárias (1956 a 1964)**. Livro 1.

³²⁴ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembleia geral realizada no dia 1º fev. 1964**.

³²⁵ Há indícios da ligação deste vigia de embarcações com o Partido Comunista do Brasil entre 1956 e 1964. Alguns desses indícios vieram à tona a partir de uma declaração realizada por um dos dirigentes dos vigias no Rio Grande do Sul, na atual sede da entidade na cidade do Rio Grande. Ver: F. **Declaração verbal concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande/RS. 26 ago. 2004. Além disso, a ligação de Henrique Nogueira com as orientações políticas dos comunistas pode ser apreendida a partir da composição da direção do Sindicato dos Vigias entre 1959 e 1961. Neste período, além de Henrique Nogueira, fizeram parte da direção sindical Otávio Gonçalves da Fonseca e Adamastor Bonilha. Este último, como veremos, era um reconhecido líder sindical ligado aos comunistas no Rio Grande do Sul. Ver: Folha de São Paulo, São Paulo, 7 de jun. 1966. Esta reportagem relata julgamento de Carlos Prestes, Adamastor Bonilha, entre outros militantes e líderes sindicais acusados de “subversivos”.

ousada, as quais se mostravam influenciadas, em alguma medida, pelas orientações do Partido Comunista do Brasil.

Uma dessas ações militantes de Almir de Mello rendeu contra si, em novembro de 1952, a instalação de um inquérito policial militar, pois foi “detido em flagrante delito” por sentinelas do Exército Brasileiro que vigiavam o Parque Farroupilha, situado nas proximidades do centro de Porto Alegre. Esta prisão ocorreu depois dele ter sido surpreendido por dois jovens soldados, em plena madrugada, enquanto realizava uma “pichação” com os seguintes dizeres: “Salve a data gloriosa de 27 de novembro de 1935!” - em evidente homenagem aos organizadores da chamada Intentona Comunista.³²⁶

Depois de ser recolhido ao quartel da Terceira Companhia de Polícia do Exército, Almir de Mello ficou incomunicável. Ele assumiu a autoria da grafiteagem e, - por irônico que pareça – também afirmou ser “pintor de profissão”. No decorrer do inquérito, além de alegar alguns distúrbios neurológicos, consta que ele fez questão de ressaltar que “[...] nessa sua ação foi movido por uma força estranha a sua vontade que é inexplicável”, pois “[...] encontrava-se em estado inconsciente”.³²⁷

Ao tomar conhecimento da prisão de Almir de Mello e da sua incomunicabilidade, comunistas residentes em Porto Alegre passaram a denunciar, através das páginas do jornal *A Tribuna*, este ato considerado iníquo. Exigiam a sua libertação imediata, saudando-o como um “trabalhador patriota” que lutava pela “paz e pela soberania do Brasil”. Além disso, acusavam alguns

³²⁶ Sobre o inquérito militar, ver: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **5º Cartório do Crime**. Porto Alegre, 1953, estante 42, processo número 88, maço 2. Este processo foi localizado junto ao Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul durante as pesquisas que realizamos para identificar a eventual citação de vigias de embarcações em processos criminais ou, ainda, a emissão de *habeas corpus* em nome de algum líder sindical da categoria. Nesse sentido, o resultado destas pesquisas não foi totalmente nulo, pois encontramos este inquérito policial militar cujo indiciado participou da fundação da Associação Profissional dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul e se manteve no Sindicato durante todo o período estudado (1956-1964).

³²⁷ ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **5º Cartório do Crime**. Porto Alegre, 1953, estante 42, processo número 88, maço 2. fl. 20.

membros do Exército de sujeitarem Almir de Mello a terríveis crueldades durante os interrogatórios que já duravam quase duas semanas.³²⁸

“Há dias noticiamos a prisão do patriota Almir [de] Mello, efetuada arbitrariamente [...] Este cidadão acha-se incomunicável e foi submetido a sevícias e espancamentos, no quartel da P. E. [Polícia do Exército] aonde se acha arbitrariamente recolhido. [...] O trabalhador Almir é um CIVIL, portanto, mesmo que tivesse cometido qualquer delito, não poderia ser preso pela polícia especial. Daí porque, com mais razão, a sua prisão, deve servir de alerta para as consciências democráticas de nosso Estado, contra o clima de terror que se pretende instalar em nossa terra. Almir [de] Mello deve ser alvo da solidariedade de todos os patriotas. Almir é vítima [...] dos que querem entregar nosso petróleo e atrelar nossa soberania ao carro de guerra dos EE.UU [...] A solidariedade a Almir [de] Mello não é só um dever, [...] mas também representa a luta pela defesa da Paz e da soberania de nossa Pátria. Essa solidariedade precisa ser manifestada através de memoriais, telegramas, abaixo-assinados de protesto enviados ao governo, à Assembléia Legislativa do Estado e à Auditoria de Guerra da Região.”³²⁹

Quase às vésperas do Natal de 1952, depois de uma intensa mobilização dos comunistas com atuação no Rio Grande do Sul em torno dessa prisão, Almir Olímpio de Mello finalmente foi libertado. Mais tarde, foi absolvido das acusações constantes no inquérito militar, que acabou arquivado, em 1953.

O ativismo político e disposição de luta sindical provavelmente contribuíram para que Almir de Mello ficasse em evidência entre os demais membros da categoria dos vigias de embarcações. Em virtude de tal proeminência, entre os

³²⁸ ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **5º Cartório do Crime**. Porto Alegre, 1953, estante 42, processo número 88, maço 2. Esta documentação traz recortes do jornal que o Partido Comunista do Brasil editava no Rio Grande do Sul (A Tribuna), os quais denunciam a prisão de Almir e exigem sua libertação imediata. Também contém fotos do local da referida pichação, fotos de Almir e transcrições dos interrogatórios de testemunhas.

³²⁹ A Tribuna Gaúcha, Porto Alegre, dez. 1952. Trata-se de recorte de jornal que compõe o inquérito militar no qual Almir Olímpio de Mello foi indiciado. Ver: ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **5º Cartório do Crime**. Porto Alegre, 1953, estante 42, processo número 88, maço 2.

anos 1962 e 1963 Almir chegou a ser “[...] designado para representar o Sindicato dos Vigias junto à [União dos Trabalhadores da] Orla Marítima.”³³⁰

Além disso, o fato de ser alfabetizado lhe possibilitava secretariar diversas assembléias da entidade representativa dos vigias, atividade que o preparou para assumir o cargo de diretor-secretário do Sindicato da categoria em 1963. Assim, ao lado do baiano W. e do porto-alegrense Wilson Olímpio de Mello, Almir de Mello compôs a última direção eleita pelos associados do Sindicato década de 1960.³³¹

Como mencionado na Introdução, medidas impostas pelo regime de força instalado no Brasil em 1964 coagiram essa direção sindical legitimamente eleita a “aceitar” sua destituição. Além de Almir de Mello, Wilson de Mello e W., boa parte dos vigias de embarcações teve de aprender a lidar, a partir de então, com a imposição de sucessivas “juntas governativas” no Sindicato dos Vigias, as quais contavam com o aval de “agentes sindicais” ligados à ditadura, questão que será retomada mais adiante.

Devemos lembrar que Almir Olímpio de Mello não era o único pernambucano que aspirava trabalhar como vigia de embarcações no Rio Grande do Sul entre 1956 e 1964, pois havia outros que possuíam objetivos semelhantes aos seus. Demétrio Alves Pereira e José Saturnino Benevides haviam chegado do Recife, capital de Pernambuco. Josué Pinto de Carvalho, por sua vez, trazia consigo vivências do chamado Agreste Pernambucano, da cidade de Garanhuns, território cuja história foi pontilhada pelas lutas de escravos organizados em torno do conhecido Quilombo dos Palmares.

Os registros examinados não permitem tecer maiores comentários a respeito de Demétrio Alves e de Josué Pinto, a não ser que o primeiro participou com relativa frequência das assembléias gerais do Sindicato dos Vigias, especialmente entre 1963 e 1964.

³³⁰ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 06 jun. 1963.**

³³¹ Ainda que Almir de Mello e Wilson de Mello tivessem o mesmo sobrenome, não foi possível estabelecer se havia algum grau de parentesco entre eles a partir das fontes consultadas. Vale notar que o único irmão de Almir de Mello que prestou depoimento durante o inquérito militar, em 1953, não se chamava Wilson Olímpio de Mello.

No caso de José Saturnino Benevides, porém, constatamos que ele foi eleito para representar a categoria junto à União dos Trabalhadores da Orla Marítima (UTOM) em 1964, somando-se a outros três vigias de embarcações que atuavam nesta intersindical. Vale notar que cada um destes representantes era natural de um estado diferente, a saber: Adamastor Bonilha, de Cruz Alta/RS; Henrique Nogueira, de São José de Mipibú/RN e Wilmar João de Andrade, de Laguna/SC.

Baianos, norte-rio-grandenses, pernambucanos, gaúchos. Tratemos agora de alguns catarinenses que se encontravam entre aqueles trabalhadores que aspiravam atuar nos serviços de vigilância de embarcações na indústria portuária sul-rio-grandense.

Calixto Francisco da Costa, por exemplo, já possuía ligações com a orla desde antes da sua chegada ao Rio Grande do Sul. Afinal, era natural do litoral catarinense, mais especificamente do Balneário de Canavieiras. Sua atuação no processo de formação da categoria dos vigias esteve assinalada pelo desempenho, na década de 1960, de importantes cargos ligados à entidade da qual foi sócio. Em um primeiro momento essas atividades não foram desempenhadas propriamente na direção sindical, mas sim em funções de controle sobre esta última, ou seja, como membro do Conselho Fiscal do Sindicato dos Vigias. O ex-mineiro Antonio Tavares da Silva também compôs este Conselho, o qual era presidido por Fredolino Correa, natural da cidade de São Sebastião do Caí, no Rio Grande do Sul.

Em maio de 1961, ocasião em que uma nova direção sindical da categoria tomou posse, Calixto da Costa foi eleito pelos seus colegas de profissão a fim de cumprir funções de suplente desta diretoria. Nesta função permaneceu até assumir, cerca de dois anos mais tarde, novo cargo. Desta vez, tratava-se de atuar no Conselho de Disciplina do Sindicato dos Vigias. Assim, em vez de fiscalizar as finanças sindicais, Calixto da Costa exerceria um controle sobre o conjunto dos trabalhadores que atuavam como vigias no estado. Afinal, o chamado Conselho de Disciplina constituía um instrumento criado para aplicar

punições aos vigias que infringissem normas e regras estabelecidas coletivamente pelos membros categoria.³³²

Julio de Souza, natural de Palhoça/SC, foi outro catarinense que esteve ligado à construção da categoria dos vigias. Oriundo de um município próximo a Florianópolis, talvez cultivasse tradições ligadas aos imigrantes açorianos daquela localidade. Além disso, não se deve esquecer que Julio de Souza vinha de uma cidade que possuía em seu território um dos maiores mangues da América do Sul. Deste modo, seu contato com o movimento das águas e costumes da orla não deve ter iniciado somente ao se engajar nos serviços de vigilância de embarcações no Rio Grande do Sul.

Julio de Souza foi diretor-secretário da entidade representativa dos vigias entre 1961 e 1963, momento em que Almir Olímpio de Mello assumiu essa função. Além disso, com seu conterrâneo Wilmar João de Andrade e com o ex-mineiro Antonio Logues de Souza, Julio de Souza também desempenhou atividades militantes na Federação Nacional dos Portuários (FNP), desde o ano de 1961, na condição de representante do Sindicato dos Vigias.

Vale notar que a chapa dos vigias que desejavam representar a categoria junto à FNP havia sido encabeçada pelo catarinense Wilmar de Andrade, recebendo aprovação unânime dos associados do Sindicato.³³³ As ações como delegado da categoria na FNP credenciaram Wilmar de Andrade para que mais tarde viesse a representar os vigias de embarcações junto a outra entidade intersindical já mencionada, a União dos Trabalhadores da Orla Marítima (UTOM).³³⁴

³³² SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 06 jun. 1963.** Calixto da Costa permanece como membro do Conselho de Disciplina até 1965, quando então assumiu o cargo de diretor-secretário na Junta Governativa imposta por apoiadores do golpe de Estado. Calixto da Costa permaneceu neste cargo até o final de 1968.

³³³ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 08 fev. 1961.** Os membros efetivos da referida chapa eram Wilmar João Andrade, Antonio Logue de Souza e Arlindo Abreu de Oliveira. Os suplentes eram Leonardo Costa, Julio de Souza e Wilson Olimpio de Mello.

³³⁴ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 01 fev. 1964.** Além de Wilmar de Andrade, Henrique Nogueira e Adamastor Bonilha também foram eleitos nesta assembléia para representarem os vigias junto à UTOM.

Se as descrições acima parecem precárias, observa-se que os registros sobre os trabalhadores chegados da Europa que atuaram como vigias de embarcações no Rio Grande do Sul não permitem tecer maiores comentários sobre suas trajetórias. As fontes examinadas não trazem subsídios relevantes sobre estes trabalhadores, o que pode indicar que sua participação na categoria não foi militante.³³⁵

Não fossem os dados coligidos a partir do fichário dos associados do Sindicato, quase nada haveria para se expor acerca do associado número 39, Augusto Bastos Pinho Campos. O fato de ter nascido em 1926, na cidade portuguesa de Aveiro, confere um aspecto significativo à trajetória de vida deste trabalhador. Afinal, ter Aveiro como local de procedência indicava que, tal como outros vigias mencionados acima, Augusto também possuía relações com habitantes de uma cidade rodeada de embarcações. Sendo assim, poderia trazer consigo costumes e tradições relativas ao seu local de origem, chamada por alguns de “Veneza portuguesa”.

No que se refere ao outro trabalhador chegado da Europa, ele pode ser considerado como o vigia mais jovem em atuação no Rio Grande do Sul no período estudado. Afinal, quando Augustin Simal Nieto passou a ser considerado um membro dessa categoria, havia completado apenas 20 anos. Natural de Madri, na Espanha, tudo indica que, ao contrário do colega português, Augustin Nieto permanecia solteiro após sua chegada ao Brasil, residindo em um apartamento na Avenida Farrapos, em Porto Alegre.

Augustin Nieto, embora constituísse uma exceção por conta de sua idade, assim mesmo não destoava significativamente dos demais membros da categoria, a não ser de um colega que possuía mais de 50 anos. Apropriado notar, portanto, que os cálculos realizados sobre os registros disponíveis no fichário dos associados do Sindicato dos Vigias apontam que a maioria absoluta destes

³³⁵ Sabe-se que havia um associado ao SVPRS oriundo do Rio de Janeiro, mas além do nome deste trabalhador (Alberto Pereira Pinto) nada mais sabemos a seu respeito. Ver: SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Fichário dos associados (1956-1964)**.

trabalhadores havia nascido na década de 1920. Sendo assim, possuíam uma média de trinta e dois anos de idade.³³⁶

Mesmo que a observância de médias aritméticas em algumas ocasiões possa prestar desserviços para o trabalho do historiador, no caso dos vigias não ocorre isso, porque a média citada retrata com fidedignidade a idade de boa parte dos membros desta categoria. Assim, poucos eram aqueles nascidos em outras décadas que não fosse a de 1920.

Além disso, esta média de idade dos aspirantes ao posto de vigia sugere que, além do alfaiate, do pintor e dos mineiros mencionados, boa parte dos cerca de sessenta trabalhadores estudados já possuía experiências laborais e o engajamento nos serviços de vigilância em meados da década de 1950 não representava para eles um ato inaugural de inclusão no mercado de trabalho.

Nesta perspectiva, os responsáveis pela construção da categoria dos vigias de embarcações no Rio Grande do Sul conseguiram materializar, paulatinamente, um empreendimento coletivo que reuniu em torno de determinadas aspirações comuns uma série de trabalhadores marcados pelas mais diversas experiências de vida e de trabalho, a saber: ex-combatentes da Segunda Guerra Mundial, ex-mineiros, pintores, alfaiates, taifeiros, moços de convés, trabalhadores ocasionais, entre outros.

Como veremos no tópico seguinte deste capítulo, entre essas aspirações comuns se destacavam tentativas de suprimir constrangimentos materiais oriundos da falta de oportunidades regulares de remuneração monetária no mercado de trabalho portuário, assim como do exercício de ocupações sem a formalização dos seus vínculos empregatícios. Sendo assim, ao integrarem um movimento que vislumbrava a instituição de um sindicato *closed shop* na indústria portuária do Rio Grande do Sul, estes trabalhadores também davam mostras de que desejam obter melhores condições de trabalho e de vida para si e para os demais membros da categoria. Aliás, a análise das fontes orais e escritas indica que a organização destes trabalhadores através de suas sucessivas entidades

³³⁶ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Fichário dos associados (1956-1964).**

representativas foi um dos principais meios encontrados por eles para tentar superar vicissitudes que marcavam suas vidas, as quais possuíam raízes em oportunidades de trabalho ocasionais e no próprio desemprego; ou ainda, privações materiais decorrentes do nível precário de escolarização formal ou da não qualificação para o desempenho de ofícios que exigissem um grau razoável de conhecimentos técnicos específicos.

Mesmo que estes atributos possam ser considerados insuficientes para caracterizar as pressões que recaíam sobre esses trabalhadores, importante ter claro que os registros analisados apontam que essas dificuldades faziam parte do dia-a-dia de uma parcela significativa dos cerca de sessenta homens que aspiravam atuar como vigias de embarcações no Rio Grande do Sul, os quais fundaram a Associação Profissional dos Vigias em 1956.³³⁷ Além disso, as fontes ofereceram subsídios para a compreensão de peculiaridades que caracterizaram as experiências dos precursores do associativismo dos vigias. É sobre essa questão que trataremos no tópico seguinte deste capítulo.

3.2 - Peculiaridades de uma categoria profissional

O conteúdo do tópico anterior remete para um aspecto crucial do processo de formação categoria dos vigias de embarcações. Trata-se de um movimento protagonizado pelos próprios aspirantes ao posto de vigias e aponta para uma condensação peculiar de tentativas de organização destes trabalhadores entre si, marcadas por experiências associativas de natureza eminentemente sindical. Relembramos, portanto, que a análise desse processo evidencia a construção de uma categoria profissional que se distinguiu pelo imperativo da sindicalização para todos os seus membros, sugerindo a reunião de aspirações comuns desses

³³⁷ Além das fontes orais e sindicais já mencionadas, ver também: ORLA MARÍTIMA. Rio de Janeiro, n. 16, jan. 1955. p. 1. ORLA MARÍTIMA. Rio de Janeiro, n. 45, ago. 1957, contracapa. ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 10 maio de 1963, p.13.

mesmos trabalhadores num contexto histórico interpelado, desde o início, pela legislação trabalhista e sindical em vigor. Nesse sentido, examinamos a trajetória de uma categoria em que a associação sindical não pode ser considerada como decorrência de um longo percurso de lutas e ações coletivas, pois a sua construção se desenvolveu sob o próprio signo da sindicalização.

Com vistas a fazer valer suas pretensões de responsabilidade exclusiva pelos serviços de vigilância em embarcações, tornou-se crucial para os aspirantes a vigias conquistar as garantias formais necessárias ao exercício profissional e à organização sindical. Tratava-se, pois, de lutar por um duplo reconhecimento que deveria ser obtido através de aquiescências tanto de representantes do poder estatal quanto de empresários ligados ao Centro de Navegação Rio-Grandense.

Isto implicava o reconhecimento público da sua profissão por meio de regulamentação legal que tornasse obrigatória a realização dos serviços de vigilância em embarcações nacionais e estrangeiras, bem como a garantia de que o controle da gestão da mão-de-obra utilizada nesses serviços fosse feito, exclusivamente, através de suas sucessivas entidades de classe.

As experiências associativas e de trabalho nos serviços de vigilância mostravam a estes trabalhadores que a materialização dessas demandas eram interdependentes; ou seja, não podiam ser concebidas separadamente pelos membros da categoria. Sem o estabelecimento destas condições para o engajamento nos serviços de vigilância de embarcações, as chances de um vigia conseguir inserção no mercado de trabalho portuário em Porto Alegre e Rio Grande tendiam a ficar reduzidas, permanecendo marcadas pela extrema insegurança em relação às oportunidades de remuneração monetária.

Apesar dessas observações sobre os objetivos centrais desses trabalhadores, a seguir também serão examinados aspectos da trajetória dos vigias de embarcações que antecederam as suas experiências e ações de natureza eminentemente sindicais. Procederemos deste modo por duas razões. Primeiro, porque as fontes assinalaram uma continuidade de costumes e práticas destes trabalhadores, remontando a um período anterior à organização de uma entidade de classe que procurasse intermediar a contratação dos serviços de

vigilância de embarcações nos portos do Rio Grande do Sul. Segundo, porque o exame desses aspectos da trajetória dos vigias também permite uma compreensão mais adequada dos próprios antecedentes do fenômeno associativo estudado.

Sobre a primeira questão destacamos que, antes de 1956, um dos costumes observados entre os pretendentes ao cargo de vigias de embarcações se referia às tentativas de ampliação das suas oportunidades de trabalho na indústria portuária através da adoção de uma rotina de idas e vindas até o cais dos portos. Nos períodos em que a entrada e saída de embarcações tendiam a atingir certa regularidade essa rotina começava, geralmente, pela manhã, quando então esses trabalhadores ocasionais procuravam se cercar de informações junto a conhecidos seus sobre as chances de engajamento. Verificada a presença real ou potencial de embarcações no porto e, portanto, de oportunidades de trabalho, destacava-se alguém dentre os aspirantes a vigia que tivesse “bons contatos” com agentes de navegação a fim de convencê-los da necessidade de executar os serviços de vigilância.

Como aludido anteriormente, estes apelos nem sempre eram aceitos pelos tomadores de seus serviços, restringindo as possibilidades laborais destes pretensos vigias. Quando a solicitação era bem sucedida, porém, os envolvidos na disputa pelo engajamento para o trabalho costumavam respeitar um tradicional “sistema de rodízio”, de modo a garantir uma distribuição equitativa das oportunidades de ganho.³³⁸

Este sistema de rodízio “pré-sindicato” lembra características de uma cultura construída pelos trabalhadores em diversas partes do mundo, tal como

³³⁸ G. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande/RS, 07 jun. 2004. Trata-se do depoimento cedido pelo então presidente do Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul (SVPRS). Mesmo que não tenha trabalhado na orla portuária durante o período privilegiado neste estudo, G. (56 anos), natural da cidade do Rio Grande, contribuiu com nossa pesquisa em função dos mais de trinta anos de experiência como dirigente sindical da categoria. Ele se associou ao Sindicato dos Vigias em 1974 e no ano seguinte já havia sido eleito seu secretário. Dez anos mais tarde chegou ao cargo de presidente, onde permaneceu pelo menos até a data da realização desta entrevista.

definiu Eric Hobsbawm.³³⁹ Afinal, a sustentação de um rodízio entre esses trabalhadores ocasionais com o objetivo de distribuir de forma mais justa as oportunidades de remuneração, aponta que os aspirantes a vigias de embarcações, mesmo antes das lutas mais efetivas pelo reconhecimento profissional da categoria via institucionalização de um sindicato *closed shop*, articulavam ações com traços de solidariedade. Deste modo, através da organização deste sistema de rodízio, estes trabalhadores ocasionais também pareciam se opor ao chamado *ethos* capitalista competitivo, defendido, via de regra, pelos tomadores de serviço ligados à indústria portuária, especialmente empresários da navegação e seus agentes.

Por outro lado, se as informações obtidas sobre a movimentação de embarcações fossem pouco promissoras ou se lhes negassem qualquer possibilidade de trabalho nos serviços de vigilância de embarcações, muitos deles poderiam tomar o caminho de volta para casa, desistindo momentaneamente do engajamento para o trabalho. Outros, assim como o avulso Julio Lopes, procuravam oportunidades de engajamento na orla, insistindo para “[...] trabalhar no serviço do porto ou em outra ‘changa’ [biscate] qualquer que apareça pela faixa do cais”.³⁴⁰ Alguns, porém, decidiam se dirigir à mesa ou balcão de algum dos diversos bares que se localizavam nas redondezas dos portos.

Neste caso, os aspirantes a vigias de embarcações poderiam ir ao Bar Naval, no Mercado Público de Porto Alegre, espaço

“[...] onde se fazia reunião dos estivadores, marítimos [...] tinha de tudo ali. Um pouco era política, um pouco era esporte. É...turfe, enfim. É, juntava ali. O pessoal era muito unido que hoje a gente tem saudade [...] era bibidinhas, aperitivos, cerveja [...] era uma diversão [...] Não saía briga, não saía nada. Existia uma limpeza muito boa ali.”³⁴¹

³³⁹ Ver, entre outros: HOBBSAWM, Eric. A formação da cultura da classe operária britânica. In: **Mundos do trabalho**: novos estudos sobre história operária. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. p.251-272.

³⁴⁰ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 06 maio 1960, p. 13.

³⁴¹ LIMA, José Pedro Barbosa. **Entrevista concedida à Laura Dutra**. Porto Alegre, 01 set. 1992. (Projeto Memória Mercado Público Central de Porto Alegre - Memorial do Mercado). p. 18-19.

Esse clima fraternal entre os trabalhadores que freqüentavam o Bar Naval ou estabelecimentos semelhantes nos arredores da orla porto-alegrense pode ser relativizado pelo cotejamento com outras fontes e estudos, pois como mostra Fernando Teixeira da Silva, “são diversos os exemplos de agressividade verbal na lida do cais, compondo um terreno semântico caracterizado por noções de força e honra forjadas pelo trabalho masculino.” Afinal, “os portuários definem, em parte, sua própria identidade a partir de um senso arraigado de masculinidade em que a coragem é um valor moral definidor dos relacionamentos sociais.”³⁴²

Nesse sentido, portuários freqüentadores destes bares da orla porto-alegrense por vezes extrapolavam os próprios limites destes estabelecimentos comerciais durante suas discussões e rugas, intimidando verbalmente ou agredindo fisicamente transeuntes que circulavam nas imediações porto da capital.³⁴³ Por outro lado, também não parecia incomum demonstrações de valentia no interior dos próprios botequins que tinham nos portuários avulsos uma clientela fiel, motivando ações ofensivas até mesmo entre membros de uma mesma categoria profissional.³⁴⁴

Importante frisar, porém, que estes espaços de convivência de portuários não costumavam representar aos olhos destes trabalhadores um antro de homens selvagens e brutos, mesmo que o porto fosse caracterizado como uma espécie de “[...] enclave de conflitos mais ou menos ritualizados, em que a violência era parcialmente tolerada ou mesmo reivindicada, encorajando formas de comportamento que estimulavam os fisicamente mais fortes a sentir prazer em intimidar os mais fracos por meio da violência verbal, dando-lhes a oportunidade

³⁴² SILVA, Fernando Teixeira da. Valentia e cultura de trabalho... op. cit. p. 209.

³⁴³ A HORA. Porto Alegre, 29 fev. 1956. Reportagem relata detenção de marujos argentinos efetuada por membros da guarda civil de Porto Alegre, os quais foram acusados de agredirem transeuntes nas proximidades do Porto de Porto Alegre. Os marujos em questão eram Carlos Peres, Vicente Acieta e Guilherme Pena Alvarez.

³⁴⁴ A HORA. Porto Alegre, 24 jan. 1958. Reportagem registra prisão dos estivadores Mauro Gonçalves e Felicíssimo de Oliveira Nunes (conhecido também pela alcunha de “Brigadiano”), os quais se envolveram em briga no Bar Itu, localizado na esquina com a Rua Voluntário da Pátria, próximo ao Porto de Porto Alegre. Consta que “Brigadiano”, ao revidar uma agressão de Mauro e mais dois homens, atingiu seu colega com golpes de canivete, sendo detido logo em seguida por um membro da Brigada Militar que fazia o policiamento nas redondezas.

de [...] reconhecer quem gozava de respeito, reverência e distinção.”³⁴⁵ Afirmamos isso porque, além destes fenômenos que envolviam a conquista e a manutenção da honra e da reputação entre os portuários, alguns bares da orla porto-alegrense também ofereciam diversos atrativos tanto aos trabalhadores considerados “fortes” como aos “fracos”. Tratava-se, por exemplo, do parcelamento de dívidas desta clientela proporcionado pelos donos destes estabelecimentos. No caso dos proprietários do Bar Naval, sabedores que eram das peculiaridades dos portuários avulsos em função das flutuações no engajamento para o trabalho e, por conseguinte, nos salários,

“[...] eles facilitavam muito. [...] tinha uma manutenção fora de série. Aquele pessoal que trabalhava ali na roda, por exemplo, eles bebiam até e penduravam a bebida, então uma série de coisas. Almoço, por exemplo, o cara almoçava, pagava daí a dois, três dias, que eles depositavam. E depois, o cara era acostumado a tá ali dentro, então já era conhecido.”³⁴⁶

Este tipo de expediente possivelmente era apreciado por muitos trabalhadores portuários, incluindo aqueles aspirantes a vigias de embarcações, pois a possibilidade de “pendurar” gastos com alimentação e bebidas favorecia o prolongamento da suas permanências nas proximidades do cais, o que muitas vezes se mostrava crucial para ampliar as chances de obter informações sobre alguma oportunidade de trabalho nas fainas portuárias. Por outro lado, a volta para casa podia significar que esses vigias dificilmente regressariam no mesmo dia ao porto em busca de trabalho, pois as fontes apontam que a maioria deles não residia na zona central da capital do estado e eram poucos os que moravam em locais próximos da orla porto-alegrense.³⁴⁷ “Pendurar” despesas na conta de

³⁴⁵ SILVA, Fernando Teixeira da. Valentia e cultura de trabalho... op. cit. p. 211.

³⁴⁶ LIMA, José Pedro Barbosa. **Entrevista concedida à Laura Dutra**. Porto Alegre, 01 set. 1992. (Projeto Memória Mercado Público Central de Porto Alegre - Memorial do Mercado), p. 19.

³⁴⁷ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Fichário dos associados** (1956-1964). Este documento apresenta os endereços das residências de parte significativa dos trabalhadores que atuaram como vigias em Porto Alegre.

um bar, portanto, facultava a estes trabalhadores um certo controle sobre seus próprios deslocamentos dentro da cidade, assim como uma maior liberdade no que dizia respeito à escolha dos momentos de realização dos percursos entre a residência e o ambiente de trabalho.

Embora os dados sobre as residências dos trabalhadores que atuaram como vigias de embarcações na cidade do Rio Grande se apresentem incompletos, os vestígios disponíveis para análise apontaram que parte deles residiram em territórios contíguos ao porto local.³⁴⁸ Como mencionado no Capítulo 1, um destes territórios era conhecido como Vila do Cedro; o outro, chamado de Vila Santa Teresa. Estas vilas eram locais de moradia de muitos trabalhadores portuários avulsos e constituíam espaços estratégicos para eles, pois estavam situados entre o centro da cidade e o Porto do Rio Grande, sendo que os percursos entre ambos poderiam ser realizados com o uso de bicicleta, através de bonde ou mesmo caminhando. Mais do que isso, há estudos como o de Carlos Oliveira que mostram que estas vilas também eram espaços de “[...] conhecimento mútuo, de experiências e vivências compartilhadas”, as quais poderiam ser marcadas por “[...] situações de solidariedade recíproca, como emprestar uma xícara de açúcar ou farinha de trigo; recolher a roupa da corda quando ameaça chover, assim como ‘ofertar’ as sobras do almoço para o cachorro do vizinho.”³⁴⁹

Próximas ao porto, estas vilas estavam nas adjacências da Avenida Honório Bicalho, a qual foi “inaugurada em 1922, com aproximadamente três quilômetros de extensão”. Esta avenida de traçado retilíneo possuía “[...] uma série de estabelecimentos e territórios, iniciando na Companhia Swift e terminando no Clube de Regatas Rio Grande, nas proximidades da Capitania dos Portos.” Em seu trajeto também encontrava-se o Porto Novo, com seus portões de acesso, silos e armazéns, um quartel da Brigada Militar, a “roda da estiva”, bem como inúmeras cantinas, bares e cabarés, “[...] locais de profunda cumplicidade entre prostitutas, marinheiros [...] e os ‘Homens dos Porto’”.³⁵⁰

³⁴⁸ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Fichário dos associados (1956-1964)**.

³⁴⁹ OLIVEIRA, Carlos Alberto. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit p. 200-201.

³⁵⁰ OLIVEIRA, Carlos Alberto. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit p. 142-143.

Em função do seu local de moradia e de engajamento para o trabalho, não é improvável que aspirantes ao exercício da vigilância de embarcações ancoradas em Rio Grande também freqüentassem esses espaços de sociabilidade marcadamente masculinos e compartilhassem tradições e costumes com os demais trabalhadores avulsos. As características e atrações da Avenida Honório Bicalho provavelmente favoreciam múltiplos encontros entre vigias e demais portuários e, de modo semelhante ao que ocorria no Bar Naval, ali também havia estabelecimentos cujos proprietários não se recusavam a “vender fiado” para trabalhadores ocasionais. Nesse sentido, conquanto os deslocamentos casa-porto fossem facilitados pela contigüidade das residências em relação ao almejado ambiente de trabalho no Porto do Rio Grande, o recurso à “pendura” de débitos em bares e cantinas não era menos importante para alguns pretendentes ao cargo de vigia de embarcações, pela própria sazonalidade do trabalho e, por conseqüência, do caráter irregular dos ganhos auferidos.³⁵¹

O relato do ex-portuário H. sugere que em determinados períodos de escassez de embarcações os trabalhadores avulsos ligados à indústria portuária

“[...] passavam muita miséria [...] e nesse período era um período muito difícil, que a gente tinha que vir no porto pra vê se pegava [algum serviço], e não dava, e não dava, não dava. Às vezes o cara achava que não ia dar, daí não vinha e dava.”³⁵²

Em virtude da condição de trabalhador avulso (ocasional), os pretendentes a uma vaga nos serviços de vigilância de embarcações também conviviam com realidades análogas às descritas neste relato. Aliás, estes candidatos ao posto de vigia provavelmente experimentavam graus ainda maiores de incerteza no que dizia respeito ao engajamento para o trabalho, pois do ponto de vista legal estes serviços não precisavam ser realizados por portuários avulsos. Nessas

³⁵¹ OLIVEIRA, Carlos Alberto de. Memórias de estivadores: imagens, estigmas e representações. In: Cidade Revelada – Encontro sobre patrimônio cultural, 9, 2007. **Anais...** Itajaí/SC, 2007.(I Fórum Nacional de Conselhos de Patrimônio Cultural). Ver também: OLIVEIRA, Carlos Alberto. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit p. 202.

³⁵² H. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian.** Rio Grande, 1º jun. 2004.

circunstâncias, os armadores ou os agentes de navegação também não se viam impelidos pela “força da lei” a contratar trabalhadores de um ofício específico para realização das atividades de vigilância em embarcações, sendo comum o capitão da embarcação recorrer a membros da equipe de bordo para execução destas tarefas.

As memórias dos vigias de embarcações no Rio Grande do Sul, aliás, fazem referências a estes embarcadiços, bem como a um grupo de ex-combatentes da Força Expedicionária Brasileira (FEB), os quais se transformaram em precursores do associativismo da categoria. Antes de tratar das razões pelas quais marinheiros se encontravam entre os protagonistas da construção da categoria dos vigias, examinaremos esta alusão aos ex-combatentes.

Ainda que à primeira vista pareçam curiosas, as menções a estes soldados brasileiros que combateram na Itália durante da Segunda Guerra não podem ser consideradas gratuitas no caso do processo de formação da categoria dos vigias. Inicialmente, porque a reunião que marcou a fundação oficial da Associação Profissional dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul, mais tarde transformada em Sindicato da categoria, ocorreu exatamente na sede social dos ex-combatentes da FEB, em Porto Alegre. Localizada numa galeria do Mercado Público, a sala que abrigava esta sede situava-se em uma área fronteira ao porto da capital, ambiente de trabalho daqueles que procuravam se engajar nos serviços de vigilância de embarcações.

Além disso, há indícios de que muitos destes ex-combatentes, ao retornarem da guerra, se viram desamparados pelo poder estatal, encontrando uma série de dificuldades para continuar sobrevivendo em função do desemprego.³⁵³ Nas palavras do capitão Adão Vieira de Aguiar, o qual atuou como enfermeiro durante os conflitos ocorridos na Itália, “eu fiquei na ativa, logo, não sofri na pele” com o desemprego e o desamparo estatal decorrente da

³⁵³ Ver: MOTTA, Arilcides de Moraes (coord.). **História oral do Exército na Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2001. (7 tomos). Nesta publicação, ver especialmente tomo 7, o qual apresenta depoimentos de pracinhas oriundos do Rio Grande do Sul. Para uma outra versão sobre os fatos que levaram à desmobilização dos combatentes da FEB, ver: BRANCO, Manoel Thomaz Castello. **O Brasil na II Grande Guerra**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1960. p. 539-544.

desmobilização. Porém, “o pessoal que foi pra reserva, só veio a ter uma melhoria com a Constituição de 1988, quando passaram a receber proventos de segundo-tenente. [...] Não foi nada fácil para eles.”³⁵⁴

As lembranças de outro ex-combatente corroboram o depoimento acima, pois conforme Oudinot Willadino, que serviu no 9º Batalhão de Caçadores,

“Minha preocupação era chegar aqui e trabalhar. Trabalhar e esquecer o passado [...] Na realidade, a maioria dos febianos que retornou da Itália era soldado oriundo da roça. E ele não voltou para o campo [...] **Foi procurar emprego e não foi fácil.** Dizem que hoje é difícil, mas quando chegamos aqui também o era; não tínhamos treinamento, nem aptidão. **Resultado: muitos ficaram meio marginalizados na cidade.** [...] Aqueles companheiros mais humildes estavam esquecidos e sofreram muito, porque quase ninguém dava atenção para eles. [...] **Éramos malvistas porque postulávamos emprego, incomodávamos.** Aqui na 3ª Região [Rio Grande do Sul] diziam que nós, da Associação, éramos comunistas, não queriam nada conosco.”³⁵⁵

Diante de tais dificuldades para a inserção no mercado de trabalho formal depois da guerra, há indícios de que a indústria portuária representou uma verdadeira “salvação” para alguns desses ex-combatentes residentes no Rio Grande do Sul.³⁵⁶

De acordo com o depoimento do ex-combatente José Conrado de Souza, que foi motorista do Depósito de Reacomodamento de Pessoal em diversas

³⁵⁴ Ver depoimento em: MOTTA, Arilcides de Moraes (coord.). **História oral do Exército...** op. cit. p. 137-138. (tomo 7).

