

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS-UFPeI

Instituto de Ciências Humanas-ICH

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA



Dissertação

“Dos porões ao Cais”:

**Memória e experiência de estivadores do
Rio Grande-RS nos anos de 1960 a 1969.**

THIAGO CEDREZ DA SILVA

Pelotas, 2016

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS- UFPel

INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS-ICH

PROGRAMA DE PÓS- GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA



Dissertação

“Dos porões ao Cais”:

Memória e experiência de estivadores
do Rio Grande/RS nos anos de 1960 a
1969.

THIAGO CEDREZ DA SILVA

PELOTAS, 2016

THIAGO CEDREZ DA SILVA

“Dos porões ao Cais”:

Memória e experiência de estivadores
do Rio Grande/RS nos anos de 1960 a
1969.

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

ORIENTADOR: Prof. Dr. Edgar Ávila Gandra

PELOTAS, 2016

Thiago Cedrez da Silva

“Dos porões ao Cais”:

Memória e experiência de estivadores do Rio Grande/RS nos anos de 1960 a 1969.

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

Data da Defesa: 26/04/2016

Banca Examinadora:

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

Prof.^a Dr.^a Tatyana do Amaral Maya
Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC/RS)

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

Prof. Dr. Silvio Roberto Stefano
Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO)

Agradecimentos

Ao olhar para trás, nestes dois anos de pesquisa, percebi que percorri um caminho de aprendizagem e amadurecimento pessoal e profissional. Agradecer àqueles que contribuíram de alguma forma para que este ciclo que chega ao fim é uma forma de reconhecer que algumas pessoas e instituições foram fundamentais para a conclusão deste projeto.

No primeiro momento, agradeço à minha família pelo apoio dado em inúmeros momentos. Especialmente, à Juliane Petrarca, que esteve junto comigo nas horas boas e ruins e me incentivou a seguir adiante, apoiando-me nos serviços técnicos de transcrição de entrevistas.

Agradeço ao meu orientador, Prof. Edgar Ávila Gandra, que acreditou neste projeto e confiou na minha capacidade de realizar uma pesquisa de fôlego e entregar um significativo trabalho. Obrigado pela amizade, dedicação e orientação. Sou grato pelo companheirismo e apoio profissional que recebi ao longo desses anos.

Agradeço aos amigos Elvis Silveira Simões, Robert Wagner Porto e Everton Otazú, pelo apoio nas discussões referente ao assunto trabalhado, como também pelo companheirismo e amizade.

Agradeço aos colegas do curso que contribuíram com discussões sobre o assunto durante as aulas. Também, à Janaína Schaun Sbabo, por intermediar o acesso às fontes e bibliografias do NDH-FURG-RS.

Agradeço aos professores do Programa de Pós-Graduação em História da UFPel, que propiciaram o amadurecimento intelectual e científico necessários para a execução desta dissertação. Em especial, àqueles que tive a oportunidade de ter aula: Edgar Gandra, Beatriz Loner, Lorena Gill, Alexandre Karsburg, Márcia Espig e Clarice Speranza.

Agradeço aos trabalhadores da estiva de Rio Grande, Cristóbal Moraes e Antônio Nailem Espindola (in memórian), que, gentilmente, se dispuseram a compartilhar suas memórias e experiências históricas. Também, aos trabalhadores portuários, José dos Santos Leal (in memorian), Ari Castro e Hélio Amaro.

Agradeço aos funcionários do Sindicato dos Estivadores de Rio Grande que, de forma receptiva e gentil, permitiram que fossem realizadas as pesquisas no arquivo de sua entidade.

Agradeço à FAPERGS pela bolsa.

Agradeço aos funcionários da Biblioteca Riograndense, pelos serviços prestados.

Agradeço aos professores Marcos César Borges, Beatriz Ana Loner, Silvio Roberto Stefano e Tatyana Maia pelo incentivo, amizade e contribuições, fundamentais para a escrita desta dissertação.

Obrigado a todos!

Trabalhadores marítimos

Em Valparaíso, os trabalhadores do mar.
Fui convidado: eram pequenos e duros,
e os seus rostos foram queimados geografia
Oceano Pacífico: Era um fluxo
Nas imensas águas, uma onda muscular,
Um buquê de asas marítimas na tempestade.
Era bonito vê-los como pobres pequenos deuses,
Eles seminus, desnutridos, era bonita vê-los lutar
E vencer com outros homens além do oceano,
Com os homens de outros portos miseráveis, e ouvi-los.
Era o mesmo idioma espanhol e chinês,
A linguagem de Baltimore e Kronstadt,
E quando eles cantaram "A Internacional" eu cantei com eles:
Subi um coração hino, eu queria dizer, "Brothers",
Mas eu tinha, mas ternura que me fez cantar e
Que ela estava com seu canto de minha boca até o mar.
Eles me reconheceram, abraçaram com a seu poderoso olhar,
Sem dizer nada, olhando-me e cantando.

Pablo Neruda- Canto do General

Resumo

Este estudo consiste na análise das memórias e das experiências dos trabalhadores da estiva do Rio Grande, durante o período de 1960 a 1969, perpassando o impacto que o Golpe Civil-Militar de 1964 teve no modo de vida dos estivadores rio-grandinos. Com nossa proposta, visamos identificar as transformações ocorridas no cotidiano de trabalho, evidenciando a relação entre o dia a dia da categoria e a sua atividade sindical, bem como o caráter de identificação do “ser estivador”, no período mencionado. Será a partir do estudo da memória reavivada dos agentes históricos em tela e do diálogo com as demais fontes que buscaremos compreender as possibilidades de autonomia e as formas de resistência à dominação a que foi submetido o Sindicato da Estiva do Rio Grande/RS, durante o final do regime populista-trabalhista e nos primeiros anos da histórica ditadura civil-militar de 1964.

Palavras Chaves: História. Memória. Estivadores. Movimento Operário.

Abstract:

This study is the analysis of the memories and experiences of workers stowage of the Rio Grande during the period from 1960 to 1969, passing the impact that the Civil-Military Coup 1964 had the way of life of longshoremen river-grandinos. With our proposal, we aim to identify the changes occurring in the daily life of these workers, demonstrating the relationship between the daily lives of the category and its union activity, as well as the identification character "be stevedore" in that period. Will be from the study of memory revived historical agents in fabric and dialogue with other sources that seek to understand the possibilities of autonomy and forms of resistance to domination it has undergone the Union of stowage of Rio Grande/RS, during the late populist-labor regime and the first years of the historic civil-military dictatorship 1964.

Key Words: History. Memory. Dockers. Labour Movement.

Lista de Imagens:

Imagem 1- Ficha de registro dos trabalhadores no sindicato.....	55
---	-----------

Lista de tabelas:

Tabela 1- Ocorrência de greves dos Estivadores em Rio Grande de 1898 a 1930	43
Tabela 2- Relação de estivadores ingressos no SERG	52
Tabela 3- Nacionalidade dos trabalhadores da Estiva de Rio Grande/RS	56
Tabela 4- Relação da Naturalidade dos Trabalhadores da Estiva	57

Lista de abreviatura e siglas:

ABHO- Associação Brasileira de História Oral
ANL- Aliança Nacional Libertadora
BGV- Bairro Getúlio Vargas
CIA- Central Intelligence Agency (Agência Central de Inteligência)
CGT- Comando Geral dos Trabalhadores
CLT- Consolidação das Leis Trabalhistas
CNM- Confederação Nacional dos Marítimos
CMM- Conselho da Marinha Mercante
CSTM- Conselho Superior do Trabalho Marítimo
DEPREC- Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais
DOPS- Departamento de Ordem Política e Social
DOI-CODI- Destacamento de Operações de Informações-Centro de Defesa Interna
DOU- Diário Oficial da União
DTM- Delegacia de Trabalho Marítimo
EFC- Estiva Futebol Clube
FEBEM- Fundação do Bem Estar do Menor
FUP- Frente Única Proletária
FGTS- Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FNE- Federação Nacional dos Estivadores
FSRG- Frente Sindical de Rio Grande
IAPETC- Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados de Transporte e Cargas
IAP- Instituto de Aposentadoria e Pensões
MDB- Movimento Democrático Brasileiro
MTIC- Ministério dos Transportes, Indústrias e Comércio
NDH- Núcleo de Documentação Histórica
PAEG- Plano de Ação Estratégico de Governo
PCB- Partido Comunista Brasileiro
PR- Partido Republicano

PSB- Partido Socialista Brasileiro

PSD- Partido Social Democrático

PTB- Partido Trabalhista Brasileiro

PUA- Pacto Unificado de Ação

SERG- Sindicato dos Estivadores de Rio Grande

SUO- Sociedade União Operária

SUTE- Sociedade União dos Trabalhadores da Estiva

SES- Sindicato dos Estivadores de Santos

STSPRG- Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuário de Rio Grande

UDN- União Democrática Nacional

UGT- União Geral dos Trabalhadores

UNE- União Nacional dos Estudantes

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
CAPÍTULO 1- OS “HOMENS DOS PORÕES”: CONHECENDO SEU UNIVERSO	36
1.1-A estiva de Rio Grande na República Velha: o período da Sociedade União Operária (SUO) e o fortalecimento pela luta por direitos.....	37
1.2- O surgimento do sindicato oficial dos estivadores do Rio Grande (SERG) após 1930.....	47
1.3-Os agentes históricos da trama: considerações sobre o perfil dos trabalhadores da estiva a partir das fichas de cadastro do SERG.....	54
1.4 -Reflexão sobre a identidade dos “homens do porto”	63
 CAPÍTULO 2- “ESTIVADORES UNIDOS”: INTERAÇÃO SINDICAL E LUTA POR DIREITOS (1960-1963)	 82
2.1- Atuação da estiva riograndina: reconhecimento e inserção nacional.....	84
2.2: A greve dos bondes da Cia Francesa e dos estivadores no porto em maio de 1960: “tiros na praça e repressão policial”.....	95
2.3: Eleições do sindicato: reivindicações da oposição	97
2.4: 1961: a Campanha da Legalidade e a participação da categoria estivadora neste movimento	102
 CAPÍTULO 3- OS ESTIVADORES EM “TEMPOS PESADOS”: UMA ANÁLISE DO PERÍODO DE 1964 A 1969.....	 122
3.1: A repercussão do golpe civil militar de 1964 nas páginas do	

periódico O Rio Grande	123
3.2: A caçada aos “vermelhos”: perseguição e prisão de trabalhadores em Rio Grande	131
3.3: Fazendo a “limpeza” no porto e colocando a sujeira na “Gaiola”: Trabalhadores presos e perseguidos.....	137
3. 4: O impacto do golpe na vida dos estivadores: perdas de direitos e mudança de ação.....	147
Considerações Finais.....	163
Fontes Consultadas.....	167
Referência Bibliográfica.....	169

Introdução

O ambiente portuário, com sua dinâmica acelerada durante o carregamento e descarregamento de mercadorias do cais para os navios e vice-versa, de certo é instigante. Sobretudo por que além dos maquinários mais diversos que ali se encontram para o processo portuário, temos a presença de homens de diferentes perfis e vestimentas, com seus afazeres profissionais peculiares a função exercida. Todos trabalhando no ritmo produtivo da máquina de exportação e importação. Deste modo, o Porto torna-se muito mais do que apenas um canal de entrada e saída de mercadorias, pois também é o ponto de contato, de enlace entre diferentes culturas, internacionais, nacionais, regionais e locais. Possuindo assim, um aglomerado de saberes técnicos exercidos por trabalhadores oriundos de diferentes regiões, que se encontram e dividem um espaço comum em busca do seu sustento, da sobrevivência e um lugar na sociedade.

Segundo o historiador Carlos Alberto de Oliveira (2000), ao tratar da relação entre o município de Rio Grande e seu porto oceânico, como em vários outros portos do mundo a principal atividade econômica na cidade girava em função da movimentação portuária, o porto era sua porta. E ainda assim:

Era o local por onde as riquezas do Estado eram exportadas, ou então insumos e equipamentos eram importados. O porto também apresentava seus poros, trazendo uma série de ameaças para a população, como a questão de doenças e moléstias. Mais do que isto, o porto também abre a cidade ao perigo de hábitos e costumes trazidos por homens desconhecidos, com experiências, vivências e falas totalmente estranhas, mesmo em se tratando de uma cidade portuária. Minha bisavó já dizia "... não deixa este guri ir para o lado do porto...". (OLIVEIRA, 2000, p.2-3)

O surgimento do porto e a presença de seus trabalhadores contribuiu para se formar a imagem de “cidade vermelha”¹, adquirida pelo pulsante, efervescente e significativo contingente de operário também arraigado às indústrias. Entretanto, esse estereótipo trás em si também um certo desprezo social - de periferia, de perigos e costumes estranhos que o porto traz não é caso específico só de Rio Grande, afinal as estruturas portuárias de escoação de mercadorias estão presentes no mundo todo. O interessante é que essa percepção que foi referida acima, ainda é vista no imaginário social contemporâneo.

A diferença é que ao longo do processo de construção da cidade, Rio Grande apresentou algumas especificidades que o distinguiu e o aproximou de outras regiões urbanas que estavam se formando paralelo e paulatinamente ao seu desenvolvimento. Devido ao contato com o oceano, a referida urbe ergue-se no sentido porto- centro interior. Diferente de pelotas, por exemplo, que teve um movimento de crescimento urbano no sentido centro-porto.

Diante desses aspectos, o presente estudo tem como temática de análise o trabalho portuário, mas, sobretudo uma das especificidades profissionais que compõem este universo, o trabalho da estivagem de navios no cais portuário. Através da análise de memórias reavivadas de estivadores riograndinos, dialogando com as demais fontes e o aporte teórico-metodológico, buscaremos compreender as experiências históricas desses obreiros no período de 1960 a 1969. Assim como os elementos que compõem a identidade desses trabalhadores e sua atuação política sindical no movimento operário.

No que se refere à história dos “trabalhadores do porto”, existem produções importantes sobre a temática, e ainda mais, sobre as que direcionam suas análises aos portos da região sudeste do Brasil. Dentre esses trabalhos, temos pesquisas sobre o Porto de Santos, de Maria Lúcia Caíra

¹ A classe operária riograndina desempenhou, em sua trajetória, uma ativa movimentação na vida político-social do município, terminando por moldar uma imagem que pode ser sintetizada na denominação de “Rio Grande, a cidade Vermelha”. Essa nomeação é herdeira da intensa participação dos trabalhadores em processos reivindicatórios, liderados, geralmente, por grupos de esquerda. Para maior entendimento, ver: RODRIGUES, Athaydes. *Agora Eu... A revolução de 1964 em Rio Grande*. Porto Alegre: Pallotti, 1980.

Githay, Ingrid Sarti, Fernando Teixeira Silva. Sobre o Porto do Rio de Janeiro, temos as de Maria Cecília Velasco e Cruz, M. Albuquerque e Luiz Gustavo Nascimento de Almeida. Já sobre os trabalhadores do Porto de Vitória/ES, temos a pesquisa de Marlene Monteiro André. Foram feitos também dois trabalhos, de Darcy Fléxa Di Paolo, sobre os trabalhadores do porto do Pará. E por fim, Maria Luiza Ugarte Pinheiro, sobre os obreiros portuários de Manaus e José Bento Rosa da Silva sobre os estivadores do porto de Itajaí/SC².

Sobre essa produção historiográfica, a historiadora Silvia Petersen (1995) relata que existe uma tendência, nos estudos da historiografia sobre o operariado, em transformar os estados do Rio de Janeiro e São Paulo em “centros definidores de sentido” para a história do Brasil. Neste caso, nossa pesquisa, busca deslocar o eixo geográfico dominante, voltando-se para o extremo sul do país e centrando sua atenção na experiência dos trabalhadores da estiva do Rio Grande –RS.

No caso dos Portos dos Sulinos, é importante destacar que a produção historiográfica que apresentaremos servirá como suporte, como embasamento para nossa pesquisa. Entretanto, não encontramos um trabalho específico que dialogasse de forma mais completa com a nossa singularidade de pesquisa. Apesar das aproximações, nosso estudo torna-se relevante, na medida em que apresentará uma ótica historiográfica ainda não trabalhada, seja tanto pela maneira em que será tratado o objeto de estudo quanto pelo recorte temporal que se abordara.

Retornando nossa atenção para as pesquisas já feitas sobre os portos sulinos, existe o trabalho acadêmico do historiador Edgar Ávila Gandra. Através de duas pesquisas feitas em dois momentos distintos, Gandra analisou o “fazer-se” dos trabalhadores portuários de capatazia durante os anos de 1959 a 1969 no Rio Grande do Sul. Na qual, em ambos os casos, seu foco foi à trajetória dos membros e líderes dos sindicatos desta categoria nos portos de Rio Grande e Porto Alegre.³ Em sua pesquisa sobre os trabalhadores

² A referência completa destes autores encontra-se na bibliografia deste trabalho.

³ GANDRA, Edgar Ávila. *O cais da Resistência: a trajetória do sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande no período de 1959 a 1969*. Cruz Alta, UNICRUZ, 1999.

portuários de Rio Grande, Gandra atentou-se ao processo de edificação do sindicato. E dentro desse ponto, o autor analisou a formação da categoria portuária a partir do seu cotidiano de trabalho, de sociabilidade e pela maneira de como lidavam com as adversidades históricas que se encontravam em seus caminhos. Além disso, buscou evidenciar os reflexos da ditadura civil-militar na vida desses trabalhadores e em seu sindicato implantada a partir do ano de 1964.

Na sua pesquisa sobre os trabalhadores portuários de Porto Alegre, o autor permeou os mesmos aspectos da análise feita dos trabalhadores riograndinos. Por outro lado, seu diferencial neste momento se desenvolveu através do estudo da cultura de luta por direitos que os portuários porto-alegrenses construíram ao longo do período abordado pelo autor, os anos de 1960 a 1970.

Cabe salientar que, em sua pesquisa, Edgar Gandra não aprofunda uma reflexão sobre a relação cotidiana dos portuários com os estivadores. No seu texto, foram apenas considerações breves a respeito disso. Isso permitiu uma “margem” para futuras pesquisas sobre a relação entre essas duas categorias que, no seu dia a dia de trabalho, dividem o mesmo espaço portuário e convivem juntas em um processo de aproximação e repulsa no diante do *fazer-se* enquanto categoria.

Outro autor que estudou a temática portuária em Rio Grande foi Carlos Alberto de Oliveira ⁴. Sua obra trata dos trabalhadores da estiva do Rio Grande entre os anos de 1945 a 1993. Utilizando-se de suportes referenciais da História Oral e da História do Tempo Presente, Oliveira buscou entender a constituição da identidade do estivador através das relações de tradição de trabalho e cotidiano. Uma pesquisa significativa para a história da estiva riograndina. No entanto, a permear um recorte temporal de análise de 48 anos, Oliveira não se aprofundou em aspectos sobre a atuação política ou sindical dos trabalhadores dos porões. Além disso, sobre a década de 1960, o autor fez

O porto dos Direitos: a trajetória do sindicato nos serviços Portuários de Porto Alegre no período de 1959 a 1969. Porto Alegre, Ed. Universitária/ UFPel, 2009.

⁴ OLIVEIRA, Carlos Alberto de. *Quem é do mar não enjoa: Memória e Experiência de Estivadores do Rio Grande/RS (1945- 1993).* São Paulo, PUC, 2000.

um estudo breve sobre este período, sem discutir o impacto que o golpe civil-militar representou na vida desses trabalhadores e em seu sindicato.

Diego Luís Vivian, ao discutir a indústria portuária sul-rio-grandense, tratou da formação da categoria dos vigias de embarcações nos portos do Rio Grande e de Porto Alegre, nos anos de 1956 a 1964. Além de estudar a trajetória dessa categoria, o autor trouxe dados importantes sobre a movimentação comercial portuária rio-grandina, contribuindo para entendermos a importância dos obreiros do porto para economia do sul do país ⁵.

Destacamos, ainda, a Dissertação de Mestrado “A importância do Porto de Rio Grande na economia do Rio Grande do Sul entre os anos de 1890 a 1930”, de Hugo Alberto Pereira Neves⁶, que também abordou os aspectos econômicos do porto em questão e também o volume de mercadorias movimentadas através do cais rio-grandino.

O trabalho do Sociólogo Ticiano Duarte Pedroso⁷ sobre as narrativas do cotidiano no subúrbio operário em Rio Grande, no bairro Cidade Nova, na década de 1950, também tange a questão portuária. Seu estudo contribuiu para entendermos algumas questões sobre as moradias dos obreiros e do cotidiano dos trabalhadores fabris e portuários da região riograndina.

A socióloga Leni Beatriz Corrêa Colares⁸, em sua dissertação de mestrado “*Os conflitos de trabalho na construção do modelo de flexibilização gerida no porto do Rio Grande*”, trata das relações de trabalho no porto de Rio Grande. Sobretudo na perspectiva de flexibilização e precarização do trabalho ocasionados pela lei 8.630, lei de modernização/mecanização dos portos, que trouxe uma nova nomenclatura para o trabalhador portuário. O TPA,

⁵ VIVIAN, Diego Luiz. *Indústria portuária sul-rio-grandense: portos, transgressões e a formação da categoria dos vigias de embarcações em Porto Alegre e Rio Grande*. 2008. 345f. Dissertação (Mestrado em História) Programa de Pós-graduação em História, Universidade do Rio Grande do Sul. Porto Alegre.

⁶ 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 do Brasil), Universidade Federal do Paraná/UFPR, 1980. (fotocopiada)

⁷ PEDROSO, Ticiano Duarte. *Cidade Nova: narrativas do cotidiano no subúrbio operário de Rio Grande*. 2012. 162f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas.

⁸ COLARES, Leni Beatriz Corrêa. *Os conflitos de trabalho na construção do modelo de flexibilização gerida no porto do Rio Grande*. Porto Alegre: UFRGS, 2000. Dissertação de Mestrado.

Trabalhador Portuário Avulso, que neste caso abarcaria as categorias dos estivadores, portuários, conferentes e arrumadores. Um estudo recente e importante para entendermos o processo de “Closed Shop” no Porto do Rio Grande.

Sobre os obreiros do porto de Porto Alegre/RS, além do trabalho de Edgar Gandra (2009), destacamos a tese de doutorado “*Cooperação, experiência e resistência: A história dos trabalhadores do Porto de Porto Alegre (1961-1989)*” de Jairo Luís Fleck Falcão⁹. Em sua pesquisa, buscou analisar a trajetória dos trabalhadores do porto de Porto Alegre (estivadores, portuários, conferentes, consertadores, vigias portuários, arrumadores e trabalhadores do bloco) que estavam vinculados ao Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais/DEPRC. Preocupado em captar as experiências históricas desses obreiros do porto, o autor atenta-se as formas de atuação desses trabalhadores no cais, evidenciando suas peculiaridades profissionais e solidariedade de classe em um recorte temporal que abarca os anos de 1961 á 1989.

Por fim, temos a tese de Marcus Vinicius Spolle¹⁰, intitulada “A mobilidade social do negro no Rio Grande do Sul: os efeitos da discriminação nas trajetórias de vida”. Em sua pesquisa, o autor busca evidenciar as peculiaridades da mobilidade social do negro no Rio Grande do Sul, tendo como estudo de caso os trabalhadores portuários negros vinculados ao Sindicato dos Arrumadores do município de Pelotas. Através de uma análise em um recorte temporal longo, Spolle tornou-se percussor em seu estudo sobre a referida categoria e suas relações sociais no município.

Percebe-se o crescente interesse pela temática portuária, sobretudo no que tange ao trabalho no porto. Pesquisas de historiadores, sociólogos, de profissionais da área da saúde e serviço social vêm contribuindo para refletirmos sobre os aspectos que compõem a dinâmica portuária no Brasil.

⁹ FALCÃO, Jairo Luiz Fleck. *Cooperação, experiência e resistência: A história dos trabalhadores do Porto de Porto Alegre (1961-1989)*. 2009. Tese (Doutorado), Universidade do Vale dos Sinos, Programa de Pós- Graduação em História, São Leopoldo/RS.

¹⁰ SPOLLE, Marcus Vinicius. *A mobilidade social do negro no Rio Grande do Sul: os efeitos da discriminação nas trajetórias de vida*. Porto Alegre, UFRGS, 2010. (Tese Doutorado)

Nesta revisão bibliográfica sobre o assunto em foco, buscou-se elencar no processo de análise das produções historiográficas sobre o porto do Rio Grande - RS, o quanto ainda existe poucas pesquisas sobre os estivadores riograndinos e até mesmo sobre sua relação com as demais categorias que compõe o segmento portuário. Embora tenhamos percebido uma porção de pesquisas historiográficas sobre os trabalhadores do porto no, concluímos que há uma carência em pesquisas mais aprofundadas sobre a história e historiografia do trabalho no porto do Brasil contemporâneo. Portanto, nosso estudo torna-se importante na medida em que propõe preencher, pelo menos em parte, esta lacuna, contribuindo para a história regional do período em tela na cidade do Rio Grande, bem como sobre a história do trabalho portuário brasileiro.

Neste sentido, reforçamos que nossa problemática de pesquisa consiste na análise das experiências dos trabalhadores da estiva do Rio Grande, durante o período de 1960 a 1969, perpassando o impacto que o golpe civil-militar de 1964 teve no modo de vida dos estivadores riograndinos. Com nossa proposta, visamos identificar as transformações ocorridas no cotidiano de trabalho desses obreiros, principalmente dos militantes, evidenciando a relação entre o dia a dia da classe trabalhadora e sua atividade sindical, bem como o caráter de identificação do “ser estivador”, no período mencionado.

Será a partir do estudo da memória reavivada dos agentes históricos em tela e do diálogo com as demais fontes que buscaremos compreender os indícios de autonomia e as formas de resistência à dominação a que foi submetido o Sindicato dos Estivadores do Rio Grande, durante o final do período político democrático e nos primeiros anos da histórica ditadura civil-militar de 1964.

Estudaremos a relação dos estivadores com a própria cidade, sobretudo na formação do tecido social da urbe. Através da análise das fontes, buscaremos compreender os aspectos simbólicos que perpassam o “ser estivador” dentro de um rol de categorias do trabalho portuário, bem como a imagem e a sua identidade diante da sociedade rio-grandina.

Os aspectos conceituais que dialogam com o objeto de estudo, no nosso entender, parte da articulação das reflexões sobre memória, identidade e

experiência, visto que trabalhamos com um conjunto de fontes que permitem essa interface teórica. Afinal, este trabalho parte da análise da memória reavivada de trabalhadores do porto do Rio Grande e suas experiências históricas, para o confronto dessas fontes com outras importantes que serão arroladas.