³⁵⁵ Ver depoimento em: MOTTA, Arilcides de Moraes (coord.). **História oral do Exército...** op. cit. p. 51-54. (tomo 7). [grifos meus]

³⁵⁶ R. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian.** Porto Alegre, 12 ago. 2006. A expressão “salvação” é de autoria deste ex-combatente que nos concedeu entrevista na sede da FEB, em Porto Alegre. Tratava-se de um soldado que parecia constituir um “guardião da memória” desta entidade, tal a desenvoltura com que lidou com as informações e documentos referentes à história dos pracinhas brasileiros que combateram na Itália. Vale ressaltar que também procuramos acessar os nomes dos cerca de vinte mil pracinhas brasileiros que participaram dos conflitos durante a Segunda Guerra Mundial, pois consideramos pertinente cruzar as informações sobre os associados das sucessivas entidades representativas dos vigias com aqueles dos ex-combatentes. O acesso a esta lista de nomes dos pracinhas, contudo, não foi possível. De acordo com responsáveis pelo Setor de Documentação do Exército, localizado no Rio de Janeiro, este documento estaria passando por uma espécie de “revisão” ou “atualização”, sendo que o prazo para consultá-lo ainda não havia sido definido até a conclusão desta dissertação.

frentes de batalha na Itália, a maior parte dos soldados desmobilizados depois da guerra “[...] não tinham qualificação [profissional] alguma, e a grande maioria deles foi para a estiva. Eles só sabiam carregar peso ou, então, combater na guerra.” Nesse sentido, José Conrado de Souza avaliou que:

“Utilizaram esses recursos humanos durante a guerra e depois os jogaram fora. Como na abolição da escravidão. [...] Alguns foram para a roça e não eram mais homens de enxada. Também não eram mais homens de guerra. [...] Não se interessaram pelo conhecimento, pela experiência, pela vivência daqueles homens que não morreram na Itália [...] Imaginemos um cidadão que saiu lá do interior do Rio Grande, de uma colônia daquelas onde trabalhava a terra manejando o cabo de uma enxada. Esse homem que viveu em sua comunidade até uma certa idade é convocado e vem para o Exército [...] para enfrentar a guerra. Foi para a Itália e utilizou seu preparo para o combate. Na hora de sair ele é abruptamente mandado embora. Nem muito obrigado lhe disseram.”³⁵⁷

Em função da robustez física e destreza, portanto, alguns ex-combatentes encontraram oportunidades de trabalho remunerado nos serviços de estiva. Outros, porém, em virtude de contatos estabelecidos com companhias de navegação e seus agentes, conseguiram engajamento e ganhos eventuais através dos serviços de vigilância de embarcações.

Não é o objetivo deste estudo discutir o tema da desmobilização de inúmeros soldados brasileiros promovida pelo governo Getúlio Vargas.³⁵⁸ Ainda assim, a partir do exame dos depoimentos dos ex-combatentes se percebe a conservação de um certo ressentimento para com o governo federal,

³⁵⁷ Ver depoimento em: MOTTA, Arilcides de Moraes (coord.). **História oral do Exército...** op. cit. p. 144-160. (tomo 7). José Conrado de Souza também foi presidente da Associação dos Ex-Combatentes da FEB em Porto Alegre.

³⁵⁸ Muito embora a questão da desmobilização de grande parte do contingente da FEB ainda na Itália possa ser considerada uma questão em aberto para a historiografia, parece adequado não perder de vista que essa decisão, para alguns dos ex-combatentes, “Talvez tenha sido uma decisão política. Por causa do Getúlio e de estarmos sob uma ditadura. Afinal, tínhamos ido lutar contra as ditaduras européias. Passamos a ser uma ameaça. Essa é a única explicação que eu vejo para a infeliz decisão de desmobilizar a FEB com tanta pressa.” Ver: Ver depoimento completo do Coronel Sólton Rodrigues D’Ávila em: MOTTA, Arilcides de Moraes (coord.). **História oral do Exército...** op. cit. p. 35 e ss. (tomo 7).

especialmente quando os pracinhas avaliam as formas pelas quais se encaminhou a desmobilização militar depois de finalizada a participação deles nos conflitos bélicos na Europa. Isto denota que, para todos estes depoentes, a chamada “Desmobilização Militar” não representava somente “[...] um ato de rotina, inverso ao da Mobilização, destinado a reverter os efetivos e as dotações de materiais necessários as suas proporções primitivas, à medida que vão se tornando desnecessárias à guerra.”³⁵⁹

Assim, também se torna pleno de sentido o epíteto de “sobras de guerra” que recaiu sobre ex-soldados que se engajaram nas atividades de vigilância de embarcações no Rio Grande do Sul, pois o qualificativo de “sobras” traduzia, de forma jocosa, uma penosa realidade experimentada por eles em toda a sua intensidade. Afinal, haviam participado de um dos maiores conflitos militares da história e, logo após, foram “descartados” como se estivessem sobrando.³⁶⁰

José Conrado de Souza observou que “até hoje nos ressentimos dessa falta de apoio, do esquecimento daquela promessa feita por Getúlio de que nossos familiares e nós mesmos seríamos amparados. Esse amparo veio em doses homeopáticas ao longo desses 55 anos.”³⁶¹

Uma dessas “doses homeopáticas” de apoio governamental previa justamente a inserção de ex-combatentes brasileiros que atuaram na Segunda Guerra no mercado de trabalho portuário. Para tanto, em 1951 o governo federal elaborou e aprovou ordenamento jurídico que admitia o engajamento destes soldados desmobilizados em fainas da indústria portuária nacional, pretendendo garantir-lhes parte das vagas existentes nos quadros dos sindicatos de portuários avulsos. Esta lei incluía as entidades representativas dos trabalhadores vinculados

³⁵⁹ BRANCO, Manoel Thomaz Castello. O Brasil na II Grande Guerra... op. cit. p. 539.

³⁶⁰ Referências sobre esta ligação entre ex-combatentes e os serviços de vigilância, bem como sobre o epíteto de “sobras de guerra”, foram expressas durante as seguintes entrevistas: R. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Porto Alegre, 12 ago. 2006. F. **Declaração verbal concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande/RS Sul, 26 ago. 2004.

³⁶¹ Ver depoimento em: MOTTA, Arilcides de Moraes (coord.). **História oral do Exército...** op. cit. p. 147. (tomo 7).

aos serviços de vigilância de embarcações de todo o Brasil e continuava em vigor em 1958, quando será reconhecido o Sindicato dos Vigias no estado.³⁶²

A inserção de ex-combatentes entre os vigias de embarcações no Rio Grande do Sul, entretanto, se realizou de maneira relativamente inversa ao que previa o ordenamento jurídico aludido acima. Em vez destes pracinhas entrarem para o quadro de associados da entidade de classe dos vigias depois desta já se encontrar consolidada, eles participaram ativamente da própria fundação da Associação Profissional dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul, em 1956, em Porto Alegre.

Curioso observar que no Rio de Janeiro, um dos primeiros estados em que os vigias de embarcações se organizaram formal e institucionalmente através de um sindicato, se verificou fenômeno similar. Neste caso, memórias de um ex-dirigente sindical da categoria colocaram entre os “pais fundadores” da entidade ex-combatentes, embarcadiços e portuários aposentados, os quais “[...] foram adquirindo certo respeito de empresários da navegação e passaram a gozar de prerrogativas para desempenhar os serviços de vigilância nas embarcações.”³⁶³ Sendo assim, a identificação de ex-combatentes e marinheiros como precursores do associativismo dos vigias de embarcações não se expressou somente durante as entrevistas com membros dessa categoria em Porto Alegre e Rio Grande.

No caso do Rio Grande do Sul, as fontes arroladas indicam que na década de 1950 marinheiros da navegação de cabotagem se ligaram às atividades de vigilância de embarcações ao procurarem uma colocação nos serviços prestados pela indústria portuária sul-rio-grandense. Algumas das principais razões para isso se relacionavam ao fato de que nessa época e neste tipo de navegação o tempo de permanência no emprego comportava alto grau de incerteza para os chamados taifeiros. Conhecidos também como criados de bordo ou moços de convés, freqüentemente estes marinheiros eram dispensados (demitidos) pelas companhias de navegação. Em função disso, uma das alternativas encontradas por esses embarcadiços desempregados, geralmente “não qualificados” e com

³⁶² Sobre o ingresso de ex-combatentes nas categorias de trabalhadores portuários, ver: BRASIL. Decreto nº 30.078, de 19 out. 1951.

³⁶³ F. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio de Janeiro/RJ, 24 ago. 2006.

baixa escolarização formal, era exatamente “tentar a vida” na orla portuária como vigia de embarcações, estivador, arrumador, consertador de cargas, enfim, como trabalhador avulso.³⁶⁴

O depoimento do marinheiro Dirceu Martins, 38 anos, sintetizou aspectos significativos das condições de vida e de trabalho dos membros desta categoria, os quais ainda enfrentavam diversos constrangimentos na década de 1960. De acordo com a sua avaliação:

“O nível de vida do povo brasileiro tem regredido constantemente, a ponto de levar a miséria a um número cada vez maior de lares. É uma situação sumamente grave a que assistimos e que os nossos governantes insistem em ignorar. Não precisa ser nenhum economista de renome para concluir que há um tremendo desequilíbrio entre os salários percebidos no país - olhando o conjunto - e o custo dos gêneros de primeira necessidade. Por outro lado, sem que haja a necessidade de se argumentar quanto ao custo do vestuário, calçado e medicamentos, surge com vigor no orçamento doméstico de cada trabalhador o problema do aluguel de casa [...] Soma-se a essa série de dificuldades o problema do desemprego que dia a dia assume características mais graves. **No meu setor de atividade, por exemplo, o desemprego já se transformou na principal preocupação dos dirigentes sindicais da categoria.** Infelizmente, não se vislumbra nenhuma solução.”³⁶⁵

Além dos apontamentos feitos por Dirceu Martins, o qual destacava o desemprego estrutural que atingia os marinheiros, há alguns estudos que revelam outras razões pelas quais diversos embarcadiços procuraram se engajar nos serviços de vigilância de embarcações. Essas razões se ligavam, sobretudo, às condições insalubres do trabalho, à rígida disciplina a ser observada a bordo, à má qualidade da alimentação oferecida nas embarcações e à baixa remuneração - em especial dos taifeiros, os quais se encontravam na base da hierarquia funcional da equipe de bordo.³⁶⁶

³⁶⁴ G. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande, 7 jun. 2004.

³⁶⁵ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 14 maio 1960, p. 13. [grifos meus]

³⁶⁶ Ver, entre outros: BARSTED, Dennis Linhares. **Medição de forças...** op. cit.

Parte da imprensa operária da época constituía espaço de denúncia destas vicissitudes que faziam parte das experiências de muitos marinheiros. Em 1954, por exemplo, o jornal *Orla Marítima* alertou que “[...] 26 dos 32 tripulantes do Sinuelo, [...] navio de propriedade do Instituto Sul-Rio-Grandese de Carnes, [seriam] injustamente castigados” por reivindicarem seus direitos. Importante ressaltar que a referida embarcação se encontrava “fundeadada no Porto de Porto Alegre” e as repreensões aos “marítimos de bordo” se deviam, conforme a reportagem, às reclamações que estes apresentaram à “Companhia” por meio de um “abaixo assinado”. Neste documento, vinte e seis membros da equipagem protestavam “contra a má qualidade da alimentação fornecida a bordo”, exigindo “abertura de inquérito na sede da própria empresa proprietária do barco”, onde fora insinuada aos tripulantes a possível demissão deles ou a aplicação de multas sobre as suas “soldadas”.³⁶⁷

O jornal *Orla Marítima* era um periódico de circulação nacional editado no Rio de Janeiro pela Federação Nacional dos Marítimos. Fundado em 1953, em reunião ocorrida na sede do Sindicato dos Taifeiros (Rio de Janeiro), era destinado aos tripulantes e demais “trabalhadores do mar”. Edições deste jornal, o qual chegou a ter periodicidade semanal, provavelmente chegavam às mãos de estivadores, portuários e vigias de embarcações em Porto Alegre e Rio Grande, pois diversas de suas matérias e reportagens traziam notícias sobre membros destas categorias em diferentes estados brasileiros, incluindo o Rio Grande do Sul.

Isto indica que havia colaboradores deste periódico atuando em diversos locais, não sendo improvável a existência de redes de distribuição deste e de outros jornais operários, as quais eram organizadas por membros das próprias tripulações que percorriam os portos nacionais, tal como ocorria desde fins do século XIX nas cidades de Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas.³⁶⁸

³⁶⁷ ORLA MARÍTIMA. Rio de Janeiro, 1º fev. 1954. p. 1.

³⁶⁸ Sobre a circulação de publicações operárias no Rio Grande do Sul, ver: PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz; SCHIMDT, Benito Bisso. O movimento operário no Rio Grande do Sul: militantes, instituições e lutas (das origens a 1920). In: GRIJÓ, Luiz Alberto et. al. **Capítulos de história do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: EDUFRGS, 2004. pp. 209-210; 229.

Ao prosseguir a análise deste periódico, verificou-se também que a aplicação de multas sobre as remunerações de marinheiros era uma prática costumeira adotada por capitães ou armadores na década de 1950. Tratava-se de um método de relacionamento marcado pela intimidação desses trabalhadores, cujo objetivo central era evitar o quanto possível oposições ou questionamentos agudos em relação às condições de trabalho adversas. Em outras palavras, sob a alegação de se manter a “disciplina a bordo”, inúmeras multas eram aplicadas a marinheiros e interpretadas por eles como “[...] elemento de coação para a consumação de injustiças e atos desonestos”.³⁶⁹

Nesse sentido, lideranças sindicais dos trabalhadores da navegação de cabotagem exigiam uma reforma geral nos regulamentos das Capitânicas dos Portos, bem como no Código Comercial, ressaltando que este último, vigente desde o século XIX, fora originalmente “[...] destinado a vigorar a bordo dos navios negreiros e a sagacidade [?] de uma nação que se dedicava ao vergonhoso comércio de escravos e ao saque de suas colônias na África, na América e em outras partes.” No caso dos regulamentos das Capitânicas dos Portos, lembravam que se tratava de documento “[...] copiado de regulamentos militares, por funcionários de boca e queixo deformados pelo uso prolongado do cachimbo da chibata.” Deste modo, estes líderes exigiam mudanças com vistas “[...] à abolição do absolutismo dos Comandantes [de embarcações] e das multas que recaem sobre os nossos soldos vencidos.”³⁷⁰

O expediente das multas também era utilizado para impedir o prosseguimento de ações reivindicativas contra a má qualidade das refeições servidas aos embarcadiços. De acordo com artigo elaborado pelo foguista Silva Vieira em 1956, neste aspecto “o CADEM (Consórcio Administrador de Empresas de Mineração)” deveria ser considerado um verdadeiro “antro da exploração”, pois “é do conhecimento de todos os marítimos do Rio Grande do Sul e de todo o povo

³⁶⁹ De acordo com as páginas do jornal *Orla Marítima* editado em janeiro de 1955, “A Capitania dos Portos é mais um dos órgãos oficiais que nem sempre cumpre a finalidade para que foram criados. Haja vista a docilidade com que os Srs. Capitão dos Portos homologam as multas sobre as soldadas vencidas injustamente aplicadas por alguns comandantes desalmados e perversos.” ORLA MARÍTIMA. Rio de Janeiro, n. 16, jan. 1955. p. 1.

³⁷⁰ ORLA MARÍTIMA. Rio de Janeiro, n. 45, ago. 1957, contracapa.

daquele estado”, que o CADEM “é useiro e veseiro no que diz respeito ao não cumprimento das leis e com a complacência de autoridades responsáveis sonega os direitos dos trabalhadores e os persegue constantemente.” Nesse sentido, Silva Vieira exemplificava algumas das práticas do CADEM em relação aos marinheiros que prestavam serviços para a empresa no Rio Grande do Sul:

“NÃO CUMPRE A TABELA DE ALIMENTAÇÃO – Graves irregularidades vêm cometendo o CADEM contra seus empregados. A TABELA DE ALIMENTAÇÃO não vem sendo cumprida. A companhia vem servindo alimentação aos tripulantes faltando trinta e dois gêneros e, além disso, muitas vezes fornece comida estragada ou de inferior qualidade, estando aqueles marítimos se alimentando muito mal.
SERVIU CARNE PODRE E QUERIA OBRIGAR TODOS COMEREM – **Há dias o CADEM cometeu uma falta gravíssima, tendo fornecido aos tripulantes do rebocador A. B. 80, nove quilos de carne deteriorada e queria obrigar os tripulantes a comê-la sem nada dizer.** E recomendou que aquele que reclamasse seria anotado para responder inquérito na Capitania do Porto [de Porto Alegre]. Eis a clara complacência do Capitão do Porto nos crimes praticados por um armador. Em vez de punir o culpado, procura esconder o criminoso.
SONEGA AS VANTAGENS DO ACORDO DE GREVE – Não é só no âmbito da Capitania do Porto que o CADEM infringe as leis. **Esta companhia, amparada pela capitania, obriga os tripulantes a trabalharem 12 horas e não lhes paga hora-extra.**³⁷¹

O conteúdo desta matéria é significativo para os objetivos da dissertação, oferecendo subsídios para a compreensão das experiências de trabalho dos marinheiros da navegação de cabotagem que participaram da construção da categoria dos vigias de embarcações no Rio Grande do Sul. Estas experiências indicam que as vicissitudes enfrentadas por membros das equipes de bordo poderiam encorajá-los a procurar outras ocupações em terra firme. Exemplo disso pode ser observado através da própria trajetória de W., ex-marinheiro baiano, citado no início deste capítulo, que desembarcou em Porto Alegre e se candidatou aos serviços de vigilância de embarcações.

Este artigo publicado no jornal *Orla Marítima* também se tornou significativo pois abordou condições de trabalho impostas aos operários ligados ao Consórcio

³⁷¹ ORLA MARÍTIMA. Rio de Janeiro, n. 17, mar. 1955. p. 1 e 6.

Administrador de Empresas de Mineração (CADEM), com sede em São Jerônimo. Vale lembrar, portanto, que antes de atuarem como vigias de embarcações, Emir Pereira Escobar, Antonio Tavares da Silva, Antonio Logues de Souza trabalharam junto ao CADEM e ajuizaram ações na Justiça do Trabalho contra esta empresa, possivelmente em virtude de perseguições desencadeadas depois da greve de 1946. Deste modo, esses três trabalhadores podem ter experimentado situações de exploração comparáveis àquelas descritas na matéria do *Orla Marítima*, pois mesmo que não fossem tripulantes ligados ao transporte do carvão já haviam conhecido alguns expedientes utilizados pelo CADEM para administrar as jazidas carboníferas no Rio Grande do Sul, particularmente aqueles voltados à coerção dos mineiros que lutavam pela conquista de direitos sonogados pela empresa.³⁷²

A exposição que realizamos até aqui sugere que parcela significativa dos precursores do movimento associativo dos vigias de embarcações no Rio Grande do Sul se encontrava sujeita a condições adversas de trabalho e pressionada por um contexto de privações materiais. Ainda que isso não determinasse o desenvolvimento de uma consciência capaz de explicar e combater as razões dessas dificuldades, certo é que estes trabalhadores procuraram meios legítimos para expressar suas insatisfações e reivindicações. Prova disso é que no verão de 1956 estabeleceram um consenso acerca da necessidade de lutar de forma mais efetiva por aquilo que consideravam seus direitos, ou seja, o reconhecimento profissional e sindical e, por conseguinte, melhores condições de trabalho e de vida.

Estes foram justamente os temas abordados pelo baiano Otávio Gonçalves da Fonseca diante dos futuros membros da Associação Profissional dos Vigias. Deste modo, sua intervenção na assembléia de fundação desta entidade parecia ter um foco bem definido, qual seja, ressaltar aos demais candidatos ao posto de

³⁷² Como mencionado anteriormente, há um livro com as lembranças de um ex-mineiro que foi empregado do CADEM. Ver relato completo em: LIMA, Joaquim Celso. **Navegar é preciso...** op. cit. 43-125.

vigia que “a experiência nos mostra que os armadores não concedem nenhuma reivindicação senão através da luta.”³⁷³

Esta luta recomendava aos trabalhadores presentes naquela reunião uma mudança momentânea, porém categórica, das rotas habitualmente delineadas durante suas idas e vindas ao cais do porto. Em outros termos, os caminhos para a conquista de um engajamento para o trabalho menos irregular e, por conseguinte, de melhores condições de acesso aos bens materiais necessários à sobrevivência não deveriam começar somente nas portas de escritórios de agentes de navegação. Tais caminhos exigiam que os aspirantes a vigia confrontassem obstáculos até então intransponíveis ou difíceis de serem superados de forma individual.³⁷⁴

Antes de acompanharmos estes trajetos percorridos por vigias de embarcações, porém, descreveremos aspectos do contexto mais geral a partir do qual se fez possível a emergência da Associação Profissional dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul em 1956.

Ressalta-se que houve dificuldades em estabelecer articulações mais consistentes entre as injunções daquela conjuntura e a fundação da Associação Profissional. Um indicador foi a própria inexistência de registros elaborados por precursores deste movimento associativo sobre a situação política e econômica do momento em que procuram materializar a “união da classe em uma Associação”.³⁷⁵

Esta carência de fontes igualmente limitou nosso entendimento de como estes trabalhadores compreenderam determinados fenômenos sociais que marcaram o seu tempo e o seu cotidiano de trabalho. Assim, as interpretações acerca das práticas e das visões de mundo destes portuários avulsos contém uma boa dose de incerteza.

³⁷³ ORLA MARÍTIMA. Rio de Janeiro, n. 19, jun. 1955. p. 11.

³⁷⁴ ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 27 jan. 1956.**

³⁷⁵ Esta expressão – “a união da classe em uma Associação”- se encontra em: ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 27 jan. 1956.**

Por outro lado, cabe ressaltar o bom estado de conservação de parte da documentação sindical. O fato destes documentos não terem sido destruídos em virtude das ações repressivas desencadeadas após o golpe civil-militar de 1964, assim como terem resistido praticamente incólumes à ação desgastante do tempo, permite aquilatar o apreço que as sucessivas diretorias sindicais tiveram para com os registros da vida associativa da categoria. Apesar disso, o manuseio de algumas destas fontes sofreu restrições e não foi possível consultar a totalidade da documentação elaborada pelos vigias entre 1956 e 1964.³⁷⁶

O caráter relativamente descontínuo e escasso das informações contidas nestes registros sindicais não é um caso excepcional no campo da história social do trabalho. Mesmo assim, reafirmamos que esta documentação praticamente não faz referências a fatos da conjuntura estudada, dificultando uma apropriação historiográfica de temas que contribuiriam para a análise do processo de formação da categoria dos vigias de embarcações. Exemplo disto foi a relativa ausência de apreciações sobre as lutas contra a carestia de vida e a espiral inflacionária; as manifestações operárias pelas chamadas “Reformas de Base”; as divergências ideológicas e os compromissos políticos dos dirigentes da categoria; as propostas e medidas adotadas em relação à indústria portuária sul-rio-grandense pelos diferentes blocos partidários que governaram o Rio Grande do Sul; as relações do movimento sindical com autoridades governamentais, portuárias e empresariais; a inserção de militantes trabalhistas e comunistas em sindicatos da orla; entre outros. Nem mesmo estas identidades políticas que serviram de referência ou

³⁷⁶ As restrições foram colocadas, implicitamente, pela própria direção sindical e talvez se expliquem por uma certa “desconfiança” em relação aos intentos da presente pesquisa. Afinal, se tratava de solicitação de um jovem pesquisador estranho àqueles dirigentes e sem qualquer relação de parentesco ou amizade com associados do Sindicato dos Vigias, o que poderia facilitar o acesso aos registros elaborados por estes trabalhadores. Seria injusto, entretanto, não reiterar que o então presidente do Sindicato permitiu, em 2004, o acesso às atas das assembléias gerais do Sindicato, estatutos da entidade e fichário de associados. Foi muito diversa, no entanto, as condições de consulta ao material restante, como correspondências, ofícios, registros complementares sobre a vida associativa dos vigias, registros de punições aos associados, etc. Apesar de admitir a existência de parte dessa documentação, o dirigente sindical observou que se tratavam de “informações de menor importância para contar a história do sindicato”, somando a favor desse argumento o fato desses registros se encontrarem armazenados numa espécie de “arquivo morto” da entidade, em Rio Grande, o qual não estava disponível ou organizado para a consulta.

foram compartilhadas por trabalhadores da época mereceram comentários escritos por parte de lideranças da categoria dos vigias. Estas lacunas certamente restringiram as possibilidades de análise.

3.3 - Conjuntura política e associativismo: uma categoria rumo ao *closed shop*

Apesar dos vigias de embarcações não terem deixado muitas marcas para a posteridade, as ações que resultaram na criação do seu instrumento formal-institucional de organização e luta estiveram vinculadas a uma época de relativa ascensão do movimento sindical em nível estadual e nacional.³⁷⁷

A partir daquilo que foi noticiado pela imprensa estadual, constatamos que somente no primeiro ano de governo de Ildo Meneghetti (1955-1959) ocorreram cerca de 10 greves no Rio Grande do Sul, sendo duas delas promovidas por trabalhadores dos portos administrados pelo Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC). Além disso, em anos anteriores, os precursores do associativismo dos vigias tiveram a possibilidade de experimentar um período em que “o grau de organização e mobilização” também foi expressivo entre os trabalhadores do “setor terciário” no estado, destacando-se novamente seus colegas da orla portuária de Porto Alegre e Rio Grande. Utilizadas como instrumentos de pressão e negociação, boa parte das greves ocorridas neste período diziam respeito a reivindicações operárias, como a conquista de melhores salários, pagamento de abonos (familiar, de Natal, entre outros), salários atrasados, horas-extras, insalubridade, cumprimento de acordos coletivos, melhores condições de trabalho, e assim por diante.³⁷⁸

³⁷⁷ A utilização da expressão *instrumento formal-institucional* como um equivalente para designar a Associação Profissional dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul ou o Sindicato dos Vigias Portuários foi inspirada na leitura da seguinte obra: PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. “PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. **“Que a União Operária Seja Nossa Pátria”**... op. cit. p. 15-16.

³⁷⁸ PEDROSO, Maria Elizabeth Kieling. **Avanços e limites do movimento sindical dos trabalhadores urbanos do Rio Grande do Sul, 1955-1964**: a greve em foco. Porto Alegre, 1988.

Antes de analisar os meios que os vigias de embarcações construíram ou se apropriaram para expressar suas insatisfações e reivindicações, registra-se que Ildo Meneghetti havia chegado ao governo estadual em função de injunções políticas específicas. No período subsequente às manifestações populares em decorrência da morte de Getúlio Vargas, vislumbrava-se no plano político-eleitoral sul-rio-grandense a construção de uma aliança em torno da candidatura de Alberto Pasqualini ao Executivo estadual. Dentre os articuladores dessa aliança estiveram lideranças comunistas e trabalhistas ligadas aos sindicatos gaúchos. Essa colaboração entre as duas principais correntes do movimento sindical no estado, aliás, já se esboçara em outras ocasiões, como durante a greve geral a favor do salário mínimo em julho de 1954. Por outro lado, vale lembrar que os comunistas não haviam dado apoio nos dois últimos pleitos aos candidatos do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) ao Executivo gaúcho – Pasqualini, em 1947; Dornelles, em 1950.

As razões dessa reaproximação entre adversários de outrora talvez fiquem mais claras se levarmos em conta o impacto do suicídio de Vargas e do conteúdo de sua Carta-Testamento, a penetração significativa das lideranças trabalhistas no movimento sindical do Rio Grande do Sul e as colaborações entre militantes de correntes divergentes levadas a cabo mesmo sem consentimento dos seus principais dirigentes.³⁷⁹

Esse apoio a Pasqualini, contudo, não foi suficiente para que Ildo Meneghetti, o candidato da oposição, saísse derrotado. Esse resultado eleitoral, aliás, sinalizou a continuidade de um fenômeno político peculiar no Rio Grande do Sul, marcado pela alternância dos blocos partidários no poder entre os anos 1945 e 1964. Vale assinalar que, embora Meneghetti fosse membro do Partido Social Democrático (PSD), as orientações deste partido no estado levaram ao rompimento com “a linha nacional de alianças com o PTB”, sendo que o “PSD

Dissertação (Mestrado em Sociologia). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. p. 50-52.

³⁷⁹ BODEA, Miguel. **Trabalhismo e populismo no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1992. (capítulo 1).

gaúcho” constituiu uma “tradicional dissidência pessedista [...] comparável à pernambucana.”³⁸⁰

Ildo Meneghetti não parecia ser considerado um exemplo de governador com feições democráticas pelas lideranças dos trabalhadores ligados à indústria portuária sul-rio-grandense, incluindo aspirantes ao posto de vigias de embarcações. Prova circunstancial disso foi a sua interferência diante de uma greve ocorrida na orla da capital em setembro de 1956, momento em que declarou o movimento ilegal e emitiu ordens para que a Capitania do Porto afastasse os grevistas que se encontrassem a bordo. Para tanto, exigiu que se providenciasse, o mais rápido possível, um policiamento ostensivo na faixa do cais do Porto de Porto Alegre, intimidando os portuários grevistas por cerca de uma semana.³⁸¹

No entanto, por paradoxal que possa parecer, o período em que Meneghetti se manteve pela primeira vez à frente do poder executivo estadual não se mostrou totalmente desfavorável ao movimento associativo que estava sendo construído pelos vigias. Afinal, foi exatamente nessa época que estes trabalhadores começaram a se articular como categoria organizada que aspirava exclusividade no acesso aos postos de trabalho destinados aos serviços de vigilância em embarcações.

Observa-se, nesse sentido, que quando se tratava de lutar pela conquista dessa exclusividade através de canais institucionais do período, era mais recorrente estes trabalhadores avulsos estabelecerem relações e contatos com representantes do governo federal. Assim, a própria ascensão do candidato trabalhista Leonel Brizola (1959-1963) ao posto de governador estadual não implicou modificações significativas para os vigias no que se referia aos caminhos a serem seguidos para obter o reconhecimento de suas principais demandas enquanto categoria. Deste modo, as medidas tomadas neste governo e seu apelo popular urbano e modernizante, ainda que visassem estimular “um projeto de desenvolvimento regional autônomo” e prometessem resolver os problemas do

³⁸⁰ NOLL, Maria Izabel; TRINDADE, Héglio (coord.). **Estatísticas eleitorais comparativas do Rio Grande do Sul** (1945-1994). Porto Alegre: EDUFRGS, 1995. p. 15.

³⁸¹ PEDROSO, Maria Elizabeth Kieling. **Avanços e limites do movimento sindical...** op. cit. p.209-210.

transporte marítimo e hidroviário no Rio Grande do Sul, não pareciam interferir de forma decisiva nos rumos do Sindicato dos Vigias.³⁸²

Não se perca de vista que, embora o gerenciamento da indústria portuária sul-rio-grandense estivesse, em grande parte, nas mãos de engenheiros do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), havia questões atinentes aos portos que exorbitavam as responsabilidades dos servidores desta autarquia e do poder executivo gaúcho. Além de constituírem espaços privilegiados para a efetivação de intercâmbios mercantis, os portos de Porto Alegre e Rio Grande ao mesmo tempo cumpriam funções que extrapolavam os requisitos de meras infra-estruturas para as operações de carga e descarga de mercadorias ou embarque e desembarque de passageiros, servindo como ponto de apoio logístico para que a Marinha do Brasil procurasse resguardar as fronteiras nacionais, bem como controlar e fiscalizar a exploração dos recursos do mar renováveis e não-renováveis.³⁸³

A própria regulamentação dos serviços de vigilância de embarcações se vinculava a assuntos de natureza militar que recebiam interferências de membros das Forças Armadas, especialmente da Marinha, ficando sujeita, ao mesmo tempo, à elaboração de ordenamento jurídico de alcance nacional. A interferência dessa instituição militar no arranjo dos portos pode ser percebida a partir das atribuições dos Capitães dos Portos no período estudado, cargo sempre afeito a um oficial que ocupasse o posto de Capitão-de-Mar-e-Guerra. Como Capitão dos Portos do Rio Grande do Sul, este oficial de alta patente igualmente possuía posições de destaque no interior da Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM/RS), pois acumulava os cargos de Delegado do Trabalho Marítimo e de presidente do Conselho da DTM/RS. Nestas condições, eram de sua alçada decisões sobre o efetivo necessário de vigias de embarcações em Porto Alegre e Rio Grande, entre

³⁸² Sobre o governo Leonel Brizola e as suas relações com o movimento sindical e operário no Rio Grande do Sul, ver: SANTOS, João Marcelo Pereira dos. **Os herdeiros de Sísifo**: a ação coletiva dos trabalhadores porto-alegrenses nos anos 1958-1963. Campinas, 2002. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Estadual de Campinas.

³⁸³ Ver: BOGHOSSIAN, Zaven. O problema portuário brasileiro. In: BRASIL. Serviço de Documentação Geral da Marinha. **Panorama do poder marítimo**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1972. CÉLÉRIER, Pierre. **Os portos marítimos...** op. cit. DOMINGUES, Marcelo. **Superporto do Rio Grande...** op. cit. PEIXOTO, João Batista. **Os transportes no atual desenvolvimento do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.

outras questões que afetavam o exercício profissional destes e de outros trabalhadores portuários avulsos.

Nesse sentido, conforme relatório do Ministério do Trabalho de 1957:

“As Delegacias do Trabalho Marítimo são órgãos de serviço, inspeção, disciplinamento e policiamento do trabalho nos portos, na pesca e na navegação. Sua ação se estende também ao que respeita aos sindicatos marítimos e portuários, ao comércio armazenador, às oficinas e estaleiros navais, donde competir-lhes a solução de controvérsias entre empregadores e empregados marítimos e a interferência no serviço de pesca, o qual, conquanto subordinado diretamente ao Ministério da Agricultura, não foge ao pronunciamento daqueles órgãos. A mentalidade, através da qual eram mantidas, até certo tempo, as relações entre empregador e empregado, no setor marítimo, fazia que o primeiro visse o segundo como elemento de idéias subversivas, e o segundo, ao primeiro, como inimigo de classe. Eram, por isso, constantes as pendências que surgiram entre ambos, algumas de difícil solução.”³⁸⁴

Como mencionado anteriormente, não tivemos acesso aos arquivos da Delegacia do Trabalho Marítimo no Rio Grande do Sul (DTM/RS), impossibilitando o exame das relações estabelecidas entre os vigias de embarcações e os oficiais militares que presidiram as sucessivas gestões deste órgão de disciplinamento da força de trabalho ligada aos portos.³⁸⁵ Certo é, contudo, que “medidas [...] de esclarecimento adotadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo”³⁸⁶ na década de 1950 não foram suficientes para atenuar os conflitos entre portuários e os tomadores de seus serviços, incluindo os vigias e os agentes de navegação no Rio Grande do Sul.³⁸⁷ Afinal, estes últimos continuavam a se contrapor, com maior

³⁸⁴ BRASIL. Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (MTE). **Relatório anual de atividades**. (1957). p. 135. [grifos meus]

³⁸⁵ Sobre a inexistência destas fontes da DTM/RS, bem como sobre a destruição de documentos do arquivo da Capitania dos Portos, ver notas de rodapé nº 61 e 62, na Introdução desta dissertação.

³⁸⁶ BRASIL. Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (MTE). **Relatório anual de atividades**. (1957). p. 135.

³⁸⁷ Algumas descrições sobre conflitos de trabalho na orla portuária e o desempenho do cargo de Capitão de Portos podem ser encontradas em: MAIA JUNIOR, Francisco de Souza. Importância e complexidade do cargo de Capitão dos Portos: coação ilegal feita por sindicato a agentes de companhias de navegação. **Boletim do Clube Naval**, Rio de Janeiro, n. 171, p. 61-77. 1962. JUNIOR, Francisco de Souza. Importância e complexidade do cargo de Capitão dos Portos:

ou menor força, à idéia de que um sindicato *closed shop* devesse gerenciar a contratação de todos os trabalhadores para as atividades de vigilância em embarcações. Isto colocava uma série de restrições às aspirações dos candidatos ao posto de vigia, demandando lutas com vistas a limitar o poder de mando dos empresários nestas tarefas do ciclo operacional portuário.

No período estudado havia condições para que tais lutas se desenvolvessem, cabendo assinalar que no plano nacional a conjuntura política apresentava características relativamente novas para os trabalhadores que protagonizaram a construção da categoria dos vigias, as quais se traduziam no restabelecimento de garantias democráticas para sociedade civil organizada inexistentes no período da ditadura do Estado Novo. O movimento operário e sindical dava mostras de que se encontrava num momento de expansão significativo, superando positivamente o período anterior de recrudescimento político. Embora coexistissem entraves jurídicos, políticos, econômicos e institucionais que foram mantidos, ampliados e reforçados especialmente durante o governo do general Dutra (1946-1951), na tentativa de frustrar o processo de redemocratização na área da política sindical, lideranças dos trabalhadores vinham se articulando cada vez mais, tanto por “dentro” quanto por “fora” da estrutura sindical dita corporativa.³⁸⁸

Nesse sentido, ao criar um instrumento formal-institucional de luta e organização, os vigias de embarcações estavam construindo sua categoria em um período em que o movimento sindical procurava se consolidar como um dos principais atores na cena pública nacional. Isto pode ser observado na intensa atividade grevista nos centros urbanos, sobretudo depois de 1955, bem como nas interlocuções dos trabalhadores brasileiros com o Estado, as quais se mostravam marcadas por lutas políticas e econômicas, implicando barganhas e conquistas de

severa lição a armador precipitado e injusto. **Boletim do Clube Naval**, Rio de Janeiro, n. 174, p.101-111, 1963. JUNIOR, Francisco de Souza. Importância e complexidade do cargo de Capitão dos Portos: um problema difícil para a FRONAPE. **Boletim do Clube Naval**, Rio de Janeiro, n. 175, p. 52-63, 1963. JUNIOR, Francisco de Souza. Importância e complexidade do cargo de Capitão dos Portos: guerra aos bombeiros. **Boletim do Clube Naval**, Rio de Janeiro, n. 176, p.16-27, 1963.

³⁸⁸ MARANHÃO, Ricardo. **O governo Juscelino Kubitschek**. 2.ed. São Paulo: Brasiliense, 1981.

direitos.³⁸⁹ Assim, conforme Hélio da Costa, a conjuntura estudada foi mais complexa e dinâmica do que algumas interpretações já propuseram, pois trabalhadores e suas lideranças não se mostraram incapazes de se expressar como classe e de modo legítimo, bem como não representaram meras “[...] peças da engrenagem do Estado, vitimados pela cooptação dos regimes políticos e pelas estratégias de dominação da burguesia.”³⁹⁰

Como apontamos na Introdução, desdobramentos de abordagens com este enfoque no interior da historiografia sobre os trabalhadores brasileiros têm tornado cada vez mais insustentáveis, tanto do ponto de vista teórico como empírico, a pressuposição de que “o aumento da participação dos sindicatos na vida política nacional [no pós-1945] foi, em grande parte artificial, porque não resultou de um aumento da capacidade de pressão autônoma da classe operária, mas do apoio que as lideranças dos sindicatos oficiais receberam do governo”.³⁹¹

Ao analisar o movimento operário e sindical no Rio Grande do Sul entre 1945 e 1964, igualmente se observa a inadequação das perspectivas de análise que insinuam o cupulismo, o centralismo, o dirigismo e o burocratismo oportunista como exemplos maiores da debilidade e dependência dos líderes dos trabalhadores frente a um poder de Estado onisciente, manipulador e todopoderoso. Há estudos demonstrando, inclusive, que neste período diversos sindicatos se estruturaram materialmente e passaram por mudanças organizacionais com vistas a qualificar a representação sindical e promover a participação dos trabalhadores, ampliando sua presença política no cenário político estadual. Também foram criadas organizações intersindicais, como a União dos Trabalhadores da Orla Marítima, conformando uma série de “pequenos gestos e experiências” que possibilitaram a conquista de direitos e o cumprimento dos já existentes, bem como colocaram em destaque a luta pelos bens

³⁸⁹ SILVA, Fernando Teixeira; COSTA, Hélio da. Trabalhadores urbanos e populismo... op. cit. p. 271. Sobre as atividades grevistas, ver: CARDOSO, Adalberto Moreira. O sindicalismo no Brasil: breve excursão sobre mudanças e permanências. **Cadernos Adenauer**, Rio de Janeiro, n.2, 2002, p. 23. Ver também: MATTOS, Marcelo Badaró. et al. **Greves e repressão policial...** op. cit.

³⁹⁰ COSTA, Hélio da. Trabalhadores, sindicatos e suas lutas em São Paulo (1943-1953). In: FORTES, Alexandre et al. **Na luta por direitos: estudos recentes em história social do trabalho**. Campinas: Ed. Unicamp, 1999. p. 89-91.

³⁹¹ RODRIGUES, Leôncio Martins. Sindicalismo e classe operária (1930-1964). In: **História Geral da Civilização Brasileira**. 6. ed. t.3, v..3. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996. p. 507-556.

indispensáveis à reprodução da vida na cidade (alimentação, habitação popular, transporte, educação, entre outros) e asseguraram a existência política dos trabalhadores.³⁹²

Apesar dessas observações sobre o protagonismo dos trabalhadores durante suas ações reivindicativas desencadeadas em nível estadual e nacional, se deve ter claro que, entre o surgimento da sua Associação Profissional até o golpe de 1964, os vigias de embarcações não estiveram lutando constantemente contra a estrutura sindical oficial e a ingerência estatal sobre as entidades de classe. Em vez disso, o que se percebe é que as reivindicações e contendas em torno das imposições restritivas e controladoras da legislação trabalhista e sindical tiveram precária penetração entre estes portuários avulsos, não havendo sinais de que esse debate tenha sido pautado em seus fóruns de discussões naqueles anos.

Com base nisso, supõe-se que os problemas referentes à ingerência e imposições estatais sobre as entidades representativas dos trabalhadores fossem questões mais afeitas aos objetivos e ideais de militantes ligados à categoria, não constituindo tema mobilizador para a maioria dos cerca de sessenta vigias no Rio Grande do Sul.

Mesmo que as orientações e práticas políticas de alguns líderes destes trabalhadores tenham sido perpassadas pelas lutas a favor das liberdades sindicais, esses dirigentes não se eximiram de cumprir outras atividades cotidianas de representação da categoria, organizando e mobilizando seus membros para a conquista de melhores condições de trabalho nas embarcações. Eles não ignoravam, portanto, que o estabelecimento de uma maior autonomia na gestão da mão-de-obra dos serviços de vigilância de embarcações preocupava de forma mais decisiva o conjunto da categoria se comparadas com as restrições impostas pela estrutura sindical oficial. Aliás, esta autogestão coletiva que lhes fora constantemente negada pelas companhias de navegação e seus agentes

³⁹² SANTOS, João Marcelo Pereira. As referências teóricas, metodológicas e técnicas da pesquisa – Análise de caso: visões e distorções sobre o movimento operário no período de 1945-1964. *Diálogos*, Canoas, n. 5, 2004, p. 175-187. Ver também: SANTOS, João Marcelo Pereira dos. *Os herdeiros de Sísifo...* op. cit.

encorajou diversas ações por parte de líderes da categoria, visando instituir uma existência sindical capaz de legitimar as reivindicações daqueles trabalhadores que desejavam ser reconhecidos como profissionais habilitados a exercer, com exclusividade, atividades preventivas a bordo.

Nesse sentido, importante ter claro que uma das pedras angulares da construção da categoria dos vigias pode ser situada em uma manhã de janeiro de 1956. Neste dia, ex-combatentes da Força Expedicionária Brasileira (FEB), marinheiros, ex-mineiros, desempregados, trabalhadores ocasionais e pelo menos um pintor e um alfaiate que trabalhavam de forma intermitente como vigias de embarcações não foram ao cais do Porto de Porto Alegre em busca de serviço. Não realizaram este percurso porque, dias antes, havia sido marcada uma importante reunião em um espaço próximo à orla da capital do estado. Como vimos, tratava-se de uma sala que abrigava a sede social da FEB, localizada no Mercado Público municipal. Nesse encontro, discutiram e avaliaram “as vantagens que adviriam da união da classe em uma associação de caráter oficial, devidamente legalizada”, a qual visaria “[...] a defesa de seus interesses”, bem como “[...] a difusão do espírito associativo entre os colegas de trabalho”.³⁹³

Ao final dessa assembléia, registrou-se que todos os presentes se encontravam dispostos a levar adiante tal empreendimento. Implícito nestes atos e palavras estava uma disposição para que os escritórios de agentes de navegação constantemente visitados não mais constituíssem meros pontos de partida para o engajamento para o trabalho e para o pagamento depois da prestação de serviços de vigilância em embarcações que aportavam na orla. Como quisessem marcar uma ruptura, a partir daquele momento estes escritórios também deveriam constituir, sob novas condições, espaços de negociações e acordos intermediados pela existência de um instrumento formal-institucional de organização e luta dos vigias, ainda que as relações estabelecidas a partir daí continuassem marcadas pela assimetria.

³⁹³ ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 27 jan. 1956.**

Naquele dia 27 de janeiro esta ruptura com um cotidiano de idas e vindas ao porto e aos escritórios de agentes de navegação também significou a própria ausência dos aspirantes a vigias de embarcações nestes espaços. Alguns portuários da capital do Rio Grande do Sul nem mesmo sentiram a falta destes colegas de trabalho. Agentes das companhias reunidas no Centro de Navegação Rio-Grandense, porém, podem ter se admirado diante daquela ausência.

Nessa perspectiva, alguns destes agentes talvez começassem a se questionar sobre o seguinte: se havia embarcações no cais do porto e se aparentemente era um dia como outro qualquer, por que os candidatos a vigias não apareceram em seu escritório? Não estavam interessados em obter informações sobre a chegada de novas embarcações? Estariam abandonando um costume ao descumprir aquela rotina? Quem sabe estivessem envolvidos nos preparativos para o jogo de futebol que teria lugar no campo do Cruzeiro, no dia seguinte, em função das atividades comemorativas relativas ao Dia do Portuário? Será que já haviam dado início “aos festejos alusivos a esta data”, assim como faziam outros portuários em Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas?³⁹⁴ Ou estariam simplesmente em algum bar ou restaurante localizado no Mercado Público Municipal e logo chegariam ao seu escritório, interrompendo mais uma vez a execução das tarefas de um representante de companhias de navegação de renome internacional?

Quiçá tenhamos ido longe demais nessas conjeturas. Mesmo assim, essa digressão se mostra pertinente à medida que se relaciona com algumas questões levantadas até aqui.

Deste modo, é mais provável que os agentes de navegação não tenham ficado imersos em preocupações por conta daquela atitude relativamente incomum dos vigias, pois não se deve perder de vista que no período estudado somente em condições atípicas costumava escassear o número de homens dispostos a trabalhar em algum serviço no porto, inviabilizando as operações. Além disso, a continuidade do fluxo de bens materiais e sua velocidade não dependiam diretamente de olhares vigilantes a bordo, muito embora estes olhares

³⁹⁴ A HORA. Porto Alegre, 28 jan. 1956. p. 5.

pudessem concorrer para que a valorização capitalista nos portos fosse mais eficaz.

Como vimos no Capítulo 2, caso o agente que representava a companhia de navegação demandasse a escalção de alguém para atuar como vigia de embarcações, ele poderia recorrer a outros trabalhadores que se encontravam no cais. Além disso, com relativa facilidade o agente também poderia entrar em contato direto com o capitão da embarcação ou seu preposto a fim de que fosse escalado um ou mais tripulantes para realizar os serviços de vigilância.³⁹⁵ Deste modo, garantia-se, em parte, a segurança da embarcação e dos bens materiais que trazia consigo.

A decisão de lutar pela conquista de melhores condições de trabalho e de vida, até então pressionadas pelo alto grau de incerteza quanto às oportunidades de engajamento para o trabalho, indica que os vigias estavam tomando consciência de que a consolidação das posições da categoria dentro do ciclo operacional portuário passava por uma articulação coletiva de seus membros visando obter o reconhecimento legal de sua profissão. Nesta medida, as ações que levaram à criação da Associação Profissional dos Vigias representavam a materialização de experiências comuns destes portuários no decorrer das quais se construiu e se reproduziu uma identidade coletiva estruturada em torno do trabalho desenvolvido nas embarcações. Mais do que isso, essa luta pela institucionalização da categoria e sua atuação organizada também visava colocar em outros termos a legitimidade e as pretensões de seus membros diante dos poderes instituídos e do empresariado ligado à navegação no estado do Rio Grande do Sul.³⁹⁶

Estas constatações seriam incompletas se não fosse acrescentado que a construção de uma identidade coletiva entre os vigias de embarcações também foi pressionada por disputas existentes em torno das “fatias” do mercado de trabalho portuário. Tais disputas eram efetivadas entre membros da própria classe

³⁹⁵ BRASIL. Lei nº 556, de 25 de junho de 1850. **Código comercial**. Título III – Dos capitães ou mestres de navio.

³⁹⁶ Sobre a construção de identidades entre trabalhadores, ver: BATALHA, Cláudio. Identidade da classe operária no Brasil (1880-1920): atipicidade ou legitimidade? **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 12, n. 23/24, p. 122-123.

trabalhadora, colocando em posições antagônicas os aspirantes a vigias e outros trabalhadores que atuavam na indústria portuária sul-rio-grandense na década de 1950.

Isso está indicado nos depoimentos analisados, sinalizando que os trabalhadores reunidos na Associação Profissional dos Vigias não pareciam ser os únicos dispostos a desempenhar atividades de vigilância em embarcações. Deste modo, ao formalizar a organização da sua categoria, os precursores do associativismo dos vigias tiveram de enfrentar, ao mesmo tempo, outras lideranças sindicais.

Nesse sentido, a exame destas fontes revela que os anseios destes vigias poderiam sucumbir frente às pretensões de membros de um dos principais sindicatos de trabalhadores avulsos. Afinal, estas rivalidades intraclasse não seriam desenvolvidas diante de dirigentes e associados de um sindicato qualquer. Tratava-se de confrontar interesses de uma categoria com posições já consolidadas na indústria portuária sul-rio-grandense em 1956, ou seja, os trabalhadores avulsos ligados ao Sindicato dos Estivadores, organização com longa tradição de lutas e conquistas se comparado aos demais sindicatos de trabalhadores portuários do Rio Grande do Sul.³⁹⁷

Mesmo que não possamos detalhar estas disputas entre estivadores e vigias, a análise do processo de formação da categoria estudada aponta que as aspirações dos estivadores tenderam a fraquejar frente à afirmação paulatina das posições daqueles sessenta trabalhadores que estavam vinculados aos serviços de vigilância de embarcações. Isto não significou, entretanto, um alheamento absoluto entre os membros destas categorias que se distinguiram em razão de seus ofícios. Sendo assim, veremos adiante que apesar das disputas pelo controle da alocação da mão-de-obra para os serviços de vigilância de embarcações em meados da década de 1950, em determinadas circunstâncias as rivalidades entre

³⁹⁷ F. **Declaração verbal concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande/Rio Grande do Sul, 26 ago. 2004. De acordo com esta declaração de um dirigente sindical da categoria, “os vigias mais antigos do Sindicato falavam que a decisão de se criar a Associação Profissional da categoria foi por causa do interesse dos estivadores em resguardar para si e para o seu sindicato o direito de prestar os serviços de vigilância de embarcações nos portos de Porto Alegre e Rio Grande”.

estivadores e vigias foram sobrepujadas por relações de solidariedade e cooperação.

Antes de abordar este tema, relembremos que em Porto Alegre estava situado o principal porto do Rio Grande do Sul entre 1956 e 1964, o que foi decisivo para que os trabalhadores que protagonizaram a construção da categoria dos vigias optassem pela instalação da sede principal da Associação Profissional nesta cidade. Além disso, enquanto capital do estado, Porto Alegre oferecia outras oportunidades a esses trabalhadores se comparada à cidade portuária do Rio Grande.

Porto Alegre centralizava em seu território importantes órgãos públicos que poderiam contribuir para o sucesso do empreendimento associativo dos vigias de embarcações. Ali se encontravam repartições da Marinha, como uma Delegacia da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, além de representantes da Delegacia do Trabalho Marítimo do Rio Grande do Sul. Porto Alegre também era a sede do governo estadual, da Assembléia Legislativa e da direção geral do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), entre outras instituições que estes trabalhadores e suas lideranças poderiam recorrer com vistas ao atendimento de suas demandas enquanto categoria.

Como abordado no Capítulo 2, Porto Alegre oferecia outras oportunidades aos vigias à medida que acolhia em seu território escritórios de representantes de algumas das principais companhias de navegação com atuação no estado. Não se pode esquecer, igualmente, que antes mesmo da fundação da Associação Profissional dos Vigias, havia agentes destas companhias que contratavam, de modo intermitente, trabalhadores para a execução de serviços de vigilância em embarcações de longo curso que ancoravam na capital. Tendo em vista que o núcleo fundador da entidade de classe desses trabalhadores residia em Porto Alegre, a escolha desta cidade para o funcionamento da sede da Associação também podia significar uma tentativa de manutenção ou de aprofundamento dessas relações com os tomadores de seus serviços.

Não obstante, veremos que estas relações tenderam a adquirir novos contornos, pois após a fundação da Associação Profissional os líderes da

categoria dos vigias de embarcações começaram a se interessar cada vez mais pelo reconhecimento desta entidade como sindicato *closed-shop*, lutando para retirar do domínio das companhias de navegação o direito de escolher os trabalhadores dos serviços de vigilância.

Por outro lado, a escolha de Porto Alegre também deve ter se relacionado com as possibilidades dos vigias cultivarem relações de solidariedade e promoverem articulações com membros de outros sindicatos com sede na capital. Isto incluía, obviamente, os sindicatos de trabalhadores avulsos da indústria portuária. Conforme as atas das assembleias gerais da categoria, porém, foram os líderes sindicais dos taifeiros, culinários e panificadores da Marinha Mercante que se mostraram mais solidários com os vigias de embarcações até o ano de 1958, bem como membros do Sindicato dos Alfaiates, Costureiros e Trabalhadores em Confecção de Roupas de Porto Alegre.³⁹⁸

Outro componente do contexto estudado que possivelmente contribuiu para que os fundadores da Associação Profissional dos Vigias decidissem situar a sede desta entidade em Porto Alegre se refere às possibilidades destes trabalhadores conseguirem um engajamento para o trabalho, dentro ou fora da indústria portuária. Afinal, temos visto que o exercício da profissão de vigia não constituiu a primeira experiência de trabalho de boa parte dos membros da categoria e que não era uma experiência desconhecida para trabalhadores ocasionais ligados aos portos ter que “[...] se conformar com um ou outro dia que a gente consegue trabalhar no serviço do porto ou em outra ‘changa’ [biscate] qualquer que apareça pela faixa do cais.”³⁹⁹

Pelas razões expostas, se evidencia que Otávio Gonçalves da Fonseca, primeiro presidente da Associação Profissional dos Vigias, assim como outros

³⁹⁸ ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembleia geral realizada no dia 10 out. 1957.** ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembleia geral realizada no dia 06 nov. 1957.** ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembleia geral realizada no dia 23 abr. 1958.** Vale observar que membros do Sindicato dos Alfaiates parecem ter construído fortes ligações com obreiros da orla de Porto Alegre, pois assim como os vigias, os trabalhadores dos serviços de capatazia deste porto também se valiam da sede dos alfaiates antes de adquirir a sua. Ver: GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos...** op. cit. p. 73.

³⁹⁹ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 06 maio 1960, p. 13.

membros da categoria, concluíram que seria desvantajosa a instalação da sede principal da entidade em Rio Grande. Sendo assim, os vigias de embarcações mantiveram ao sul do Rio Grande do Sul somente uma sub-sede, muito embora ali estivesse situado o único porto marítimo do Rio Grande do Sul.⁴⁰⁰

Durante os anos de existência da Associação Profissional dos Vigias, a construção desta categoria permaneceu intimamente conectada às ações reivindicativas que visavam uma efetiva “[...] representação [dos vigias] junto aos poderes constituídos e empresas, em defesa dos amplos e justos direitos dos associados.”⁴⁰¹ A “defesa dos amplos e justos direitos” dos vigias de embarcações passava, sobretudo, pela conquista daquele duplo reconhecimento citado anteriormente, ou seja, o reconhecimento sindical e profissional. Esta era uma das principais “idéias-força”⁴⁰² que orientava as ações reivindicativas desta categoria, as quais foram traduzidas, sobretudo, em tentativas de materialização “dos instrumentos legais aplicáveis aos direitos de classe”, uma vez que estes trabalhadores estavam convencidos de que a obrigatoriedade dos serviços de vigilância de embarcações deveria “sair do papel”.⁴⁰³ Importante frisar, portanto, que o reconhecimento profissional era considerado incompleto pelos vigias caso sua entidade de classe não fosse reconhecida pelos poderes instituídos e pelos empresários da navegação como a única responsável pela intermediação da contratação da mão-de-obra destinada a executar os serviços de vigilância nas embarcações.

⁴⁰⁰ Como foi observado na Introdução, no Porto de Pelotas atuavam somente um ou dois vigias de embarcações no período estudado. Por essa razão, ali não houve a instalação de uma sub-sede da entidade da categoria. Atualmente, a sede do Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul está localizada em Rio Grande, pois desde a década de 1970 o porto marítimo desta cidade sobrepujou o Porto de Porto Alegre, tanto em movimento de embarcações como em tonelagem de mercadorias.

⁴⁰¹ ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 10 out. 1957.**

⁴⁰² Sobre a noção de “idéia-força” e sua relação com a crença em direitos dos trabalhadores, ver: SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa...** op. cit. p. 210-216. Ver também: SILVA, Fernando Teixeira da. Direitos, política e trabalho no Porto de Santos. In: FORTES, Alexandre et. al. **Na luta por direitos:** estudos recentes em história social do trabalho. Campinas: UNICAMP, 1999. p. 51-86.

⁴⁰³ ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 10 out. 1957.**

Os “instrumentos legais aplicáveis aos direitos de classe” aos quais se referia Otávio Gonçalves da Fonseca, presidente da Associação Profissional dos Vigias entre 1956 e 1958, estavam contidos em dois documentos de âmbito federal. Um deles era a Lei nº 2.162, de 4 de janeiro de 1954, a qual parece ser a primeira norma de alcance nacional tratando especificamente dos serviços de vigilância de embarcações. As disposições desse texto extremamente suscinto determinavam, unicamente, que a vigilância das embarcações deveria ser realizada por trabalhadores matriculados nas Delegacias do Trabalho Marítimo (DTMs).⁴⁰⁴

Não é difícil perceber que este ordenamento jurídico trazia poucos elementos que pudessem ser mobilizados pelos vigias de embarcações. Ele nem mesmo tocava num aspecto crucial para a categoria, qual seja, a obrigatoriedade da presença de vigias em todas as embarcações (ou pelo menos nas de longo curso) que aportassem no cais ou permanecessem fundeadas ao largo dos portos.

Sendo assim, apesar de exigir o registro profissional do trabalhador na Delegacia do Trabalho Marítimo do Rio Grande do Sul (DTM/RS), a Lei nº 2.162 não coibia, em hipótese alguma, que os serviços de vigilância de embarcações continuassem a ser realizados de uma forma bastante costumeira até então, a saber: por alguém da própria tripulação, sob a supervisão geral do capitão ou do Oficial de Serviço, utilizando-se para realizar tais serviços algum moço de convés ou quaisquer outros marinheiros que atendessem aos critérios estabelecidos pelo comando.

O texto da referida lei não impedia, além disso, que os agentes das companhias de navegação, caso julgassem necessários os serviços de vigilância, contratassem pessoas da sua confiança que não faziam parte da tripulação, como trabalhadores ocasionais matriculados na DTM/RS.

Do ponto de vista de boa parte dos vigias de embarcações, os “direitos de classe” não estavam previstos neste ordenamento jurídico devido a dois aspectos. Primeiramente, não havia nele nenhuma menção quanto à necessidade de

⁴⁰⁴ O texto da lei é o seguinte: “Determina que a vigilância dos navios seja feita por profissionais matriculados nas Delegacias do Trabalho Marítimo.”

associações profissionais ou sindicatos de trabalhadores portuários avulsos intermediarem a alocação da mão-de-obra. Além disso, tal ordenamento jurídico não era capaz de reter pretensões de membros de outras categorias que estivessem dispostos desempenhar estas atividades de caráter preventivo a bordo, como os próprios estivadores.

Nesse sentido, quando ressaltou a importância dos “instrumentos legais aplicáveis aos direitos de classe” na assembléia geral da categoria realizada em Porto Alegre no ano de 1957, na sede da Delegacia do Sindicato Nacional dos Taifeiros, Culinários, Panificadores da Marinha Mercante, tudo indica que Otávio Gonçalves da Fonseca fazia alusão a um outro ordenamento jurídico existente no período. Conquanto não tenhamos como precisar as razões pelas quais o presidente da República João Café Filho⁴⁰⁵ assinou o Decreto nº 37.987 em 27 de setembro de 1955, sabe-se que foi durante o exercício desse “governo de transição” e a partir deste documento legal que se passou a prever que a vigilância em embarcações seria feita, exclusivamente, por vigias matriculados nas Delegacias do Trabalho Marítimo (DTMs) e de preferência sindicalizados.⁴⁰⁶ O reconhecimento desta **preferência pelos sindicalizados**, portanto, sinalizava para os membros da Associação Profissional dos Vigias a pertinência das lutas em torno da consolidação de suas posições no interior da indústria portuária através da estruturação de um sindicato *closed shop*.

Diversamente da Lei nº 2.162, o Decreto presidencial de 1955 teve elaboração mais minuciosa, definindo, inclusive, que os candidatos aos cargos de vigias de embarcações passariam por uma prova de habilitação, demonstrando conhecimentos básicos em Língua Portuguesa, História do Brasil e noções de Aritmética. Além disso, seria exigida dos candidatos a comprovação dos seguintes

⁴⁰⁵ Alguns dados biográficos de Café Filho apontam o seguinte: Por paradoxal que possa parecer, se levarmos em conta a sua orientação política como presidente da República, quando ele atuou “[...] na capital e no interior do estado [do Rio Grande do Norte] como advogado, quase sempre em defesa de estivadores, tecelões, pescadores e outras categorias de trabalhadores” tornou-se “[...] em pouco tempo um profissional de prestígio junto às camadas populares e alvo de pressões por parte das oligarquias dominantes.” Ver: FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (FGV). **Dicionário histórico-biográfico brasileiro pós-1930**. Rio de Janeiro: FGV, 2001, p. 917-918.

⁴⁰⁶ BRASIL. Decreto nº 37.987, de 27 de setembro de 1955. Estabelece normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho marítimo na elaboração das regulamentações locais de trabalho dos vigias portuários. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, 30 set. 1955.

requisitos: ser brasileiro⁴⁰⁷ com idade entre 21 e 45 anos, quite com o serviço militar; apresentar atestado de saúde recente, bem como comprovante de bons antecedentes, este último “[...] passado por autoridade policial e assinado por duas pessoas de reconhecida idoneidade moral.” A referida prova seria prestada perante uma banca examinadora, especialmente designada pela Delegacia do Trabalho Marítimo local, composta no mínimo por um representante do sindicato dos tomadores de serviço e por um da entidade representativa dos trabalhadores.⁴⁰⁸

Dos cerca de sessenta vigias de embarcações estudados, talvez nem todos tenham cumprido à risca estes requisitos considerados indispensáveis, a partir de então, para o exercício da profissão. Isto não impediu, porém, que permanecessem ligados aos serviços de vigilância no Rio Grande do Sul, porque o Decreto presidencial também previa o seguinte:

“[...] ao vigia que, na data da publicação deste Decreto, estiver exercendo a profissão de acordo com a regulamentação do porto respectivo, fica assegurado o direito de continuar a exercê-la, conservando a respectiva matrícula, independente de qualquer formalidade.”⁴⁰⁹

Ao firmar esse texto legal, Café Filho também assegurava aos vigias que “a aplicação deste Decreto pelas Delegacias do Trabalho Marítimo não prejudicará o direito adquirido quer quanto às vantagens, que quanto à remuneração prevista em acordos ou regulamentos vigentes.”⁴¹⁰

Este documento legal fixava, igualmente, regras para a definição do número de vigias em cada porto, assim como a forma de remuneração (adicional noturno, trabalho em domingos, feriados ou nos horários destinados à refeição). Além

⁴⁰⁷ Embora esse requisito pareça contradizer a existência, no Rio Grande do Sul, de dois vigias de origem européia, devemos lembrar que Augustin Simal Nieto e Augusto Bastos Pinho Campos deveriam ser brasileiros naturalizados.

⁴⁰⁸ Art. 5º do Decreto nº 37.987, de 27 de setembro de 1955.

⁴⁰⁹ Art. 7º do Decreto nº 37.987, de 27 de setembro de 1955.

⁴¹⁰ Art. 10 do Decreto nº 37.987, de 27 de setembro de 1955.

disso, determinava que o Conselho de cada Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM) baixasse dentro de noventa dias as instruções reguladoras dos serviços dos vigias para sua área de jurisdição.⁴¹¹

Se, por um lado, o Decreto presidencial abria margens para o reforço de um “espírito associativo” entre os vigias de embarcações, bem como legitimava algumas de suas principais idéias-força, por outro, há indícios de que empresários da navegação demonstraram forte descontentamento diante desses fatos.

A avaliação feita em 1957 por Jorge Neves Marçal, então diretor da companhia de navegação Loide Brasileiro, endossa essa observação. De acordo com ele, antes da promulgação desse Decreto, “a vigilância dos navios era feita, como na conferência de carga, livremente pelas empresas de navegação, por tratar-se de serviço, também, de confiança do empregador”. Para o diretor da companhia deveria continuar assim, pois considerava prejudiciais ao comércio marítimo os ordenamentos jurídicos que reconheciam a idoneidade dos trabalhadores portuários avulsos sindicalizados para executar os serviços vigilância de embarcações, bem como as atividades de estiva, capatazia, conferência e conserto de cargas e descargas. Jorge Marçal ressaltava, portanto, que diante de tal reconhecimento firmado pelo governo federal, “[...] a empresa de navegação, responsável perante o Código Comercial pelas cargas sob sua guarda, é a entidade que menos ação ou direção tem na execução de tais serviços”, concluindo que “[...] irrompida a [Segunda] Guerra, as condições de serviço mudaram radicalmente. A estiva, os conferentes e demais elementos dos serviços portuários [...] ficaram cheios de prerrogativas.”⁴¹²

As ponderações do diretor da companhia Loide representam um ponto de vista fortemente vinculado a interesses empresarias presentes na indústria portuária e, evidentemente, podem ser relativizadas a partir do confronto com inúmeras evidências. Basta notar, por exemplo, que dentre os membros da

⁴¹¹ Este prazo não foi respeitado no Rio Grande do Sul, pois somente em 1960 houve a promulgação das ditas instruções reguladoras. Ver: **DELEGACIA DO TRABALHO MARÍTIMO/RS. Instruções Reguladoras do Exercício da Profissão de Vigia Portuário no Estado do Rio Grande do Sul.** (1960).

⁴¹²MARÇAL, Jorge N. Teses apresentadas na 2ª Reunião de Autoridades Portuárias Brasileiras In: Reunião de Autoridades Portuárias, II, 1957, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro, 1957, v. 2.

categoria dos vigias de embarcações que atuavam em no Rio Grande do Sul entre 1956 e 1964 dificilmente seriam identificáveis os trabalhadores “cheios de prerrogativas” dos quais falava o diretor da companhia Loide Brasileiro. Nos portos do estado, decisões dos associados ao Centro de Navegação Rio-Grandense prevaleciam com relativa vantagem sobre as demandas das sucessivas entidades representativas dos vigias e, durante a maior parte do período estudado, muitas questões acerca da execução e pagamento das atividades de vigilância de embarcações permaneceram, quase totalmente, na órbita do arbítrio patronal.

Ainda neste capítulo discutiremos as razões pelas quais o ano de 1963 parecia assinalar uma espécie de ruptura em determinadas condições que marcaram as experiências associativas e de trabalho dos vigias. Antes, porém, se faz necessário observar que a constante evocação “dos instrumentos legais aplicáveis aos direitos de classe” por membros da categoria dos vigias sugere que as estratégias pelo reconhecimento público deste ofício visavam limitar a ingerência do setor privado nas atividades de vigilância de embarcações. Para tanto, era necessário remover deste setor o arbítrio e o controle sobre a contratação de vigias, avançando em direção daquele duplo reconhecimento que estes portuários avulsos almejavam.

No próximo tópico abordaremos algumas das principais ações desses trabalhadores e de suas lideranças diante das vicissitudes que marcaram o processo de regulamentação de sua profissão por parte do governo federal, bem como frente às recusas de boa parte do empresariado em contratar seus serviços através das sucessivas entidades que os representavam no Rio Grande do Sul.

3.4 – Ações para o reconhecimento da profissão

Ao contrário de considerar os vigias de embarcações como trabalhadores “gratos” frente aos ordenamentos jurídicos que pudessem trazer benefícios para a categoria, procuramos analisar iniciativas destes trabalhadores para tornar

realidade o reconhecimento do seu ofício, que era esboçado pela legislação federal no período estudado. Deste modo, examinaremos algumas ações destes portuários diante de entraves que criavam um distanciamento entre “a lei” idealizada e escrita no papel e o dia-a-dia em seus ambientes de trabalho.⁴¹³

Como mencionado, uma primeira constatação a esse respeito é que a constante evocação “dos instrumentos legais aplicáveis aos direitos de classe” por parte das lideranças dos vigias mesmo depois do reconhecimento do Sindicato, em 1958, sugere que as ações para o reconhecimento público dessa profissão tinham entre seus objetivos centrais restringir o poder de mando do empresariado nos serviços de vigilância de embarcações. Este objetivo, por sua vez, indica que esses trabalhadores avulsos também ambicionavam um aval de órgãos e poderes públicos (Delegacia do Trabalho Marítimo, poder Executivo federal) em relação às demandas da categoria, inclusive durante as disputas e negociações estabelecidas com os tomadores de seus serviços. Esta garantia e reconhecimento públicos possibilitariam que a gestão das atividades de vigilância não dependesse unicamente do arbítrio das companhias e dos agentes de navegação, modificando regras prevalecentes nos portos do Rio Grande do Sul.

Vimos que desde os momentos iniciais do processo de formação desta categoria os vigias estiveram incluídos em um contexto histórico em que a legislação trabalhista e sindical podia se fazer presente em toda a sua positividade. No caso específico desses trabalhadores, determinados regulamentos estatais de alcance nacional acenavam com a possibilidade de reconhecimento público da sua profissão e também fortaleciam a idéia de um sindicato *closed shop* destinado a controlar o processo de trabalho e a intermediar a contratação da mão-de-obra vinculada a estes serviços preventivos.

Para determinados líderes da categoria isto representou uma aproximação cada vez maior com um “linguajar legal” que empresários e representantes do poder estatal pareciam habituados a lidar. De modo análogo ao que ocorreu com dirigentes e membros de outras categorias neste período, “[...] a parafernália

⁴¹³ Sobre a “consciência legal” dos trabalhadores frente aos dispositivos da CLT, ver: FRENCH, John D. **Afogados em leis...** op. cit.

jurídica e o aparato jurídico” existentes tenderam a ser “acionados pelos trabalhadores por entenderem estes que o poder arbitrário e privado do mundo da produção podia encontrar limites no ‘domínio da lei’”.⁴¹⁴

Mas esse domínio da lei não era absoluto no cais e nas embarcações que aportavam na orla de Porto Alegre e Rio Grande. Mesmo depois de aprovados Decretos e Leis que poderiam garantir melhores condições de engajamento aos vigias, muitos deles passavam “[...] vários dias sem trabalhar, pois as companhias lançam mão de várias artimanhas para não convocar o vigia para o serviço que lhe cabe realizar.”⁴¹⁵

Nestas circunstâncias, as lideranças sindicais dos vigias de embarcações procuraram efetivar uma apropriação criativa dos ordenamentos jurídicos atinentes à categoria, de modo que estes constituíssem instrumentos e recursos a serem mobilizados em suas ações reivindicativas. Com isto, visavam firmar as posições do seu ofício na indústria portuária, bem como garantir aos associados de suas sucessivas entidades representativas direitos conquistados por outras categorias de portuários avulsos.

Esse manejo e aproximação com a legislação igualmente contribuíram para que líderes da categoria levassem a cabo uma de suas principais ações para obter o reconhecimento e a regulamentação da profissão, a saber: as insistentes articulações de suas demandas através de canais institucionais.

No parlamento estadual e federal, por exemplo, tentaram ser reconhecidos como interlocutores válidos na defesa dos direitos que queriam ver materializados. De acordo com as indicações dos registros sindicais, esse tipo de articulação com parlamentares representava um caminho fundamental para que os vigias atingissem suas metas. Desta forma, dirigentes sindicais procuravam garantir a cooperação de determinados deputados simpáticos as suas causas, com vistas a “[...] melhor pressionar o Centro de Navegação [Rio-Grandense]” para que

⁴¹⁴ SILVA, Fernando Teixeira da; COSTA, Hélio da. Trabalhadores urbanos e populismo ... op. cit. p. 232.

⁴¹⁵ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 12 abr. 1960, p. 15.

requisitasse os candidatos aos serviços de vigilância de embarcações por meio da entidade representativa da categoria.⁴¹⁶

Nessa perspectiva, cabe destacar que houve um sentimento de repulsa de membros da categoria para com os agentes responsáveis pelo regime de força implantado no país em 1964, pois durante a coleta de dados se percebeu que alguns vigias consideravam que apoiadores do golpe teriam interferido na tramitação de um “[...] projeto de lei no Congresso Nacional que vinha no sentido de regulamentar [...] a obrigatoriedade dos serviços de vigilância nas embarcações de longo curso em todos os portos brasileiros.” De acordo com o relato deste vigia, o estancamento do aludido “projeto de lei” representou uma espécie de “castigo” imputado aos seus colegas de profissão em virtude da “forte presença de militantes comunistas no seio da categoria”, não somente no Rio Grande do Sul, mas também “em nível nacional”.⁴¹⁷

Uma prova circunstancial que vem ao encontro desse comentário pode ser observada na existência de membros da categoria identificados com o Partido Comunista do Brasil, os quais atuavam nos serviços de vigilância em Porto Alegre e Rio Grande. Como exposto anteriormente, além de Almir Olimpio de Mello e de Henrique Carlos Nogueira, Adamastor Bonilha também era um vigia de embarcações que procurava nortear sua militância política a partir das orientações deste partido. Mais adiante retornaremos a eles e a algumas de suas ações no seio do movimento operário e sindical sul-rio-grandense.