No que se refere ao conceito de memória, dentro do debate intenso e da complexidade sobre o conceito, Maurice Halbwachs (2003) destaca que a memória seria um processo coletivo fruto da interação individual com os outros (o fenômeno social), possibilitando, assim, que as pessoas se lembrem de determinados fatos. Deste modo, cria-se a concepção de uma memória coletiva que abrangeria toda uma influência da cultura social na sua formação. Faz sentido analisar o fato de que os indivíduos dialogam entre si, criando-se, assim, uma linha tênue entre diferença e identidade, formadores de memórias que são reflexos do fenômeno social.

Para Marilena Chauí (1995), “a memória é uma evocação do passado. É a capacidade humana de reter e guardar o tempo que se foi salvando-o da perda total” (CHAUÍ, 1995, p. 125). Este tempo, aliado à memória, se diluiria em um único processo, seria uma ponte de ligação que integram as inúmeras extensões da própria temporalidade em movimento. Nesse sentido, Lucília Delgado (2006) discute os múltiplos significados potencializadores do conceito de memória, afirmando que não se trata de algo homogêneo e sim de uma:

[...] ordenação e releitura de vestígios (espontâneos ou induzidos), relacionada a comportamento, mentalidades, valores, experiências vividas; retenção de elementos inerentes a conhecimentos adquiridos; estabelecimento de nexos entre o presente e as experiências vividas; evocação do passado, através de reminiscências e lembranças; afirmação de identidade através do reconhecimento da pluralidade e alteridade, que conformam a vida em fluxo contínuo; atualização do passado no eterno presente; seleção e tensão entre o lembrar e o esquecer; evocação de utopias, que libertam o homem, fazendo do passado suporte para reconstrução do próprio presente e para construção do futuro; Manifestação de identidades, não unívocas, mas plurais, múltiplas e sempre atualizadas; reflexão sobre a experiência individual de vida, relacionando-a às experiências coletivas, ou seja, aos conteúdos históricos sociais (DELGADO, 2006, p.39).

Ainda que a memória seja uma capacidade humana, como afirma Chauí (1995, p. 125), e, portanto, individual enquanto percepção mental faz-se necessário considerar que a memória constitui-se também em um elemento fundamental para a construção ou (re) afirmação de identidades (culturais ou coletivas). Neste aspecto, segundo Halbwachs (2003, p. 39), para que lembranças sejam reconstruídas sobre uma base comum, é necessário que existam muitos pontos de contato entre as memórias individuais, e que essas lembranças se distribuam individualmente “dentro de uma sociedade grande ou pequena, da qual são imagens parciais [...], portanto, existiriam memórias individuais e, por assim dizer, memórias coletivas” (HALBWACHS, 2003, p. 71).

Michael Pollak (1992) faz estudos significativos sobre a memória destacando, por exemplo, que esta seria seletiva e que nem tudo ficaria gravado ou registrado em nossa memória. Logo, em parte seria:

[...] herdada, não se refere apenas á vida física da pessoa. A memória também sofre flutuações que são função do momento em que ela é articulada, em que ela está sendo expressa. As preocupações do momento constituem um elemento de estruturação da memória. [...] em nível individual, quero dizer que os modos de construção podem tanto ser conscientes como inconscientes. O que a memória individual grava, recalca, exclui, relembra, é evidentemente o resultado de um verdadeiro trabalho organizado. (POLLAK, 1992, p. 204).

Assim como Pollak, o antropólogo Joel Candau (2012) ao discutir a relação entre memória e identidade, afirma que esta pode ser pensada dentro de uma categoria temporal e que esta memória seria tridimensional, no aspecto passado, presente e futuro. Nesta linha de raciocínio, no seu entendimento, uma memória do passado estaria ligada às lembranças de experiências vividas. Já a memória do presente, seria aquela memória da ação, “absorvida num presente evanescente”. Por fim, a memória do futuro, pode ser compreendida como a de “espera, no sentido de projetos, resoluções, das promessas, das esperanças e dos engajamentos em direção ao futuro”. (CANDAU, 2012, p.60).

Contudo, o antropólogo Joel Candau (2012) difere das conclusões de Halbwachs sobre o termo “memória coletiva” enquanto conceito e faculdade, porque acredita que essa expressão seria apenas uma “representação”, e que

consistiria também no compartilhamento de lembranças de um passado. Esses questionamentos são feitos, pois Candau considera que “a única faculdade de memória realmente atestada é a memória individual.” (CANDAU, 2012, p. 24). E que ainda assim a:

[...] “memória coletiva” é uma representação, uma metamemória¹¹, quer dizer, um enunciado que membros de um grupo vão produzir a respeito de uma memória supostamente comum a todos os membros desse grupo. Essa metamemória não tem o mesmo estatuto que a metamemória aplicada à memória individual. [...] o coletivo é um enunciado relativo a uma *descrição* de um compartilhamento hipotético de lembranças (CANDAU, 2014, p.24-25).

Mesmo não sendo a memória coletiva uma capacidade de memória, como afirma Candau, enquanto fenômeno de interação social dentro de um grupo ou segmento, cujas lembranças individuais convergem em diversos pontos constituindo uma base comum, ela é um elemento fundamental para a construção ou (re) afirmação de uma identidade e o estabelecimento de suas fronteiras. Na medida em que, segundo Kathryn Woodward (2014, p. 13), a identidade de um determinado grupo é relacional, ou seja, constitui-se a partir da relação e da diferença relativa a outras identidades, ela se vincula a aspectos e condições sociais e materiais.

Neste sentido, outro conceito-chave que utilizamos, com a finalidade de qualificar o olhar para as fontes, é o de identidade. Este conceito vem levantando muitas questões em diversos campos das ciências humanas e conta com diferentes “olhares” a seu respeito. Optamos por apenas destacar a relação entre o conceito em tela com os demais propostos nesta pesquisa.

A relação entre memória e identidade foi densamente discutida na obra de Candau (2012). Sua pesquisa e fundamentação sobre a maneira em que passamos de formas individuais a formas coletivas da memória e identidade permite perceber claramente que a memória possui uma ligação indissolúvel com a identidade. Esta ligação ocorreria pelo fato de que a memória é, em sua

¹¹ Joel Candau define metamemória como sendo “uma representação que cada indivíduo faz de sua própria memória, o conhecimento que tem dela e, de outro, o que diz dela, dimensões que remetem ao ‘modo de afiliação de um indivíduo a seu passado’”. Seria então [...] “uma memória reivindicativa, ostensiva.” Discursiva de si sobre si (CANDAU, 2012, p. 23).

concepção, “uma reconstrução atualizada constantemente do passado.” (CANDAU, 2012, p.10).

Ao afirmar que memória e identidade andam juntas, Candau ainda conclui que “ao mesmo que a primeira nos modela, é também por nós, modelada. Isso resume perfeitamente a dialética da memória e da identidade que se conjuga, se nutrem uma na outra para produzir uma trajetória de vida, uma história, um mito, uma narrativa.” (CANDAU, 2012, p. 16).

Destarte, se fizermos um esforço prévio de depuração conceitual, a identidade pode emergir como sendo uma representação dos elementos adquiridos pela experiência histórica vivida. E neste caso, a memória surge como uma faculdade humana sempre presente ao longo da evolução humana, e por isso viria antes da identidade. Mas como afirma Candau, “a memória e identidade se entrecruzam indissociáveis, se reforçam mutuamente desde sua emergência até sua inevitável dissolução”. E, por conseguinte, não existiria uma “busca identitária sem memória e, inversamente, a busca memorial é sempre acompanhada de um sentimento de identidade, pelo menos individualmente.” (CANDAU, 2012, p. 19).

Sendo assim, podemos entender a identidade como um caráter delimitador, de si próprio, uma maneira do indivíduo se perceber como o mesmo ao longo do tempo. Desta identidade pessoal, fruto das relações sociais, passa-se para uma identidade cultural, que seria a partilha de uma essência entre diferentes indivíduos. Para Stuart Hall (2006), existe um processo de transformação, “somos confrontados por uma gama de diferentes identidades (cada qual no afazendo apelos, ou melhor, fazendo apelos a diferentes partes de nós) dentre as quais parece possível fazer uma escolha” (HALL, 2006, p.75).

O “ser estivador”, nesta perspectiva, pode partir de uma escolha e identificação pessoal, assim como pode emergir de uma identificação coletiva, fruto de sistemas simbólicos de representação de uma classe trabalhadora. Kathryn Woodward (2014,) chama a atenção para o fato de relacionar a identidade com a diferença, pois ambos se complementam. Sendo assim, a identidade é marcada pela diferença. Neste caso, “a identidade adquire sentido

por meio da linguagem e dos sistemas pelos quais são representadas” (SILVA, 2014, p.8). O que identificaria um estivador seria então sua linguagem simbólica, seus afazeres profissionais ligados à arte da estiva, as suas diferenças perante os demais indivíduos obreiros do cais, elementos significativos enraizados nas relações sociais de poder construídas através do tempo. Portanto, a identidade estaria vinculada também a condições sociais e materiais.

A historiadora Isabel Bilhão (2008) contribui para nossa reflexão quando afirma que “as identidades coletivas não existem de forma isolada umas das outras”. Para entendermos a identidade que perpassa o “ser estivador”, podemos pensar também “a partir da relação, convivência ou conflito com outras identidades que interagem em sua construção, contribuindo pra uma constante e recíproca transformação e reelaboração” (BILHÃO, 2008, p. 21). Ao afirmar que a identidade não ocorre de forma isolada e sim na sua relação com outro e com o social, converge para as definições apresentadas por Stuart Hall (2006), no que tange a uma concepção de “identidade sociológica” estar atrelada a esse sujeito. No seu entendimento, Hall afirma que a identidade, nessa concepção sociológica:

[...] preenche o espaço entre o “interior” e o “exterior” - entre o mundo pessoal e o mundo público. O fato de que projetamos a “nós próprios” nessas identidades culturais, ao mesmo tempo em que internalizamos seus significados e valores, tornando-os “parte de nós”, contribui para alinhar nossos sentimentos subjetivos com os lugares objetivos que ocupamos no mundo social e cultural. A identidade, então, costura (ou, para usar uma metáfora médica ‘sutura’) o sujeito á estrutura. Estabiliza tanto os sujeitos quanto os mundos culturais que eles habitam, tornando ambos reciprocamente mais unificados e predizíveis. (HALL, 2000, p.12).

No nosso caso, podemos pensar que os elementos que compõem a identidade são encontrados dentro de uma rede de relações dos meios em que é produzida e, ainda assim:

[...] as identidades são construídas dentro e não fora do discurso que nós precisamos compreendê-las como produzidas em locais históricos e institucionais específicos, no interior de formações e práticas discursivas específicas, por estratégias e iniciativas específicas. Além disso, elas emergem no interior do jogo de modalidades específicas de poder e são, assim, mais o produto da

marcação da diferença e da exclusão do que o signo de uma identidade idêntica (HALL, 2006, p. 109).

Por outro lado, para podermos refletir com mais consistência sobre a identidade dos estivadores riograndinos, é necessário também atentarmos para a experiência desses sujeitos históricos. Tendo em vista que partiremos da análise da memória de pessoas que vivenciaram o período a ser estudado. Para tal fim, o conceito de *experiência histórica* discutido por Edward Palmer Thompson (1981) será de suma importância, já que “compreende a resposta mental e emocional, seja de um indivíduo ou de um grupo social, a muitos acontecimentos inter-relacionados ou a muitas repetições do mesmo tipo de acontecimento.” (THOMPSON, 1981, p. 15). Para o autor, a experiência nasceria espontaneamente no social e não surgiria sem o pensamento, e neste caso:

[...] surge porque homens e mulheres (e não apenas filósofos) são racionais, e refletem sobre o que acontece a eles e ao seu mundo. Se tivermos de empregar a (difícil) noção de que o ser social determina a consciência social, como iremos supor que isto se dá? Certamente não iremos supor que o "ser" está aqui, como uma materialidade grosseira da qual toda idealidade foi abstraída, e que a "consciência" (como idealidade abstrata) estivesse ali. Pois não podemos conceber nenhuma forma de ser social independentemente de seus conceitos e expectativas organizadores, nem poderia o ser social reproduzir-se por um único dia sem o pensamento. [...] ocorrem mudanças no ser social que dão origem à experiência modificada; e essa experiência é determinante, no sentido de que exerce pressões sobre a consciência social existente, propõe novas questões e proporciona grande parte do material sobre o qual se desenvolvem os exercícios intelectuais mais elaborados. (THOMPSON, 1981, 16)

E. P. Thompson, nas obras *A Formação da Classe Operária Inglesa* e *As Peculiaridades dos Ingleses*, traz uma crítica a alguns campos acadêmicos- em sua maioria marxistas, e com mesmas perspectivas de base conceitual que nosso autor em tela- no qual estes últimos dissertam seu entendimento sobre a maneira “ideal” de atitude de classe que os trabalhadores deveriam ter para serem sujeitos conscientes diante das lutas por direitos e melhorias. Esses intelectuais¹², criticados por Thompson, compreendem a classe como sendo

¹² Entre os quais citamos Perry Anderson e Tom Nairn. A crítica a esses autores é formalizada no livro *As Peculiaridades dos Ingleses*. Acrescenta-se ainda que, para RABELO (1992), Thompson em sua nova interpretação sobre a classe operária, estaria fazendo uma recusa ao racionalismo economicista da Economia Política Clássica.

algo estático, um processo acabado, e que deveriam adquirir formas preestabelecidas. Esse tipo de “olhar”, reduz a importância das *experiências* e vivências dos trabalhadores nos diferentes contextos históricos e em seu processo de luta contínua, em meio ao *fazer-se*¹³ da classe obreira.

Tendo presente essas questões, ao criticar essa forma fechada de interpretação, Thompson formula um novo conceito que difere desta concepção. Para o autor, a classe “não pode ser nem ‘verdadeira’ nem ‘falsa’”. É simplesmente o que é” (THOMPSON, 2001, p. 280). Além disso, Thompson define que:

A classe acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) dos seus. A experiência de classe é determinada, em grande medida, pelas relações de produção em que os homens nasceram – ou entraram involuntariamente. A consciência de classe é a forma como essas experiências são tratadas em termos culturais: encarnadas em tradições, sistemas de valores, ideias e formas institucionais (THOMPSON, 2011, p. 10).

Para Thompson, a classe constitui-se em uma “relação”¹⁴ e não em uma “coisa”¹⁵. Sua formação ocorre tanto no aspecto cultural como no econômico. E essa relação entre os sujeitos históricos que, mesmo estando imersos nas relações de produção com sua cultura e expectativas ancoradas em um tempo passado, na interação com seus pares e com o meio social, criam novas formas culturais. Sendo que estes podem surgir a partir de inúmeros fatores, dentre os quais: as tradições políticas, os costumes de trabalho, a formação religiosa, a divulgação de ideias através de textos de diferentes pensadores, a legislação ou o combate a ela. Para Thompson, “A classe é definida pelos

¹³ Nas palavras do autor “(...) fazer-se, porque é um estudo sobre um processo ativo, que se deve tanto a ação humana como aos condicionamentos. A classe operária tal como sol numa hora determinada. Ela estava presente ao seu próprio fazer-se.” (THOMPSON, 1987, p. 09).

¹⁴ Beatriz Loner (2001) ao discutir o conceito de classe, na perspectiva de Thompson, entende que a noção relacional da existência de classe perpassaria: uma relação com outras classes, no qual nenhuma classe surge sozinha, mas sim a partir de determinadas relações de produção; Em uma relação com outros dentro da mesma classe, no qual esta seria um conjunto de pessoas, podendo reunir grupos diferenciados, profissões variadas, unidos por experiências e um modo de vida em comum; E por fim, seria também uma relação histórica, pois uma classe se forma a partir de suas próprias vivências, modo de vida e trabalho. (LONER, 2001, pg. 29)

¹⁵ Outra crítica que Thompson faz a textos marxistas contemporâneos que consideram a classe como sendo estática e preestabelecida.

homens enquanto vivem sua própria história e, ao final esta é a única definição”. (Thompson, 2001, p.12) E que pode ocasionar uma “aprendizagem complexa” (GANDRA, 1999) entre aqueles que, no devir histórico, se comprometem e agem em prol da classe.

Outro pesquisador que vai ao encontro da perspectiva teórica de Thompson é Adam Przeworski (1989). Engajado na contribuição para uma superação do determinismo da alocação de classes pelas relações de produção, Przeworski reflete sobre a noção de classe colocando a luta de classes no centro de sua análise. Trata da sua formação na perspectiva de um processo permanente e não restringindo a somente uma ou duas classes da sociedade, mas sim há um parâmetro mais abrangente, levando em consideração a contextualização histórica.

Para o autor, a classe nasce no processo de luta em prol de seus direitos ou de elementos comuns, ou seja, a classe acontece na oposição, no embate de interesses econômicos e sociais. E neste caso, seria desse processo de lutar por algo incomum que nasceria a consciência¹⁶ classista dos trabalhadores. Portanto, a consciência consistiria do que fica das experiências reivindicativas, dentro das relações de produção em que esses sujeitos históricos estão inseridos. Segundo o mesmo:

O modo correto de compreender a formação das classes é percebendo-as formadas no decorrer das lutas-estruturadas pelas condições objetivas (econômicas, políticas, ideológicas) as quais moldam prática de movimentos que procuram organizar os operários em classe. (PRZEWORSKI, 1989, p. 89)

Przeworski afirma que as classes não surgem das relações sócias, mas sim de “efeitos de práticas”, onde o objeto é a “organização, desorganização e reorganização das classes”. Neste caso, as relações sociais tornam-se objetiva

¹⁶ Sobre a questão da consciência de classe, Beatriz Loner (2001) nos elucida claramente sua compreensão sobre este conceito nos seguintes termos: “a consciência de classe esta vinculada ao conjunto de experiências que vivência, á práxis que desenvolve, as ideias que cria/apropria num eterno fazer transformador (instituinte da própria sociedade).[...] A noção de consciência nasce a partir do seu fazer, de sua elaboração de experiência, das ideias e da própria cultura burguesa, pela qual a classe retoma instrumentos e conteúdos já existentes, mas conferindo-lhe novos resultados”(LONER, 2001, 35-36).

na medida em que há processos de construção de classes. O que, neste caso, se restringiria ao sentido de que nas relações sócias estruturariam as lutas que tem com seu efeito gerador a formação de classe. (PRZEWORSKI, 1989, p. 93).

Este posicionamento sobre as relações sociais e formação de classe diz respeito a toda sociedade. Principalmente se, partindo dessa concepção, pensarmos que não seria possível estudar a classe trabalhadora desvinculada do grupo social em que esta inserida e nem compreender a construção da própria sociedade, sem ao menos estudar as classes operárias em seu seio como sendo efeitos das lutas e de um permanente embate político-ideológico.

Deste modo, as concepções de Thompson e Przeworski são importantes para estudar as relações presentes no mundo do trabalho. Pois, ao chamar a atenção, tanto para as ações dos sujeitos através da consciência e experiência histórica, quanto para a estrutura política, econômica e ideológica em que estão inseridos, podemos compreender um cenário mais próximo da realidade, sem engessar ou emoldurar os acontecimentos a partir de concepções preestabelecidas. E por isso, ao levarmos em consideração as experiências históricas desses estivadores, estaremos dando “vozes” a pessoas comuns que fazem parte de uma história mais abrangente do Brasil.

O encadeamento das discussões dos autores citados ao longo do texto aponta não só para validade dos conceitos em temáticas operárias como também para uma constante reformulação no que tange ao entendimento do mesmo e a sua aderência à proposta de pesquisa. Afinal, o aporte teórico pode ser comparado com uma “caixa de ferramentas” do pesquisador, no qual ele se utiliza dos instrumentos que mais o auxiliam para pensar e resolver sua problemática de pesquisa.

Como o principal conjunto de fontes desta pesquisa está constituída, até o momento, de entrevistas com trabalhadores, em específico de estivadores riograndinos, recorrer à História Oral como metodologia de pesquisa será fundamental para alcançar nossos objetivos. Por tempos, a história oral, desde

sua aderência no Brasil¹⁷, permeou caminhos turvos de aceitação e repulsa por parte dos historiadores. Acostumados a lidar com suas fontes “tradicionais”, ao se depararem com essa nova possibilidade de enriquecer a escrita da história, surgiram questionamentos, reflexões sobre o uso da memória enquanto fonte e se a história oral poderia ser utilizada como aporte teórico e/ou metodológico¹⁸. Esse cenário propiciou pesquisas que se aprofundaram nessa temática, e hoje, após essa trajetória, a história oral conquistou um campo significativo entre os historiadores do século XXI.¹⁹ No Brasil, por exemplo, a consolidação da história oral no meio acadêmico e entre diversos pesquisadores desenvolveu-se durante os anos de 1990. Tanto que, em abril de 1994, durante o II Encontro Nacional de História Oral, realizado no Rio de Janeiro, criou-se a Associação Brasileira de História Oral (ABHO). Esta instituição reuniu pesquisadores de diversas áreas, como a de História, Ciências Sociais, Antropologia, Educação e outras disciplinas das ciências humanas.

No nosso caso, trabalhar com relatos ou testemunhos de agentes comuns que vivenciaram um determinado período histórico nos permite dar voz a protagonistas sociais geralmente não contemplados nos discursos oficiais. Dentro das inúmeras possibilidades e práticas que a História Oral oferece, optamos por fazer entrevistas temáticas de final aberto²⁰. Não existe um método puro, no entanto, essa perspectiva de exposição de um tema com a possibilidade de o entrevistado se manifestar de uma forma mais aberta é, no nosso entender, fundamental para pesquisa que ora propomos, que se caracteriza pelo direcionamento a um tema específico, pelo qual o entrevistador, ao encaminhar a entrevista, possibilita ao entrevistado uma

¹⁷ No início de 1970, tivemos as primeiras experiências sistemáticas no campo da História Oral no país: especialistas norte-americanos e mexicanos ministraram cursos no Centro de Pesquisa e Documentação da Fundação Getúlio Vargas, no Rio de Janeiro, com o patrocínio da Fundação Ford. A partir de então, a História Oral foi ganhando adeptos através de um processo lento e descontínuo.

¹⁸ Para essa discussão ver: MONTENEGRO, Antônio T. *Combates pela história: história e memória*. In: História Oral, v. 10, n. 1, p. 27-42, jan.-jun. 2007.

¹⁹ O artigo publicado na revista *História Oral* sobre a produção de História Oral no Brasil entre os anos de 1998 a 2008 demonstra uma aderência significativa de seu uso entre os historiadores nacionais. Para mais detalhes sobre esta discussão, ver: NETO, André de Faria P.; MACHADO, Bárbara A.; MONTENEGRO, Antônio T. *História Oral no Brasil: uma análise da produção recente* (1998/2008). In: História Oral, v. 10, n. 2, p. 113-126, jul.-Dez. 2007. Bem como a pesquisa: ALBERTI, Verena. *História dentro da História*. In: PINSKY, Carla B. *Fontes Históricas*. São Paulo: Contexto, 2008. P. 155-202.

²⁰ Para essa discussão, nos foi útil à obra de José Carlos Sebe Bom Meihy (1996), “*Manual de História Oral*”.

dinâmica mais espontânea e flexível. Além disso, as entrevistas temáticas possibilitam fornecer elementos, informações, versões e interpretações sobre temas específicos. Neste caso, sobre a experiência dos trabalhadores da estiva, sindicalizados, que vivenciaram o período em tela.

A transparência, a ética e o profissionalismo são fundamentais ao manusear tais tipos de fontes, pois demonstra respeito às pessoas que permitem registrar uma parte de suas vidas ao serem entrevistadas. Sobre o potencial dessas influências, Alessandro Portelli (1997) ressalta que o “compromisso com a honestidade significa respeito pessoal por aqueles com quem trabalhamos, bem como respeito intelectual pelo material que conseguimos” (PORTELLI, 1997, p.15).

Este cuidado com a memória é importante, pois lidaremos com trabalhadores que vivenciaram um período tensionado da história do Brasil, a ditadura militar, sendo possível, ainda, encontrar relatos perpassados pelo medo e pelo receio de que certas informações possam comprometê-los. Isto se deve ao fato de que alguns trabalhadores do Porto do Rio Grande - em especial da Estiva – terem sido perseguidos, presos e torturados nesse período²¹.

No ato de relembrar de algo, acabamos por reencontrar a nós mesmos, por conseguinte, formamos uma identidade. É um caminho possível para que os sujeitos trilhem os tempos de suas vidas. De acordo com Delgado (2006), a memória atualiza o tempo passado, tornando o tempo vivo e pleno de significados no presente e é inseparável da vivência da temporalidade, do fluir do tempo e do cruzamento de tempos múltiplos.

Portanto, com o uso da História Oral, buscaremos compreender qual o olhar dos trabalhadores com relação ao cenário em foco, visando elencar algumas questões que estarão implícitas em suas falas, adentrando, assim, como afirma Michael Pollak, nas “zonas de sombra, silêncios, não ditos”

²¹ No jornal: Jornal *Rio Grande*, 25/4/1964, p. 1, foi publicado a lista com os nomes das pessoas que foram presas e aquarteladas no Navio Hidrográfico da Marinha Canopus, em Rio Grande e em seguida transportadas para Porto Alegre. Dentre estes, encontramos portuários, estivadores e ferroviários. Membros de categorias atuantes no cenário de luta sindical no município sulino.

(POLLAK, 1989, p.6). No caso específico, o contexto e os silêncios da resistência²² dos estivadores riograndinos.

A partir da memória reaviada dos obreiros do porto, nossa principal fonte de pesquisa, buscar-se-á entender e evidenciar aspectos do cotidiano de trabalho no seio das relações entre as duas categorias. Neste campo de análise torna-se propício a utilização do referencial denominado paradigma indiciário²³, exposto pelo pesquisador italiano Carlo Ginzburg, na qual se faz uma discussão sobre a possibilidade de construir interpretações através de pequenos indícios, "*pistas*", por assim dizer, para se apropriar de uma nomenclatura investigativa. Fica claro que estes indícios estão presentes na memória fragmentada desses trabalhadores e que emergem a partir das contradições, das ambivalências e percepções daqueles que vivenciaram in loco nosso momento histórico em estudo. Cabem ao pesquisador, filtrar e interpretar as pistas que são lançadas e assim comparar e discutir com as demais fontes. Observa-se, no entanto, que o método de Ginzburg será tomado, muito singelamente, apenas como uma inspiração no fazer-se da pesquisa, e na interpretação das fontes.