No momento, porém, observaremos que havia razões para aquele rechaço de vigias em relação aos desfechos do golpe de 1964. Conforme registros

⁴¹⁶ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 13 jul. 1963.**

⁴¹⁷ U. **Declaração verbal concedida a Diego Luiz Vivian.** Rio Grande/Rio Grande do Sul, 26 ago. 2004. “No ano de 1964 esteve quase para ser aprovado no Congresso um projeto de lei que vinha no sentido de regulamentar a profissão dos vigias portuários e, conseqüentemente, a obrigatoriedade dos serviços de vigilância de embarcações de longo curso em todos os portos brasileiros”. Para ele, as razões da não aprovação do referido projeto e a demora ou retardamento para promulgação de uma lei nesse sentido (após o golpe militar) poderiam estar relacionadas “à forte presença de militantes comunistas no seio da categoria em nível nacional”. Isso teria levado os golpistas de 1964 a atravancar o processo de regulamentação da profissão como “uma forma de punição aos vigias portuários brasileiros”. O referido “projeto de lei” provavelmente tenha alguma ligação com o seguinte texto legal: BRASIL. Decreto n. 52.662-A, de 11 de outubro de 1963. **Regulamenta a Lei n. 4.127, de 27 de agosto de 1962, que dispõe sobre a criação da taxa destinada à remuneração de vigias portuários.** Este Decreto será discutido mais adiante.

produzidos pela categoria, entre 1960 e 1964 suas lideranças promoveram diversas ações para a criação de uma lei federal que instituísse uma taxa portuária a ser cobrada das companhias de navegação de modo a garantir a remuneração dos vigias de embarcações. Dentre estas se destacou, em 1960, uma viagem da diretoria do Sindicato dos Vigias ao recém criado Estado da Guanabara. Esta viagem de caráter sindical provavelmente fez parte de uma articulação política nacional dos líderes dessa categoria de portuários avulsos, com vistas a unificar suas reivindicações em torno da criação da referida taxa. Afinal, ao se deslocarem até a Guanabara, Otávio Gonçalves da Fonseca, Adamastor Bonilha e Henrique Nogueira tinham como objetivo central “tratar da [aludida] taxa de cobertura” com as lideranças dos vigias daquele estado.⁴¹⁸

Cerca de seis meses depois desta viagem, Otávio Gonçalves da Fonseca seguiu novamente “[...] para a Guanabara, a fim de tratar de interesses dos associados do Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul, do qual ele é presidente.”⁴¹⁹

Estes registros indicam a permanência dos contatos estabelecidos entre vigias de embarcações que atuavam no Porto do Rio de Janeiro e vigias do Rio Grande do Sul, ou seja, as articulações políticas promovidas por lideranças sindicais desta categoria ultrapassavam as fronteiras estaduais. Logo em seguida veremos que práticas semelhantes a estas continuaram compondo o rol de ações dos vigias gaúchos, pois alguns deles realizaram outras atividades com este caráter ao longo do período estudado.

Estas articulações desenvolvidas no início da década de 1960 precederam manifestações oriundas do poder estatal no que se referia à instituição de um tributo específico destinado à remuneração dos vigias de embarcações brasileiros. Ainda que as fontes analisadas não tenham permitido mensurar o peso das lutas da categoria na definição destas políticas por parte do governo federal, certo é que o pleito desses trabalhadores foi parcialmente atendido dois anos mais tarde.

⁴¹⁸ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 08 out. 1960.**

⁴¹⁹ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 15 maio 1961, p. 08.

Nesse sentido, a necessidade da existência daquela taxa foi reconhecida oficialmente em 1962, momento em que João Goulart assinou a Lei n. 4127. Através deste ordenamento jurídico, portanto, o presidente da República dava sinais de que estava de acordo com a cobrança, “[...] nos conhecimentos de embarque de mercadorias, [de] uma taxa específica destinada à cobertura da remuneração devida aos vigias” pelas companhias de navegação.⁴²⁰

Cabe ressaltar que a partir da análise dessas e outras ações promovidas por membros da categoria inferimos que as relações estabelecidas por vigias de embarcações com os governantes do período não estavam marcadas, necessariamente, pela passividade destes trabalhadores. Nessa perspectiva, consideramos que as ações coletivas destes portuários avulsos com vistas a fazer valer “os instrumentos legais aplicáveis aos direitos de classe” se inseriam num contexto histórico em que “a garantia legal de direitos e o seu reconhecimento público exigiam mais do que trabalhadores dóceis ou gratos em relação a um projeto político estatal.”⁴²¹

Isto pode ser evidenciado através da investigação de ações reivindicativas desenvolvidas pelos vigias em anos posteriores. Em junho de 1963, por exemplo, a direção sindical da categoria organizou uma nova viagem para fora do estado. Uma das finalidades desta atividade era exatamente promover a coleta de informações e experiências junto aos “vigias da Guanabara”, dispostos a colaborar com seus colegas do Rio Grande do Sul nas suas lutas pelo reconhecimento profissional da categoria, o que incluía a efetivação dos dispositivos da Lei n. 4127 na indústria portuária sul-rio-grandense.

Os registros sobre esta viagem indicam que ela foi considerada frutífera pela maioria dos vigias presentes na assembléia que avaliou os resultados obtidos durante a turnê sindical. Primeiramente, porque “[...] foram apresentadas aos associados as fotocópias das folhas de pagamento dos trabalhos executados na Guanabara, folhas estas que comprovam [...] que os vigias da Guanabara

⁴²⁰ BRASIL. Lei n. 4.127, de 27 de agosto de 1962. **Dispõe sobre a criação de taxa destinada à remuneração dos vigias portuários.**

⁴²¹ SILVA, Fernando Teixeira da; COSTA, Hélio da. Trabalhadores urbanos e populismo ... op. cit. p. 227.

executam trabalho em todos os navios estrangeiros.” A posse desta documentação contribuía para reforçar os argumentos dos vigias gaúchos em suas negociações com o Centro de Navegação Rio-Grandense, de maneira especial no que dizia respeito ao reconhecimento da obrigatoriedade da execução dos serviços de vigilância em embarcações de longo curso.

Mais do que isso, porém, durante sua estadia na Guanabara a direção do Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul conseguiu “[...] que a Federação [Nacional dos Portuários] assumisse o compromisso de através da Delegacia [da Federação] em Porto Alegre fazer voltar o acordo feito anteriormente e anulado pelo Centro de Navegação [Rio-Grandense], para isso devendo-se aguardar a volta do Sr. delegado João Gregório do Nascimento na próxima 3ª ou 4ª feira.” Ao prosseguir a reunião de avaliação, “pelo presidente [do Sindicato dos Vigias] foi saudada a iniciativa do companheiro [Henrique] Nogueira de na assembléia passada ter sugerido a ida da diretoria ao Rio e trazendo resultados positivos. Fez também elogios ao companheiro Wilson [Olimpio de Mello] na atuação na Guanabara.” Afinal, a ida do tesoureiro do Sindicato à Guanabara foi considerada decisiva para que “a Federação [Nacional dos Portuários] estivesse no caso em foco, com atuação digna de elogios [...]”, passando “[...] a trabalhar com afinco na luta pelas taxas” a serem destinadas à remuneração dos vigias de embarcações.⁴²²

Os cerca de dezoito trabalhadores presentes nesta assembléia geral da categoria em Porto Alegre também obtiveram outros dados importantes a respeito do andamento das taxas que deveriam ser pagas pelas companhias de navegação. Sendo assim, foram informados pelo baiano Walmir Costa, então presidente do Sindicato dos Vigias, “[...] que o Grupo de Trabalho [do Ministério] já apresentou sua conclusão, inclusive com aprovação do Sr. Ministro do Trabalho”. Depois disso, Wilson Olimpio de Mello tomou a palavra e ressaltou “[...] que é possível [que] dentro de 60 dias estejam em vigor as taxas e já trazendo

⁴²² SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 29 jun. 1963.** Não obtivemos informações sobre a atuação da Federação Nacional dos Portuários no caso da criação da taxa portuária destinada ao pagamento das diárias dos vigias, nem mesmo sobre o teor desse acordo que foi rompido pelo Centro de Navegação Rio-Grandense.

fotocópias dos documentos sobre a obrigatoriedade do trabalho dos vigias já assinados.” Em seguida, Walmir Costa “[...] lê o decreto [...] e nos informa que o consultor jurídico do Ministério do Trabalho autorizou, ou melhor, disse que já podemos usar o documento de obrigatoriedade dos trabalhos de vigias” para melhor pressionar o Centro de Navegação Rio-Grandense a cumprir as determinações legais existentes.⁴²³

O texto legal mencionado por Walmir Costa provavelmente esteve relacionado com versões preliminares de um Decreto presidencial exarado em outubro de 1963, pois este visava regulamentar a aplicação da Lei n. 4.127, de 27 de agosto de 1962, a qual dispunha exatamente sobre a criação de uma taxa portuária destinada à remuneração de vigias de embarcações.⁴²⁴ Tornaremos a falar sobre as repercussões deste Decreto no próximo tópico deste capítulo, pois sua promulgação também sinalizava que a chamada “lei das 25 diárias” poderia se tornar uma realidade para os membros da categoria. Caso isso ocorresse, estes portuários avulsos receberiam um rendimento mínimo mensal que não estava mais sujeito ao número de dias que conseguissem engajamento para o trabalho a bordo.

Deduzimos que o esboço ou versão preliminar do Decreto presidencial n. 52.662-A, de 11 de outubro de 1963, chegou às mãos dos vigiais gaúchos por meio do próprio consultor jurídico do Ministério do Trabalho citado na assembléia da categoria, o qual poderia ser um dos responsáveis pela sua elaboração. Com base nisso e no exame de registros sindicais elaborados pelos vigias, consideramos que lideranças destes trabalhadores não abriram mão de se apropriar criativamente de textos legais que previam a obrigatoriedade do trabalho de vigias nas embarcações ancoradas ou fundeadas na orla de Porto Alegre e Rio Grande.

⁴²³ Idem.

⁴²⁴ BRASIL. Decreto n. 52.662-A, de 11 de outubro de 1963. **Regulamenta a Lei n. 4.127, de 27 de agosto de 1962, que dispõe sobre a criação da taxa destinada à remuneração de vigias portuários.**

A apropriação destes textos pelas lideranças lhes oportunizava alguns expedientes para a formalização de negociações com os potenciais tomadores de serviços da categoria. Isso não significava, porém, que os membros desta categoria desconhecêssem os abismos que separavam a lei idealizada no papel e a realidade experimentada nas lutas pela garantia de trabalho aos sindicalizados.

Nesse sentido, destaca-se que diante da capacidade do Centro de Navegação Rio-Grandense em promover a integração dos armadores e a uniformização dos procedimentos marítimos nos portos do estado, tornava-se decisivo para os vigias de embarcações estabelecerem negociações e diálogos cada vez mais estreitos com essa entidade patronal. Essa interlocução não era uma peculiaridade dos vigias, pois em diferentes portos, demandas dos trabalhadores e de suas associações sindicais tenderam a exercer influência sobre as formas de controle do processo de trabalho e da gestão da mão-de-obra. É neste ambiente, portanto, que adquirem sentido as disputas e atitudes de compromisso que permearam as interações dos vigias com autoridades estatais e empresários da navegação em torno das definições legais daquele controle.

A análise das atas do Sindicato dos Vigias mostra que o relacionamento destes trabalhadores com empresários de navegação que atuavam no Rio Grande do Sul adquiriu modos e contornos variados ao longo do período estudado, assinalando a ocorrência de negociações, lutas e acordos. Não se deve esquecer, contudo, que o caráter específico do ofício dos vigias aliado ao número de embarcações de longo curso que afluíam para os portos de Porto Alegre e Rio Grande não permitia que esses trabalhadores compusessem uma categoria com força numérica, tal como era observado no caso dos estivadores ou dos trabalhadores portuários nos serviços de capatazia.

A tabela abaixo procura retratar a escassez de possibilidades de engajamento para o trabalho com as quais os vigias de embarcações tinham que se defrontar cotidianamente.

TABELA 9 - EMBARCAÇÕES EXISTENTES NO BRASIL PERTENCENTES A EMPRESAS NACIONAIS QUE TRANSPORTARAM NO MÍNIMO 10.000 TONELADAS (1960-1964)⁴²⁵

Embarcações existentes, por tipo e espécie de navegação (1960-1964) (números totais)						
ANOS	EMBARCAÇÕES EXISTENTES					
	Total	Tipo		Espécie de navegação		
		Carga seca	Petroleiros	Longo curso	Cabotagem	Interior
1960	516	468	48	89	293	134
1961	497	443	54	86	286	125
1962	489	433	56	82	275	132
1963	486	422	64	91	261	134
1964	461	396	65	79	246	136

FONTE - **Estatísticas históricas do Brasil**: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. v. 3

Apesar de significativos, os dados desta tabela não permitem mensurar com exatidão as possibilidades efetivas de engajamento para o trabalho dos vigias que atuavam na indústria portuária sul-rio-grandense. Para isso, seria necessário proceder a um levantamento completo da totalidade de embarcações que ancoraram em Porto Alegre ou Rio Grande entre 1956 e 1964, do tempo de permanência destas no cais ou ao largo, e assim por diante. Os dados apresentados, todavia, oferecem uma idéia aproximada da quantidade de embarcações nacionais que, por sua tonelagem e qualidade das cargas transportadas, poderiam requisitar vigias ao aportar no Rio Grande do Sul. Deste modo, se percebe alguns limites das chances de trabalho e ganhos para esses portuários avulsos.

Mas também havia incertezas em relação ao pagamento de tributos por parte de empresários e à preferência que deveria ser dada aos vigias sindicalizados pelas companhias de navegação, ampliando suas dúvidas quanto

⁴²⁵ Dados relativos às empresas nacionais que transportaram no mínimo 10.000 toneladas, em navios de tonelagem bruta igual ou superior a 100. As diferenças porventura apresentadas entre soma de parcelas e totais são provenientes de arredondamento de dados.

às possibilidades de remuneração. A avaliação realizada, em 1960, por David Gomes Mancorvo expressa com clareza essa insegurança que acometia os vigias no estado, revelando um dos principais antagonismos existentes entre interesses destes trabalhadores e dos membros do Centro de Navegação Rio-Grandense:

“O pagamento da taxa de vigilância, pelas empresas marítimas, constitui hoje a preocupação primordial dos vigias portuários. Assim encaramos a situação, porque regularizando este aspecto da vida profissional dos trabalhadores, não haverá problema de trabalho para os vigias.”⁴²⁶

Esta matéria do jornal *Última Hora* e a documentação sindical analisada apontam que o recurso aos acordos com o Centro de Navegação e que as ações para o pagamento da taxa de vigilância pelos empresários constituíam instrumentos de luta indispensável para as lideranças dos vigias. Aliás, do ponto de vista de W., ex-presidente do Sindicato e membro fundador da Associação Profissional dos Vigias, as ações reivindicativas que trouxeram melhores resultados para a categoria não foram oriundas dos protestos ou greves nos quais os vigias participaram direta ou indiretamente. Para ele, os resultados materiais mais concretos que a categoria conquistou entre 1956 e 1964 estiveram relacionados, sobretudo, com a capacidade dos líderes sindicais em estabelecer “[...] acordos amigáveis [com os empresários e seus agentes] através de negociações e pressões, contando com o apoio e a unidade da categoria” frente às resistências do Centro de Navegação Rio-Grandense.⁴²⁷

Amigáveis ou não, essas negociações com os tomadores de seus serviços representaram tentativas de afirmação das demandas dos vigias e, ao mesmo tempo, possibilitaram a alguns de seus membros aprendizados relevantes. Afinal,

⁴²⁶ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 12 abr. 1960, p. 15. [grifos meus]. David Gomes Mancorvo foi eleito presidente do Sindicato dos Vigias na segunda Junta Provisória que assumiu a diretoria da entidade após o golpe civil-militar de 1964. O pleito ocorreu durante uma assembléia esvaziada. Sendo assim, apenas nove (09) associados do Sindicato aprovaram o nome dele para presidir a entidade “provisoriamente” por noventa dias. Todavia, Mancorvo permaneceu por mais de um ano à frente do Sindicato dos Vigias, até haver novas eleições.

⁴²⁷ W. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Porto Alegre, 13 jul. 2004.

sabiam eles que representavam uma categoria diminuta e que enfrentava dificuldades para tornar realidade um reconhecimento profissional que se esboçava, inclusive, através de leis federais.

Nesse sentido, a fim de pressionar as companhias e os agentes de navegação instalados no Rio Grande do Sul, líderes desta categoria também argumentavam que não se justificavam as constantes recusas das companhias e dos agentes de navegação para cumprir as exigências legais quanto à requisição, via sindicato, de vigias de embarcações. Deste modo, estes trabalhadores observavam que “[...] sendo o vigia portuário, quando em serviço, uma sentinela permanente [...] auxiliando na fiscalização da entrada de pessoas a bordo [...] solicitamos que seja reexaminada [...] a não obrigatoriedade do uso de vigias.”⁴²⁸

Este e outros vestígios presentes na documentação analisada indicam que, de modo análogo ao que ocorria com outros trabalhadores portuários, durante o desenvolvimento de determinadas disputas entre vigias e os tomadores de seus serviços também “entrava em jogo [...] a noção de responsabilidade como elemento de valorização de seus ofícios”. Assim, se a responsabilidade podia ser a maneira pela qual empresários ligados ao transporte marítimo “procuravam inculcar nos portuários o cuidado em relação aos riscos do seu capital”, de modo inverso a noção de responsabilidade facultava aos vigias uma reinterpretação do “sentido do zelo em relação às mercadorias” e às embarcações, possibilitando a valorização de suas atividades, bem como colocando companhias de navegação e proprietários ou consignatários das cargas “em débito imaginário” para com os membros dessa categoria.⁴²⁹

Todavia, isto não significava que os vigias de embarcações ignoravam o fato de que procuravam ocupar uma posição no interior da divisão do trabalho portuário que não possuía uma relevância equivalente ao lugar estratégico ocupado por estivadores e portuários dos serviços de capatazia; ou seja, esses vigias e suas lideranças pareciam cientes de que aqueles trabalhadores braçais

⁴²⁸ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Ofício nº 06**, dirigido à Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul. s/d.

⁴²⁹ Ver, nesse sentido, estudo sobre os portuários de Santos: SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa...** op. cit. p. 68.

determinavam, em grande parte, o ritmo do fluxo dos bens materiais que circulavam pela orla sul-rio-grandense. Mesmo assim, não perdiam de vista que a realização dos serviços de vigilância nas embarcações tinha como objetivo a diminuição de prejuízos excessivos aos interesses empresariais, garantindo que as trocas comerciais e o fluxo de mercadorias não fossem prejudicados por práticas consideradas ilícitas, tais como o furto e o roubo de mercadorias.

Se a tentativa de estabelecer acordos formais com o empresariado ligado à navegação foi uma tônica das ações reivindicativas dos representantes sindicais dos vigias de embarcações no Rio Grande do Sul, isso não excluiu o seu envolvimento com questões que não diziam respeito somente a categoria da qual eram membros. Ainda assim, este envolvimento parecia denotar que estas lideranças sindicais também procuravam obter, particularmente entre 1960 e 1964, o apoio necessário para reivindicações específicas da categoria no âmbito de movimentos organizados mais amplos, inserindo-a no pacto de unidade que vigorou inúmeras vezes nesse período entre estivadores, trabalhadores nos serviços de capatazia e conferentes de carga no Rio Grande do Sul.⁴³⁰

A construção do referido pacto de unidade foi efetivada, especialmente, através da União dos Trabalhadores da Orla Marítima (UTOM), entidade intersindical que visava fortalecer a unidade entre as diversas categorias de trabalhadores da indústria portuária sul-rio-grandense, aglutinando vigias de embarcações, estivadores, portuários dos serviços de capatazia, arrumadores, conferentes e consertadores de carga. Tendo em vista impedimentos da própria legislação quanto à articulação horizontal de sindicatos de uma mesma região ou ligados a uma mesma indústria, a UTOM não possuía existência legal. A análise de registros da imprensa estadual, contudo, mostra que isso não impediu que os membros da UTOM cumprissem importante papel na promoção da solidariedade de classe entre as diversas categorias citadas acima.

Como aludido anteriormente, a categoria dos vigias de embarcações marcou presença com representantes seus na direção desta entidade. Um deles

⁴³⁰ Sobre este pacto de unidade entre diferentes categorias de portuários, ver: GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos...** op. cit. p. 173-176.

foi Adamastor Bonilha e o outro Almir Olimpio de Mello, sem mencionar Henrique Nogueira. A presença deles na UTOM favoreceu a promoção do apoio de vigias durante uma série de movimentos grevistas que contaram com a participação de trabalhadores da indústria portuária sul-rio-grandense e de seus sindicatos.⁴³¹

Uma manifestação dessa solidariedade de classe se verificou em março de 1960, quando ocorreu em território gaúcho uma greve de advertência contra a carestia, pela aprovação da chamada Lei Orgânica da Previdência Social e pela regulamentação do direito de greve. Este movimento havia sido organizado, especialmente, por trabalhadores da Carris de Porto Alegre, ferroviários de Santa Maria, eletricitários (Companhia Estadual de Energia Elétrica) e industriários da Confederação Nacional dos Trabalhadores da Indústria (CNTI). Além desses trabalhadores e de suas lideranças,

“Os vigias portuários, através da palavra do Sr. Adamastor Bonilha, que é também vice-presidente da Comissão Executiva do 4º Congresso dos Trabalhadores Gaúchos, manifestaram-se favoráveis ao movimento de amanhã: ‘Estive em Santa Maria representando a Executiva [...] e meu sindicato estará presente na luta contra a carestia. Estamos 100% solidários com o movimento.’⁴³²

Quatro meses depois dessa manifestação operária, membros da categoria dos vigias se solidarizaram com um movimento grevista que parece ter atingido todos os portos do Rio Grande do Sul. Na pauta desta greve ressurgiram temas que já haviam sido enfocados anteriormente pelos trabalhadores, demonstrando que a disposição para a luta continuava. O vigia de embarcações Adamastor Bonilha, nesta oportunidade, se dirigiu pessoalmente aos portos de Pelotas e Rio Grande com o objetivo de garantir a adesão dos trabalhadores portuários avulsos da região. De acordo as reivindicações encaminhadas pelo Manifesto da Executiva do 4º Congresso dos Trabalhadores Gaúchos, da qual Adamastor era

⁴³¹ Ver: SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 06 jun. 1963.** SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 1º fev. 1964.**

⁴³² ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 17 mar. 1960, p. 19.

vice-presidente, o movimento grevista era devido ao fato dos “[...] trabalhadores brasileiros estarem esperando há 14 anos a aprovação da Lei de Greve”. Além disso, Bonilha também destacava outros pontos reivindicados pelos trabalhadores, os quais estavam relacionados à “reforma da Previdência Social; legislação trabalhista para o campo; salário-família; revisão do salário mínimo e profissional; lei do inquilinato; Reforma Agrária; atualização da CLT, entre outros.”⁴³³

Alguns dias depois desta greve que teve a participação de trabalhadores ligados à indústria portuária sul-rio-grandense, o Porto de Porto Alegre teve suas atividades paralisadas novamente. Desta vez, a solidariedade dos vigias de embarcações se dirigiu aos portuários dos serviços de capatazia que haviam fundado seu sindicato há cerca de um ano e se encontravam com seus salários atrasados:

“Greve total no porto - Os portuários, apoiados por outras categorias profissionais que compõe a União [dos Trabalhadores] da Orla Marítima, paralisaram os trabalhos ontem às 17 horas, em consequência de não lhes ter sido efetuado o pagamento prometido pela direção do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais.”⁴³⁴

Poderíamos mencionar mais uma série de outros exemplos de ações organizadas pelo movimento sindical estadual que contaram com a participação direta ou indireta de vigias de embarcações entre 1956 e 1964, demonstrando que ações destes trabalhadores também foram caracterizadas pela solidariedade de classe, particularmente quando esta se manifestava aos movimentos reivindicativos protagonizados por membros de outras categorias de trabalhadores portuários.⁴³⁵ A menção a estas ações, porém, não encerra o exame das participações de membros da categoria em atividades promovidas pelo movimento sindical do período.

⁴³³ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 05 jul. 1960, p. 15.

⁴³⁴ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 16 jul. 1960, p. 01 e 13.

⁴³⁵ Estes exemplos estão registrados na imprensa estadual. Ver, entre outros: ÚLTIMA HORA. Porto Alegre (1960-1964).

Nesse sentido, vigias de embarcações também se engajaram em mobilizações que extrapolaram os limites do cais de Porto Alegre e Rio Grande. Um dos pontos altos desse envolvimento se verificou durante os dias em que permaneceu o impasse sobre a posse de Jango na presidência da República, após a controversa renúncia de Jânio Quadros, em agosto de 1961. Foram dias e noites de tensão e efervescência política, particularmente para aqueles que, ao lado do movimento operário e sindical, trataram de defender a sucessão presidencial a partir da construção de uma campanha pela legalidade democrática no Rio Grande do Sul. Na verdade, mais do que pela efervescência, foram dias marcados pela instabilidade política, nos quais não estavam totalmente descartadas as possibilidades de eclosão de uma guerra civil.⁴³⁶

O objetivo central desta campanha era relativamente claro. Os métodos para garantir o seu sucesso, todavia, estiveram em disputa durante praticamente todas aquelas jornadas de 1961. Para uns, o “clima de guerra” instaurado exigia mais produtividade dos trabalhadores em seus setores de atividade, haja vista a ameaça de invasão militar para debelar as atividades dos diversos Comitês de Resistência Democrática organizados por trabalhadores, advogados, vereadores, radialistas, estudantes, mulheres, artistas, umbandistas, entre outros.⁴³⁷ Desde um outro ponto de vista, o “clima revolucionário” exigia a paralisação dos trabalhadores através de uma greve geral. Se a realização desta não fosse possível ou desejável taticamente, mesmo assim os trabalhadores ligados à indústria portuária deviam levar em conta que com sua labuta diária no cais e nas embarcações eles acabavam “[...] alimentando os corvos de Lacerda, enviando alimentos para a Guanabara, carregando navios com gêneros alimentícios.”⁴³⁸ Dentre os defensores deste argumento estava Adamastor Bonilha, uma das principais lideranças sindicais dos vigias de embarcações no Rio Grande do Sul. As proposições desse militante de orientação comunista, todavia, não persuadiram

⁴³⁶ Ver, entre outros: BENEVIDES, Maria Victoria. **O governo Kubitschek...** op. cit. p. 89. FELIZARDO, Joaquim. **A Legalidade: último levante gaúcho.** 4. ed. Editora da UFRGS, 2003. SANTOS, João Marcelo Pereira dos. **Os herdeiros de Sísifo...** op. cit. p. 165-191.

⁴³⁷ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 1º set. 1961, p. 6.

⁴³⁸ **Legalidade 25 ANOS:** a resistência popular que levou Jango ao poder. Porto Alegre: Redactor, s/d. p.124.

a maioria dos membros da sua categoria, nem mesmo dos demais trabalhadores portuários.⁴³⁹

Embora divergências como estas permeassem os encaminhamentos da luta sindical e operária durante esses dias politicamente instáveis, foi possível a construção de alternativas capazes de manter a unidade dos trabalhadores.

A organização de voluntários em torno dos chamados Comitês de Resistência constituiu uma das principais ações nesse sentido. Através da participação nestes organismos, muitos trabalhadores portuários, incluindo vigias de embarcações, ofereceram sua contribuição ao movimento em defesa da legalidade democrática. O Batalhão Praiano, composto por mais de três mil trabalhadores coordenados pela União dos Trabalhadores da Orla Marítima (UTOM) foi, provavelmente, o maior batalhão operário do Rio Grande do Sul engajado neste movimento.⁴⁴⁰

Arregimentado em moldes semelhantes aos batalhões militares, agrupamentos como o Praiano marcharam por diversas cidades do Rio Grande do Sul a fim de demonstrar sua força e pujança. Durante estas marchas, as lideranças sindicais tinham o cuidado de planejar o trajeto, pontos de partida e de chegada, ampliando o impacto simbólico de suas disposições para a luta.

Conforme apontamentos da imprensa estadual, no dia 28 de agosto de 1961 “a orla marítima paralisou o trabalho, tão logo o Comando Sindical compareceu na faixa do cais. Portuários, estivadores, conferentes, consertadores e vigias portuários abandonaram o serviço e, como um só homem, dirigiram-se ao Palácio Piratini.”⁴⁴¹ Sob o comando dos respectivos dirigentes sindicais, diversos membros destas categorias desfilaram “em tom militar” pela Borges de Medeiros, principal avenida do centro da capital do estado. O rumo previamente estabelecido, como observado pelo repórter, fora o Palácio Piratini, sede do

⁴³⁹ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 29 ago. 1961, p. 6. Importante frisar que segundo o jornal Folha de São Paulo de 7 de junho de 1966, Adamastor Bonilha - ao lado de Maurício Grabois (PC do B), Oswaldo Lourenço e Teodoro Chervov -foi absolvido da acusação de participar de ações subversivas, as quais estavam sendo apuradas no chamado “processo das Cadernetas”. Neste mesmo processo, o estivador Osvaldo Pacheco (presidente da Federação Nacional dos Estivadores) e Luis Carlos Prestes foram condenados a 30 e a 14 anos de prisão, respectivamente.

⁴⁴⁰ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 31 ago. 1961, p. 6.

⁴⁴¹ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 29 ago. 1961, p. 6.

governo estadual, transformado em uma espécie de “quartel general” naqueles dias. Os membros do Batalhão Praiano seguiram exatamente nessa direção, pois ali estava marcado um encontro com o então governador Leonel Brizola. Ao chegarem ao seu destino, simbolicamente líderes e liderados, governante e governados se encontravam amalgamados em um mesmo lado e em torno de um objetivo comum: garantir a posse de João Goulart na presidência da República, conforme rezava a Constituição.

A mobilização dos batalhões operários e dos Comitês de Resistência Democrática continuou intensa nos dias que se seguiram, mas não impediu que Jango deixasse Porto Alegre e voltasse para Brasília, aceitando a solução parlamentarista como uma alternativa para a crise. Sendo assim, enquanto alguns comemoravam no Planalto Central a posse de João Goulart sob o regime parlamentarista, no Rio Grande do Sul “[...] pairava uma atmosfera de alívio e de muita frustração. Alívio, porque não foi preciso que as armas falassem. Frustração, porque o desfecho foi interpretado como sinal de fraqueza e capitulação” do presidente da República.⁴⁴²

Depois do desfecho desse movimento, outro registro da imprensa revela a continuidade da participação de vigias de embarcações nas lutas do movimento operário e sindical no estado. Neste caso, a referida participação esteve relacionada à presença de Emir Escobar Pereira e Adamastor Bonilha na direção do Comando Sindical de Porto Alegre. Ambos atuavam nesta entidade intersindical como representantes dos vigias, sendo que Emir Escobar na condição de representante do Sindicato da categoria.

Em outubro de 1961, Escobar, Bonilha e outras lideranças dos trabalhadores da capital se pronunciaram através da imprensa, defendendo a legitimidade das lutas do Comando Sindical e rebatendo uma campanha difamatória que visava desestabilizá-lo. Assim, através de um manifesto emitido

⁴⁴² SANTOS, João Marcelo Pereira dos. **Os herdeiros de Sísifo**:... op. cit. p. 184. Não é objetivo desta dissertação tratar pormenorizadamente deste movimento que contou com forte participação dos trabalhadores em defesa da Constituição e da posse do vice-presidente sob o regime presidencialista. Para os interessados no tema, ver: **Legalidade 25 ANOS**: a resistência popular que levou Jango ao poder... op. cit. FELIZARDO, Joaquim. **A Legalidade**:... op. cit. BANDEIRA, Moniz. **Brizola e o trabalhismo**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979. p. 73-94. BARROS, Jefferson. **Golpe mata jornal**... op. cit. p. 85-106.

pelos próprios membros do Comando, esses vigias destacaram seu repúdio às [...] denúncias de suposta infiltração comunista no Comando Sindical de Porto Alegre”, pois consideravam essas “acusações de caráter golpista e antidemocrático [...] oriundas das forças obscurantistas e reacionárias”⁴⁴³. Neste caso, estas forças eram facilmente identificáveis por estes vigias, pois membros da Igreja católica, especialmente o Arcebispo Dom Vicente Scherer, não faziam questão de encobrir seu anticomunismo. Na verdade, durante sua “caça aos comunistas” no Rio Grande do Sul, o líder religioso chegou até mesmo a cobrar medidas enérgicas de Brizola, visando afastar qualquer possibilidade de aproximação destes militantes com o governo estadual.⁴⁴⁴

Estas acusações e perseguições, no entanto, não impediram a presença de Adamastor Bonilha em outras atividades organizadas pelo movimento sindical. No mesmo ano em que seu nome apareceu ligado ao manifesto do Comando Sindical, Bonilha, junto de outros cinco líderes operários gaúchos (que foram delegados pelas suas respectivas categorias), se dirigiu à cidade Belo Horizonte, para acompanhar “[...] os trabalhos da 2º Conferência Nacional dos Dirigentes Sindicais, que contam com a presença do governador do Estado [de Minas Gerais], do Sr. João Goulart e do Ministro Castro Neves.”⁴⁴⁵

Na condição de Ministro do Trabalho, Castro Neves chegou a se pronunciar “[...] oficialmente a favor da separação dos sindicatos da tutela estatal”⁴⁴⁶ e “contra o atestado de ideologia”, afirmando que este último era uma “[...] instituição dos tempos da ditadura e que somente tem atravancado nosso avanço como país socialmente equilibrado.”⁴⁴⁷ Talvez aí residissem algumas das razões pelas quais Adamastor Bonilha tenha afirmado, meses antes dessa viagem a Belo Horizonte, que “a visita de Castro Neves [ao Rio Grande do Sul] é útil ao movimento sindical

⁴⁴³ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 23 out. 1961, p. 10.

⁴⁴⁴ SANTOS, João Marcelo Pereira dos. **Os herdeiros de Sísifo**:... op. cit. p. 188.

⁴⁴⁵ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 20 maio 1961, p. 6.

⁴⁴⁶ FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (FGV). **Dicionário histórico-biográfico brasileiro pós-1930**. Rio de Janeiro: FGV, 2001, p. 4058-4059. Antes de ser nomeado por Jânio Quadros a ao cargo de Ministro, Castro Neves havia presidido a Comissão de Imposto Sindical e a Comissão de Direito Social do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

⁴⁴⁷ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 1º fev. 1961. p. 6.

do nosso estado”, ressaltando que os trabalhadores “precisavam conhecer de perto a orientação do Ministro.”⁴⁴⁸

Há outros indícios de que Bonilha era um líder sindical ativo no período estudado, os quais sugerem também que suas ações militantes não ficaram circunscritas ao Rio Grande do Sul. Nesse sentido, reproduzimos uma matéria do jornal *Última Hora* editada em abril de 1961 na qual se registrou que:

“Irineu João de Campos, novo presidente do Sindicato Nacional dos Foguistas da Marinha Mercante, contará em sua posse no Rio de Janeiro com a presença de dois dirigentes sindicais gaúchos. São eles os Srs. Adamastor Bonilha e Clovis Eloy, que seguem pela manhã para a Guanabara. O Sr. João Goulart também comparecerá à posse.”⁴⁴⁹

Se despersonalizarmos um pouco a descrição das participações de vigias de embarcações em atividades articuladas pelo movimento sindical, surgirão outros acontecimentos relevantes para o exame do processo de formação desta categoria. Um deles ocorreu em junho de 1963, quando diversos vigias se “amotinaram” em Porto Alegre. Esta ação foi desencadeada após tomarem conhecimento, por intermédio de Almir Olimpio de Mello, dos “[...] acontecimentos dos companheiros estivadores de Santos, em que houve uma intervenção no referido Sindicato”.⁴⁵⁰

Na verdade, a decisão de abandonar as embarcações nas quais trabalhavam também foi precedida por uma apreciação coletiva da legitimidade de se iniciar o referido “motim”. Sendo assim, depois de examinarem esta questão, os

⁴⁴⁸ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 24 fev. 1961. p.6.

⁴⁴⁹ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 15 abr. 1961. p. 6.

⁴⁵⁰ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 06 jun. 1963.** Já afirmamos no Capítulo 1 que os significados das expressões utilizadas pelos trabalhadores da orla marítima e dos portos merecem estudo à parte. Todavia, cabe registrar que o recurso à palavra “motim” nesta assembléia dos vigias de embarcações não parece ser gratuita, mas pode decorrer de uma familiaridade de membros desta categoria com um linguajar próprio de militares (ex-combatentes) ou de marinheiros (taifeiros, moço de convés, etc). Assim, em vez de utilizar a palavra greve ou paralisação para se referir à adesão ao movimento iniciado na Baixada Santista, o registro feito por Almir Olimpio de Mello se refere a esta ação como um “motim”.

vigias de embarcações que atuavam em Porto Alegre resolveram “[...] por unanimidade prestar solidariedade aos companheiros estivadores”.⁴⁵¹ Este ato da categoria no Rio Grande do Sul os inseria entre os apoiadores de uma greve nacional iniciada na Baixada Santista pelos sindicatos membros do Pacto de Unidade e Ação⁴⁵² e pela Federação Nacional dos Estivadores (FNE), entidades que se contrapunham à decisão judicial que determinava a inclusão de mais de mil novos sócios (“bagrinhos”)⁴⁵³ nos quadros do Sindicato dos Estivadores de Santos.