Para elaboração deste trabalho, nossa pesquisa, basicamente constitui-se na análise de fontes orais, jornalísticas, de documentos oficiais do sindicato e livros de memórias escritos por estivadores. Obviamente, esteve presente, a preocupação de efetuar o cruzamento de informações contidas nas entrevistas com as fontes documentais escritas, especialmente, jornais informativos e de circulação local - tais como o jornal *Rio Grande*. Esse processo de cruzamento, entre as fontes orais e os outros materiais, se desenvolveu a partir de um olhar crítico sobre as informações apresentadas por elas, tendo como perspectiva, uma dinâmica de problematização que será feita com o aporte cuidadoso dos

²² No que tange ao conceito de resistência que se apresenta no decorrer de nossa problemática, concordamos com as formulações de Marilena Chauí (1986). Para a autora, a "[...] resistência [...] pode ser difusa – na irreverência do humor anônimo que percorre as ruas, muros da cidade – quando localizada em ações coletivas e grupais" (CHAUI, 1986, p. 63). Deste modo, podemos afirmar que tal conceito tanto pode ser deliberado como espontâneo, assumindo uma postura multifacetária, e possibilitando uma melhor compreensão das várias formas de resistências, que os trabalhadores da estiva do Rio Grande elaboraram frente ao contexto histórico em tela, já que este se fez presente no delinear da luta por direitos que os operários travaram diante dos governos vigentes no período histórico aqui abordado.

²³ GINZBURG. C. *Mitos emblemas e sinais*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.

conceitos elencados anteriormente e da reflexão das bibliografias que são pertinentes sobre o assunto.

Dentre os locais de pesquisa, destaca-se o acervo do Sindicato do Sindicato dos Estivadores de Rio Grande. No arquivo morto da entidade, encontramos as fichas de registro e cadastro dos trabalhadores da estiva, onde estão separadas por pastas e guardadas em caixas numeradas. Além das fichas, encontramos também, o livro de ata da Assembleia Geral do Estiva Futebol Clube, de 10/1931 até 1953; o livro de matrículas de operários do Sindicato da Estiva do Rio Grande, de 1931 a 1940; e por fim, um álbum de fotografias do Sindicato e dos trabalhadores.

Outro acervo importante que tivemos acesso para pesquisar é o da Biblioteca Pública Riograndense do município de Rio Grande/RS, no qual pesquisamos o acervo do Jornal *Rio Grande* nos anos de 1960 a 1969. Neste, buscamos identificar durante a leitura das publicações, elementos relacionados ao porto como greves, chamadas de assembleias, reuniões de diretorias do sindicato, acontecimentos cotidianos de estivadores na coluna social e policial e a atuação do Estiva Futebol Club no Campeonato amador de Futebol da cidade.

Consideramos digno de nota ressaltar o desafio que encontramos em trabalhar com a história oral, sobretudo por que nossos agentes históricos que vivenciaram o período em apreço já tinham na época seus 30, 40 e 50 anos. Obviamente, no momento desta pesquisa já se encontravam com uma idade avançada e com sua saúde debilitada fisicamente, pelo menos aqueles que ainda permaneciam vivos. Tivemos a oportunidade de iniciar nossas entrevistas com um estivador riograndino que ainda está na ativa no serviço administrativo da entidade sindical. O estivador Cristóbal Moraes possibilitou nossa entrada para pesquisar o acervo do sindicato e indicou aqueles trabalhadores que vivenciaram o período em análise, e que estavam vivos e lúcidos para conversar. Basicamente nossas entrevistas se concentram na cidade do Rio Grande, com exceção de uma que tivemos que nos deslocar até a cidade de Arroio Grande/RS para entrevistar uma figura chave para nossa pesquisa, o trabalhador portuário/estivador que foi preso e torturado com o advento do golpe de 1964, o Sr. Antônio Nailem Espindola.

Optamos por ouvir, além dos estivadores, também os trabalhadores de

capatazia que dividam o espaço de trabalho com a estiva no período em que esta pesquisa se dedica a estudar. Desta forma, visitamos o Sindicato dos Trabalhadores Portuários de Capatazia Aposentados de Rio Grande e entrevistamos mais dois trabalhadores que dividiram conosco, amigavelmente, suas lembranças. Além das entrevistas que tivemos a oportunidade de realizar, conseguimos acesso a outros depoimentos outrora feitos por outros pesquisadores. Estes últimos também foram de significativa importância para preenchermos e entendermos os detalhes que se apresentavam no decorrer da pesquisa.

Por fim, buscaremos dialogar com os princípios de Carlos Bacellar (2010), no que se refere à pesquisa com documentos em arquivos históricos, na qual é preciso, acima de tudo, “entender as fontes em seus contextos, perceber que algumas impressões demonstram os interesses de quem as escreveu, [...] e assim, serão entendidas com olhar crítico e a correta contextualização do documento em mãos” (BACELLAR, 2010, p.64). Partindo dessa premissa, relacionaremos os conceitos-chaves presentes e a metodologia de pesquisa deste projeto com as fontes em tela, de modo a alcançar os objetivos propostos.

Para dar conta desse propósito, esta dissertação está composta de três capítulos, sendo que no primeiro, nosso objetivo será de conhecer os agentes históricos, e entender quais os elementos que compõem as especificidades profissionais e conseqüentemente suas diferenças com as demais categorias que trabalham no porto. Através de uma análise histórica, estudaremos o processo de união e formação da entidade estivadora de Rio Grande no período da República Velha e posteriormente, os acontecimentos, já nos pós 1930, que levaram o surgimento do sindicato oficial da categoria.

Posteriormente, no segundo capítulo, nossa preocupação será voltada para compreender os caminhos percorridos pela categoria estivadora nos anos de 1960 a 1963. Nesta etapa, iremos analisar a atuação sindical dos estivadores em conjuntura local, regional e nacional. De modo a evidenciar as ações dos trabalhadores frente à conjuntura política e social do período

O terceiro e último capítulo adentrará observações sobre a estiva no período de 1964 a 1970. Neste trecho do trabalho, vamos verificar o impacto

que o golpe civil-militar trouxe para a categoria estivadora de riograndina. Com esta finalidade, analisaremos com uma ótica local, regional e nacional, como se sucedeu a luta por direitos da categoria. As adversidades que o novo sistema político instaurou ao cotidiano de trabalho e social dos estivadores, assim como os anseios e medos de conviver em regime repressor. E fecharemos nossa pesquisa com as finais observações a respeito da ação/reação dos estivadores diante das mudanças políticas e sociais que se sucederam durante a segunda metade da década de 1960.

CAPITULO 1

OS “HOMENS DOS PORÕES”: CONHECENDO SEU UNIVERSO.

Foram os trabalhadores do passado, que com muitas lutas e sofrimentos, conquistaram, para seus sucessores direitos, assegurados por lei, que tornaram o trabalho menos cruel. Viveram dentro, apesar de produtor e desbravador, de uma selva de egoísmos patronais e políticos, sem horário de trabalho limitado, sem direito á descanso semanal, sem seguro nem assistência nos acidentes de trabalho, sem férias, sem aposentadorias por incapacidade física e por velhice, sem garantias de tempo de serviço, sem higiene de nenhuma espécie nos locais de trabalho e, finalmente, sem nenhum respeito dos mestres e patrões pela pessoa dos seus trabalhadores. O horário de trabalho era amargo. Os operários entravam ás cinco horas da manha, com as estrelas ainda bem visíveis. Tinha 45 minutos para o almoço às 11 horas. Depois continuavam suas fainas até às 20 horas. [...] todos bebiam muito, derivativo para suportar semelhantes condições de trabalho. Trabalhavam descalços. Alguns de tamancos. [...] partindo do principio que a união faz a força, os trabalhadores deram inicio aos seus congressos estaduais e nacionais e foram tirando documentos e resoluções, que apesar de escrito a luz da realidade dos anos de sofrimentos, são peças raras, elucidando suas lutas. (OLIVEIRA, 1999, p.46-47)

O texto acima, escrito por João Batista de Oliveira, estivador do porto de Santos/SP, esboça um dos diversos caminhos percorridos por trabalhadores que compõe a História do Brasil. Em sua escrita carregada de sentimento, buscou demonstrar o quanto a experiência de trabalhadores que vivenciaram momentos em comum e assim lutaram por seus diretos, pode contribuir e servir como ponto de partida para união de uma categoria e, posteriormente, a formação de uma classe trabalhadora. Além disso, fica clara a percepção dos trabalhadores de seu poder ao se organizarem enquanto grupo, assim adquiriram uma forte noção de valor de si, de modo a eles se alto valorizarem com isso. Eles estão imersos em um setor estratégico de mão de obra e sabem o que acontecem se fazem greve. Neste caso, transparece que acham que são importantes, e de fato o são.

Sendo assim, neste capítulo buscaremos imergir nas “águas históricas” do porto do município sulino de Rio Grande, conhecer os trabalhadores que compõe esse universo e entender suas relações cotidianas de trabalho e sociabilidade. Mais especificamente a do trabalhador da estiva. Pois, afinal, qual seria o perfil desses trabalhadores? Que tipo de atividade profissional exerce? Quais as diferenças desta com as outras categorias portuárias? Como e onde vivem? Como seria seu cotidiano de trabalho? Enfim, diante de tais questionamentos, buscaremos a partir do diálogo entre as fontes orais e documentais, bem como da bibliografia pertinente ao assunto e nosso aporte teórico, evidenciar os principais aspectos que compõe a identidade do estivador riograndino. Bem como contribuir para um enriquecimento historiográfico sobre a história dessa categoria e sua participação no movimento operário em um âmbito regional e nacional.

Já que historicamente, a “zona portuária” é vista como um ambiente “de espaços e sujeitos pouco admirados pela sociedade: traficantes, jogadores, biscateiros, prostitutas, além dos próprios portuários, historicamente vistos como brutos” (OLIVEIRA, 2006, p. 2). Compreender e captar esse cenário em que o trabalhador do porto está inserido requer um olhar minucioso e uma ampla leitura, sobretudo no que se refere ao “modo de vida” e à práxis de trabalho desses sujeitos que habitam esse universo.

1.1- A estiva de Rio Grande na República Velha: o período da Sociedade União Operaria (SUO) e fortalecimento pela luta por direitos

A arte de estivar, ou melhor, carregar e organizar cargas nos porões de navios e embarcações é de certo antigo. Desde o surgimento das primeiras embarcações, temos a presença de pessoas que se incumbiam dessa função. No Brasil, no entanto, os serviços da estiva de embarcações só foram definidos categoricamente em 1943, através da Consolidação das Leis do Trabalho, no decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio do referido ano²⁴. Anterior a este momento,

²⁴Cf. Art. 257 da CLT, que estabelece o seguinte: “a mão de obra na estiva das embarcações [...] só poderá ser executado por operários estivadores ou por trabalhadores em estiva de minérios nos portos onde os houver especializados, de preferencia sindicalizados, devidamente matriculados nas Capitânicas dos portos ou Agências”.

o obreiro podia exercer tanto a função de capatazia, ou seja, trabalhar carregando mercadorias dos armazéns portuários ao cais, quanto da estiva a bordo do navio, arrumando as cargas no porão.

Em geral, as categorias que predominam nas operações portuárias, desde sua regulamentação, são os estivadores, trabalhadores de capatazia, conferentes e consertadores de carga e descarga e arrumadores. Sendo este último, a força complementar dos trabalhadores de capatazia. Mas, basicamente, o serviço de estiva, segundo o já referido decreto-lei, compreende o:

[...] trabalho braçal de manipulação das mercadorias, para sua movimentação ou descarga ou carregamento, ou para sua arrumação, para o transporte aquático, ou manejo de guindastes de bordo, e a cautelosa direção das operações que estes realizam, bem como a abertura e fechamento de escotilhas da embarcação principal e embarcações auxiliares e a cobertura de embarcações auxiliares. (decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, Art.255. CLT apud: REIS, 1973, p. 125).

Estes obreiros que compõem o contexto portuário estão imersos em uma logística de trabalho interligada e dependente uma da outra. Entretanto, a cada categoria compete uma atividade laboriosa específica que acaba os diferenciando, tanto no *fazer-se*²⁵ da profissão quanto nas formas de remuneração.

Conforme mencionamos acima, o porto possui um espaço de trabalho preenchido por diferentes categorias trabalhadoras que, embora dividam o mesmo ambiente de labor, se diferenciavam entre si e possuíam também uma identidade enquanto grupo advindo das atividades que exercem. Por isso é importante entendermos a cultura operária portuária, sobretudo suas especificidades, aproximações e diferenciações presentes no cotidiano de trabalho.

Durante meados do século XIX e início do século XX, o processo de carregamento e arrumação de cargas, tanto no cais portuário quanto no porão

²⁵A expressão é utilizada no sentido que é dado por E. P. Thompson (1987, p. 9). Nas palavras do autor, “[...] fazer-se, porque é um estudo sobre um processo ativo, que se deve tanto à ação humana como aos condicionamentos. A classe operária não surgiu como o Sol numa hora determinada”. Toda vez que nos referirmos a fazer-se em nossa pesquisa, estaremos nos apropriando do conceito deste autor.

do navio, era prestado por trabalhadores vinculados a empresas de navegação e exportação marítima, os chamados armadores (GITHAY, 1992, p. 4). Apesar de que, em Rio Grande, pelo fato de que em 1918 o porto ter sido encampado pelo governo do Estado do Rio Grande do Sul, a mão de obra também passa a ser organizada pela administração local.

No entanto, estes trabalhadores, até 1940, não possuíam, juridicamente, a separação e delimitação em forma de categorias específicas de trabalho no porto (estivadores, portuários de capatazia, arrumadores, conferentes e assim por diante). Somente após a Consolidação das Leis de Trabalho, sobretudo com o decreto lei n.º 5.452, de 1º de maio de 1943, que as funções de trabalho no porto foram a ser delimitadas e definidas.