No próximo tópico deste capítulo veremos que a inclusão e exclusão de novos sócios foi um tema recorrente entre os próprios membros efetivos do Sindicato dos Vigias. Antes disso, porém, é preciso notar que cerca de um mês depois da eclosão deste movimento de apoio dos vigias de embarcações aos estivadores, estes últimos estavam dispostos a “entrar em greve [...] nos navios de bandeira estrangeira” que chegassem ao Rio Grande do Sul caso os empresários do transporte marítimo e seus agentes continuassem se negando a contratar os associados do Sindicato dos Vigias.⁴⁵⁴

Quando decidiam “cruzar os braços” (greve) durante seus movimentos reivindicativos, estivadores e trabalhadores nos serviços de capatazia provocavam a interrupção compulsória de boa parte das atividades portuárias, gerando prejuízos consideráveis aos cofres públicos e privados. Para se ter uma idéia do poder de barganha dessas categorias, basta notar que houve momentos em que bastou apenas uma “ameaça” de deflagração de greve ou algumas horas de paralisação das atividades de carga/descarga para que esses trabalhadores

⁴⁵¹ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 06 jun. 1963.**

⁴⁵² Pacto de Unidade e Ação era um organismo intersindical que envolvia trabalhadores portuários e ferroviários de quase todo o país.

⁴⁵³ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 07 jun. 1963, p.13. Sobre a questão dos “bagrinhos” ver também: OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit. SARTI, Ingrid. **Porto Vermelho...** op. cit. SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa...** op. cit.

⁴⁵⁴ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada em 13 jun. 1963.** “O Sr. Gregório Nascimento, delegado da Federação Nacional dos Portuários [FNP] no Rio Grande do Sul falou dos acertos de pontos de vista sobre a reivindicação e a disposição dos Portuários, Estivadores, Conferentes e Arrumadores entrar em greve nos navios de bandeira estrangeira em apoio ao nosso Sindicato [caso as agências de navegação continuarem se negando a contratar Vigias Portuários para trabalharem nos referidos navios].”

vissem atendidas, total ou parcialmente, suas reivindicações por reajuste salarial ou pagamento de salários atrasados.⁴⁵⁵

Difícilmente a categoria dos vigias conseguiria tal feito ao paralisar suas atividades nos portais ou em outros locais das embarcações. Esses trabalhadores não possuíam força numérica significativa, pois eram cerca de sessenta homens em todo o Rio Grande do Sul. Além disso, a consolidação da sua profissão enfrentava fortes resistências do setor empresarial ligado ao transporte e comércio marítimos, carecendo, na maior parte do tempo, de um efetivo reconhecimento por parte do poder estatal no que dizia à obrigatoriedade dos serviços de vigilância. Finalmente, esses trabalhadores desempenhavam funções cuja relevância no ciclo operacional portuário não poderia ser comparada àquelas dos estivadores e trabalhadores em capatazia.

Tudo isto acabava por fragilizar o “poder de pressão” dos vigias e o apoio de outros trabalhadores portuários podia ser crucial para que as lideranças da categoria conseguissem negociar com o Centro de Navegação Rio-Grandense em melhores condições. Afinal, não resta dúvida que empresários da navegação e trabalhadores da indústria portuária estavam cientes de esta última era um ponto chave da economia nacional e internacional. Uma paralisação prolongada nas atividades de carga e descarga provocada por greves de solidariedade geraria prejuízos significativos para o patronato.

Nesse sentido, as ações sindicais dos vigias também variaram em função das especificidades de sua tradição histórica de lutas, da força numérica da categoria, das experiências vividas pelos seus membros e do caráter de sua profissão.⁴⁵⁶

Sobre este último aspecto, observa-se o seguinte: ainda que em função das peculiaridades da sua profissão os vigias de embarcações pudessem representar, para alguns “Homens do Porto”, uma espécie de “olheiros do Capital” atuando nas embarcações, vimos que houve o estabelecimento de relações de solidariedade e

⁴⁵⁵ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 16 abr. 1962; ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 22 out. 1962.

⁴⁵⁶ Ver, nesse sentido: SARTI, Ingrid. **Porto Vermelho...** op. cit. p. 53-55.

cumplicidade entre eles e outros trabalhadores da orla portuária.⁴⁵⁷ Isso se explica por uma série de razões, a começar pelas próprias tradições associativas engendradas nos ambientes de trabalho dos vigias. Estas tradições se tornaram cruciais para que os vigias não fossem identificados por membros das demais categorias como “olheiros” das companhias de navegação e, por conseguinte, como adversários de classe. Prova disso é que a própria estruturação e consolidação de sindicatos *closed shop* dependeram da anuência dos portuários avulsos com uma vigilância do processo de trabalho realizada por membros da categoria a qual pertenciam. Assim, essa fiscalização intra-categoria fez parte das práticas que contribuíram para que estes trabalhadores conquistassem a responsabilidade legal pela gestão da mão-de-obra empregada nas atividades de carga e descarga.⁴⁵⁸

Mesmo que não se refira aos portos estudados, essas ações foram evidenciadas em um relato sobre a trajetória dos estivadores no Porto do Rio de Janeiro. Afinal, consta que eles, no início do século XX,

“Fizeram com o próprio esforço uma classe, impuseram-na. Há doze anos não havia malandro que, pegado na Gamboa, não se desse logo como trabalhador de estiva. Nesse tempo não havia associação, não havia o sentimento de classe [...] Os operários reuniram-se [...] Um homem preso, que se diga da estiva, é, horas depois, confrontado com um sócio da União, tem que apresentar o recibo do mês. **Hoje estão todos ligados, exercendo uma dupla polícia para a moralização da classe.** A União dos Operários Estivadores consegue, com uns estatutos que a defendem habilmente, o seu nobre fim. [...] as disputas, as rurgas são consideradas penas; **a extinção dos tais pequenos furtos, que antigamente eram comuns, merece um cuidado extremado da União, e todos os sócios** [...] esforçam-se, estudam, sacrificam-se pelo bem geral.”⁴⁵⁹

⁴⁵⁷ LONER, Ana Beatriz. **Construção de classe...** op. cit. p. 285 nos lembra que as “greves e mobilizações sempre foram uma boa oportunidade para unificar e coesionar a classe [...] servindo como critério delimitador para incluir e excluir pessoas, grupos ou classes”.

⁴⁵⁸ Devo essa indicação à historiadora Maria Cecília Velasco e Cruz.

⁴⁵⁹ RIO, João do. (pseudônimo de João de Paulo Barreto). **A alma encantadora das ruas.** reed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura/Dep. Geral de Doc. e Inf. Cultural, 1987. p. 110. Apud BATALHA, Cláudio. Identidade da classe operária no Brasil ... op. cit. p. 122. [grifos meus].

Após examinar este relato sobre a União dos Operários Estivadores do Rio de Janeiro, ganha sentido um trecho do depoimento de um ex-estivador que atuou no Porto do Rio Grande na década de 1960. De acordo com M., os estivadores não tendiam a considerar os vigias de embarcações como se fossem antagonistas presentes a bordo, pois “nós pensava que eles eram a segurança das embarcações e cumpriam seu dever”.⁴⁶⁰

Além disso, vimos no Capítulo 2 que nem todos os vigias seguiram à risca os regulamentos da sua profissão. Por vezes, estes trabalhadores avulsos compartilharam interesses com portuários e estivadores que transgrediram a lei ao se apropriarem de gêneros alimentícios ou mercadorias de pequeno porte movimentadas nas embarcações ancoradas ou fundeadas na orla de Porto Alegre e Rio Grande. Constatou-se, inclusive, que houve vigias que nem sempre adotaram posturas de prontidão a bordo, o que aludia, entre outras coisas, ao uso de bebidas alcoólicas, ao fumo e aos cochilos durante os turnos de trabalho.⁴⁶¹

Os vigias de embarcações também aprenderam a lidar com a prática do “pato” construída por estivadores ligados ao Porto do Rio Grande. O chamado “pato”, na verdade, pode ser traduzido como o estabelecimento de um pacto informal entre estivadores que visavam um revezamento nas tarefas, poupando seus corpos das fainas extenuantes e aumentando o tempo de descanso.⁴⁶² De acordo com o ex-estivador Francionil Alves de Oliveira, o exercício do “pato”,

“por lei, não é permitido. [...] então vai quatro homem trabalhá de tarde e quatro trabalhá de manhã, por exemplo. Esse é o pato... por conveniência... descasam a manhã toda... Depois de tarde trabalham

⁴⁶⁰ M. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian**. Rio Grande, 29 jun. 2004.

⁴⁶¹ Ver: SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Estatutos do Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul** (1963). BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. **Conhecimentos Profissionais do Vigia...** op. cit. SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Livro de Atas das Assembléias Gerais Ordinárias e Extraordinárias** (1956 a 1964). Livro 1.

⁴⁶² Não encontramos evidências da prática do “pato” entre estivadores de Porto Alegre, mas isto não significa que ela não tenha existido entre esta categoria na capital do estado. Por outro lado, pactos semelhantes aos implementados no Porto do Rio Grande também foram verificados por Anna Green entre portuários da Nova Zelândia. Ver: GREEN, Anna. *Spelling, go-slows, gliding away and left: informal control on the New Zealand waterfront...* op. cit.

um pouquinho mais, mas em compensação descansou a manhã toda, prá de noite tá inteirinho... pra outro serviço.”⁴⁶³

Na medida em que estes estivadores entravam ou saíam da embarcação através do portaló, os vigias ali situados possivelmente sabiam da ocorrência dessas práticas informais. Afinal, além de experiências de trabalho marcadas pelo convívio com outros trabalhadores avulsos, suas obrigações profissionais determinavam um controle sobre a circulação de pessoas a bordo, incluindo os estivadores. Ainda assim, não há qualquer indício de que eles fizessem denúncias às companhias de navegação ou à Delegacia do Trabalho Marítimo para impedir o abandono temporário do serviço por parte de estivadores que exerciam o “pato”.

Em uma perspectiva diferente, a matéria que segue exemplifica outra faceta desta “margem de manobra” que podia fazer parte do desempenho do ofício de vigia de embarcações no Rio Grande do Sul, favorecendo que estabelecessem laços de solidariedade e de proteção mútua com estivadores:

“Arrombamento a bordo: desta vez foram caixas de peças de tratores. Ao serem iniciados os trabalhos de estiva no barco inglês ‘Tidecrest’, atracado no Armazém A-6, às 7 horas de hoje no Porto local [Porto Alegre], foram constatadas avarias de grande monta em sua carga. [...] as caixas arrombadas [...] continham peças e acessórios de tratores Hanomag, destinados à firma Sulbra. Muitas delas desapareceram. [...] o presidente do sindicato [dos estivadores], senhor Ires José da Silva, falando à Última Hora, declarou: ‘Os barcos estrangeiros já chegam ao nosso Porto com avarias e este é mais um caso. Apesar disso, é lançado sobre nós a culpa de avarias num montante de 300 milhões’ [de cruzeiros]. **O vigia portuário David Gomes Mancorvo, trabalhando no navio, constatou a irregularidade, antes do início do trabalho de estiva,** comunicando o fato imediatamente. Em todos os porões verificados (1, 3 e 5) as caixas apresentavam avarias. O barco estava carregando a serviço do Loide Brasileiro.”⁴⁶⁴

Esta matéria aponta que o vigia de embarcações David Gomes Mancorvo não relutou em afirmar ao comando da embarcação a serviço do Loide que o

⁴⁶³ OLIVEIRA, Francionil. **Entrevista concedida a Carlos Alberto de Oliveira.** Rio Grande, 06 out. 1996. IN: OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit. p. 109.

⁴⁶⁴ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 10 nov. 1961, p. 1. [grifos meus]

arrombamento de caixas e a apropriação de “peças e acessórios” havia ocorrido em outro porto, mas não em Porto Alegre. Essa rápida comunicação do vigia, portanto, restringia as possibilidades de incriminação dos estivadores porto-alegrenses em relação aos atos considerados ilícitos praticados “no barco inglês Tidecrest”. Nestas circunstâncias, caberia a companhia de navegação Loide Brasileiro instaurar um inquérito para averiguar se os danos causados à carga haviam ocorrido de fato em outro porto ou, ainda, acionar a companhia de seguros contratada para cobrir parte do prejuízo econômico gerado por eventuais “avarias”.

Sob outro ângulo de análise, vimos que a solidariedade entre vigias e demais portuários se vinculou às participações diretas ou indiretas daqueles em lutas do movimento operário e sindical, bem como ao apoio recebido de outras categorias às demandas específicas do Sindicato dos Vigias. O envolvimento nessas ações não parece ter acarretado o afastamento das lideranças dos vigias em relação às aspirações particulares da categoria. Durante os contatos com parlamentares, empresários e outros líderes sindicais, os militantes desse grupo de trabalhadores também desempenharam suas funções específicas de representação dos interesses dos associados ao sindicato. Deste modo, parece inadequado buscar compreender as ações desses dirigentes sindicais a partir de determinadas características atribuídas por alguns estudiosos aos líderes do chamado “velho sindicalismo”, as quais pressupunham que se tratavam de indivíduos distanciados das questões cotidianas das suas categorias.⁴⁶⁵

Estas observações remetem para o tema do próximo tópico deste capítulo, onde serão examinadas questões relacionadas ao processo de estruturação do Sindicato dos Vigias.

⁴⁶⁵ PESSANHA, Elina G. da Fonte; MOREL, Regina Lúcia M. Classe trabalhadora e populismo: reflexões de duas trajetórias sindicais no Rio de Janeiro. In: FERREIRA, Jorge (org). **O populismo e sua história**: debate e crítica. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p.289.

3.5 - Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul e reconhecimento de direitos

As questões trabalhadas até aqui estiveram intimamente associadas ao reconhecimento público da profissão dos vigias de embarcações, faceta importante do processo de formação dessa categoria. Elas não encerraram, porém, a análise desse processo, que se relacionou com a própria estruturação das sucessivas entidades representativas desses trabalhadores, especialmente do seu Sindicato.

Paralelamente às ações reivindicativas referidas anteriormente, inúmeros outros temas foram motivos de debate nas assembléias gerais promovidas pelos vigias de embarcações entre 1956 e 1964, tais como: estabilização do quadro sindical em sessenta (60) homens e as discussões em torno da inclusão e exclusão de associados; definição dos horários de trabalho, funcionamento do rodízio e escolha dos Fiscais do Sindicato; escala preferencial para o Vigia Chefe de embarcações, entre outros.

Como exposto na Introdução, a construção de sindicatos *closed shop* marcou a trajetória das mais diversas categorias profissionais ligadas aos portos, inclusive no Rio Grande do Sul, sendo que “os grupos que controlassem o processo de contratação da mão-de-obra exerceriam” um importante domínio sobre o mercado de trabalho, “decidindo quem deveria trabalhar, por quanto tempo e em que condições.”⁴⁶⁶ Assim, a estabilização do número de membros efetivos da categoria dos vigias também se relacionou com práticas associativas que visaram garantir um controle coletivo sobre a contratação desses serviços.

Em 1957, este assunto foi pauta da assembléia geral dos vigias, realizada na sede do Sindicato dos Alfaiates, Costureiros e Trabalhadores em Confecção de Roupas de Porto Alegre. Ali se decidiu, por unanimidade, que o quadro de sócios da Associação Profissional da categoria comportaria no máximo sessenta homens

⁴⁶⁶ SILVA, Fernando Teixeira da. **Operários sem patrões...** op. cit. p. 172.

em todo o Rio Grande do Sul.⁴⁶⁷ Isto não expressou, entretanto, a ausência de discussões posteriores sobre a alteração desse contingente de vigias, as quais traziam à baila avaliações sobre pedidos de ingresso de novos sócios.

As atas das suas sucessivas entidades registram diversos casos de rejeição de novos sócios pelos seus membros e/ou por seus dirigentes. Apesar disso, alguns desses candidatos eram aceitos como “sócios provisórios” do “quadro-extra”. Isto significava que seu engajamento para o trabalho se dava somente quando os agentes das companhias de navegação requisitavam um número de vigias de embarcações superior àquele que a entidade representativa da categoria poderia disponibilizar através de seu quadro de “sócios efetivos”. Assim, os membros do “quadro-extra” eram trabalhadores que compunham a chamada “força supletiva” dos serviços de vigilância.

Com o objetivo de detalhar estas questões, examinaremos alguns episódios que ocorreram durante o período abarcado pela pesquisa. Na assembléia geral da categoria realizada em abril de 1958, por exemplo, a proposta de inclusão de um novo sócio foi rechaçada de forma consensual pelos vigias, alegando-se apenas que “não havia vaga no momento”.⁴⁶⁸

Depois de quatro meses, outra proposta de inclusão foi negada. Neste caso, a negativa ia de encontro a uma proposta do vigia de embarcações Guaíba Correa, o qual pediu a palavra durante a assembléia geral da categoria para indicar “[...] o nome de Ernandes Ferreira dos Santos como sócio do Sindicato [...] exaltando a qualidade idônea do companheiro”. Como resposta ao pedido do associado Guaíba, a mesa diretora prontamente

⁴⁶⁷ ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada em 06 nov. 1957.** Embora extrapole o corte cronológico desta pesquisa, vale notar que este número de sessenta sócios efetivos da Associação Profissional, mais tarde transformada em Sindicato dos Vigias, sofreu alterações pouco significativas ao longo da história, uma vez que para o ano de 1975 existiam cerca de oitenta (80) vigias de embarcações atuando no Rio Grande do Sul. Em 2004, eles totalizavam aproximadamente cem (100) homens em todo o estado. Estes dados foram obtidos a partir da consulta ao arquivo da entidade sindical, bem como através de informações oriundas de dirigentes da categoria.

⁴⁶⁸ ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 23 abr. 1958.**

“[...] esclareceu ao companheiro que no momento a mesma não podia tomar qualquer atitude, visto que esperava a revisão das vagas [pela Delegacia do Trabalho Marítimo] e, porque assim como no caso do companheiro que teve o nome indicado, também se achavam inúmeros outros companheiros, pedindo ao companheiro que procedesse pelos trâmites legais do estatuto”.⁴⁶⁹

Passados cinco anos, novamente foram “barrados” pela direção sindical os nomes de outros três trabalhadores matriculados na Delegacia do Trabalho Marítimo, os quais já atuavam nos serviços de vigilância de embarcações na condição de “sócios provisórios” do Sindicato dos Vigias. Nessa ocasião, após avaliar “a questão dos três matriculados”, o vigia de embarcações Emir Escobar ponderou que as dificuldades em garantir um acesso regular ao trabalho nas embarcações não encorajavam decisões favoráveis à inclusão deles no quadro de sócios efetivos da entidade. Na condição de ex-presidente do Sindicato e de pessoa ainda influente entre seus colegas de profissão, Emir Escobar também justificava sua opinião observando que “[...] era injusta a inclusão [dos três matriculados] no quadro social, pois o acordo com o Centro de Navegação foi desfeito, ficando para outra oportunidade, quando o Sindicato obtiver melhores trabalhos.” Este rechaço de Emir Escobar aos trabalhadores da força supletiva foi acolhido pelos demais vigias de embarcações, revertendo a sua disposição inicial em aceitar “os três matriculados” no quadro de sócios efetivos. Afinal, antes de Escobar se pronunciar, a aceitação dos “três matriculados” já havia sido endossada “por assinaturas da maioria” dos membros da categoria.⁴⁷⁰

Uma explicação para estas constantes recusas em aceitar novos sócios efetivos em sua entidade deve levar em conta alguns fenômenos que marcaram as experiências dos vigias de embarcações entre 1956 e 1964. Primeiramente, não se pode esquecer que o engajamento nos serviços de vigilância ocorria basicamente via rodízio, sistema organizado por membros da categoria antes mesmo da fundação da Associação Profissional, em 1956. Vimos também que a

⁴⁶⁹ ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 08 ago. 1958.**

⁴⁷⁰ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 06 jun. 1963.**

entrada de novos sócios nas suas sucessivas entidades não estava sujeita somente à disponibilidade do quadro sindical, pois a definição do número de vagas também sofria interferência da Delegacia do Trabalho Marítimo/RS (DTM/RS).⁴⁷¹ Além disso, a inclusão de novos sócios implicava, quase invariavelmente, a diminuição dos potenciais ganhos dos sócios efetivos, os quais recebiam uma das piores remunerações se comparadas com as de outros trabalhadores portuários avulsos da época.⁴⁷²

Nestas condições, o acesso de novos sócios também dependia de fatores alheios à vontade dos sócios efetivos, a saber: alterações no quadro sindical, diminuindo o número total de associados em função de abandono, aposentadoria ou falecimento; aumento significativo no movimento de embarcações; reconhecimento formal e legal da obrigatoriedade da requisição, via sindicato, de vigias de embarcações pelos armadores e agências de navegação.

Nesse sentido, Ingrid Sarti mostrou a inadequação de algumas generalizações da sociologia do trabalho sobre a construção de sindicatos *closed shop* entre os portuários, pois elas criaram

“[...] uma imagem, um ‘tipo ideal’ [...] onde a corrupção e o autoritarismo definiriam naturalmente a organização daqueles sindicatos cujo núcleo [...] é composto por uma mão-de-obra pouco qualificada e empregada em setores industriais altamente competitivos.”

Desta forma, antes de “perceber [...] a complexidade que envolve as relações sociais do trabalho e sua forma de representação e organização”, alguns

⁴⁷¹ Conforme as *Instruções Reguladoras da Profissão de Vigia*, o número de vigias para os portos de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas seria fixado anualmente, no mês de junho, pela DTM, de acordo com o movimento normal de serviços, de modo a caber a cada um, em média, um mínimo de 300 horas de salário normal por mês. Ver: DELEGACIA DO TRABALHO MARÍTIMO/RS. **Instruções Reguladoras do Exercício da Profissão de Vigia Portuário no Estado do Rio Grande do Sul.** (1960). Infelizmente, não foi possível obter nenhum documento da DTM/RS sobre a definição do número de vigias no estado.

⁴⁷² Ver: SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 06 out. 1960.** Ver também: ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 10 maio de 1963, p.13.

estudiosos chegaram a afirmar que “[...] liderados pela ‘mão-de-ferro’ da oligarquia sindical, estes sindicatos apresentariam uma tendência a se fechar em torno de um número limitado de sócios a partir do controle da contratação da mão-de-obra (*closed shop system*).”⁴⁷³

Além deste estudo pioneiro de Ingrid Sarti, resultados de outras pesquisas evidenciaram o caráter equivocado dessas interpretações sociológicas acerca das práticas desses trabalhadores em torno do controle do processo de contratação da mão-de-obra empregada nas mais diversas atividades da indústria portuária. Assim, Maria Gitahy ressaltou que “nem sempre a reivindicação do *closed shop* significa exclusivismo corporativista de lideranças corruptas ou de gangues da orla marítima. Ao contrário, a experiência histórica tem demonstrado que onde o controle de trabalhadores tem estado presente em algum grau, uma certa democratização na distribuição do trabalho tem existido.”⁴⁷⁴

As observações destas autoras serviram de contraponto a determinadas opiniões predominantes em círculos acadêmicos e que foram extrapoladas para a sociedade, demonstrando que as lutas operárias para controlar a contratação da mão-de-obra portuária eram mais complexas do que aquele caso representado pelo trabalhador “[...] que exerce sua força muscular dentro do esquema de corporação sindical mantida pela corrupção de uma liderança mafiosa como a que Elia Kazan registrou em seu ‘clássico’ do cinema” *On the waterfront*, sintomaticamente traduzido para o português como *Sindicato de Ladrões*.⁴⁷⁵

Deste modo, as recusas de ampliação do quadro de sócios das entidades representativas dos vigias não podem ser compreendidas se ignorarmos estas perspectivas de análise. Além do mais, a tendência dos membros efetivos para limitar o número de sócios da Associação Profissional e, posteriormente, do Sindicato, não estava dissociada do fato de que a ampliação do número de vigias

⁴⁷³ SARTI, Ingrid. **Porto vermelho**... op. cit. p. 14.

⁴⁷⁴ GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do mar**...op. cit. p.106.

⁴⁷⁵ SARTI, Ingrid. **Porto vermelho**... op. cit. p. 13. O filme *On the waterfront*, dirigido por Elia Kazan, foi vencedor de oito estatuetas do Oscar, destacando-se a de melhor filme, ator, atriz coadjuvante, diretor e roteiro. Ver: **On the waterfront**. Direção de Elia Kazan. New York: Columbia Pictures Corporation, 1954. 1 filme (103 min): leg., p & b, 16 mm. Para maiores informações e análises sobre este filme ver também: THOMAS, Tony. **The films of Marlon Brando**... op. cit.

no rodízio significava exatamente um agravamento das incertezas quanto às chances de obterem remuneração após o engajamento para o trabalho.

Não obstante estas recusas de inclusão de trabalhadores nos serviços de vigilância de embarcações, a documentação sindical analisada revelou a aceitação de novos sócios para a força supletiva do Sindicato dos Vigias. Estas inclusões estavam sujeitas à aprovação do nome do candidato em uma assembléia geral dos vigias, momento em que relações de amizade e de solidariedade de classe poderiam ser decisivas para garantir a sua absorção como futuro membro da categoria.

Assim, na assembléia de agosto de 1963 “é posta em votação a proposta da diretoria para a volta dos ex-sócios que é aprovada por maioria.” Interessante observar, porém, que após “várias explicações [que foram dadas] pelo Sr. Presidente e [pelo Sr.] Secretário [do Sindicato] sobre o assunto [...] os nomes dos Srs. Barcellos e Hildo [...] foram vetados inclusive para o quadro-extra”. Isto significava que estes dois trabalhadores que haviam se afastado das atividades de vigilância de embarcações permaneceriam excluídos do engajamento para esse trabalho e não poderiam nem mesmo contar com as escassas chances oferecidas para os membros da força supletiva.⁴⁷⁶

Por outro lado, em outubro de 1963 foram admitidos dezesseis novos “sócios provisórios” no “quadro-extra” da entidade de classe dos vigias, os quais estavam distribuídos da seguinte forma, conforme as indicações dos seus sindicatos de origem em Porto Alegre: quatro pelo Sindicato dos Estivadores, quatro pelo Sindicato dos Trabalhadores Portuários nos Serviços de Capatazia, três pelo Sindicato dos Consertadores, quatro pelo Sindicato dos Conferentes e um pela Federação Nacional dos Portuários (FNP).

Além da inclusão desses trabalhadores na força supletiva, “após várias discussões” ocorridas nesta mesma assembléia foi “aprovado que cada sócio [efetivo] indique um elemento para o quadro-extra”. Mais do que isso, alguns “[...] ex-sócios [também foram] aprovados para compor a força supletiva do Sindicato

⁴⁷⁶ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 10 ago. 1963.** Não havia identificação dos ex-sócios nesta Ata.

dos Vigias, assim como os companheiros Barbeiro, Hernani, Guilherme e José Maria (Sorriso)”. Em relação aos candidatos restantes, os membros da categoria decidiriam “[...] mantê-los no quadro-extra com os companheiros que ficarão na reserva, podendo ser usados no caso de necessidade.”⁴⁷⁷

Exemplos como estes sugerem que as práticas de inclusão e exclusão de trabalhadores que aspiravam fazer parte da entidade de classe dos vigias no Rio Grande do Sul não implicavam ausência de relações de reciprocidade com outras categorias de portuários. Além disso, dado que toda e qualquer proposta de aprovação ou rejeição de novos sócios era submetida à discussão e decisão em assembleias, estes e outros exemplos podem indicar que as práticas associativas dos vigias de embarcações interessados em consolidar um sindicato *closed shop* não ignoravam a importância de sanções coletivas sobre esses assuntos.

De qualquer modo, a análise da documentação sindical evidencia que a aceitação de um número elevado de novos associados nem mesmo se colocava no horizonte dos membros da categoria dos vigias de embarcações, visto que os próprios sócios efetivos enfrentavam diversos constrangimentos em suas tentativas de engajamento para o trabalho. Como apoio a essa observação, lembramos que boa parte das decisões sobre a inclusão/exclusão de novos sócios ocorreu em um período no qual não houve alterações significativas no fluxo de embarcações em Porto Alegre e Rio Grande. Aliás, no caso deste último porto vimos que o fluxo de embarcações se caracterizou antes pela queda do que pelo crescimento.

Para complementar este quadro de escassez de trabalho, somava-se o fato de que a obrigatoriedade dos serviços de vigilância de embarcações ainda não havia sido regulamentada pelo governo federal, mas apenas estava insinuada em ordenamentos jurídicos elaborados entre 1962 e 1963, os quais também dispunham sobre taxas portuárias destinadas à remuneração dos vigias.⁴⁷⁸ A

⁴⁷⁷ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembleia geral realizada no dia 19 out. 1963.**

⁴⁷⁸ BRASIL. Lei n. 4.127, de 27 de agosto de 1962. **Dispõe sobre a criação de taxa destinada à remuneração dos vigias portuários.** BRASIL. Decreto n. 52.662-A, de 11 de outubro de 1963. **Regulamenta a Lei n. 4.127, de 27 de agosto de 1962, que dispõe sobre a criação da taxa destinada à remuneração de vigias portuários.** Como exposto na Introdução, a

promulgação dessas leis, porém, não era sinônimo de seu cumprimento imediato por parte dos empresários do transporte marítimo. Isto conduzia os líderes da categoria a tentar contornar as resistências do Centro de Navegação Rio-Grandense em relação à requisição dos vigias sindicalizados, seja por meio de negociações com os próprios empresários, seja através de articulações de suas demandas nos canais institucionais do período.

Nesse sentido, fácil perceber que as rejeições quanto à ampliação do quadro de sócios efetivos do Sindicato dos Vigias não estavam reduzidas a simples gestos egoístas de trabalhadores que compunham uma espécie de “casta” privilegiada dentro dos portos de Porto Alegre e Rio Grande. Além disso, interpretar essas rejeições através deste parâmetro de análise seria quase o mesmo que afirmar que estes vigias assimilavam de modo passivo as regras de acesso ao mercado de trabalho portuário.

Tanto não assimilavam de modo passivo essas regras que em 1958 - mesmo ano em que o Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul foi reconhecido oficialmente pelo Ministério do Trabalho - a categoria dos vigias decidiu abolir o chamado “sistema preferencial” na escalação do Vigia Chefe. Este sistema, reconhecido em lei e questionado na prática por boa parte dos vigias de embarcações no Rio Grande do Sul, garantia aos tomadores de serviço a livre escolha do Vigia Chefe “[...] dentre os vigias portuários matriculados na Capitania dos Portos e suas Delegacias [...] dando preferência a sindicalizado.”⁴⁷⁹

O Vigia Chefe era um dos responsáveis pelo controle dos horários de trabalho dos membros da categoria e pela distribuição das tarefas de vigilância. Além disso, suas funções visavam garantir o cumprimento das instruções recebidas do comando da embarcação para “a boa execução dos serviços de

obrigatoriedade dos serviços de vigilância em embarcações de longo curso foi regulamentada no Brasil em 1979. A partir de então, os vigias passaram a ter maiores chances de serem contratados através de seu próprio Sindicato. Deste modo, veremos logo em seguida que embora o Decreto n. 52.662-A previsse a obrigatoriedade da presença de vigias em embarcações, ele não chegou a regulamentar esse aspecto do exercício profissional desses trabalhadores avulsos, determinando que a Comissão da Marinha Mercante procedesse nesse sentido.

⁴⁷⁹ BRASIL. Decreto n. 37.987, de 27 de setembro de 1955. Estabelece normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo na elaboração das regulamentações locais de trabalho dos vigias portuários. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, 30 set. 1955. (especialmente art. 4º).

vigilância”, zelando também “pela boa ordem e melhor segurança da carga.” Em certo sentido, a figura do Vigia Chefe existia para que empresários do transporte marítimo tivessem mais certeza de que as autoridades portuárias e os agentes de navegação seriam notificados quando alguém fosse surpreendido ou suspeito de “praticar o furto ou a violação da carga”, pois era obrigação deste trabalhador dar conhecimento destas questões à Delegacia do Trabalho Marítimo.⁴⁸⁰

Para estimular essa cooperação mais estreita com as autoridades e empresários ligados à navegação, era garantido ao Vigia Chefe um acréscimo de 50% sobre o valor normal da diária recebida pelos demais vigias de embarcações. Como até então (1958) a escolha destes chefes era da alçada dos tomadores de serviço e não passava pelo rodízio, o seu engajamento para o trabalho tendia a ser mais freqüente e, ao mesmo tempo, suas remunerações eram quase sempre quantitativamente superiores se comparadas com o restante da categoria.

Estas distinções passaram ser questionadas por vigias que não concordavam com as regras de acesso ao posto de Vigia Chefe. Para tanto, tiveram que confrontar alguns colegas de trabalho, entre os quais se incluíam precursores do associativismo da categoria. Afinal, quando o assunto era a escolha do Vigia Chefe, “certas companhias [de navegação] davam preferência para vigias mais velhos”, ou seja, para os ex-combatentes da Força Expedicionária Brasileira (FEB) e ex-marinheiros.⁴⁸¹

Para o vigia Fredolino Correa, “a escala preferencial [do Vigia Chefe] não se justificava num sistema democrático”. Além disso, Correa considerava esse sistema “um abuso com as leis do principio cristão.” Embora recorresse a outros argumentos, Otávio Gonçalves da Fonseca, presidente do Sindicato dos Vigias, seguia na mesma direção de Fredolino Correa, procurando convencer os membros da categoria em “anular vantagens de alguns vigias”. Assim, Otávio da

⁴⁸⁰ DELEGACIA DO TRABALHO MARÍTIMO/RIO GRANDE DO SUL. **Instruções Reguladoras do Exercício da Profissão de Vigia Portuário no Estado do Rio Grande do Sul.** (1960). (especialmente art. 22). Como aludido anteriormente, não foi possível encontrar nenhum desses registros que podem ter sido enviados pelos vigias à DTM/RS.

⁴⁸¹ ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 23 abr. 1958.** Sobre a preferência na escalação dos ex-combatentes ver: DELEGACIA DO TRABALHO MARÍTIMO/RIO GRANDE DO SUL. **Instruções Reguladoras do Exercício da Profissão de Vigia Portuário no Estado do Rio Grande do Sul.** (1960). (especialmente art. 6º e art. 10).

Fonseca argumentava sobre a justiça que representava “a distribuição equitativa dos 50% de gratificação sobre a função de Vigia Chefe”.⁴⁸²

Após extenso debate sobre essa questão, a extinção do “sistema preferencial” foi posta em votação em uma assembléia geral, momento em que a categoria decidiu que a escalação do Vigia Chefe seria efetuada exclusivamente por meio do rodízio. Daí para diante, todos os vigias de embarcações passaram a ter a oportunidade de realizar atividades de fiscalização e controle intra-categoria, bem como desfrutar da bonificação a ser paga pelos tomadores de seus serviços quando chegasse a sua vez de atuar como Vigia Chefe.

Da perspectiva empresarial, a escalação do Vigia Chefe através de um sistema de rodízio geral significava um obstáculo à liberdade de contratação. Isto vem reforçar uma proposição feita no início deste capítulo, segundo a qual a afirmação do rodízio entre estes trabalhadores tinha como objetivo precípuo a garantia de uma repartição mais justa das oportunidades de trabalho e de remuneração. Além disso, a anulação de prerrogativas de “vigias mais velhos” sugere que a maior parte dos membros dessa categoria era sensível a determinados valores e práticas que caracterizaram fenômenos associativos construídos pelos trabalhadores em diversos portos, conforme demonstram os estudos de Fernando Teixeira da Silva, Maria Cecília Velasco e Cruz e Maria Luiza Ugarte Pinheiro.⁴⁸³

Sendo assim, os propósitos e ações que visavam garantir a equidade na distribuição dos serviços e remunerações aos trabalhadores avulsos sindicalizados não se restringiram aos vigias estudados. Fenômeno análogo ocorreu em meados da década de 1950 com estivadores de todo o país, quando seus sindicatos passaram a adotar o sistema de rodízio para a escolha do Contramestre Geral, o qual desempenhava atividades de coordenação e

⁴⁸² ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 23 abr. 1958.** Esta e outras atas não trazem quaisquer registros de contrapontos às propostas de democratização do acesso ao posto de Vigia Chefe.

⁴⁸³ Sobre os portuários santistas ver: SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa...** op. cit. Sobre os estivadores de Manaus ver: PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A cidade sobre os ombros...** op. cit. Sobre os estivadores brasileiros e cariocas ver: CRUZ, Maria Cecília Velasco e. **Solidariedade X rivalidade...** op. cit.

fiscalização semelhantes às daquelas do Vigia Chefe. Esta reivindicação dos estivadores foi consubstanciada na Lei nº 2.872, de 18 de setembro de 1956, e sancionada pelo presidente Juscelino Kubitschek. A partir daí, as companhias de navegação e seus agentes perderam o direito de escolher seus Contramestres preferidos, tal como estava previsto anteriormente na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Em vista do exposto, a construção e sustentação de um sistema de rodízio destinado a regular as oportunidades de trabalho para todos os associados do Sindicato dos Vigias tornou-se um elemento fundamental para a compreensão do processo de formação da própria categoria. O rodízio garantiu não somente uma equalização dos ganhos monetários entre os vigias, mas o acesso ao cumprimento de funções variadas, entre elas a de chefia de equipes, possibilitando também a socialização dos conhecimentos práticos necessários ao exercício da profissão. Além disso, a manutenção do rodízio contribuiu para a permanência de um “*ethos* coletivista”⁴⁸⁴ entre os vigias de embarcações, o qual pode ser atestado pelo caráter grupal do controle sobre o acesso ao trabalho, chocando-se com o aceno de individualização das relações sociais e de mobilidade vertical proposta pelos empresários da navegação e seus agentes.