Na medida em que os trabalhadores da estiva foram se organizando, por questões como controle de trabalho, de caráter sazonal²⁶ de contratação de mão de obra, melhores ganhos financeiros, somado as lutas para vencer às péssimas condições laboriosas, a entidade começou a ganhar força. Nessa época (1890-1930), os operários de “carga e descarga” dos navios mercantes eram escolhidos por capatazes ligados às agências de navegação, ou firmas estivadoras. Além disso, com a conjuntura do trabalho ocasional deste período, vinculado à movimentação de mercadorias, que se processa também de forma sazonal, os obreiros da estiva se viam fragilizados de modo a ficar a mercê daqueles que tinham o poder capital de controlar a mão de obra diante da demanda portuária.

Logo, no final do século XIX, em Rio Grande/RS, surgiram as organizações de estivadores, que era primeiramente associada à Sociedade União Operária (SUO) do Rio Grande. Esta organização de perfil corporativo tinha como objetivo criar condições de amparo e sobrevivência para seus associados, que vivenciavam um cotidiano de trabalho precário marcado por

²⁶ Para os tomadores de serviço, não seria interessante contratar trabalhadores permanentes, pois nem sempre seria necessário um número expressivo de mão de obra, principalmente nos períodos entressafra (COLARES, 2000, P. 28). Além disso, o caráter sazonal do trabalho não é uma especificidade das atividades desenvolvidas no porto do Rio Grande. Maria Lucia Caíra Githay afirma que se trata de um fenômeno mundial. Segundo ela: "Este sistema apareceu historicamente como a resposta dada pelos empregadores às constantes flutuações da carga e descarga de mercadorias nos portos. O traço básico do sistema é uma extrema flexibilidade na contratação dos trabalhadores" (GITHAY, 1992, p. 105).

longas jornadas, pouca segurança e vigilância constante por parte da guarda portuária.

A historiadora Beatriz Loner (1999a) apresenta em um de seus artigos sobre o movimento operário no Rio Grande do Sul, as principais centrais operárias de Rio Grande desde meados da República Velha. Em sua pesquisa, a autora faz uma breve análise da trajetória dessas associações e sua representatividade na urbe sulina. Dentre as quais encontramos a Sociedade União Operária (SUO); União Geral dos Trabalhadores²⁷ (UGT); Frente Sindical de Rio Grande ou Frente Sindical Cidade de Rio Grande ²⁸ (FSRG); Coligação Proletária Local ou Coligação das Associações Proletárias; Frente Única Proletária (FUP); Federação Sindical²⁹ e União Sindical³⁰.

No que se refere à Sociedade União Operária (SUO), esta foi fundada em 24 de dezembro de 1893, e fechada pela ditadura civil-militar em 1964. Durante sua existência, tornou-se uma entidade representativa e significativa em termos do movimento obreiro rio-grandino. De modo a atuar, em alguns momentos, tanto como principal representante dos trabalhadores organizados quanto para aqueles que ainda não eram. Sobre este aspecto da entidade, Loner (1999b) nos revela detalhes importantes da forma organizativa da Sociedade União Operária em prol dos interesses da classe trabalhadora. Segundo a autora:

²⁷ Depois da SUO, esta foi à outra grande central operária da República Velha em Rio Grande, de Orientação sindicalista.

²⁸ Segundo a pesquisa de Beatriz Ana Loner (1999a), foi fundada em 16 de outubro de 1932 congregava os seguintes sindicatos: gráficos, pedreiros, carpinteiros, charuteiros, metalúrgicos, trabalhadores do Porto e Barra, magarefes, padeiral, estiva, tecelagem, calçados e SUO.

²⁹ Foi uma proposta surgida em 1935, convidando-se todos os 18 sindicatos, mas só quatro sindicatos e a SUO decidiram participar, com o que a entidade não se consolidou.

³⁰ Segundo Loner (1999a), em inícios de 1936, começou-se a organizar a União Sindical, tendo a participação de Carlos Santos, Deputado Classista e do inspetor do MTIC, Jacuy Magalhães (Evolução 2/2/1936). Criada em 20 de fevereiro com os sindicatos: dos carpinteiros, Estiva, Conferentes, Práticos, Maquinistas e Motoristas, Padeiro, Porto e Barra, Fiação e Tecelagem, Charuteiros, Magarefes, Gráficos, Comércio e SUO. (Evolução 80/3/1936). Ela congregava mais sindicatos do Porto que outras centrais, mas não conseguiu manter um funcionamento regular, existindo apenas intermitentemente. Um dos motivos mais evidentes dessa fraqueza organizativa foi o aumento do nível de repressão, depois da revolta da ANL. Em Janeiro de 1937 fez-se nova tentativa de reorganização da União Sindical, pelos 18 sindicatos mais organizados (Evolução 10/1/1937), iniciando-se um trabalho um pouco menos intermitente, mas truncado pela decretação do Estado Novo.

[...] Quando havia alguma entidade central (normalmente criada a partir de sua influência ou apoio) ela se restringia a falar em nome do “povo” ou dos trabalhadores não sindicalizados. Na ausência da mesma, então ela assumia o papel de entidade operária central. [...] a Sociedade União Operária consolidou um espaço de representação classista na cidade, atuando como dinamizadora do movimento sindical e popular. Inicialmente, dizia-se representante dos trabalhadores não sindicalizados, que compunham a imensa maioria da massa trabalhadora. Mas na verdade, ela terminava assumindo as funções de representação real de todos os trabalhadores da cidade, com a vantagem de não estar tolhida por nenhuma lei sindical, nem ter suas diretorias submetidas ao crivo do Ministério, como as demais³¹. Local natural de reuniões conjuntas da classe acumulava a responsabilidade de sediar inúmeros sindicatos durante toda a década, cobrando módicos aluguéis, ou cedendo o lugar gratuitamente a sindicatos em estágio inicial de formação. [...] o fato de sediar sindicatos envolvia problemas logísticos e de acomodação para a qual a entidade não estava preparada, pois apesar de ampla, não havia uma divisão de espaços que permitisse privacidade a essas reuniões, o que se constituiu em foco de discórdia permanente. (LONER, 1999b, p. 481-482)

Podemos perceber, conforme o texto acima, que a SUO amparou e apoiou diversas categorias de trabalhadores que não possuíam uma sede própria para reunir e realizar assembleias. Além disso, o contato constante, através dos encontros com diferentes líderes classistas que faziam parte desta entidade representativa, permitiu que as categorias mantivessem contato com ideologias anarco-sindicalistas e que as lutas por direitos e melhorias para classe trabalhadora estivessem pulsantes.

Para a categoria estivadora, a SUO serviu como um “berço sindical”, de modo a proporcionar as condições necessárias, tanto em questões ideológicas por estar em conjunto com os demais segmentos obreiros, quanto pela própria estrutura física de auxílio através uso de seu prédio para assembleias, festejos e encontros culturais. O Estivador Alcer Moraes³² ao lembrar-se das origens da organização estivadora em Rio Grande, relata que “ele começou na União Operária, aliás, eu acho que todo o sindicalismo aqui em Rio Grande, em principio, começou na União Operária. Posteriormente, naturalmente, eles

³¹Ela dispunha de uma liberdade relativa. Podia ser fechada pela polícia, como qualquer outra, mas o MTIC não tinha ingerência sobre ela, pois não era órgão oficial de representação de classes.

³² Entrevista realizada por Carmen Helena Braz Mirco, em 8 de outubro de 1986. NDH-FURG

foram adquirindo independência socioeconômica e foram comprando seus terrenos e suas sedes próprias”.

É importante salientar que durante período em que os estivadores estavam vinculados a Sociedade União Operária, a categoria não se encontrava unificada em uma única entidade representativa. Existiam então, neste período, diferentes entidades estivadoras que representavam seus trabalhadores de acordo com a companhia em que prestavam serviço. Justamente pelo fato de dependerem destas firmas para serem escalados ao trabalho. Todavia, uma das parcerias feitas pela estiva neste momento foi com a entidade sindical dos marítimos, de modo a realizarem as greves e paralizações de forma local e específica nas redondezas dessas companhias, na medida em que houve-se a necessidade de parar e reivindicar.(LONER, 1999b)

Destarte, a primeira organização dos estivadores rio-grandinos de mais força e representação surgiu em 1906, denominada Sociedade União dos Trabalhadores da Estiva (SUTE), manteve-se ativa até meados de 1928 em parceria da Sociedade União Operária e outras associações que vieram posteriormente³³. Este sindicato teve significativa relevância durante a maior parte da República Velha, já que através da sua organização e tendências libertárias, incitava greves e paralizações não só para com sua categoria, mas também em defesa de outras categorias da cidade. Tornando-se assim, sua presença relevante no cenário da luta sindical da urbe sulina. Perceberemos um pouco da sua atuação ao analisar o quadro abaixo que foi organizado em ordem cronológica dos acontecimentos, traremos um apanhado geral das

³³ Segundo Beatriz Loner (1999a), em inícios de 1936, começou-se a organizar a União Sindical, tendo a participação de Carlos Santos, Deputado Classista e do inspetor do MTIC, Jacuy Magalhães (Evolução 2/2/1936). A sociedade foi criada em 20 de fevereiro com os sindicatos: dos carpinteiros, Estiva, Conferentes, Práticos, Maquinistas e Motoristas, Padeiro, Porto e Barra, Fiação e Tecelagem, Charuteiros, Magarefes, Gráficos, Comércio e SUO. (Evolução 80/3/1936). A entidade congregava mais sindicatos do Porto que outras centrais, no entanto, não conseguiu manter um funcionamento regular, existindo apenas intermitentemente. Um dos motivos mais evidentes dessa fraqueza organizativa foi o aumento do nível de repressão, depois da revolta da ANL. Em janeiro de 1937, fez-se nova tentativa de reorganização da União Sindical, pelos 18 sindicatos mais organizados (Evolução 10/1/1937), iniciando-se um trabalho pouco menos intermitente, mas truncado pela decretação do Estado Novo.

greves e paralizações, evidenciando o período, as reivindicações e o resultado da mesma.

Tabela 1: Ocorrência de greves dos Estivadores em Rio Grande de 1898 a 1930.

Categoria	Data	Reivindicações	Resultados
Estivadores	Início: 1/2/1898 Fim: 6/2/1898	Aumento da diária	Fracasso: Estivadores Pelotenses vieram substituir
Estivadores	Início: 2/09/1907 Fim: 11/09/1907	Aumento salarial	Fracasso devido à falta de liderança
Estivadores	Início: 19? Fim: 22/12/1910	Manutenção do direito da União da Estiva nomear contramestres	Acordo
Estivadores-descarga de carvão	Início: 17/01/1911 Fim: 20/01/1911	Aumento salarial	Acordo. Registro na Intendência dos Estivadores
Estivadores-descarga de carvão	Ameaça de greve no dia 14/02/1911	Apontador não era da União da Estiva	Polícia reprime; Substituíram os grevistas;
Estivadores–descarga viação Férrea	Início: 27/7/1911 Fim: 28/07/1911	Aumento peso por carga	Acordo
Estivadores-descarga viação Férrea	26/8/1911	Apontador da União da Estiva não pode escolher trabalhadores	Autoridade policial manda voltarem ao trabalho
Estivadores	Início: 27/8/1912 Fim: 28/11/1912	Pagamentos de horas paradas devido a acidentes	Acordo
Estivadores	Maio a Junho de 1913	Conflito com os agentes da companhia costeira	Repressão: Invasão da sede UTE- criação entidade pelega;
Greve geral: Trabalhadores Cia Francesa; Esgoto; Estiva, Trabalhadores de barracas; Carroceiros; Construção Naval; Etc.	Início: 1/10/1918 Fim: 7/10/1918	8 horas de trabalho, 25% de aumento salarial, pagamentos de diárias.	Várias categorias fazem acordos parciais com seus patrões. UGT invadida. Líderes presos. SUO tem atitude pelega.
Greve Geral: Trabalhadores das obras no Porto Novo, SWIFT, Esgotos, Motorneiros, Estivadores, Operários da fábrica Leal Santos e Cervejarias Schmidt, Poock, Ítalo	Início: 05/05/1919 Fim: 17/05/1919	8 Horas de trabalho; pagamento de horas extras; 50% de acréscimo, fiscais nomeados pela Estiva; Aumento salarial.	Acordos parciais de algumas categorias em relação a horários, aumento para outras. Fechada as sedes da UGT, Soc. Dos Marinheiros, vigiadas Sede SUO, UGT, Marinheiros.

Brasileira. União Fábrica, Oficinas mecânicas, viação férrea, Marinheiros, etc.			Repressão passeata faz 2 mortos, muitos feridos, vários operários presos. Demissão de operários da Swift que vão trabalhar no porto.
Estivadores- descarga de carvão viação férrea	Início de janeiro de 1920	8 horas de trabalho. Aumento salarial.	...
Estivadores	8/06/1929	Aumento das diárias	Acordo
Estivadores	Só um dia, 04/10/1929.	Proibido ingresso de trabalhadores	Vitória

Fonte: Tese Beatriz Ana Loner (1999b).

A Sociedade União dos Trabalhadores da Estiva teve uma presença marcante na história operária da cidade, sobretudo a partir da greve de 10 dias que os estivadores rio-grandinos fizeram em setembro de 1907. Apesar do resultado da greve não ter sido efetivamente satisfatório naquele momento, propiciou uma reflexão e reorganização sindical, que culminou na eleição de uma diretoria³⁴ combativa em favor aos direitos da categoria. A partir desse momento, a entidade passou a lutar de forma organizada e planejada por melhores condições de trabalho, aumento salarial e pagamento de diárias, o direito de ter fiscais de sua entidade escolhendo os trabalhadores durante a escala de serviço. Enfim, tais ações ocasionaram diversos conflitos com as agências estivadoras, tendo resultados negativos e favoráveis, que ora eram respondidas com repressão policial e ações interventoras em sua sede.