Uma vez democratizado o acesso ao posto de Vigia Chefe, isto encorajou a discussão de outros temas pertinentes à estruturação do Sindicato dos Vigias em assembleias da categoria entre 1958 e 1959. Tratava-se da definição dos horários de engajamento para o trabalho através da “chamada”,⁴⁸⁵ bem como do aperfeiçoamento dos procedimentos necessários à escalação dos associados por meio do rodízio.

Tradicionalmente, a “chamada” para o trabalho ocorria duas vezes ao dia: uma às sete horas e outra às dezessete horas. Em setembro de 1959, entretanto, estes horários foram objeto de debate entre alguns vigias de embarcações, os quais aprovaram por “doze votos a favor e dois contra [...] uma chamada às 11h e

⁴⁸⁴ Ver, nesse sentido, o estudo de Colares sobre os portuários avulsos do Rio Grande/RS: COLARES, Leni Beatriz Correia. **Os conflitos de trabalho...** op. cit. p.

⁴⁸⁵ A “chamada” era o termo utilizado pelos membros da categoria para designar a escalação dos vigias através do sistema de rodízio mantido pelo Sindicato.

outra às 17h.” Esses mesmos vigias acertaram entre si que “a chamada nos domingos e feriados passou para as 11h”. Além disso, decidiram que nos casos em que as embarcações “fizessem uma estadia inferior a 24h a chamada é [feita] no porão. Se a estadia for superior as 24h, a chamada ocorreria normalmente no rodízio”, ou seja, na sede do Sindicato.⁴⁸⁶

Para dar conta da implementação destas decisões tomadas coletivamente, bem como aperfeiçoar o funcionamento do sistema de rodízio, os vigias instituíram as figuras dos Fiscais do Sindicato. Em número de dois, estes Fiscais foram escolhidos entre os próprios sócios efetivos da entidade e eleitos através de votações abertas realizadas em assembléias. Suas atividades eram extremamente relevantes, pois estava a cargo deles “controlar a chegada de navios, tomar o serviço e fazer a chamada” dos associados através do sistema de rodízio.⁴⁸⁷

Inicialmente, o exercício destas atribuições não garantia aos Fiscais vantagens monetárias, pois eram considerados “cargos honoríficos, sem remuneração para tanto”.⁴⁸⁸ Em 1959, contudo, após alguns debates, membros da categoria chegaram a um consenso e decidiram “que fosse dada uma pequena gratificação aos Fiscais, visto que estariam à disposição da entidade, gratificação esta sujeita a situação financeira da entidade” representativa dos vigias no Rio Grande do Sul.⁴⁸⁹

Nesse mesmo ano, veio a somar-se a esta “pequena gratificação” eventual um outro estímulo pago em dinheiro, pois a categoria reconheceu como legítimo o fato de que o Fiscal do Sindicato ficasse “[...] somente uma hora [esperando] o dono do lugar sem ganhar, e se passasse deste prazo [o Fiscal] ganharia a diária simples do [vigia] faltoso.”⁴⁹⁰ Sendo assim, o desempenho da função de Fiscal também garantia a estes vigias a prerrogativa de auferir para si, total ou

⁴⁸⁶ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 11 set. 1959.**

⁴⁸⁷ ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 08 ago. 1958.**

⁴⁸⁸ Idem.

⁴⁸⁹ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 11 set. 1959.**

⁴⁹⁰ Idem.

parcialmente, os ganhos monetários dos vigias que não respeitavam critérios de assiduidade ou de pontualidade.

Além deste controle dos horários de engajamento, era incumbência do Fiscal a realização de atividades rotineiras capazes de estabelecer elos entre decisões tomadas em assembléias gerais da categoria e o cotidiano de trabalho nas embarcações. Talvez o exemplo mais claro disso possa ser encontrado em algumas tarefas que foram atribuídas ao Fiscal, as quais visavam auxiliar o chamado Conselho de Disciplina, organismo instituído pelos próprios vigias na década de 1960 a fim de pôr em prática determinações do Regulamento Interno do Sindicato.

As normas deste regulamento possuíam origens diversas. Isto não impedia, porém, a existência de uma complementaridade entre elas, pois tinham como objetivo principal regular alguns aspectos do funcionamento do Sindicato e do andamento dos serviços de vigilância de embarcações. De uma parte, estas normas eram oriundas do próprio estatuto oficial da entidade de classe da categoria; de outra parte, decorriam de decisões formalizadas em assembléias.

Neste caso, algumas dessas regras previam exatamente os seguintes procedimentos a serem adotados por todos estes trabalhadores portuários:

- “1- Os associados não podem intervir nas questões da Diretoria, sendo que quando qualquer associado se encontrar prejudicado, tem por direito levar a questão à Diretoria, pois compete a mesma em resolver;
- 2- Os associados devem fazer o máximo de silêncio, principalmente quando a tesouraria estiver em funcionamento ou mesmo a secretaria;
- 3- Os associados que no momento da chamada estiverem presentes não podem recusá-la, sob pena de 3 dias de suspensão;
- 4- Qualquer associado que responder a chamada e não comparecer no local de trabalho, ficando o mesmo em abandono, será enquadrado nos Estatutos;
- 5- Nenhum associado, estando trabalhando no porão [da embarcação], poderá ausentar-se, ou seja, subir no convés para chamar qualquer pessoa ou mesmo a rendição [Vigia Rendição], para não afetar a visão da boa vigilância, bem como se estiver alcoolizado será suspenso;

6-Os associados receberão pagamento dos navios que trabalharam somente depois que a Agência [de Navegação] efetuar o pagamento, ficando a critério da Tesouraria [o dia do repasse].”⁴⁹¹

Em certa medida, o cumprimento das normas de número três e quatro dependia de ações disciplinadoras do Fiscal do Sindicato junto aos seus colegas de profissão. Afinal, elas versavam sobre a escalação para o trabalho através do sistema do rodízio, sendo que a execução deste último era uma das principais atribuições do vigia eleito para atuar como Fiscal.

O acatamento da norma de número cinco, por sua vez, estava ligado às ações que deveriam ser realizadas pelo Vigia Chefe, pois vimos que a este cabia garantir o cumprimento das instruções recebidas do comando da embarcação para “a boa execução dos serviços de vigilância”, zelando também “pela boa ordem e melhor segurança da carga.” Isto incluía, entre outras atividades, coibir a ingestão de bebidas alcoólicas a bordo pelos vigias, assim como evitar que seus colegas de profissão deixassem seus postos de trabalho antes do prazo estipulado para o término de seus serviços.

Nesse sentido, era possível notar preocupações de membros da categoria em relação aos vigias que ofereciam aos empresários da navegação “serviços mal prestados”. Em 1961, por exemplo, David Gomes Mancorvo procurava resolver esta situação que prejudicava a “imagem” do Sindicato dos Vigias frente ao Centro de Navegação Rio-Grandense e autoridades portuárias. Para tanto, “[...] apelava a seus colegas para que estes permanecessem em seus postos de serviço para não dar direito às Agências [de Navegação]” de denunciar à Delegacia do Trabalho Marítimo atitudes displicentes dos vigias que se encontravam engajados para o trabalho.⁴⁹²

O uso do álcool pelos vigias de embarcações quando se encontravam a bordo se insere em um contexto já mencionado, pois as fontes examinadas sugeriram que nem todos estes portuários avulsos seguiram ao pé da letra os

⁴⁹¹ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 06 jun. 1963.**

⁴⁹² SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 28 out. 1961.**

regulamentos da profissão. Deve-se considerar, ao mesmo tempo, que talvez houvesse um relacionamento festivo por parte de vigias com o álcool à medida que participavam, direta ou indiretamente, de confraternizações organizadas dentro de embarcações que se encontravam ancoradas ou fundeadas. Sendo assim, não podemos perder de vista que o ato de ingerir bebidas de teor etílico podia significar para estes vigias o compartilhamento de uma mesma linguagem da qual tripulantes e estivadores igualmente eram conhecedores.⁴⁹³

Além disso, confraternizações promovidas por tripulantes dentro de embarcações de longo curso parecia ser um fenômeno corriqueiro na orla portuária. Com corpos e mentes enfatiados pelas longas viagens, muitas vezes os marujos procuravam aliviar o esfalfamento por meio de divertimentos que possivelmente eram tratados com certa tolerância por parte de vigias embarcações e pelo próprio comando do navio.⁴⁹⁴ Do ponto de vista do capitão, por exemplo, pode-se supor que estes episódios fossem considerados como “um mal necessário” para que o prosseguimento da viagem fosse o mais tranqüilo possível, diminuindo as possibilidades de “motins” ou outros atos de insubordinação.⁴⁹⁵

Ainda sobre a norma de número cinco do Regulamento Interno do Sindicato, resta dizer que os registros sindicais apontam que a pontualidade

⁴⁹³ ORLA MARÍTIMA. Rio de Janeiro, 15 a 21 maio 1963. (contracapa). Esta matéria relata um “coquetel proletário que os marítimos uruguaios do navio El Oriental ofereceram aos seus companheiros brasileiros”. Na foto que acompanha a matéria aparecem copos sobre a mesa ao redor da qual os trabalhadores estão sentados. Não está entre os propósitos desta dissertação examinar a incidência do alcoolismo entre trabalhadores portuários e marítimos, nem mesmo discutir os significados sociais do fenômeno da alcoolização. Mesmo assim, indicamos um artigo que pode ser útil para uma investigação que tenha este tema entre suas metas. Trata-se de estudo sobre o consumo de bebidas alcoólicas entre doqueiros do Porto Autônomo do Havre, na França. Ver: CASTELAIN, Jean-Pierre. “Boire, c’est parler la même langue...” Une anthropologie des manières de boire. In: **Actes du colloque organisé le 16 novembre 2004 par les ASBL Infor-Drogues et Question Santé avec le soutien de la Commission Communautaire Française**. Bruxelles : Bruxelles Santé, 2005. p. 19-26.

⁴⁹⁴ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 15 ago. 1961, p. 08. Esta reportagem relata uma confraternização ocorrida em embarcação ancorada no Porto de Porto Alegre. Ainda que não cite a participação de vigias de embarcações, a reportagem sugere que era corriqueiro que marinheiros promovessem atividades festivas com mulheres a bordo. Análises sobre as estreitas relações estabelecidas entre trabalhadores portuários e a prostituição feminina também são encontradas em: OLIVEIRA, Carlos Alberto. **Quem é do mar...** op. cit. PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A cidade sobre os ombros...** op. cit.

⁴⁹⁵ Ver: GAROCHE, Pierre. **Manual del Marino**. Buenos Aires: Victor Leru, 1954.

parecia ser um comportamento valorizado positivamente por boa parte dos vigias de embarcações. Prova disso foi a aprovação, de forma unânime pela categoria, das punições aos colegas que não respeitavam os horários de trabalho. O respeito à pontualidade, além disso, era identificado como um comportamento cooperativo pela categoria, pois o vigia engajado no trabalho somente poderia deixar a embarcação - para ir embora ou fazer uma refeição - no momento em que chegasse o Vigia Rendição para substituí-lo. Nesse sentido, observa-se que quando engajado para atuar a bordo, a Delegacia do Trabalho Marítimo do Rio Grande do Sul (DTM/RS) determinava que a jornada de trabalho do vigia deveria ser de seis horas. Esta jornada, contudo, poderia ser estendida ou reduzida, conforme o ritmo das operações de carga e descarga.

Mas as normas que procuravam reger a vida associativa dos vigias, bem como a execução das atividades de vigilância, não se resumiam às determinações da DTM/RS ou do Regulamento Interno do Sindicato aprovado em assembléia geral da categoria. Na verdade, além destes dispositivos havia o Estatuto oficial da entidade, publicado em agosto de 1963, mas em vigor antes mesmo desta data.⁴⁹⁶

O conteúdo deste Estatuto tratava, sobretudo, dos “deveres do associado” e dos atos considerados passíveis de serem repreendidos com penalidades impostas pela própria direção do Sindicato dos Vigias. Sendo assim, de acordo com este texto, estava sujeito à pena de suspensão dos direitos de associado o vigia de embarcações que não comparecesse a três assembléias gerais consecutivas sem causa justa, ou que desacatasse a assembléia geral ou a diretoria. Seria eliminado do quadro social da entidade o associado que, por má conduta, espírito de discórdia ou falta cometida contra o patrimônio moral ou material do Sindicato, constituísse um elemento nocivo à entidade. Aquele que sem motivo justificado atrasasse por mais de três meses o pagamento de suas

⁴⁹⁶ Consideramos que a data de publicação do Estatuto é posterior ao período em que ele já se encontrava em pleno em vigor. Primeiramente, porque a data de publicação deste documento não significa, necessariamente, o marco cronológico do início da sua aplicação. Em segundo lugar, porque na assembléia geral de 6 de junho de 1963 foi aprovado pelos vigias que “qualquer associado que responda a chamada e não comparecer no local de trabalho, ficando o mesmo em abandono, será enquadrado nos Estatutos.” Ver: SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 06 jun. 1963.**

mensalidades ao Sindicato também corria o risco de ser eliminado do quadro de sócios efetivos.

Se examinarmos o caráter disciplinador-punitivo destas normas, bem como daquelas aprovadas em assembléia geral da categoria, perceberemos que estava nas mãos da direção sindical uma série de prerrogativas quanto ao estabelecimento de penas com vistas a coibir atitudes consideradas faltosas dos seus representados. Isto fica expresso nas próprias normas de número um, dois e seis aprovadas consensualmente naquela assembléia geral ocorrida em 1963, especialmente quando ficou estabelecido que “os associados não podem intervir nas questões da Diretoria, sendo que quando qualquer associado se encontrar prejudicado, tem por direito levar a questão à Diretoria, pois compete a mesma em resolver.”

Estas prerrogativas dos dirigentes sindicais deram um contorno específico não somente ao Sindicato dos Vigias, mas também a outros sindicatos *closed shop* de trabalhadores portuários avulsos. Para Carlos Alberto de Oliveira, isso significa que, “[...] se de um lado o controle do mercado de trabalho possibilitou aos trabalhadores certa independência na organização e na distribuição da mão-de-obra”, por outro,

“ [...] a ação institucional mesclando relações de cumplicidade e de apoio ao sindicato, consente que as punições sejam definidas e aplicadas com participação ativa dos trabalhadores para tornar a coerção mais direta e eficaz, uma vez que os segmentos envolvidos, além de vigiarem os companheiros no cotidiano, denunciavam nas assembléias os comportamentos considerados desabonadores para a categoria e definiam as normas de punição.” Tais sanções normalizadoras, mesmo definidas consensualmente, propiciam ao dirigente sindical assumir as feições de ‘patrão’, [...] cobrando qualidade de serviço e buscando eficiência.⁴⁹⁷

As atas do Sindicato dos Vigias também permitem avaliar a atuação dos líderes da categoria em relação ao disciplinamento da mão-de-obra empregada nos serviços de vigilância de embarcações. Assim, consta na Ata da assembléia

⁴⁹⁷ OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa...** op. cit. p. 122-123.

geral ocorrida em outubro de 1961 que Henrique Nogueira - ex-tesoureiro do Sindicato e futuro representante da categoria na União dos Trabalhadores Marítimos (UTOM) - apoiou “[...] que a Diretoria desse toda a força para os Fiscais [do Sindicato] punirem os faltosos dentro da lei, exigindo por parte das Agências [de Navegação] o registro escrito da falta do vigia.” O vigia Guaíba Correa, porém, contrapôs esse ímpeto disciplinador de Henrique Nogueira, ressaltando que, antes de tentar punir os associados, a direção do Sindicato “[...] deveria tomar conhecimento de algo que acontece com os vigias, pois às vezes a própria Agência desfaz do próprio profissional.” David Gomes Mancorvo veio ao socorro de seu Guaíba Correa e ressaltou que “[...] queria que a Diretoria tomasse conhecimento de várias coisas que acontecem ao profissional [de vigilância] a bordo.” Mesmo assim, David terminava concordando com o ex-tesoureiro Henrique Nogueira, pois considerava “[...] que uma vez cometida a falta no serviço, deveria a Agência lavrar por escrito a falta do profissional, para que a diretoria tomasse as providências necessárias.”⁴⁹⁸

Nesse sentido, as fontes sindicais indicam que cabia aos dirigentes da entidade dos vigias de embarcações julgar e penalizar seus próprios colegas de profissão, com ou sem o consentimento explícito da Delegacia do Trabalho Marítimo do Rio Grande do Sul (DTM/RS), na conformidade com a legislação em vigor, garantindo o direito de defesa em assembléia a todos os associados que se julgassem injustiçados.⁴⁹⁹

Para exemplificar uma das facetas dessa ação disciplinadora presente no processo de estruturação do Sindicato dos Vigias, descreveremos um julgamento promovido pelos dirigentes da categoria em 1961. Nesta oportunidade, estava em foco a decisão sobre a

“[...] punição a ser imposta ao associado Osmar Teixeira da Rosa [...] que penetrou na sede do Sindicato e chamou o associado Adão Martins da Silva para fora da respectiva sede, em tom provocativo,

⁴⁹⁸ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 28 out. 1961.**

⁴⁹⁹ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Estatuto do Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul** (1963).

lançando-lhe um guarda-chuva na cabeça, produzindo-lhe uma brecha no centro da testa que o obrigou a socorrer-se no Pronto Socorro Municipal, em que recebeu 10 pontos, fatos acontecidos em seis de junho de 1961, às onze horas, na parte da manhã.”⁵⁰⁰

Em virtude do horário em que ocorreu a suposta agressão, depreende-se que se tratava justamente do momento destinado para que o Fiscal do Sindicato procedesse à chamada dos associados através do tradicional sistema de rodízio na sede da entidade. Ainda que não tenham ficado claras as razões que desencadearam esse conflito corporal entre Osmar Teixeira da Rosa e Adão Martins da Silva, os registros desta reunião da direção sindical assinalam que o espaço ocupado pela sede do Sindicato podia guardar certas surpresas desagradáveis aos seus freqüentadores. Afinal, além de espaço de sociabilidade marcado por práticas associativas, a referida sede também parecia ser um espaço onde podiam ocorrer determinados “acertos de contas” entre vigias de embarcações.

Nesse sentido, o presidente da entidade, Emir Escobar, tomando a palavra nesta reunião “[...] falou da necessidade dos associados não mais entrarem armados [na sede], quer de revólver, faca, pau, etc, pois deveriam respeitar a sede do Sindicato, respeitar o Regulamento Interno do Sindicato.”⁵⁰¹

Após este comentário, Emir Escobar

“[...] passou o uso da palavra para o Presidente do Conselho de Disciplina, Fredolino Correa, o qual achou que ambos [os associados] deveriam ser punidos. Após, o segundo Secretário achou também o mesmo. O Sr. Antonio Tavares achou que Osmar Teixeira deveria ser punido com 10 dia de suspensão [...] voltando a palavra com Fredolino, este propôs que Osmar Teixeira deveria ser punido com 10 dia de suspensão e o Sr. Adão em 5 dias. Postas em votação, a maioria da mesa optou pela proposta feita por Fredolino Correa.”⁵⁰²

⁵⁰⁰ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Reunião da Diretoria do Sindicato realizada no dia 10 jun. 1961.**

⁵⁰¹ Idem.

⁵⁰² Idem.

Este episódio retrata uma ação exemplar da direção do Sindicato com vistas a disciplinar a mão-de-obra engajada nos serviços de vigilância de embarcações. Os dirigentes afastaram dois de seus representados do sistema de rodízio por alguns dias, impossibilitando o acesso deles ao trabalho e a correspondente remuneração. Esse expediente utilizado pela direção, portanto, guardava semelhanças com procedimentos também conhecidos por trabalhadores de empresas privadas. Afinal, uma opção que podia estar ao alcance do patrão que não desejasse demitir seu empregado era apelar para a aplicação do chamado “gancho” – que significava a suspensão temporária das atividades do trabalhador como forma de punição em virtude de suposta falta cometida por ele.

O afastamento dos vigias Osmar Teixeira da Rosa e Adão Martins da Silva da chamada em 1961, bem como outras punições que foram eventualmente aplicadas pela direção do Sindicato não implicavam um poder absoluto destes líderes frente aos anseios e questionamentos da categoria que procuravam representar. Afinal, naquele mesmo ano o próprio líder da categoria, Emir Escobar, fora alertado por Adamastor Bonilha, então secretário da entidade, que “o presidente não é o dono do Sindicato, que este possui estatutos e está sujeito às leis do país e às instruções do Ministério do Trabalho.”⁵⁰³

O fato das normas que fizeram parte do processo de estruturação deste Sindicato terem sido aprovadas por unanimidade pela categoria após deliberações coletivas não denotava, necessariamente, uma introjeção passiva de todas as regras contidas no Estatuto e Regulamento do Sindicato por parte dos vigias de embarcações. Assim, uma vez definidas estas regras, sua aplicação poderia ser questionada na prática por alguns membros da categoria.

No início de 1964, por exemplo, isto se manifestou em relação a um aspecto essencial do próprio funcionamento do sistema de rodízio, quando sócios efetivos do Sindicato passaram reivindicar que o vigia do “quadro oficial” deveria ser considerado o “dono da sua chamada no rodízio”.⁵⁰⁴ Neste caso, o que estes

⁵⁰³ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 08 fev. 1961.**

⁵⁰⁴ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 1º fev. 1964.**

sócios efetivos questionavam eram exatamente as regras que procuravam obrigá-los a se engajar no trabalho independentemente do dia, horário e embarcação que se encontrava atracada ou fundeada na orla de Porto Alegre ou Rio Grande.

Este questionamento tinha por base uma decisão coletiva anterior, tomada em assembléia geral da categoria ocorrida em meados de 1963. A partir daí, havia sido acordado entre os vigias que poderia ocorrer “a troca de navios entre os associados de comum acordo e também que o associado poderia deixar substituto sobre a sua inteira responsabilidade” para realizar os serviços nos quais estava oficialmente engajado.⁵⁰⁵

De acordo com esta deliberação coletiva, por meio do estabelecimento de um pacto, o vigia de embarcações poderia delegar a outro associado do Sindicato (efetivo ou provisório) a execução do serviço que lhe cabia realizar. Isto ampliava a autonomia destes trabalhadores portuários avulsos no desempenho de seu ofício, pois lhes facultava opções de escolha em relação ao dia, horário e embarcação considerada mais adequada para trabalhar.

Nesse sentido, se tivesse algum compromisso agendado ou mesmo se houvesse surgido uma oportunidade de realizar algum biscate interessante fora ou dentro do recinto portuário, o vigia engajado estava autorizado pela própria categoria a designar outro colega de profissão para ir trabalhar em seu lugar. Estes trabalhadores também poderiam realizar algum tipo de acerto monetário prévio que compensasse a cedência do lugar no rodízio. Quando se tratava de um pacto estabelecido entre um sócio do quadro efetivo e outro do quadro extra (força supletiva) do Sindicato, quiçá isto transcorresse ainda com maior naturalidade. Afinal, este último somente tinha chances de se engajar para o trabalho a bordo quando os sócios do quadro efetivo não eram em número suficiente.

Consideramos que a existência ou mesmo a propagação desta ambição de ser o “dono da sua chamada no rodízio” podem ser compreendidas se observarmos pelo menos dois ângulos deste fenômeno. Por um lado, supomos que essa pretensão dos sócios do quadro efetivo estava guiada por uma lógica

⁵⁰⁵ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 13 jul. 1963.**

material e individual, a partir da qual se vislumbrava maiores chances de obter ganhos monetários na condição de vigia de embarcações. Sendo assim, se para alguns deles não se justificavam os sentimentos de posse de Emir Escobar em relação à entidade de classe que presidia, sentimentos semelhantes adquiriam legitimidade dentre os membros do “quadro oficial” do Sindicato à medida que pareciam convencidos de que uma pequena fatia do mercado de trabalho portuário lhes pertencia de fato.

Isto sugere uma ambigüidade em relação àquela lógica coletivista que esteve presente na construção do sistema de rodízio desde o período “pré-sindicato”. Mas não podemos esquecer, por outro lado, que conquistando o reconhecimento de que eram os “donos das suas chamadas no rodízio” estes trabalhadores avulsos demonstravam que eram capazes de desfrutar de prerrogativas que limitavam o controle exercido pela direção sindical sobre seus representados. Mais do que isso, enquanto associados do Sindicato dos Vigias estes portuários também passavam a restringir a ação de outros poderes institucionalizados que interferiam nos serviços de vigilância de embarcações, isto é, os próprios tomadores de seus serviços, a Capitania dos Portos e a Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM/RS).

Ademais, a lógica de pensamento e ação dos vigias que queriam ser “donos das suas chamadas no rodízio” não se desvinculava completamente das pressões oriundas do alto grau de incerteza que atingia estes trabalhadores no que dizia respeito às chances de engajamento para o trabalho. Afinal, temos visto que a obrigatoriedade dos serviços de vigilância de embarcações ainda não havia sido regulamentada pelo governo federal, sendo que empresários e agentes de navegação também se mostravam avessos ao pagamento compulsório de taxas destinadas a remunerar os vigias. Deste modo, embora parecesse contradizer princípios do sistema de rodízio, importante ter claro que essa lógica se desenvolvia sob circunstâncias específicas que marcavam o dia-a-dia dos vigias de embarcações em busca de oportunidades de trabalho e remuneração.

Neste sentido, essa lógica material e individual que contrariava o sistema de rodízio se sustentava entre estes trabalhadores avulsos a partir das suas

próprias experiências associativas e de trabalho na indústria portuária sul-rio-grandense. Além disso, o fato de se tornar “dono da sua chamada” não colocava estes vigias na condição de um grupo privilegiado de portuários que estariam imersos em uma orgia salarial, já que o seu engajamento para o trabalho e o pagamento de suas diárias continuava dependente dos empreendimentos de empresários da navegação.

Um índice adequado para apoiar esse último argumento deve retomar alguns dados expostos anteriormente. Afinal, já se observou que os vigias de embarcações recebiam, entre 1956 e 1964, uma das menores remunerações monetárias da orla portuária sul-rio-grandense.

Na condição de trabalhadores avulsos, as diárias a serem pagas aos vigias eram determinadas pelo Conselho da Delegacia do Trabalho Marítimo do Rio Grande do Sul. Isto não impedia, contudo, que elas fossem estipuladas mediante acordo estabelecido entre o Sindicato dos Vigias e o Centro de Navegação Rio-Grandense, ficando sujeitas à homologação do referido Conselho. Em fins de 1961, por exemplo, após acordo firmado com o Centro de Navegação, ficou estabelecido que a diária de um vigia de embarcações sindicalizado poderia variar de Cr\$ 415,00 até Cr\$ 510,00, dependendo do turno em que trabalharia: das 6h as 12h e das 12h as 18h a diária seria de Cr\$ 415,00; das 18h as 24h seria de Cr\$ 460,00; das 24h as 6h seria de Cr\$ 510,00.⁵⁰⁶

Ainda que nem sempre cumpridas pelos empresários, havia determinações legais que previam que além da diária normal a ser paga pela Agência de Navegação, quando os serviços de vigilância eram executados aos domingos os vigias deveriam receber um adicional de 35%. Para os serviços realizados nas horas de refeição ou em dias que por determinação legal fossem considerados feriados era previsto um adicional de 100% na diária. Para os serviços realizados

⁵⁰⁶ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 29 nov. 1961.**

nas horas que excedessem a seis horas da sua jornada diária normal, os vigias deveriam receber um adicional de 20%.⁵⁰⁷

É possível estabelecer algumas equivalências em relação a estes valores, buscando apreender o poder aquisitivo das remunerações dos vigias. Sendo assim, reproduzimos abaixo uma tabela de preços de diversos produtos que foram comercializados na Feira Menino Deus, em Porto Alegre, alguns meses antes da assinatura do acordo salarial desses trabalhadores com o Centro de Navegação Rio-Grandense em 1961.

TABELA 10 – PREÇOS DE PRODUTOS COMERCIALIZADOS NA FEIRA MENINO DEUS (PORTO ALEGRE - 1961)

Produto	Valor (Cr\$)	Produto	Valor (Cr\$)
Arroz agulha	29,00	Manteiga	272,00
Feijão preto	20,00	Cebola	15,00
Carne sem osso	130,00	Sal	16,00
Carne com osso	110,00	Açúcar refinado	28,00
Carne de 2ª com osso	90,00	Batata	13,00
Lingüiça	160,00	Pão	35,00
Charque	140,00	Café	56,00
Banha	145,00	Sabão de 1ª	80,00
Óleo de soja	135,00	Ovos (dúzia)	90,00
Leite	18,00		

Fonte: ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 03 maio 1961. p. 6.

Sabe-se que o processo inflacionário foi intenso nessa época, gerando constantes aumentos no custo de vida dos trabalhadores. Isto significa que os preços destes gêneros alimentícios e de limpeza subiam consideravelmente num curto período e os valores das diárias pagas aos vigias tendiam a ficar aquém do

⁵⁰⁷ DELEGACIA DO TRABALHO MARÍTIMO/RS. **Instruções Reguladoras do Exercício da Profissão de Vigia Portuário no Estado do Rio Grande do Sul.** (1960). (especialmente capítulo 3).

necessário para o seu sustento. Esta constatação se torna mais significativa se observarmos que as despesas destes trabalhadores não estavam restritas à alimentação, a qual consumia boa parte dos valores que compunham o orçamento. Na verdade, assim como outros trabalhadores, os vigias também teriam outros gastos que seriam destinados ao vestuário, habitação, transporte, educação, saúde, diversões, fumo, bebidas (vinho, erva para chimarrão, cerveja, café em pó) e combustíveis (lenha, querosene, eletricidade, álcool).⁵⁰⁸

Registre-se que mesmo depois de acordos coletivos celebrados com os tomadores de seus serviços e respaldados por determinações legais da Delegacia do Trabalho Marítimo, os membros do Centro de Navegação continuavam reticentes em contratar os serviços de vigilância de embarcações através do Sindicato dos Vigias, contribuindo para impor a estes trabalhadores um contexto de privações. Assim, não era incomum vigias de embarcações receberem, ao fim de um mês de engajamentos casuais no trabalho, uma remuneração inferior a um salário mínimo previsto em lei.

Isto foi expresso, em 1963, por um dos líderes sindicais dos trabalhadores portuários nos serviços de capatazia. João Gregório do Nascimento declarou em maio deste ano que os portuários da orla sul-rio-grandense não recebiam salários polpudos como alguns afirmavam. Fundamentando-se em dados de um levantamento realizado pelo próprio Ministério da Viação, ressaltou que os membros de sua categoria “[...] tiveram a média salarial de Cr\$ 36. 500, 00 [sic], num regime de até 20 horas diárias de trabalho, ganhando salário produção”. Além disso, “[...] o sr. Gregório concluiu com a afirmação de que não viu ainda certos jornais fazerem campanha em favor dos que ganham menos que o salário mínimo regional, referindo-se aos vigias portuários.”⁵⁰⁹

⁵⁰⁸ Sobre a composição do orçamento de trabalhadores em Porto Alegre no período estudado, incluindo as porcentagens das despesas com cada grupo de consumo (alimentação, vestuário, habitação, etc), ver: BUENO, Luiz de Freitas. **Índice do custo de vida do operário industrial de Porto Alegre**. Porto Alegre: Gráfica da Universidade do Rio Grande do Sul, 1961. (Estudos e Trabalhos nº 3 – Instituto de Estudos e Pesquisas Econômicas). Sobre o processo inflacionário e seus impactos sobre os trabalhadores, ver: SANTOS, João Marcelo Pereira dos. **Os herdeiros de Sísifo... op. cit.** BANCO NACIONAL DO COMÉRCIO S.A. **O Rio Grande do Sul...** op. cit. PEDROSO, Maria Elizabeth Kieling. **Avanços e limites do movimento sindical...** op. cit.

⁵⁰⁹ ÚLTIMA HORA. Porto Alegre, 10 maio de 1963, p.13.

Uma fonte oral também corrobora esta constatação sobre a precariedade dos rendimentos dos vigias. Trata-se do depoimento do ex-arrumador rio-grandino D., que assim se expressou ao ser questionado sobre as diferenças de remuneração entre os trabalhadores avulsos no Rio Grande do Sul entre as décadas de 1950 e 1960:

“[...] o maior padrão de vida quem tinha eram os conferentes. Após os conferentes, vinha a estiva. Depois o Sindicato dos Arrumadores. Os consertadores [de carga e descarga] tinham também um bom padrão de vida, apesar de ser uma categoria ínfima, bem pequenininha. A partir daí vinha os vigias aos quais a gente está se referindo”.⁵¹⁰

Algumas das razões pelas quais os vigias de embarcações tiveram uma baixa remuneração monetária no Rio Grande do Sul podem ser elucidadas. Embora isso já tenha sido mencionado diversas vezes, no caso dessa categoria havia determinadas particularidades que tornavam o engajamento para o trabalho ainda mais incerto do que para outros portuários avulsos e sindicalizados; ou seja, os empresários agrupados no Centro de Navegação Rio-Grandense tenderam a resistir à “idéia-força” do Sindicato dos Vigias, de que as atividades de vigilância deveriam ser obrigatórias e realizadas exclusivamente por seu associados. Desta maneira, os agentes de navegação preferiam designar, repetidas vezes, membros da própria tripulação para a execução das atividades preventivas a bordo, contando quase sempre com a aquiescência do comando da embarcação.

Além daquilo que já assinalamos anteriormente, observa-se que essa resistência empresarial esteve associada ao fato de que determinados tipos de carga dificultavam as apropriações de mercadorias, ou mesmo não atraíam o interesse de eventuais transgressores. Este era o caso das toras de madeira, as

⁵¹⁰ D. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian.** Rio Grande, 26 jun. 2004. Ainda, segundo o depoente: “Todas as categoria [profissionais] tinha uma distinção [salarial]. Só pra ter uma idéia [...] nós poderíamos estar trabalhando no mesmo terno; pegava um trabalhador arrumador [avulso] e um portuário [funcionário do DEPRC]: se o portuário ganhava R\$ 100,00, nós ganhávamos R\$ 50,00. [...] E no caso dos conferentes e da estiva, a diferença de valores parece que era de 20%. Mas os conferentes ganhavam bem mais na época, né?”

quais constituíam importante produto da pauta de exportações do Rio Grande do Sul.⁵¹¹ Também concorria para essa postura o fato de que eventuais perdas e danos que sobrevinham à carga não afetavam diretamente os lucros dos empresários do transporte marítimo, tendo em vista o papel cumprido pelas companhias seguradoras que haviam sido contratadas com vistas a evitar prejuízos significativos aos seus negócios.

No que diz respeito às administrações portuárias no Rio Grande do Sul, consideramos que uma das principais razões do não interesse destas na promoção da prevenção/repressão do furto ou roubo de cargas através da manutenção de um efetivo próprio de vigias de embarcações pode estar relacionada ao que previa a legislação em vigor. Afinal, enquanto as mercadorias estivessem a bordo não cabia ao Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC) qualquer responsabilidade pelos danos ou perdas sofridos pela carga.⁵¹² Sua responsabilidade em relação aos bens materiais que circulavam pelos portos começava somente a partir do momento em que estes produtos eram retirados dos porões das embarcações pelos estivadores e colocadas no cais, sendo destinadas, então, para outros espaços das instalações portuárias.

Para dar conta da segurança dos produtos que circulavam ou eram armazenados nas instalações portuárias, vimos no Capítulo 2 que os administradores da indústria portuária sul-rio-grandense contavam com serviços de vigilância e policiamento próprios, os quais eram desempenhados pelos chamados guardas portuários.

Estas dificuldades interpostas aos trabalhadores que aspiravam engajamento nos serviços de vigilância de embarcações no Rio Grande do Sul

⁵¹¹ A prática de dispensar serviços de vigilância, dependendo da carga que a embarcação transportava, existiu desde o século XIX e tinha suporte em leis e costumes do período imperial. No caso do Porto do Rio de Janeiro, conforme Maria Cecília Velasco e Cruz, “se o navio carregasse exclusivamente sal, carne seca, gelo e carvão de pedra, o despacho, exame da carga e cálculo dos impostos eram feitos pelo volume do carregamento, verificado na própria embarcação, no ancoradouro de descarga. Pagos os direitos devidos, os consignatários da carga iam descarregar onde bem quisessem, **sendo dispensados as conferências de saída e a presença de guardas de bordo.**” Ver: CRUZ, Maria Cecília Velasco e. O Porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. **Tempo**, Rio de Janeiro, n. 8, 1999, p. 139. [grifos meus]

⁵¹² DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. Conselho Hidroviário. **Ata da sessão realizada no dia 30 ago. 1954.**

não fizeram esmorecer todo o ímpeto dos membros da categoria interessados em conquistar melhores condições de vida e de trabalho através da continuidade de suas ações reivindicativas.