Outro aspecto importante da trajetória de luta dos estivadores rio-grandinos no período da República Velha, está relacionado às parcerias estabelecidas com outras classes trabalhadoras. Percebemos na tabela acima, que em certos momentos a União dos Trabalhadores da Estiva apoiou outros movimentos grevistas que não só se referia a classe portuária, mas sim a de outros segmentos ligados à indústria. Além disso, neste período ocorreu também paralizações conjuntas em abrangência estadual e nacional. No qual temos o surgimento de outras entidades sindicais estivadoras sendo

³⁴ Diretoria eleita em setembro de 1908: Presidente- Antônio de Oliveira Gomes; Vice-presidente- José

Gonçalves; 1º Secretário- José M. de Melo; 2º secretário- Manoel V. Campos; Tesoureiro- João Costa; Procuradores- José Rodrigues, Damião Porto e Francisco M. Torres; Conselho Fiscal- Eduardo Severo, Agostinho Rodrigues, Gustavo Xavier, Máximo Mazoni, Otacílio dos Santos e Francisco Gonçalves. (MARÇAL, 1985, p.135)

consolidadas em diferentes portos do sul do estado, como o caso de Pelotas³⁵ e Porto Alegre³⁶, bem como fora do Rio Grande do sul, como também em portos do Rio de Janeiro³⁷, São Paulo³⁸, Manaus³⁹, Pará⁴⁰ e Espírito Santo⁴¹, por exemplo. Claro que ressalvamos as singularidades regionais e aproximações de todos os portos, que no nosso caso, o porto de Rio Grande ao ser basilar na economia e formação da cidade, e contribuir para o surgimento referencial “cidade vermelha”.

Deste modo, os movimentos de resistência frente aos interesses capitalistas dos agentes de navegação e exportadores na dinâmica do trabalho,

³⁵ Segundo Loner (1999b), o “Sindicato dos Estivadores de Pelotas” teria sido fundado em 02/09/1917 e até 1929 (período limite de abrangência de sua pesquisa) ainda existiria atuante no cenário sindical da cidade. No entanto, ainda há pouco estudo específico sobre a história desta categoria em Pelotas. Tornando-se assim um campo em aberto e propício para novas pesquisas. Mas para maiores informações consultar: PIEPER, Jordana Alves. *Carregar e descarregar: os estivadores de Pelotas e suas relações Trabalhistas entre 1940 e 1942*. 2013. TCC (Trabalho de Conclusão de Curso). Universidade Federal de Pelotas, Curso de Licenciatura Plena em História. Pelotas/RS.

³⁶ A organização dos estivadores de Porto Alegre origina-se de forma primitiva a partir da “Sociedade União Marítima” e da “Caixa dos Operários Navais”, criadas entre 1895/96. Ainda não existia com essa denominação em 1906, quando os estivadores de Porto Alegre cruzaram os braços pela primeira vez, é acompanhada pela “Greve dos 21 Dias”. A União dos Estivadores de Porto Alegre foi fundada em 1909 e em 20 de março de 1910 teve sua segunda diretoria eleita. “Em 1911 foi criada a “União Cooperativa da Estiva”, de duração efêmera ao que parece, e que editou o jornal “A Voz da Estiva”, destinado a defesa dos interesses da categoria. Em 15 de novembro de 1919 a entidade ganha um novo nome: passa a se chamar “União dos Operários Estivadores”. Mas seus estatutos só serão aprovados em 7 de outubro de 1932. Já em meados de 1933, a entidade passa a denominar-se “Sindicato dos Estivadores de Porto Alegre” (MARÇAL, 1985, p.97-98). Para mais informações ver também: FALCÃO, Jairo Luiz Fleck. *COOPERAÇÃO, EXPERIÊNCIA E RESISTÊNCIA: A história dos trabalhadores do Porto de Porto Alegre (1961-1989)*. 2009. Tese (Doutorado), Universidade do Vale dos Sinos, Programa de Pós- Graduação em História, São Leopoldo/RS.

³⁷ Ver: CRUZ, Maria Cecília Velasco e. *Portos, relações de produção e sindicato: o caso do Rio de Janeiro na Primeira República*. Ciencias Sociais Hoje. Rio de Janeiro: Cortez, 1986.

ALBURQUERQUE, Marli Brito Moreira de. *Trabalho e conflito no Porto do Rio de Janeiro (1904-1920): um estudo sobre a participação política das categorias portuárias no movimento operário da Primeira República*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983. (DM)

ALMEIDA, Luiz Gustavo Nascimento de. *Estivadores do Rio de Janeiro. Um século de presença na história do movimento operário brasileiro*. Rio de Janeiro: TOPBOOKS, 2003.

³⁸ Ver: GITHAY, Maria Lúcia Caíra. *Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos (1889-1914)*. São Paulo/Santos: EDUNESP/PMS, 1992.

SARTI, Ingrid. *O Porto Vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SILVA, Fernando Teixeira da. *A carga e a culpa: os operários das docas de Santos: Direitos e Cultura de solidariedade (1937-1968)*. São Paulo/Santos: HUCITEC/PMS, 1995.

³⁹ Ver: PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899-1925)*. São Paulo: PUC/SP, 1996.

⁴⁰ Ver: DI PAOLO, Darcy de Nazaré Fléxa. *O trabalhador da Estiva: um estudo sociológico sobre os estivadores do Pará*. Belém: CEPAS, 1981.

_____. *Os estivadores do Pará no movimento sindical brasileiro: um estudo sociológico*. Belém: CEJUP-CEPAS, 1986.

⁴¹ Ver: ANDRÉ, Marlene Monteiro. *A consciência de periculosidade e as estratégias defensivas dos portuários avulsos no contexto portuário de Vitória/ES*. São Paulo: EDUFES, 1998.

ocorreram simultaneamente em diferentes portos do país. Os trabalhadores ao se organizarem formam suas entidades sindicais e lutam por melhores condições de trabalho e salário. No porto de Capixaba, em Espírito Santo, por exemplo, temos situações similares neste contexto conforme veremos na pesquisa de Marlene André (1998):

[...] as estratégias de sobrevivência coletiva permitiu aos trabalhadores flutuantes perceberem que os efeitos do mercado de trabalho portuário não se esgotavam nas estratégias individuais, mas na residiam na explicação de mediações concretas, em oposição às contradições inerentes ao movimento tensão/pressão existentes nas relações de trabalho no período em questão [República Velha]. [...] para os trabalhadores flutuantes, esse movimento possibilitou formas de aprendizado para criarem não só as condições objetivas e subjetivas de suas existências, mas, sobretudo, os potencializaram como sujeitos para se articularem no processo de correlação de forças sociais iniciado nos principais portos do país entre 1889 a 1920. Em consequência desses confrontos, a partir de 1903, os trabalhadores flutuantes foram reconhecidos como trabalhadores, tonando, assim, possível a sua organização na União dos Operários Estivadores. (ANDRÉ, 1998, p.51-52)

Na medida em que os trabalhadores da estiva percebem que com o peso coletivo exercem mais pressão ao capital e assim conquistam ganhos à categoria, eles organizam-se sindicalmente para defender seus interesses comuns. No fazer-se na profissão e luta por melhorias, surge o sentimento coletivo de classe. Esse cenário, como já foi dito, não foi caso isolado do porto de Capixaba ou do Rio Grande. Em Santos ocorreu forte repressão à categoria portuária que reivindicavam os seus direitos. Ingrid Sarti classifica as ações dos estivadores santistas como “altamente combativa e organizada em um período de condições tão adversas ao movimento operário” como foi à república velha. (SARTI, 1981, p.91)

Poderemos perceber a tensão deste período nas próprias palavras da autora, quando diz que:

[...] a militância dos trabalhadores não se alimentou apenas em teses anarco-sindicalistas, mas encontrou nas condições de trabalho que “o Império dos Guinle” oferecia o combustível capaz de deflagrar a chama do protesto e da revolta. Em todo o período, a violência da repressão completava o cerco que desmantelava a atuação operária. Cada vez mais a intervenção do Estado se figurava à presença de um protetor que defenderia o proletariado da fúria incontida do capital e seus algozes. Será só no contexto da Revolução de 30, com a participação direta de um membro do Estado que os estivadores santistas lograrão estabelecer seu “Centro dos Estivadores de Santos”, a 1º de dezembro

de 1930, incorporando então toda a mão de obra estivadora do porto de Santos. (SARTI, 1981, p. 91)

Podemos perceber que o movimento sindical na República velha foi intenso e significativo não só na cidade rio-grandina, mas também em todo o Brasil. Neste contexto, o segmento portuário apresenta-se como uma classe atuante e combativa, mostrando-se, diante dos interesses capitalistas, uma frente sindical representativa que era preciso respeitar.

1.2- O surgimento do sindicato oficial dos estivadores do Rio Grande (SERG) após 1930

A atuação da Sociedade União dos Trabalhadores da Estiva de Rio Grande se fez presente até 1928, conforme os registros levantados até o presente momento. Nossa hipótese sobre o desfecho do término da entidade esta atrelada as divergências ideológicas presentes entre os integrantes da associação. Com uma corrente de ideais libertários e combativos, e outra mais moderada, viu-se o rompimento da União dos Estivadores por não permanecer coeso o grupo. Deste modo, entre os anos de 1928 e 1930 teremos a atuação de dois agrupamentos sindicais. Um permaneceria ligado à entidade sindical marítima e a outra formaria o então Sindicato dos Estivadores de Rio Grande (SERG), já em meados de 1931.

Sobre o episódio da fundação do sindicato dos estivadores rio-grandinos em 1931, o Jornal Rio Grande emite uma reportagem intitulada “Sindicato de operários da Estiva” tratando em detalhes, a reunião que culminou na criação desta entidade sindical. Segundo o mesmo:

Firmada pelo Sr. João Batista de Paula Ramos, presidente, e Adalberto Machado, 1º secretário, e especialmente trazida por comissão, tivemos o prazer de receber a atenciosa comunicação da fundação nesta cidade, em grande assembleia Geral realizada dia 11 do corrente, na sede da Sociedade União Operária, do Sindicato dos Operários da Estiva. Foram escolhidos pela mesma assembleia para dirigentes os destinos dos mesmos membros da classe Sr. Ramos, presidente, Oscar Firme Vice-presidente, Adalberto Machado, secretário, Gezalino Martins Borges, 2º secretário, Alberto Silveira, 1º tesoureiro, Oscarlino Lara, 2º tesoureiro, Raul Costa procurador e João Cunha fiscal geral. O sindicato dos Operários da Estiva tem por escopo, conforme declaram

os boletins de convocação para assembleia convocação e repete a comunicação que temos em vista, propugnar dentro da ordem, com respeito às leis e acatamento as autoridades constituídas, pela efetivação dos direitos que a República Nova esta ao mundo do trabalhador do Brasil, através de uma legislação ampla, justa e oportuna. Dentro deste programa no exercício pacífico dos direitos da cidadania e na defesa legal dos interesses da operosa classe que representa, o Sindicato dos Operários da Estiva surge em condições de se impor as simpatias gerais e o apoio moral daqueles cuja atividade interdepende da atividade dos estivadores. Desejamos a nova corporação êxito equitativo na consecução dos fins que se propõe, pela forma anunciada. (RIO GRANDE, 14/10/1931, p. 3)

Assim, diante do contexto de reforma e refazer-se da categoria, ao se organizar e ganhar força, no dia 7 de outubro de 1931, surge o Sindicato dos Trabalhadores da Estiva de Rio Grande, para a luta pelos seus direitos e pela distribuição equitativa de serviço. Esta entidade tinha o papel de organizar o sistema de captação de mão de obra, fazendo a intermediação entre trabalhador e empregador. Esta organização sindical surge devido ao poder de força que esses trabalhadores tiveram ao longo de sua trajetória, se organizando sindicalmente, e assim estabelecendo estratégias para defesa dos interesses da categoria.

Seria um equívoco afirmar que a história de luta operária dos estivadores riograndinos iniciou-se com a fundação do SERG em outubro de 1931. Conforme vimos anteriormente à categoria já estava organizada, e mesmo havendo divergências em alguns interesses, o cerne da luta se dava por melhores condições de trabalho, financeiras e de vida. As características que difere a organização sindical dos estivadores do período anterior a 1930, daqueles que se organizam na conjuntura de 1931, está justamente atrelado ao contexto político-social que vigora em seu cotidiano.

Observando em parâmetro nacional, temos presente no primeiro governo de Vargas (1930 a 1934) mudanças na política econômica, que reorienta paulatinamente os investimentos e prioridades para setores urbano-industriais, sem deixar de fomentar os incentivos ao setor da lavoura. Além disso, as próprias mudanças no papel do Estado, que atuava intervindo economicamente mais e centralizando a política.