As lutas dos vigias contra aquele arbítrio patronal que imperava quase sem adversários a bordo sugerem que esses trabalhadores e suas lideranças não eram incapazes de traçar objetivos próprios e estratégias adequadas à consecução de suas metas.⁵¹³ Nesse sentido, a análise do processo de formação da categoria mostra que estes trabalhadores avulsos buscaram consolidar o Sindicato dos Vigias com vistas a legitimar suas pretensões de acesso exclusivo aos serviços de vigilância de embarcações. Além disso, através de diversas ações reivindicativas que protagonizaram, os vigias procuraram conquistar determinados direitos que outras categorias de portuários haviam incorporado ao longo da história. Dentre estas conquistas cabe destacar as seguintes: o salário-família⁵¹⁴ e as chamadas “25 diárias”⁵¹⁵, ambas na segunda metade de 1963.

O reconhecimento destes direitos, especialmente das “25 diárias”, poderia solucionar, pelo menos em parte, privações que até então os vigias estavam sujeitos em virtude do caráter casual do seu engajamento para o trabalho. Mais do que isso, a incorporação das “25 diárias” significaria a materialização das ações reivindicativas promovidas por lideranças da categoria com vistas a garantir a instituição de uma taxa portuária a ser paga pelos empresários da navegação para cobrir a remuneração de vigias de embarcações sindicalizados.

Nesse sentido, os meses finais do ano que antecedeu o golpe civil-militar assinalavam para estes trabalhadores possibilidades de mudanças significativas em determinadas circunstâncias que marcaram suas experiências. Afinal, nesse período vislumbrou-se a conquista efetiva das “25 diárias”, a qual garantiria um rendimento mensal mínimo, independente dos dias em que o vigia conseguisse

⁵¹³ Sobre os doqueiros de Santos, ver: SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa**. op. cit. p. 201-216.

⁵¹⁴ BRASIL. Decreto Nº 53.153, de 10 de dezembro de 1963. **Regulamentando a Lei Nº 4.266, de 3 de outubro de 1963**. Embora haja menções sobre o salário-família nas Atas do Sindicato dos Vigias, estas fontes não detalham como foi o processo de reconhecimento deste direito para a categoria.

⁵¹⁵ BRASIL. Decreto n. 52.662-A, de 11 de outubro de 1963. **Regulamenta a Lei n. 4.127, de 27 de agosto de 1962, que dispõe sobre a criação da taxa destinada à remuneração de vigias portuários**.

engajamento para o trabalho. Quando isso se tornasse uma realidade, todo o sócio efetivo do Sindicato passaria a ter o direito de auferir, ao final do mês, um valor em dinheiro equivalente àquele que receberia se tivesse trabalhado vinte e cinco dias a bordo. As “25 diárias” representavam, portanto, um importante anteparo para estes trabalhadores avulsos frente às variações salariais decorrentes do regime de trabalho ocasional.

Ao promulgar o Decreto que previa a instituição das “25 diárias” em outubro de 1963, João Goulart não promovia um ato inédito em sua carreira pública. Dez anos antes, na condição de Ministro do Trabalho, já havia participado de negociações que garantiram direito semelhante aos doqueiros do Porto de Santos, momento em que estes trabalhadores conseguiram dar um fim ao “descanso compulsório e não remunerado imposto pela sazonalidade do porto.” Desta forma, para estes portuários as “25 diárias” representaram

“[...] uma profunda mudança na utilização do tempo livre [...], alterando seu cotidiano fora do cais, nas relações familiares, no lazer, nas esferas de sociabilidade. [...] o trabalho ocasional permitia ao trabalhador dispensado dos serviços manter um maior contato com a sua família, a rua e a vida sindical. Após 1953, a contrapartida de tal conquista foi, ao menos na jornada ordinária, a permanência contínua dos doqueiros no locais de trabalho nem que fosse, como diziam, para ‘pentear macaco’[...]”⁵¹⁶

Em virtude da escassez de informações não foi possível examinar eventuais mudanças ocorridas no cotidiano dos vigias fora do cais depois do Decreto presidencial que previa uma regulamentação para as “25 diárias” - como também ficou conhecido esse direito entre os vigias no Rio Grande do Sul. Todavia, é provável que estas alterações não tenham sido tão significativas para os vigias, pois esse Decreto não garantia a conquista imediata das “25 diárias”.

⁵¹⁶ SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa.** op. cit. p. 50; 148-149. As “25 diárias” também foram garantidas, em 1960, aos trabalhadores portuários nos serviços de capatazia em Porto Alegre, momento em que o sindicato desta categoria celebrou contrato com o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC). Ver: GANDRA, Edgar A. **O porto dos direitos...** op. cit. p. 117-119.

Para que esse direito se tornasse uma realidade no Rio Grande do Sul, ainda havia um longo caminho a ser percorrido.

Parte desse percurso estava expresso no próprio Decreto n. 52.662-A, pois através desta lei João Goulart delegava à Comissão de Marinha Mercante (CMM) a responsabilidade pela fixação de taxas para cobertura dos encargos de remuneração dos vigias. Para que isso ocorresse, a Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM/RS) deveria enviar ao Ministério do Trabalho e à CMM, dentro do prazo de trinta dias, o número exato de associados ao Sindicato dos Vigias. Com base nessa informação, a CMM estudaria a forma pela qual seria fixada a cobrança das taxas nos portos do estado, isentando da aplicação destes tributos “ranchos e produtos de consumo e reparação das embarcações; as mercadorias a granel e malas postais e bagagens de camarotes de passageiros.”⁵¹⁷

Para os vigias, este Decreto falhava em pelo menos um aspecto relevante, pois não estabelecia com clareza um prazo para que as taxas entrassem em vigor nos portos depois dos estudos realizados pela CMM. Deste modo, mesmo que aquele prazo de 30 dias tenha sido realmente cumprido pela DTM/RS, parece que a CMM não efetivou a cobrança das taxas no Rio Grande do Sul até abril de 1964, sendo que depois do golpe de Estado restringiram-se ainda mais as possibilidades de implementação de tributos destinados à remuneração dos vigias de embarcações.

Por outro lado, o Decreto presidencial tratava de um tema caro aos vigias, estabelecendo que “a vigilância dos navios, bem como dos trabalhos de carga e descarga, compete, obrigatoriamente, aos vigias portuários matriculados nas respectivas Delegacias do Trabalho Marítimos, de preferência sindicalizados.” Assim mesmo, esse ordenamento jurídico não especificava os casos em que seria de fato obrigatória a requisição de vigias através de seu Sindicato, ressaltando que deveriam ser “respeitadas as peculiaridades de cada porto quanto à execução e remuneração de serviço”. Desta maneira, continuava garantida uma margem para que perdurassem as artimanhas empresariais no tocante a não

⁵¹⁷ BRASIL. Decreto n. 52.662-A, de 11 de outubro de 1963. **Regulamenta a Lei n. 4.127, de 27 de agosto de 1962, que dispõe sobre a criação da taxa destinada à remuneração de vigias portuários.**

requisição de trabalhadores avulsos sindicalizados para atuar em atividades preventivas a bordo.

Esta carência de regulamentação legal a respeito da obrigatoriedade dos serviços de vigilância, bem como as indefinições quanto às taxas destinadas à remuneração dos vigias não parecem ter sido suficientemente expressivas para que eles ficassem desiludidos em relação ao alcance que poderia ter esse Decreto presidencial. Assim, a análise das fontes sindicais revelou que o fato de haver uma lei federal que reconhecia esses direitos aos vigias - ainda que não os regulamentasse por completo - encorajou algumas mudanças na dinâmica do seu Sindicato.

Nesta perspectiva, em outubro de 1963, uma semana após a promulgação do Decreto n. 52.662-A, já havia sido contratado “um funcionário para ajudar na tesouraria do Sindicato”, conforme esclarecimento do próprio tesoureiro Wilson Olimpio de Mello à assembléia. Aos olhos de Wilson de Mello, esta contratação de um elemento estranho aos vigias talvez se justificasse em virtude das novas atividades contábeis que surgiriam assim que as “25 diárias” se tornassem uma realidade. Face aos bons augúrios propiciados pela lei que também previa a fixação de taxas para remunerar os membros da categoria, esses trabalhadores igualmente aprovaram, nesta mesma reunião, “diárias de Cr\$ 964,00 para a diretoria em viagens a serviço do Sindicato”.⁵¹⁸

Dois meses depois, quiçá prevendo o aumento de suas responsabilidades, o presidente da entidade de classe dos vigias sugeriu em assembléia geral que, “tendo em vista a série de atividades que a diretoria vai ter em função do controle das 25 diárias e do salário-família, a mesma deveria se desligar do trabalho e ser remunerada pelo Sindicato”. Após esta intervenção de Walmir Costa, “várias propostas também são feitas”, prevalecendo, no entanto, a proposição original do presidente. Deste modo, os membros da categoria aprovaram um desconto adicional de 5% sobre as diárias dos associados ao Sindicato para a cobertura da remuneração dos três membros da diretoria, bem como a manutenção do

⁵¹⁸ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 19 out. 1963.**

tradicional desconto de 5% que se destinava à composição de um fundo sindical.⁵¹⁹

Decisões como estas apontavam para uma profissionalização das atividades dos dirigentes sindicais, indicando que as funções destes não seriam entendidas somente como atribuições de uma representação política voluntária, mas também como serviços prestados à categoria.⁵²⁰

De outra parte, pelo menos durante um curto período as expectativas diante do reconhecimento destes direitos - “25 diárias” e do salário-família – igualmente contribuíram para reafirmar laços de lealdade entre associados do Sindicato e algumas de suas lideranças. Afinal, esses dirigentes pareciam ser identificados por membros da categoria como forças importantes para a concretização destas demandas dos vigias de embarcações.

Exemplo disso foi um pedido de renúncia do presidente Walmir Costa, negado pela categoria em janeiro de 1964. Reunidos em assembléia para avaliar este assunto, foram “dadas várias opiniões [e] surgiu o apelo do companheiro Benevides [para] que o presidente não abandone o posto, o que é aceito pelo companheiro Walmir [Costa]”.⁵²¹

Interessante notar que menos de um mês depois de o terem demovido da idéia de renunciar ao cargo, os vigias aprovaram por unanimidade uma “ajuda de custo para o presidente no valor de Cr\$ 10.000,00”, possivelmente procurando incentivá-lo a permanecer no cargo.⁵²²

Walmir Costa, no entanto, parecia ser um líder sindical que necessitava colocar à prova sua legitimidade com certa regularidade, pois assim que foi realizada uma nova assembléia da categoria, em março de 1964, ele novamente apresentou um pedido de renúncia. Infelizmente os registros sindicais não

⁵¹⁹ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 16 dez. 1963.** As “várias propostas” sobre o desligamento da diretoria do trabalho de bordo não foram detalhadas na Ata.

⁵²⁰ Ver, nesse sentido: FORTES, Alexandre. Revendo a legalização dos sindicatos: metalúrgicos de Porto Alegre (1931-1945). In: FORTES, Alexandre et al. **Na luta por direitos: estudos recentes em história social do trabalho.** Campinas: Ed. Unicamp, 1999. p. 26-31.

⁵²¹ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 06 jan. 1964.**

⁵²² SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 01 fev. 1964.**

deixaram claras as razões pelas quais Walmir Costa havia tomado esta decisão pela segunda vez. Apesar disso, ficou apontado nesta Ata que quando “o companheiro Henrique Nogueira [...] tomou a palavra” fez um “apelo a todos os presentes para que não aceitem o pedido de renúncia do presidente Walmir Costa, e é submetido aos presentes, sendo aprovada por unanimidade a proposta do companheiro Henrique Nogueira.”⁵²³

Algumas mudanças ocorridas no Sindicato neste período favoreceram o alargamento do prestígio da categoria frente a outros trabalhadores da orla. Uma medida importante neste sentido foi a locação de um novo espaço para abrigar a sede da entidade, a qual passou a localizar-se ao lado do Porto de Porto Alegre, na Avenida Mauá. Isto garantia uma maior visibilidade ao Sindicato dos Vigias, bem como facilitava os deslocamentos dos seus associados que saíam do rodízio e se dirigiam até às embarcações. Além disso, esta nova localização da sede permitia um incremento nas relações dos vigias com membros de outras categorias de portuários à medida que este espaço fosse apropriado por estes trabalhadores como um local de encontro para conversas informais e debates.

Até mesmo a aquisição de uma sede própria para o Sindicato fora cogitada pelos vigias em fevereiro de 1964, sendo que “depois de uma hora e vinte minutos de debates [sobre esse assunto]”, os sócios presentes em assembléia ouviram a “[...] sugestão de [David Gomes] Mancorvo de que se dêem plenos poderes à diretoria, o que foi aprovado por unanimidade.”⁵²⁴

Mas os indícios mais significativos do alargamento do prestígio da categoria se relacionaram com as atitudes de alguns trabalhadores face à expectativa de que as “25 diárias” e a obrigatoriedade dos serviços de vigilância seriam, em breve, uma realidade palpável nos portos gaúchos. Diante dessa possibilidade, houve inúmeros pedidos de reingresso no Sindicato por parte de ex-vigias. Boa parte destas solicitações foi aprovada pelos sócios efetivos entre dezembro de

⁵²³ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 26 mar. 1964.**

⁵²⁴ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 1º fev. 1964.**

1963 e fevereiro de 1964, satisfazendo quase que totalmente os anseios daqueles trabalhadores que desejavam retornar às atividades de vigilância.⁵²⁵

Além desses ex-sócios, neste mesmo período foram incluídos mais três membros da categoria dos estivadores na força supletiva do Sindicato dos Vigias, e outros dois trabalhadores que possivelmente possuíam alguma relação de amizade ou parentesco com sócios efetivos. Em dezembro de 1963, o secretário da entidade, Almir Olimpio de Mello, “comunica o pedido do Sindicato dos Estivadores pedindo o ingresso do Sr. Paulo Itarrenho no quadro-extra e é aprovado.”⁵²⁶ Passados menos de dois meses, os vigias de embarcações concordaram com “a inclusão no quadro-extra de [mais] dois estivadores, Hilário de Souza e Milton Castro”. Nesse mesmo dia, o vigia David Gomes Mancorvo propõe à assembléia

“[...] que Clézio O. Mello, enquanto o Conselho da Delegacia do Trabalho Marítimo não se reunir para aprovar as 4 matriculas pedidas, passe a responder a chamada no quadro oficial e também a inclusão do companheiro indicado pelo Coralino, o que é aprovado.”⁵²⁷

Supõe-se que a previsão de recebimento de um ganho monetário regular ao final do mês estivesse arrefecendo algumas incertezas desses sócios efetivos quanto às possibilidades de engajamento para o trabalho, contribuindo para que diversos trabalhadores fossem acolhidos pelo Sindicato dos Vigias. Afinal, caso as “25 diárias” passassem a existir – e os vigias em geral pareciam confiar nisso – as disputas entre os sócios do “quadro oficial” no que dizia respeito ao engajamento

⁵²⁵ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 16 dez. 1963.** SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 01 fev. 1964.** Estas Atas não revelam o número exato de vigias que retornaram ao exercício da profissão, nem mesmo comentam as razões pelas quais estes trabalhadores haviam abandonado essa atividade anteriormente.

⁵²⁶ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 16 dez. 1963.**

⁵²⁷ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 01 fev. 1964.** Não foi possível saber se havia alguma relação de parentesco entre Clézio O. Mello e Almir Olimpio de Mello, ou entre o primeiro e o vigia Wilson Olimpio de Mello.

para o trabalho se tornariam menos acirradas, bem como seria mitigada a insegurança permanente que os atingia em virtude do caráter ocasional dos serviços de vigilância nas embarcações.

Antes de finalizar este capítulo, ressalta-se que o pagamento das remunerações dos diretores pelos próprios associados do Sindicato dos Vigias indica que no final do período estudado (1964) esta entidade de classe passaria por um processo de complexificação administrativa, com alterações significativas na dinâmica associativa destes trabalhadores. Atividades rotineiras seriam ampliadas, pois se tratava de um sindicato *closed shop* e os próprios dirigentes deveriam receber, controlar e repassar todos os valores monetários que compunham as remunerações dos associados. Isto exigiria, portanto, reformulações específicas nos estatutos internos, regulamentando os afazeres daqueles vigias que se encontravam “desligados do trabalho” a bordo.⁵²⁸

Tudo isto, porém, não chegou a se concretizar por inteiro, pois repercussões do golpe de 1964 abortaram tais modificações na dinâmica associativa da entidade e frustraram boa parte daquilo que os vigias estavam planejando. Conforme as memórias do ex-presidente do Sindicato dos Vigias oriundo da Bahia, depois daquele 1º de abril os membros da categoria que ele representava enfrentaram “um período de muita pressão e várias ameaças aos nossos direitos trabalhistas.”⁵²⁹

Os golpistas não ficaram somente no terreno das “ameaças” e colocaram um fim no processo de regulamentação da taxa portuária a ser cobrada das empresas de navegação. Isto impediu, por conseguinte, a implementação das chamadas “25 diárias” para os vigias, prevista para ocorrer, conforme determinações do governo de João Goulart, em 1964.

Além disso, aquela “pressão” a que se referiu W. se relacionou com a perseguição e afastamento de lideranças do Sindicato através de sucessivas

⁵²⁸ SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 04 jan. 1964.** SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre. **Ata da assembléia geral realizada no dia 06 jan. 1964.** Embora não estejam detalhados nas Atas, “os problemas administrativos do Sindicato” foram pauta de discussão dessas assembléias.

⁵²⁹ W. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian.** Porto Alegre, 13 jul. 2004.

intervenções na entidade, a qual passou a ser dirigida pelas chamadas “Juntas Governativas” impostas por apoiadores do golpe. Tais medidas dos “agentes sindicais” ligados ao regime ditatorial estabeleceram uma série de restrições aos membros da categoria, que passaram a lidar com o esvaziamento de seus fóruns de discussão. Tratava-se, na verdade, de um esvaziamento tanto físico como de conteúdo, pois os poucos vigias que participavam das cada vez mais raras assembleias tinham como pauta oficial somente a aprovação dos balanços financeiros da entidade, assim como a confirmação dos mandatos das Juntas Governativas.

Essas repetidas intervenções contribuíram para que houvesse um relativo refluxo da entidade, de modo que ao analisar a documentação produzida pelos vigias entre os anos 1956 e 1964 se percebe claramente um contraste entre o período que antecedeu e aquele que sucedeu o golpe de Estado.

No ano de 1963 as assembleias sindicais haviam sido mais frequentes do nunca e a participação ativa dos membros da categoria nestas reuniões parecia concorrer para o fortalecimento da sua identidade profissional. Isto não significa dizer, porém, que durante o regime ditatorial o Sindicato ficou totalmente impossibilitado de continuar representando um instrumento de articulação e veiculação das reivindicações e demandas dos vigias de embarcações.

Pela sua importância, consideramos que esta questão pode continuar a merecer a atenção de historiadores, investigando-se as linhas de continuidade e as rupturas ocorridas no processo de formação desta categoria em um período que se caracterizou por restrições e ameaças aos vigias e aos direitos que desejavam ver reconhecidos.

Neste capítulo investigamos os antecedentes sociais e profissionais dos candidatos ao posto de vigia e mostramos que a sua diversidade de origens não representou um óbice para a “união da classe em uma associação”. Tratamos, além disso, das ações reivindicativas dos trabalhadores que protagonizaram a construção dessa categoria de portuários avulsos, destacando as suas lutas para o reconhecimento público da profissão e das suas sucessivas entidades representativas. Assim, evidenciamos que uma questão central para os vigias era

conseguir estabelecer um controle coletivo sobre a inclusão e exclusão de trabalhadores nos serviços de vigilância, o que também implicava mudanças nas regras empresariais de contratação para essas atividades preventivas. Isso permitiu identificar alguns aspectos que marcaram as suas experiências associativas e de trabalho, dando visibilidade às tentativas de consolidação das posições dos vigias de embarcações no mercado de trabalho portuário em Porto Alegre e Rio Grande, até que esse processo sofresse interferências de agentes ligados ao golpe de Estado de 1964.

Conclusões

No arremate desse estudo serão retomados os propósitos indicados na sua parte introdutória, destacando as principais conclusões a que chegamos, sumariando problemáticas que não pudemos solucionar e vislumbrando perspectivas para pesquisas futuras.

O ofício de vigia de embarcações, pelas suas particularidades, exigia a execução de atividades preventivas especializadas com vistas a zelar pela integridade das cargas e embarcações do comércio marítimo. Para atender esse objetivo, cabia aos membros dessa categoria fiscalizar a circulação de bens materiais, bem como exercer um controle sobre a entrada e a saída de trabalhadores ocasionais e tripulantes através do portaló. Competia aos vigias, portanto, acatar e fazer cumprir obrigações de ordem moral e legal, as quais apontavam para a manutenção de um ambiente de “disciplina e higiene” nas embarcações.

A fim de compreender a presença desses olhares vigilantes a bordo, bem como elucidar peculiaridades da construção de uma categoria de trabalhadores ocasionais que deveriam vigiar outros portuários avulsos, foi necessário reconstituir o arranjo dos principais portos gaúchos e demonstrar a sua importância econômica estratégica no período estudado. Com base nisso, evidenciamos que os portos de Porto Alegre e Rio Grande deviam transmitir confiança aos empresários do comércio e da navegação, o que implicava prevenir e reprimir os furtos e os roubos de bens materiais nesses recintos. Essas questões estiveram na pauta de governos, engenheiros e autoridades portuárias, exigindo a implementação de uma constante vigilância sobre os trabalhadores portuários em geral, bem como sobre os fluxos de mercadorias destinadas à exportação e importação. Assim, a atuação de vigias em embarcações também se justificava em virtude de preocupações com a segurança e a eficiência das operações portuárias, pois o poder estatal, ao colocar a exploração da indústria portuária sul-rio-grandense sob seus domínios, procurava viabilizar a existência de

espaços privilegiados para a realização de trocas mercantis do estado com o restante do país e do mundo.

Ainda que acusados de possuir deficiências que atravancavam as atividades do transporte e comércio marítimos, os principais ambientes de trabalho dos vigias de embarcações expressaram, entre 1956 e 1964, uma significativa relevância econômica e social, destacando-se a projeção do porto da capital. Essa proeminência do Porto de Porto Alegre foi viabilizada por uma série de fatores, entre os quais se destacava a própria vitalidade de sua hinterlândia. Tratava-se, além disso, de um espaço portuário que possuía sua dinâmica associada à política hidro-portuária estadual e à infra-estrutura logística instalada e em funcionamento na orla, fatores que contribuíam para intensificar os fluxos de bens materiais que convergiam via marítima para Porto Alegre. Deste modo, como resultado de aportes de investimentos e de opções políticas de sucessivos governos, o Porto de Porto Alegre tendeu a atrair para si um volume expressivo de mercadorias e uma quantidade significativa de embarcações nos anos 50 e 60, deixando muitos trabalhadores vinculados ao porto marítimo do Rio Grande “a ver navios”. Isso foi decisivo para que os vigias de embarcações decidissem, em 1956, instalar a sede principal da sua entidade representativa na capital, mantendo em Rio Grande apenas uma sub-sede.

Mesmo que a carência de fontes tenha deixado importantes perguntas sem respostas, ao adentrar nos recintos portuários de Porto Alegre e Rio Grande demonstrou-se que eles não se caracterizavam apenas como espaços de trânsito de bens materiais, mas igualmente constituíam arenas de conflitos entre trabalhadores e tomadores de seus serviços. Amostra disso foram as diferentes concepções e práticas relacionadas à alegada necessidade de um amplo processo de mecanização e aparelhamento dos portos.

Uma vigilância permanente sobre os trabalhadores portuários que manejavam as mercadorias não parecia ser suficiente para evitar prejuízos e elevar ao máximo as possibilidades de lucros dos negócios da navegação e do comércio marítimos. Assim, a organização das operações portuárias em “bases racionais” se apresentava como uma alternativa a ser perseguida por empresários

e engenheiros ligados ao poder estatal, implicando medidas que visavam uma diminuição substancial do efetivo de portuários e estivadores envolvidos no carregamento e descarregamento de mercadorias. Afinal, nessa linha de entendimento esses trabalhadores e suas entidades representativas costumavam ser identificados como responsáveis por colocar obstáculos à eficiência técnica das atividades portuárias.

Esse tipo de argumento, no entanto, tendeu a ser interpretado de maneira distinta por trabalhadores ocasionais, porque a propalada racionalização das operações portuárias através da mecanização generalizada muitas vezes parecia entrar em choque com as possibilidades de manutenção de suas conquistas e a preservação de seus ofícios. Por mais árdua, perigosa e insalubre que fossem as labutas na beira do cais e nas embarcações, cooperar com a ampla mecanização e aparelhamento dos portos podia significar, para muitos portuários avulsos, o alargamento das incertezas no tocante às oportunidades de engajamento para o trabalho e remuneração.

Até o final da década de 60 as operações portuárias não sofreram transformações tecnológicas de grande envergadura e muitas propostas de “reaparelhamento dos portos” ficaram somente no nível da retórica governamental. Assim, não surpreende que no período estudado boa parte dos avulsos ligados aos portos de Porto Alegre e Rio Grande estivesse sujeita às adversidades decorrentes de um engajamento ocasional e também se visse impelida a lidar com condições de trabalho que exigiam o dispêndio de extraordinária força física.

Diante de tais circunstâncias em que eram realizadas as atividades portuárias e do número expressivo de obreiros que se dirigiam diariamente à orla em busca de trabalho, tendia a permanecer inabalável a relevância dos dispositivos de controle existentes na indústria portuária sul-rio-grandense, como o Serviço de Vigilância e Policiamento (SVP). Afinal, aqueles trabalhadores ocasionais ligados às tarefas de carga e descarga também representavam uma ameaça à segurança dos bens materiais na medida que se apropriavam de mercadorias durante o seu transporte e acondicionamento.

O impacto material e simbólico dessas apropriações de mercadorias por parte de portuários e estivadores igualmente abria margem para que os vigias de embarcações procurassem destacar a importância dos seus serviços e consolidar suas posições no mercado de trabalho portuário. Sendo assim, os membros dessa categoria podiam alertar os tomadores de seus serviços e governantes que, pela própria natureza do seu trabalho, era função do vigia prevenir empreendimentos considerados ilícitos e impedir que outros trabalhadores desrespeitassem leis e regulamentos atinentes aos serviços portuários.

Apesar disso, os vigias não costumavam ser identificados como antagonistas por parte de membros de outras categorias de portuários, pois a própria construção de sindicatos *closed shop* dependeu da anuência dos avulsos em relação a uma vigilância do processo de trabalho que era realizada por associados das suas entidades representativas. Os estivadores, por exemplo, já estavam habituados com o fato de haver trabalhadores inspecionando as suas fainas no porão e no convés das embarcações. Essa fiscalização, aliás, era anterior à formação da categoria dos vigias e vinha sendo realizada pelos próprios estivadores, contribuindo para que os membros dessa categoria conquistassem a responsabilidade legal pela gestão da mão-de-obra empregada em atividades de carga e descarga.

De todo modo, disciplinar e impor sanções aos trabalhadores que promoviam o furto e o roubo em embarcações era uma tarefa intrincada para os vigias, sendo que os próprios empresários da navegação e autoridades portuárias também encontravam dificuldades para extirpar esse tipo de prática. As vicissitudes para penalizar os transgressores decorriam, em parte, do fato de que aquelas práticas consideradas ilícitas se relacionavam com modos de vida e experiências engendradas no próprio cotidiano de trabalho dos portos. Assim, seria um equívoco caracterizá-las como comportamentos desviantes ou simplesmente defini-las como respostas automáticas e individuais frente a privações materiais.

Dentro desse quadro de referência, percebemos que parcela significativa das apropriações de mercadorias por parte de portuários e estivadores se

desenvolvia de forma criativa, encontrando amparo em relações sociais pautadas na cooperação. Além de criatividade e reciprocidade, essas práticas estavam baseadas em conhecimentos e habilidades que eram compartilhados por membros de diferentes categorias. Isso contribuiu para que elas fossem, repetidas vezes, bem sucedidas, esquivando-se dos dispositivos de controle existentes na orla portuária e nas embarcações.

Estes conhecimentos comuns aos portuários igualmente lhes advertiam que as apropriações de bens materiais não deveriam ocorrer de forma indiscriminada em seus ambientes de trabalho, havendo regras a serem seguidas por todos os envolvidos. A observância dessas regras pelos trabalhadores permitia evitar represálias de autoridades portuárias e, no caso do charque, também mantinha os níveis das apropriações desse produto em patamares relativamente toleráveis do ponto de vista da ordem comercial.

Mas os produtos passíveis de furto e roubo não se resumiam a este importante produto da pauta de exportações do Rio Grande do Sul e a contumácia destas práticas contribuía para embarçar as trocas mercantis, chocando-se com interesses empresariais e estatais. Nesta medida, mostramos que apropriações de bens materiais por parte de portuários também representaram a efetivação de práticas defensivas que contrariaram a lógica como o “mundo do trabalho” estava estruturado, pois enquanto “se defendiam” esses portuários e aqueles trabalhadores que agiam em co-autoria confrontaram determinações dos tomadores de seus serviços e autoridades ligadas aos portos.

Essas constatações acerca das apropriações de bens materiais e da sua tenacidade na indústria portuária sul-rio-grandense ajudaram a elucidar algumas das razões pelas quais as embarcações eram espaços constantemente vigiados. Apesar disso, não interessava aos empresários reunidos no Centro de Navegação Rio-Grandense a manutenção de um corpo permanente de vigias em cada porto devido a determinadas condições estruturais a que o transporte marítimo estava sujeito, tais como: ciclos econômicos e períodos de safra e entressafra; acordos comerciais; alterações climáticas; condições de acessibilidade aos portos, entre outros. Deste modo, era irregular a oferta de trabalho nesses serviços preventivos,

sendo corriqueiro que membros das próprias tripulações executassem as atividades de vigilância a bordo.

Isso não impediu que soldados que participaram da Segunda Guerra, ex-mineiros, embarcadiços e trabalhadores desempregados procurassem engajamento nos serviços de vigilância de embarcações em Porto Alegre e Rio Grande na década de 1950. Todavia, sua contratação pelos agentes de navegação era quase sempre eventual, atendendo àquelas condições intrínsecas das atividades portuárias e do comércio marítimo que exerceram pressões sobre as formas pelas quais os aspirantes ao posto de vigia equacionaram as relações sociais entre si e frente aos empresários.

Oriundos de diversas regiões do estado, do Brasil e do exterior, alguns desses trabalhadores ocasionais se transformaram em precursores do movimento associativo da categoria, possuindo aspirações comuns que estavam relacionadas com a construção de um sindicato *closed shop* capaz de intervir no processo de contratação e na gestão da força de trabalho empregada em serviços de vigilância de embarcações no Rio Grande do Sul. Inseridos em um contexto histórico de ampla mobilização do movimento sindical e operário, bem como encorajados por ordenamentos jurídicos que acenavam para a pertinência das ações para o reconhecimento da profissão de vigia de embarcações, eles passaram a lutar pela materialização daquilo que consideraram seus “amplios e justos direitos”. Como resultado mais imediato e visível dessas ações iniciais organizaram, em 1956, ao lado de outros trabalhadores, a Associação Profissional dos Vigias, reconhecida como Sindicato da categoria em 1958. Assim, evidenciamos que o processo de formação dessa categoria se distinguiu pelo imperativo da sindicalização para todos os seus membros, destacando-se que os vigias lutaram para que os associados de suas sucessivas entidades representativas tivessem exclusividade de acesso às atividades preventivas realizadas a bordo.

O reconhecimento do Sindicato possibilitou aos líderes dos vigias colocar em outros termos essa pretensão da categoria, mas isso não significou o pronto atendimento de suas demandas pelos poderes constituídos e pelo empresariado ligado à navegação. Ao buscar a materialização dos “instrumentos legais

aplicáveis aos direitos de classe”, essas lideranças estabeleceram interlocuções com parlamentares e membros do Ministério do Trabalho com vistas a conquistar as garantias necessárias ao exercício da profissão dentro daquilo que preconizava o *closed shop*. Além disso, a partir dessas interlocuções estes vigias procuraram criar condições para eliminar a extrema incerteza quanto aos ganhos dos membros da categoria, especialmente através de ações voltadas para a implementação de taxas portuárias destinadas a cobrir a remuneração dos trabalhadores avulsos engajados nos serviços de vigilância.

Ainda que companhias de navegação e seus agentes se opusessem à idéia de que os serviços de vigilância fossem executados, de forma exclusiva e obrigatória, por trabalhadores portuários avulsos sindicalizados, lideranças da categoria estabeleceram negociações com o Centro de Navegação Rio-Grandense, visando firmar acordos com esta entidade patronal e garantir melhores condições de engajamento para o trabalho aos sócios do Sindicato. Obtiveram sucesso em algumas ocasiões, mas diversos empresários do transporte marítimo continuaram se valendo de “artimanhas para não convocar o vigia para o serviço que lhe cabe realizar”, colocando óbices ao cumprimento daqueles acordos coletivos e impedindo que ordenamentos jurídicos atinentes à categoria subissem ao portaló e vigorassem também no convés das embarcações de longo curso.

Para enfrentar essas oposições empresariais e tentar limitar a ingerência patronal no âmbito dos serviços de vigilância de embarcações, vigias e suas lideranças igualmente se apropriaram do conteúdo expresso em determinações legais de alcance nacional, de modo que estas constituíssem recursos a serem mobilizados em suas ações reivindicativas. Além disso, visando fortalecer as demandas da categoria, alguns de seus membros realizaram viagens para fora do estado, articulando-se com vigias do Porto do Rio de Janeiro, um dos principais do Brasil. Do mesmo modo, buscaram e ofereceram apoio a outras categorias de trabalhadores portuários no Rio Grande do Sul, superando, em parte, antagonismos com estivadores que desejavam resguardar para si e para seu sindicato, em meados da década de 1950, o controle da contratação da mão-de-

obra empregada nos serviços de vigilância de embarcações. Isso se expressou, inclusive, na colaboração de vigias com estivadores que se apropriavam de mercadorias, bem como na tolerância com a prática do “pato” e com o uso de fumo e bebidas alcoólicas em embarcações.

Mas os vigias não formavam um todo homogêneo e isento de dissensões, havendo rugas entre associados do Sindicato que se manifestaram até mesmo através de agressões físicas e verbais. Embora os registros sobre eventos dessa natureza tenham sido mínimos, não significa que eles foram raros, pois chegou a se ressaltar, em 1961, a proibição de armas de fogo e facas na sede do Sindicato. Nesse sentido, a criação de um Conselho de Disciplina pelos próprios vigias na década de 1960 também não foi gratuita, tendo em vista que este organismo visava fazer valer determinações do Regulamento Interno da entidade. Além disso, para disciplinar a atuação de membros da categoria a direção sindical podia impor penas e sanções àqueles vigias que desobedecessem às regras deliberadas coletivamente. Para tanto, os dirigentes contavam com a colaboração de Fiscais do Sindicato, responsáveis por observar o cumprimento dos regulamentos da entidade e gerir o andamento dos serviços de vigilância nas embarcações, recebendo auxílio do Vigia Chefe.

De todo modo, esses vigias foram capazes de construir e fortalecer uma identidade de interesses que teve como elemento aglutinador o trabalho que desempenhavam nas embarcações e que se dirigiu, ao mesmo tempo, contra o arbítrio empresarial nessas atividades. Também construíram e mantiveram um sistema de rodízio destinado a regular, de modo coletivo, as oportunidades de trabalho e de remuneração dos membros da categoria. De uma parte, a sustentação desse sistema orientava e legitimava as decisões sobre a inclusão e exclusão de novos sócios ao Sindicato dos Vigias; de outra parte, a existência do rodízio chocava-se com propostas de individualização das relações sociais e de mobilidade vertical, tal como pretendiam os empresários da navegação e seus agentes. Assim, a construção do rodízio e a manutenção da sua lógica coletivista, embora tenha sido parcialmente contrariada por vigias que julgavam “ser donos de suas chamadas”, permitiram uma distribuição equitativa dos ganhos entre esses

trabalhadores ocasionais e também oportunizaram a socialização de conhecimentos, permitindo que todos os membros da categoria desempenhassem funções de chefia de equipes.

Entre fins de 1963 e início de 1964, acenos legais do governo federal pareciam sinalizar o coroamento das lutas dos vigias para o reconhecimento profissional e a consolidação do seu sindicato *closed shop*. Isso contribuiu para que esses trabalhadores iniciassem mudanças administrativas na sua entidade representativa, bem como favoreceu um alargamento do prestígio da categoria e reforçou laços de lealdade entre dirigentes e associados do Sindicato. Talvez os vigias e as suas lideranças sindicais não suspeitassem que o regozijo em virtude das melhorias que deveriam ser alcançadas durasse tão pouco e fosse abortado logo em seguida por medidas tomadas por agentes ligados ao regime de força implantado no país em abril de 1964.

Esperamos que essa dissertação tenha contribuído para reconstituir o processo de formação de uma categoria relativamente ausente na produção acadêmica sobre os portuários, trazendo à tona questões atinentes ao trabalho dos vigias de embarcações e ao arranjo dos portos gaúchos que merecem a atenção e o empenho de futuras pesquisas. Ressalta-se, ao mesmo tempo, que ela apresentou uma série de insuficiências, o que pode ser observado na ausência de uma abordagem mais sistemática e conceitualmente fundamentada das relações estabelecidas entre os vigias de embarcações e demais trabalhadores da orla, representantes do poder estatal e empresários da navegação e do seguro marítimos. A presença do Estado e a elaboração de diferentes políticas voltadas para a administração e exploração da indústria portuária sul-rio-grandense igualmente deveriam ser analisadas de modo mais detalhado, pois ao contrário da limitação citada logo acima, provavelmente essa questão contaria com mais fontes. Essa observação também é válida para chamar a atenção sobre o valor de um tratamento menos superficial das propostas de racionalização e eficiência nos portos, recomendando uma avaliação mais detida das oposições de trabalhadores avulsos em relação à ampla mecanização das operações portuárias. Além disso, consideramos que o exame dos significados das apropriações de mercadorias por

parte de trabalhadores seria beneficiado pela investigação dessas práticas em um período anterior ao estudado nessa dissertação, pois permitiria recuperar fatos e processos históricos que estariam em sua base e talvez ainda lhes dessem sustentação nos anos 50 e 60.

De qualquer forma, o tempo para elaborar uma dissertação de mestrado obriga a muitas delimitações no trabalho.

Fontes e bibliografia

A) Fontes em arquivos e centros de documentação

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **10ª Vara Criminal**. Porto Alegre, 1944, estante 29, processo número 7289, maço 354.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **10ª Vara Criminal**. Porto Alegre, 1947, estante 29, processo número 7145, maço 3351.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **4ª Vara Criminal**. Porto Alegre, 1959, estante 134, processo número 87, maço 17.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **5º Cartório do Crime**. Porto Alegre, 1953, estante 42, processo número 88, maço 2.

ASSOCIATION INTERNATIONALE PERMANENTE DES CONGRÈS DE NAVIGATION. **Annales des Congrès International de Navigation** (1953-1966).

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Anuário estatístico portuário**. Brasília, 2005.

BRASIL. Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. **Teses apresentadas na 2ª Reunião de Autoridades Portuárias Brasileiras**. Rio de Janeiro, 1957.

BRASIL. Departamento Nacional de Transporte Aquaviário. **Anuário estatístico portuário** (1992).

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Anuário Estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1962.

BRASIL. **Mensagem Anual do Presidente da República ao Congresso Nacional**. (1956-1964).

BRASIL. Ministério da Fazenda. **Anuário Estatístico da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)**. 1997.

BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. **Conhecimentos profissionais do vigia portuário** (1981).

BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. **Conhecimentos profissionais do guarda portuário** (1980).

BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. **Normas de tráfego e permanência nos portos** (1974).

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). **Séries históricas**. Disponível em: www.ipeadata.gov.br. Acesso em: 26 fev. 2007.

Brasil. Ministério do Trabalho e Emprego. Secretaria de Inspeção do Trabalho. **Manual do trabalho portuário e ementário** (2000).

BRASIL. Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (MTE). **Relatório anual de atividades**. (1957).

BRASIL. **Relatório da Empresa de Portos do Brasil S.A. sobre a influência dos custos portuários no preço dos principais produtos de exportação** (1975).

CENTRO DE NAVEGAÇÃO RIO-GRANDENSE. **Estatuto do Centro de Navegação Rio-Grandense** (1926).

CONFERÊNCIA PORTUÁRIA INTERAMERICANA, 1, 1955, San José. **Anais...** San José, 1955.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DA BAHIA. Seminário Internacional: o futuro dos portos no Brasil. Salvador, 1., Salvador. **Anais...** Salvador: FIEB/CNI, 1999.

CONVENÇÃO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS, V, Porto Alegre. **Anais...** nov. 1968, v. 1.

DELEGACIA DO TRABALHO MARÍTIMO/RS. **Instruções Reguladoras do Exercício da Profissão de Vigia Portuário no Estado do Rio Grande do Sul** (1960).

LOIDE BRASILEIRO – PATRIMÔNIO NACIONAL. **Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Ministro de Estado para os Negócios da Viação e Obras Públicas.** Rio de Janeiro (1955; 1963; 1964; 1965).

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. **11ª Conferência Portuária.** El Salvador, 1963.

PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO GRANDE (RS). **Revista Turística.** Rio Grande: Gráfica Risul, 1969.

RIO GRANDE DO SUL. Departamento de Portos e Canais de Rio Grande. **Relatórios Administrativos** (1954 a 1964).

RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Atas do Conselho Hidroviário** (1951-1964).

RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Atos da Direção Geral** (1951- 1970).

RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Informações sobre as Divisões e Departamentos** (1955).

RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Relatórios Administrativos** (1944-1968).

RIO GRANDE DO SUL. Gabinete de Estudos Hidroviários do Estado Do Rio Grande Do Sul. **Anteprojeto de Regulamento dos Serviços Portuários** (1957).

RIO GRANDE DO SUL. Gabinete de Estudos Hidroviários do Estado do Rio Grande do Sul. **Assuntos Portuários** (1955).

RIO GRANDE DO SUL. **Mensagem do Governador à Assembléia Legislativa.** 1956.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. **Relatório dos portos sob concessão do Estado do Rio Grande do Sul.** (1945).

SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Estatutos do Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul** (1963).

SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Fichário dos associados** (1956-1964).

SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Livro de Atas das Assembléias Gerais Ordinárias e Extraordinárias** (1956 a 1969). Livro 1.

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO. MEMORIAL DA JUSTIÇA DO TRABALHO NO RIO GRANDE DO SUL. **Pesquisa na cidade de São Jerônimo sobre as minas de carvão** (1946).

UNIÃO DOS OPERÁRIOS ESTIVADORES DE PORTO ALEGRE. **Estatutos da União dos Operários Estivadores de Porto Alegre**. Porto Alegre: Of. Graf. Da Livraria do Globo, 1932.

B) Publicações periódicas

A Hora (1956-1958)

Boletim do Clube Naval (1957-1965)

Bulletin de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (1953-1966)

Correio do Povo (1956-1964)

Diário de Notícias (1956-1964)

Estiva Unida (1963)

Folha de São Paulo, 7 jun. 1966.

Orla Marítima (1953-1963)

Revista Indústria Brasileira, ano II, nº 20, jul. 2002.

Última Hora (1960-1964)

C) Entrevistas realizadas pelo autor

- D. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian.** Rio Grande/RS, 26 jun. 2004.
- F. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian.** Rio de Janeiro/RJ, 24 ago. 2006.
- G. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian.** Rio Grande/RS, 7 jun. 2004.
- H. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian.** Rio Grande/RS, 1º jun. 2004.
- M. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian.** Rio Grande/RS, 29 jun. 2004.
- P. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian.** Rio Grande/RS, 14 jul. 2004.
- R. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian.** Porto Alegre, 12 ago. 2006.
- W. **Entrevista concedida a Diego Luiz Vivian.** Porto Alegre, 13 jul. 2004.

D) Bibliografia

- AFONSO, Wilson. **Ildo Meneghetti**. 2.ed. Porto Alegre: Tchê/RBS, 1984.
- ALBERTI, Verena; LEOPOLDI, Maria Antonieta; MARQUES, Teresa Cristina N. História da atividade seguradora no Brasil. **Cadernos de Seguro**, n. 84, p. 21-28, mar./abr. 1997.
- ALTMAYER, Flávia de Lima; CARNEIRO, Oscar Décio. Cidade do Rio Grande, 270 anos: a mais antiga do Estado. Porto Alegre, **Cadernos de História**, n. 33. Memorial do Rio Grande do Sul.
- ALVES, Francisco das Neves. Uma história econômica dos portos do Brasil extremo-meridional: o trabalho de um historiador rio-grandino. In:_____. **Historiadores rio-grandinos**. Rio Grande: FURG, 2001. p.99-107.
- AMADO, Jorge. **Capitães da Areia**. Rio de Janeiro: Record, s/d.
- AMADO, Jorge. **Mar morto**. Rio de Janeiro: Martins, s/d.

ANDRÉ, Marlene Monteiro. **A organização do trabalho portuário**: o cotidiano de vida do trabalho dos portuários avulsos no contexto de Vitória/ES. Vitória: EDUFES, 1998.

ARANTES, Erika Bastos. **O porto negro**: cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do século XX. Campinas, 2005. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de Campinas.

ARAÚJO, José Ribeiro de. **O Porto de Vitória**. São Paulo: USP/IGEOG, 1974.

BANCO NACIONAL DO COMÉRCIO S.A. **O Rio Grande do Sul**. Novo Hamburgo: Editora Otomit, 1967.

BANDEIRA, Moniz. **Brizola e o trabalhismo**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

BARREIRO, José Carlos. Tradição, cultura e protesto popular no Brasil (1780-1880). **Projeto História**, São Paulo, n. 16, fev. 1998, p. 9-24.

BARROS, Jefferson. **Golpe mata jornal**: desafios de um tablóide popular numa sociedade conservadora. Porto Alegre: JÁ Editores, 1999.

BATALHA, Cláudio H. M. A historiografia da classe operária no Brasil: trajetórias e perspectivas. In: FREITAS, Marcos Cezar de (org.). **Historiografia brasileira em perspectiva**. Bragança Paulista, Universidade São Francisco. São Paulo , Contexto, 1998.

BATALHA, Cláudio H. M. Identidade da classe operária no Brasil (1880-1920): atipicidade ou legitimidade? **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 12, n. 23/24, p. 122-123.

BATISTA, Vera; ANTUNES, Zanoni. Portos: a luta pela modernização. **Revista Indústria Brasileira da Confederação Nacional da Indústria**, Brasília, ano 2, n. 20, jul. 2002, p.8-12.

BEIGUELMAN, Paula. Neoliberalismo e desregulamentação trabalhista: a investida contra os portuários de Santos. **Revista Princípios**. São Paulo, n.62, p.63-67, ago./set./out. 2001.

BELL, Daniel. La lacra del racket entre los portuarios: un analisis funcional del delito. In: GALENSON, Walter; LIPSET, Seymour Martin (orgs.). **Teoria y estructura del sindicalismo**. Buenos Aires: Marymar, 1969. p. 437-475.

- BENEVIDES, Maria Victoria. **O governo Kubitschek**: desenvolvimento econômico e estabilidade política. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- BODEA, Miguel. **Trabalhismo e populismo no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1992.
- BOGHOSSIAN, Zaven. O problema portuário brasileiro. In: **Panorama do poder marítimo brasileiro**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1972.
- BOITO JUNIOR, Armando. **O sindicalismo de Estado no Brasil**: uma análise crítica da estrutura sindical. Campinas: Unicamp/Hucitec, 1991.
- BRANCO, Manoel Thomaz Castello. **O Brasil na II Grande Guerra**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1960.
- BRETAS, Marcos Luiz. O crime na historiografia brasileira: uma revisão na pesquisa recente. **Boletim Informativo e Bibliográfico de Ciências Sociais (BIB)**, Rio de Janeiro, n. 32, 2º semestre 1991.
- BUENO, Luiz de Freitas. **Índice do custo de vida do operário industrial de Porto Alegre**. Porto Alegre: Gráfica da Universidade do Rio Grande do Sul, 1961. (Estudos e Trabalhos nº 3 – Instituto de Estudos e Pesquisas Econômicas).
- CARDOSO, Ciro Flamarion. História e paradigmas rivais. In: CARDOSO, Ciro F.; VAINFAS, Ronaldo. **Domínios da História**: ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997. p. 1-23.
- CARDOSO, Ciro Flamarion. Repensando a construção do espaço. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa/PR, v. 3, n. 1, 1998.
- CARDOSO, Adalberto Moreira. O sindicalismo no Brasil: breve excuroso sobre mudanças e permanências. **Cadernos Adenauer**, Rio de Janeiro, n.2, 2002, p. 11-34.
- CARONE, Edgard. **Movimento operário no Brasil (1945-1964)**. São Paulo: DIFEL, 1981.
- CASTELAIN, Jean-Pierre. “Boire, c’est parler la même langue...” Une anthropologie dès manières de boire. In: **Actes du colloque organisé le 16 novembre 2004 par les ASBL Infor-Drogues et Question Santéavec le soutien**

de la **Commission Communautaire Française**. Bruxelles : Bruxelles Santé, 2005. p. 19-26.

CATTANI, Antonio David. **Ação coletiva dos trabalhadores**. Porto Alegre: Palmarinca, 1991.

CENTRO INDUSTRIAL DO BRASIL. **O Brasil, suas riquezas naturais, suas indústrias**. V. III. Rio de Janeiro: Oficinas Graphics M. Ohosco & C., 1909.

CÉLÉRIER, Pierre. **Os portos marítimos**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962.

COLARES, Leni Beatriz Correia. **Os conflitos de trabalho na construção do modelo de flexibilização gerida no Porto do Rio Grande**. Porto Alegre, 2000. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

COLLIN, Michèlle. Mobilizações produtivas na cidade portuária. In: MONIÉ, F.; SILVA, G. (orgs.). **A mobilização produtiva de territórios: instituições e logística do desenvolvimento local**. Rio de Janeiro: Editora DP&A, 2003. p. 43-56.

COLLIN, Michèlle. A evolução do estatuto nos portos da Europa. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. (orgs). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 39-62.

CONSUL, Ana Cristina et. al. **A greve dos mineiros no Rio Grande do Sul em 1946**. Porto Alegre, s/d. (Fundação Escola Magistratura do Trabalho).

CORBIN, Alain. **O território do vazio: a praia e o imaginário ocidental**. São Paulo: Companhia das Letras. 1989.

CORRÊA, Carlos Humberto. **História oral: teoria e técnica**. Florianópolis, Ed. UFSC, 1978.

COSTA, Emília Viotti. Experiências versus estruturas – novas tendências na história do trabalho e da classe operária na América Latina – O que ganhamos? O que perdemos? **Revista História Unisinos**, São Leopoldo, p.17-52, jul./dez 2001. (Número Especial).

COSTA, Hélio da. Trabalhadores, sindicatos e suas lutas em São Paulo (1943-1953). In: FORTES, Alexandre et al. **Na luta por direitos**: estudos recentes em história social do trabalho. Campinas: Ed. Unicamp, 1999. p.19-49.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. O Porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. **Tempo**, Rio de Janeiro, n. 8, 1999, p. 123-147.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Solidariedade X rivalidade: a formação do sindicalismo estivador brasileiro. **Revista História Unisinos**, São Leopoldo, vol. 6, n.6, jul./dez. 2002, p. 29-62

CRUZ, Maria Cecília. Tradições negras na formação de um sindicato: sociedade de resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930. **Afro-Ásia**, Salvador, n. 24, p. 243-290.

CRUZ, Mario José Trindade. **A evolução do sítio urbano-portuário industrial do município do Rio Grande**. Rio Grande, 2000. Monografia (Conclusão de Curso de Geografia). Fundação Universidade Federal do Rio Grande.

DICIONÁRIO DE TERMOS NÁUTICOS. Disponível em: <<http://www.portogente.com.br/dicionario>>. Acesso em: 20 jan. 2007.

DEMO, Pedro. **Pobreza política**. 5 ed. São Paulo: Autores Associados, 1996.

DI LEONARDO, Micaela. Oral history as ethnographic encounter. In: **The Oral History Review**, v. 15, 1987, p.1-20.

DOMINGUES, Marcelo. **Superporto do Rio Grande**: plano e realidade. Elementos para uma discussão. Rio de Janeiro, 1995. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Rio de Janeiro.

EZEQUIEL, Márcio. Pobreza como objeto histórico: problemas empíricos e teóricos. **Revista Diálogos**, Maringá/PR, v. 2, n. 1, 1998, p. 95-112.

FAGUNDES, Ligia Ketzer. et. al. **Memória da indústria gaúcha (1889-1930)**. Porto Alegre: Editora da UFRGS/FEE, 1987.

FARIAS, Juliana Barreto; SOARES, Carlos Eugênio Líbano; GOMES, Flávio dos Santos. Descobrendo mapas dos minas: alforrias, trabalho urbano e identidades (1800-1915). In: _____. **No labirinto das nações**: africanos e identidades no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005. p. 105-148.

FELIZARDO, Joaquim. **A Legalidade**: último levante gaúcho. 4. ed. Editora da UFRGS, 2003.

FERREIRA, Jorge (org). **O populismo e sua história**: debate e crítica. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FERRERAS, Norberto. História e trabalho: entre a renovação e a nostalgia. **Trajetos**, Fortaleza, v.1, n.2, p.51-68, jun.2002.

FORTES, Alexandre. Revendo a legalização dos sindicatos: metalúrgicos de Porto Alegre (1931-1945). In: FORTES, Alexandre et al. **Na luta por direitos**: estudos recentes em história social do trabalho. Campinas: Ed. Unicamp, 1999. p.19-49.

FRENCH, John D. **Afogados em leis**: a CLT e a cultura política dos trabalhadores brasileiros. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2002.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (FGV). **Dicionário histórico-biográfico brasileiro pós-1930**. Rio de Janeiro: FGV, 2001.

GANDRA, Edgar Avila. **O cais da resistência**: a trajetória do Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Rio Grande no período de 1959 a 1969. São Leopoldo, 1998. Dissertação (Mestrado em História). Universidade do Vale dos Sinos.

GANDRA, Edgar Ávila. **O porto dos direitos**: a trajetória dos trabalhadores nos serviços portuários de Porto Alegre no período de 1959 a 1969. Porto Alegre, 2004. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

GAROCHE, Pierre. **Manual del marino**. Buenos Aires: Victor Leru, 1954.

GINZBURG, C. Sinais: raízes de um paradigma indiciário. In: _____. **Mitos, Emblemas, Sinais**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do mar**: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana. São Paulo: ED. Unesp, 1992.

GODOY, Paulo. Uma reflexão sobre a produção do espaço. **Estudos Geográficos**, Rio Claro, n. 2, v. 1, p. 29-42, jun. 2004.

GOMES, Ângela de Castro. O populismo e as ciências sociais no Brasil: notas sobre a trajetória de um conceito. **Tempo**, Rio de Janeiro, n. 2, 1996.

GONDAR, Jônio Motta. História do IRB e História. **Revista do IRB**. Ano 51, n. 254, p. 14-17, out./dez. 1990.

GREEN, A. Spelling, go-slows, gliding away and left: informal control on the New Zealand waterfront, 1915-1951. **Labor History**, 63, (1992), pp. 100-114.

GRIMBERG, Maria Elisabeth. **O movimento operário e sindical no Rio Grande do Sul**: de 1950 a 1954. Porto Alegre, 2004. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

GROS, Denise Barbosa. **Burguesia industrial gaúcha e o estado nacional**. 2 ed. Porto Alegre: FEE, 1990.

GRÜTTNER, Michel. Working-class crime and labour movement: pilfering in the Hamburg docks 1888-1923. In: EVANS, R. J. (ed). **The german working class: the politics of everyday life**. Londres: Croom Helm, 1982. p. 54-79.

HARDMAN, Foot; LEONARDI, Victor. **História da indústria e do trabalho no Brasil**. São Paulo, Ática, 1991.

HAUPT, Georges. Por que a história do movimento operário? **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 5, n. 10, p. 208-231, mar./ago. 1985.

HOBBSAWM, Eric. **Mundos do trabalho**: novos estudos sobre história operária. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

HOBBSAWM, Eric. **Os Trabalhadores**: estudos sobre a história do operariado. Rio da Janeiro: Paz e Terra, 1981.

HULME, Leigh M. E. A indústria portuária e a mecanização. In: RIO GRANDE DO SUL. Gabinete de Estudos Hidroviários do Estado do Estado Rio Grande do Sul. **Assuntos Portuários** (1955), p.151-162. (traduzido da revista "The Dock and Harbour Authority" – maio 1955).

IANNI, Octavio. **A formação do Estado populista na América Latina**. São Paulo: Ática, 1989.

IANNI, Octavio. **O colapso do populismo no Brasil**. São Paulo: Civilização Brasileira, 1986.

JAMES, Daniel. O que há de novo, o que há de velho? Os parâmetros emergentes da história do trabalho latino-americana. In: ARAÚJO, Ângela M.(org.). **Trabalho, cultura e cidadania**: um balanço da história social brasileira. São Paulo: Scritta, 1997. p.117-139.

JURANDIR, Dalcídio. **Linha do Parque**. Rio de Janeiro: Editorial Vitória, s.d.

LAZZARI, Alexandre e ESPIG, Marcia Janete. **Texto pós-30**. Porto Alegre, texto digitado, s/d. (Memorial do Mercado).

LEGALIDADE 25 ANOS: a resistência popular que levou Jango ao poder. Porto Alegre: Redactor, s/d.

LEFEBVRE, Henry. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

LEITE LOPES, José Sérgio. **A tecelagem dos conflitos de classe na cidade das chaminés**. Brasília/São Paulo: MCT/UNB/Marco Zero, 1988.

LEVI, Giovanni. Sobre a micro-história. In: BURKE, Peter (org). **A escrita da história**: novas perspectivas. São Paulo: Unesp, 1992. p. 133-161.

LIMA, Joaquim Celso. **Navegar é preciso**: memórias de um operário comunista. São Paulo: Diniz, 1984.

LINEBAUGH, Peter. Crime e industrialização: a Grã-Bretanha no século XVIII In: PINHEIRO, Sérgio (org). **Crime, violência e poder**. São Paulo: Brasiliense, 1983. p. 101-137.

LINHARES, Dennis. **Medição de forças**: o movimento grevista de 1953 e a época dos operários navais. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

LONER, Beatriz Ana. 10 pontos a estudar em história do trabalho no RS. **Revista Diálogo**, Canoas, Centro universitário La Salle, v. 5, 2004, p. 159-174.

LONER, Beatriz Ana. A história operária no Rio Grande do Sul. **Revista História Unisinos**, São Leopoldo, p. 53-79, jul/dez. 2001. (Número Especial).

LONER, Beatriz Ana. **Construção de classe: operários de Pelotas e Rio Grande** (1988-1930). Pelotas: Ed. UFPel/ UNITRABALHO, 2001.

MAIOR, Roberto de Sousa. **Rolo de japona**: dicionário, contos e crônicas do linguajar marinho. Rio de Janeiro: Zoomgrafk, 2003.

MARANHÃO, Ricardo. **O governo Juscelino Kubitschek**. 2.ed. São Paulo: Brasiliense, 1981.

MARÇAL, João Batista. **A imprensa operária no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, 2004. (livro editado com recursos do autor).

MARÇAL, João Batista. União dos Estivadores. In:_____. **Primeiras lutas operárias no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Globo, 1985.

MARTINS, Eloy. **Um depoimento político**: memórias de um metalúrgico. Porto Alegre: Gráfica Pallotti, 1989.

MATTOS, Marcelo Badaró. **O sindicalismo após 1930**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2003.

MATTOS, Marcelo Badaró. et al. **Greves e repressão policial ao sindicalismo carioca (1945-1964)**. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 2003.

MELO, João Joana de; SANTANA, Pedro. **A vigilância marítima em Portugal**: deficiências e propostas para a sua resolução. Lisboa, 2000. (texto fotocopiado).

MÉDICIS, Rodrigo de Andrade. A criação do IRB na época de Getúlio Vargas. **Seguros & Riscos**, Ano 3, n.25, p. 9-11, out. 1988.

MENDONÇA, Sonia Regina. Dez anos de economia brasileira: História e historiografia (1954-1964). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 14, n. 27, 1994, p. 87-97.

MISSE, Michel. Cinco teses equivocadas sobre a criminalidade urbana no Brasil: uma abordagem crítica, acompanhada de sugestões para uma agenda de pesquisas. **Série Estudos- IUPERJ**, Rio de Janeiro, n. 91, ago. 1995, p. 23-39.

MISSE, Michel. **Crime e pobreza**: velhos enfoques, novos problemas. Seminário Brasil em Perspectiva: os anos 90. Rio de Janeiro, 26 ago. 1993. (Promovido pelo Laboratório de Pesquisa Social do Departamento de Ciências Sociais do IFCS-UFRJ).

MISSE, Michel. **Sobre a construção social do crime no Brasil**: esboços de uma interpretação. In: Publicações do Núcleo de Estudos da Cidadania, Conflito e Violência Urbana. Rio de Janeiro: NECVU, s/d.

MORAES FILHO, Evaristo de. **O problema do sindicato único no Brasil**: seus fundamentos sociológicos. 2 ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1978.

MORAES, João Carlos Kfourti Quartim de. Em torno de 1964: Contra-revolução liberal, golpe de estado e ditadura. In: _____. **Liberalismo e ditadura no Conesul**. São Paulo: UNICAMP-IFCH, 2001. p. 111-162.

MOTTA, Arilcides de Moraes (coord.). **História oral do Exército na Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2001. (7 tomos).

MOTTA, Márcia Maria Menéndez. História e Memória. **Cadernos do Cecom**, Chapecó, n. 17, p. 179-198, jun. 2003.

MUNHOZ, Sidnei. Fragmentos de um possível diálogo com Edward Palmer Thompson e com alguns de seus críticos. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 2, n. 2, p. 153-185.

NEVES, Hugo Alberto Pereira. **A importância do Porto do Rio Grande na economia do Rio Grande do Sul (1890-1930)**. Curitiba, 1980. Dissertação (Mestrado em História Econômica). Universidade Federal do Paraná.

NEVES, Hugo Alberto Pereira. O Porto do Rio Grande no período de 1945-1965. **Biblos**, Rio Grande, v. 1, n. 39, p.69-88, 1985.

NOLL, Maria Izabel; TRINDADE, Hégio (coord.). **Estatísticas eleitorais comparativas do Rio Grande do Sul (1945-1994)**. Porto Alegre: EDUFRGS, 1995.

O IRB na opinião dos seguradores e dos securitários. **Revista do Instituto de Resseguros do Brasil (IRB)**. Ano 25, n. 145, jun.

OLIVA, Jaime Tadeu. O espaço geográfico como componente social. **Terra Livre**, São Paulo, n. 17, p. 25-48. 2001

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

OLIVEIRA, Carlos Alberto de. Memórias de estivadores: imagens, estigmas e representações. In: Cidade Revelada – Encontro sobre patrimônio cultural, 9, 2007. **Anais...** Itajaí/SC, 2007. (1º Fórum Nacional de Conselhos de Patrimônio Cultural).

OLIVEIRA, Carlos Tavares. **Modernização dos portos**. 2.ed. São Paulo: Aduaneiras, 1996.

OLIVEIRA, Franklin. **Rio Grande do Sul: um novo nordeste**. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1961.

OLIVEIRA, Terezinha. Algumas considerações acerca da memória como método histórico. **Revista Pós-História**, São Paulo, n.4, p. 109-126, 1996.

OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. **Movimento operário no sul de Mato Grosso: avanços e recuos dos trabalhadores no Rio Paraguai – 1917-1926**. Porto Alegre, 2000. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica/RS (PUCRS).

PEDROSO, Maria Elizabeth Kieling. **Avanços e limites do movimento sindical dos trabalhadores urbanos do Rio Grande do Sul, 1955-1964: a greve em foco**. Porto Alegre, 1988. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

PEIXOTO, João Batista. **Os transportes no atual desenvolvimento do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.

PEREIRA, Cláudio Emir. **O crime da Última Hora: Porto Alegre na passagem dos anos cinquenta**. Porto Alegre, 1996. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

PEREIRA NETO, Murilo Leal. **A reinvenção do trabalhismo no “vulcão do inferno”**: um estudo sobre metalúrgicos e têxteis em São Paulo – A fábrica, o bairro e a política (1950-1964). São Paulo, 2004. (Relatório de atividades de doutorado em História na Universidade de São Paulo).

PERROT, Michelle. As três eras da disciplina industrial na França do século XIX. In: _____. **Os excluídos da história: operários, mulheres, prisioneiros**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Os industriais da república**. Porto Alegre: Instituto Estadual do Livro, 1991.

PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz. Ainda o movimento operário como objeto historiográfico. **Anos 90**, Porto Alegre, n. 8, dez. 1997, p.62-77.

PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz. Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileiras. In: In: ARAÚJO, Ângela M.(org.). **Trabalho, cultura e cidadania**: um balanço da história social brasileira. São Paulo: Scritta, 1997. p.117-139.

PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz. **“Que a União Operária Seja Nossa Pátria”**. História das lutas dos operários gaúchos para construir suas organizações. Porto Alegre/Santa Maria: Ed. UFRGS/Ed. UFSM, 2001.

PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz; SCHIMDT, Benito Bisso. O movimento operário no Rio Grande do Sul: militantes, instituições e lutas (das origens a 1920). In: GRIJÓ, Luiz Alberto et. al. **Capítulos de história do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: EDUFRGS, 2004. p. 209-246.

PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz; LUCAS, Maria Elizabeth. **Antologia do movimento operário gaúcho (1870-1937)**. Porto Alegre: Ed. UFRGS/Tchê!, 1992.

PIJNING, Ernst. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 21, n. 42, p. 397-414.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A cidade sobre os ombros**: trabalho e conflito no Porto de Manaus. 2 ed. Manaus: EDUA, 2003.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Estudos históricos**. Rio de Janeiro, v.5, n.10, p.200-212, 1992.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. **Estudos históricos**. Rio de Janeiro, v.2, n.3, p.3-15, 1989.

RIBEIRO, Darcy. Processo Sociocultural. In: _____ **O povo brasileiro**: a formação e o sentido do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. p.167-258.

ROCK, Paul. Crime e transgressão. In: OUTHWAITE, William, BOTTOMORE, Tom (eds). **Dicionário do pensamento social do século XX**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor: 1996. p. 149-153.

RODRIGUES, Leôncio Martins. Sindicalismo e classe operária (1930-1964). In: **Historia Geral da Civilização Brasileira**. 6.ed. t.3, v..3. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996. p. 507-556.

SANTOS, Cândida Ribeiro; DIAS, Patrícia Chame; PINHO, Simone Araújo. Espaço como construção humana: o cais de Mar Morto. **Conjuntura & Planejamento**, Salvador, n. 102, nov. 2002, p. 26-30.

SANTOS, João Marcelo Pereira. As referências teóricas, metodológicas e técnicas da pesquisa – Análise de caso: visões e distorções sobre o movimento operário no período de 1945-1964. **Diálogos**, Canoas, n. 5, 2004, p. 175-187.

SANTOS, João Marcelo Pereira dos. **Os herdeiros de Sísifo**: a ação coletiva dos trabalhadores porto-alegrenses nos anos 1958-1963. Campinas, 2002. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Estadual de Campinas.

SANTOS, Milton. Planejando o subdesenvolvimento e a pobreza. In:_____. **Economia espacial**: críticas e alternativas. 2.ed. São Paulo: EDUSP, 2003.

SARTI, Ingrid. Porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SERCEAU, Michel. Entre Mabuse et le Parrain: le crime organisé à l'écran dans les annés trente et quarante. In: MURAINÉ, André (org). **Le crime organisé et l'écran**. Paris: Editions du Temps, 2001. p. 92-109.

SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa**: os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade (1937-1968). São Paulo: Hucitec, 1995.

SILVA, Fernando Teixeira da. Direitos, política e trabalho no Porto de Santos. In: FORTES, Alexandre et. al. **Na luta por direitos**: estudos recentes em história social do trabalho. Campinas: UNICAMP, 1999. p. 51-86.

SILVA, Fernando Teixeira da. **Operários sem patrões**: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas: Unicamp, 2003.

SILVA, Fernando Teixeira da. Valentia e cultura de trabalho na estiva de Santos. In: BATALHA, Cláudio H. M.; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre (orgs). **Culturas de Classe**: identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas: Unicamp, 2004. p. 205-245.

SILVA, Fernando Teixeira da; COSTA, Hélio da. Trabalhadores urbanos e populismo: um balanço dos recentes. In: FERREIRA, Jorge (org). **O populismo e sua história**: debate e crítica. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

SILVA, Gerardo. Logística e território: implicações para as políticas públicas de desenvolvimento. In: MONIÉ, F.; SILVA, G. (orgs.). **A mobilização produtiva de territórios**: instituições e logística do desenvolvimento local. Rio de Janeiro: Editora DP&A, 2003.

SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. (orgs). **Cidades e portos**: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SILVA, Roberto Ferreira. **Pirataria, roubo armado e bandidagem nos portos**. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. 2. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977.

SOUZA, Alda; SOARES, Floriano. **Leonel Brizola**. 2.ed. Tchê/RBS, 1985.

SPOTORNO, Daniel de Araújo. **A tutela constitucional ao trabalho**: uma análise sistemática do órgão gestor de mão-de-obra. Rio Grande, 2002. Monografia (Conclusão de Curso Bacharel em Direito). Fundação Universidade Federal do Rio Grande.

THIESEN, Icléia; BARROS, Luitigarde O. C.; SANTANA, Marco Aurélio (orgs.). **Vozes do porto**: memória e história oral. Rio de Janeiro: DP&A, 2005.

THOMAS, Tony. **The films of Marlon Brando**. New Jersey: The citadel press, 1973.

THOMPSON, Edward Palmer. **A formação da classe operária inglesa**. 3. v. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

THOMPSON, Edward Palmer. **A miséria da teoria**: um planetário de erros. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

THOMPSON, Edward Palmer. **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

THOMPSON, Edward Palmer. **Senhores e caçadores**: origens da Lei Negra. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado**: história oral. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.

TRIMBERGER, Ellen. Edward Palmer Thompson: understanding the process of history. In: **Vision and method in historical sociology**. Cambridge University Press, 1984.

TRINDADE, Héliogio; NOLL, Maria Izabel (coord.) **Rio Grande da América do Sul**: partidos e eleições (1823-1990). Porto Alegre: Sulina/EDUFRGS, 1991.

VIANNA, Lauro de Brito. A cidade, o porto e a Barra de São Pedro do Rio Grande do Sul. In: _____ **O Porto do Rio Grande no século XIX através da imprensa (1847-1857)**: história dos preços e das flutuações econômicas. São Paulo, 2000. Tese (Doutorado em História). Universidade de São Paulo.

VIEIRA, Euripedes Falcão. **Rio Grande**: geografia física, humana e econômica. Porto Alegre: Sagra, 1983.

VILA, Gloria Maria. **Respuestas de los trabajadores portuários a los programas neoliberales de reestructuracion em Venezuela y el Brasil (1989-1993)**. Brasília, 1996. Tese (Doutorado em Sociologia). Universidade de Brasília.

VILLAÇA, Ana Cristina. Notas sobre as atividades portuárias e sua influência no espaço urbano. In: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, IV, 1996, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: UFRJ, 1996. p. 1039-1042.

VIVIAN, Diego Luiz. **Olhares vigilantes a bordo**: história e memória dos vigias portuários do Rio Grande do Sul. Rio Grande, 2004. Monografia (Conclusão de

Curso Bacharel em História), Fundação Universidade Federal do Rio Grande.

WEFFORT, Francisco. **O populismo na política brasileira**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

XERRI, Eliana Gasparini. **Uma incursão ao movimento operário de Rio Grande no início do século XX**. Porto Alegre, 1996. Dissertação (mestrado em História). Pontifícia Universidade Católica/RS.

ZALUAR, Alba. Um debate disperso: violência e crime no Brasil da redemocratização. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 13, n. 3, 1999, p. 03-17.

E) Filmografia e Videodisco

On the waterfront. Direção de Elia Kazan. New York: Columbia Pictures Corporator, 1954. 1 filme (103 min): leg., p & b, 16 mm.

INTERNATIONAL LABOUR OFFICE (ILO). Sectoral Activies Departament Maritime Industries Team. **Portworker Development Programe**. Turin: Internacional Training Center of the ILO, 2000. 1 vídeo disco (15 min 49 seg): laser, stereo. 000224-12.

F) Acervos consultados

ARQUIVO DA SUBDELEGACIA DO TRABALHO NA CIDADE DO RIO GRANDE/RS. RIO GRANDE/RS.

ARQUIVO DA SUPERINTENDÊNCIA DE PORTOS E HIDROVIAS DO RIO GRANDE DO SUL. PORTO ALEGRE.

ARQUIVO DO GABINETE DE ESTUDOS E DOCUMENTAÇÃO EM URBANISMO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL. PORTO ALEGRE.

ARQUIVO DO SINDICATO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL. RIO GRANDE/RS.

ARQUIVO PARTICULAR DO JORNALISTA JOÃO BATISTA MARÇAL. VIAMÃO/RS.

ARQUIVO PÚBLICO DA PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO GRANDE/RS.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. PORTO ALEGRE.

BIBLIOTECA CENTRAL DA FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE. RIO GRANDE/RS.

BIBLIOTECA CENTRAL DA UNIVERSIDADE DO VALE DOS SINOS. SÃO LEOPOLDO.

BIBLIOTECA CENTRAL DA UNIVERSIDADE LUTERANA DO BRASIL. CANOAS.

BIBLIOTECA DEPOSITÁRIA DAS NAÇÕES UNIDAS. PORTO ALEGRE.

BIBLIOTECA DO DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL. PORTO ALEGRE.

BIBLIOTECA DA ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL. PORTO ALEGRE.

BIBLIOTECA DA SUPERINTENDÊNCIA DE PORTOS E HIDROVIAS DO RIO GRANDE DO SUL. PORTO ALEGRE.

BIBLIOTECA DA SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE. RIO GRANDE/RS.

BIBLIOTECA DE CIÊNCIAS SOCIAIS DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS. PELOTAS.

BIBLIOTECA DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANIDADES DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL. PORTO ALEGRE.

BIBLIOTECA DE GEOCIÊNCIAS DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL. PORTO ALEGRE.

BIBLIOTECA DO INSTITUTO DE PESQUISAS HIDRÁULICAS DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL. PORTO ALEGRE.

BIBLIOTECA PÚBLICA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. PORTO ALEGRE.

BIBLIOTECA RIOGRANDENSE. RIO GRANDE/RS.

BIBLIOTECA SETORIAL DO DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS, ADMINISTRAÇÃO E CIÊNCIAS CONTÁBEIS DA FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE. RIO GRANDE/RS.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E MEMÓRIA DA UNESP. SÃO PAULO/SP.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA HUGO ALBERTO PEREIRA NEVES. RIO GRANDE/RS.

MEMORIAL DO RIO GRANDE DO SUL. PORTO ALEGRE.

MUSEU DE COMUNICAÇÃO SOCIAL HIPÓLITO JOSÉ DA COSTA. PORTO ALEGRE.

NÚCLEO DE MEMÓRIA ENGENHEIRO FRANCISCO MARTINS BASTOS. RIO GRANDE/RS.