É neste contexto que surgem medidas legislativas efetivas ao cenário político do Brasil, no qual a relação existente Estado e trabalhadores se aproximam. O período de 1930 -34 foi marcado pela criação do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (MTIC), que por ventura deste órgão, originou-se a quase totalidade das leis que foram depois reunidas e sistematizadas, em 1943 na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Marcelo Badaró Mattos, referindo-se ao sindicalismo brasileiro após 1930, faz considerações elucidativas para a nossa pesquisa, sobretudo quando aborda as mudanças legislativas que ocorrem neste momento. De forma concisa e resumida, afirma que esta nova realidade era composta por quatro núcleos básicos de leis:

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

A partir da criação do MTIC e do decreto nº 19.770 de 1931, que criava o sindicato oficial, inicia-se a corrida pelo reconhecimento de uma única organização sindical que representa-se os trabalhadores e assim mantivessem o diálogo com o Estado. A concessão de benefícios das novas leis trabalhistas a representação de sindicatos reconhecidos fazia com que muitos trabalhadores viessem a sindicalizar-se. No entanto, aqueles que se faziam representar por organizações sindicais autônomas e lideranças mais combativas, encontravam resistência e, conseqüentemente, sentiram a pressão pela busca do reconhecimento do Ministério por parte de suas bases, que estavam ávidos por beneficiarem-se da nova legislação do setor do trabalho. Loner (1999), ao tratar das relações entre Estado e Sindicato contribui, em detalhes, para nossa reflexão, ressaltando que:

Sendo o sindicato um órgão regido pelo Estado, ele tutelava sua organização (por ramo de atividade, empresa ou profissão); sua composição (2/3 dos associados deveriam ser brasileiros; restrições à participação de estrangeiros); sua atuação (era definido como entidade assistencial e de representação de classe, mas subordinada a princípios de colaboração com o Estado e patrões) e atividades políticas (proibição de envolvimento político-partidário, religioso ou ideológico). Entretanto, havia ainda autonomia no estabelecimento dos seus estatutos e na administração interna, que foram eliminados pelas leis posteriores. A exigência de que o sindicato congregasse dois terços da categoria, praticamente instituía o sindicato único, sendo permitida uma federação regional, na capital do Estado, mas tolerando-se entidades suprapartidárias municipais. Já nesse momento, o sindicato deveria prestar contas trimestralmente ao Ministério e era facultado que um delegado do MTIC assistisse às assembleias sindicais, além da exigência de um relatório anual. Caso não cumprissem seus deveres, os sindicatos eram passíveis de multas, intervenção, destituição da diretoria, fechamento provisório ou dissolução. (LONER, 1999b, p. 432)

No nosso caso, sobre os estivadores rio-grandinos, boa parte dos trabalhadores dos porões se organizaram para formar uma entidade classista que tivesse voz ativa no cenário de luta sindical frente às adversidades portuárias na relação patrão/operário. Alguns, libertários e outros, continuaram lutando pelos seus ideais vinculando-se ao sindicato dos Marítimos. Entretanto, o SERG, torna-se o principal veículo de diálogo entre a categoria estivadora rio-grandina e o Estado.

Ainda sobre a fundação do corrente sindicato, o depoimento de Alcer da Silva Moraes, um membro da entidade estivadora de Rio Grande, é elucidativo:

[...] foi motivado pelo desejo e pela necessidade de operários em busca do bem comum da atividade profissional, ele foi fundado em 7 de outubro de 1931 e tem um documento, que nós temos aqui que é a ata número 1, este fato aconteceu com 196 operários, e esta ata foi encerrada na, às 11 horas, do dia 7 de outubro de 31. Tendo naquela oportunidade sido eleito presidente o senhor João Batista de Paula Ramos, começou, assim, o sindicato a dar os primeiros passos, justamente porque são operários aqui do Rio Grande. [...] naturalmente eles foram adquirindo independência socioeconômica e foram comprando os seus terrenos e sua sede própria. Essa sede aqui [**sede atual do sindicato, situado na Ru 24 de maio, nº 673**], ela deve ter sido adquirida em 1938-39 justamente pelo primeiro presidente João Batista de Paula Ramos. [...] eles eram tirados para o trabalho em regime de semi-servidão, isto é os tomadores de serviço tinham os seus capatazes [**ligados às Agências de Navegação, ou Firms Estivadoras**] e esses escolhiam os operários, sem o mínimo critério de escalação, de rodízio, de número, então havia discriminação, um processo discriminatório, e isto é interessante relatar, porque estes capatazes subiam num pedestal e os operários que, na época, eram verdadeiros changueiros [**cavalos para pequenas corridas**], em volta dele, e ele escolhia o mais forte, o mais grande para o trabalho de

estiva, em detrimento daquele mais humilde, mais fraco e isso não...faz com o trabalho digno, da pessoa, do trabalhador.”⁴²

Na fala do estivador Sr. Alcer Moraes, identificamos alguns aspectos importantes que podemos salientar. No que tange ao processo de seleção dos trabalhadores antes da formação do sindicato, primeiro sobre o processo de “chamada”, ⁴³ conforme vimos acima eram escolhidos aqueles homens mais fortes, robustos, pois estes teriam condições de aguentar o trabalho árduo a bordo do navio. Em meio a esse processo de seleção e outros aspectos, constroem-se estereótipos sobre a figura do estivador que logo emerge no senso comum. Sobre essas imagens e estigmas que perpassam a identidade do estivador, Carlos de Oliveira (2000) ao dialogar com estes personagens e penetrar em no cotidiano dos obreiros da estiva rio-grandina, diz que:

Tais estereótipos adquiriram historicidade, desde o instante em que os portos nacionais ampliaram sua importância, com a inserção do Brasil na economia capitalista Mundial. Imagens de trabalhadores no cais passam a fazer parte do cotidiano das cidades portuárias, sendo captadas de diferentes maneiras pelos observadores de plantão: jornalistas, literatos, higienistas, engenheiros, políticos, etc. Ao serem difundidas na sociedade, de forma estigmatizada, expressam valores e opiniões que passam a ser aceitos como inquestionáveis, como, por exemplo, de “homens brutos”. Tais ideias, com o passar do tempo, acabam por permear o senso comum, sendo absorvidas pela própria categoria- com certa carga de preconceito - e intrometendo-se, por vezes, até nos textos acadêmicos que exploram a temática dos “homens do Porto”. (OLIVEIRA, C., 2000, p.56-57).

Destarte, percebemos que a história da categoria estivadora é marcada pela cultura de luta e reivindicações por direitos, seja no próprio porto através de greves ou diminuições do ritmo de trabalho ou no âmbito jurídico, reivindicando ganhos outrora conquistados. Para Carlos de Oliveira (2000), a trajetória da estiva riograndina teria dois momentos distintos:

“[...] os da ‘velha guarda’, acostumados a resolver os conflitos de trabalho desembainhando sua ‘marinheira’, vindos em grande número da campanha gaúcha. E a turma que ingressou judicialmente, a partir da década de 1960, num momento em que os regulamentos e

⁴² Entrevista realizada por Carmen Helena Braz Mirco, em 8 de outubro de 1986. Grifo do autor.

⁴³ Segundo Carlos Alberto de Oliveira (2000). Em Rio Grande, o local de Chamada ficava a poucos metros do Portão principal do Porto Novo, o Portão 4. Lá se situava a “roda da estiva”, o local de engajamento do trabalho. (OLIVEIRA, 2000, Pg. 81).

estatutos buscavam disciplinar e pacificar o ambiente de trabalho.” (OLIVEIRA, 2000, p. 232)

No entanto, mesmo com o surgimento do sindicato oficial em 1931, organizando a mão de obra da estiva, o excedente de mão de obra continuou existindo. No período que prossegue a criação do SERG, teremos o ingresso de um número significativo de trabalhadores no sindicato. Apesar de existir um contingente reserva de trabalhadores avulsos (bagrinhos) que não possuíam vínculo profissional associativo com a entidade. É importante ressaltar que o fenômeno do excedente de mão de obra não é ocasionado por má administração da entidade sindical. Ocorre que é comum encontrarmos um excesso de trabalhadores em frente aos portões do porto, e essa é uma característica mundial em se tratando da busca por emprego na zona portuária. Por isso, assim como em qualquer lugar do mundo, a questão do trabalho ocasional continua presente. No quadro abaixo demonstraremos comparativamente essa constatação em períodos diferentes:

Tabela 2: Relação de estivadores ingressos no SERG

Período	Número de ingressos
1931/1960	563
1961/1974	537
Total	1100

Fonte: Fichas de registro dos trabalhadores da estiva do SERG

Neste contexto da “velha guarda”, surgem dois perfis de estivador: os “bagrinhos” e “tubarões”. De 1931 a 1960, por exemplo, constatamos o ingresso de 563 estivadores vinculados ao sindicato como sócios profissionais. Estes trabalhavam por escalas em rodízios diários e/ou semanais, que dependendo do número de navios e movimentação no porto, havia a necessidade de um número maior de pessoas para compor as equipes de trabalho, os chamados “ternos” ⁴⁴. Com isso, no momento da chamada, durante

⁴⁴ Organizados em “ternos” ou grupos de 10 a 12 homens, os estivadores são orientados, em cada porção, por um “contramestre auxiliar” que obedece ao “contramestre geral” para todo o

a “roda da estiva”, faziam-se presentes aqueles que eram sócios profissionais do sindicato e aqueles que, por hora, pretendiam conseguir uma oportunidade de trabalhar. Feita a chamada para iniciar a jornada de trabalho nos porões dos navios, faltando sócios para o trabalho, o fiscal geral aceitava o ingresso de outros trabalhadores na escala⁴⁵.

Cabe destacar que antes de ingressar como sócio profissional do sindicato, o estivador primeiro precisa ingressar como trabalhador avulso (bagrinho), possuindo a sua matrícula na capitania dos portos. Passado algum tempo de experiência na estivagem de mercadorias, havendo a necessidade e oportunidade, o trabalhador poderia ser chamado para se associar, passando a ser sócio profissional. O que de fato lhe garantiria uma série de benefícios, como por exemplo: auxílio doença e participação equitativa na escala de trabalho.

Deste modo, a denominação “bagrinhos” se referia àqueles que estavam na reserva, na espera por oportunidade de trabalhar nos ternos. Já os “tubarões” eram aqueles que possuíam o vínculo como sócio do sindicato e usufruíam o direito de participarem do rodízio de trabalho e, conseqüentemente, de ter uma melhor remuneração em relação aos bagrinhos, já que o estivador recebe por produção neste período, em cima de taxas nas mercadorias carregadas e organizadas. No entanto, desse sistema de trabalho, gerava, em alguns casos, desavenças entre os estivadores sindicalizados e os não sindicalizados. Percebe-se que isso não se tratava de um fenômeno local da categoria rio-grandina, pois no Porto de Santos também era frequente esse tipo de situação no ambiente de trabalho, visto que:

[...] privilégio concedido aos membros do sindicato estivador provoca uma discriminação ao elemento não sindicalizado e inclusive legitima a coexistência de dois setores de uma mesma categoria de classe operária, setores estes, hierarquizados exclusivamente em função de sua condição de sindicalizados ou não. Essa dicotomia constitutiva da

navio. Em última instância, a estivagem era executada segundo as instruções do comandante do navio.

⁴⁵ É importante salientar que, tanto para ingressar como sócio do sindicato quanto para labutar no porão dos navios, era necessário que o trabalhador tivesse sua matrícula na capitania dos portos conforme consta no Artigo 257 da CLT, que estabelece o seguinte: “a mão de obra na estiva das embarcações [...] só poderá ser executada por operários estivadores ou por trabalhadores em estiva de minérios nos portos onde os houver especializados, de preferência sindicalizados, devidamente matriculados nas Capitânias dos portos”.

regulamentação do trabalho estivador contribuiu para a manutenção do exército industrial de reserva no porto que, embora não sendo causado pela marginalização do trabalhador não sindicalizado, é por ela agravado. É no processo de recrutamento da mão de obra estivadora que se expressa diariamente a divisão hierarquizada do trabalho estivador em sua forma conflitante. (SARTI, 1981, p. 28-29)

A autora ainda destaca que esse modelo de contratação de mão de obra que privilegia os sindicalizados nos serviços de melhores ganhos financeiros, e que, no caso de desistência ou falta de pessoas para compor os ternos, concede aos trabalhadores avulsos a chance de trabalhar, legitima a dicotomia existente na relação entre os estivadores. Neste quadro de desqualificação e restrição, encontrara-se a raiz do termo “bagrinho”, designando aquele que se alimenta dos restos dos “tubarões”. (SARTI, 1981, p. 31).

1.3- Os agentes históricos da trama: considerações sobre o perfil dos trabalhadores da estiva a partir das fichas de cadastro do SERG

Conforme foi mencionado na introdução, nossa pesquisa analisa diferentes fontes historiográficas. Sendo que destas, a documentação do sindicato dos estivadores, serviria para compreendemos aspectos importantes, tanto da vida sindical dos nossos agentes históricos, quanto da dinâmica de trabalho e relações sociais que existia entre os mesmos. Deste modo, ao nos debruçarmos com um olhar crítico sobre as fichas dos trabalhadores que ingressaram como sócios do sindicato no período de 1931 a 1974 captamos uma série de informações que consideramos ser pertinentes para construir um perfil do estivador rio-grandino. As informações constantes nestas fichas de cadastro usado pela entidade estão separadas por pastas pessoais e armazenadas em caixas arquivo. No total, durante o contato com o arquivo morto do sindicato, pesquisamos 55 caixas contendo 1.100 pastas/fichas que tratam tanto de dados pessoais dos trabalhadores como da sua experiência profissional atuando como estivador pelo sindicato. Nestes documentos, encontramos diversos dados como, por exemplo: nome, nacionalidade, naturalidade, filiação, idade, data de ingresso, cor, endereço residencial, profissão exercida anteriormente, escolaridade, auxílio doença, número de chamada para o trabalho e inscrição na Capitania dos Portos.

RIO GRANDE — RIO GRANDE DO SUL

SINDICATO EM CARVÃO E MINERAL

 N. Rodizio: 001 Mat. Sind: 2.022 Nome N.: C.B.4.7/91-561/072.11 no Inst. Aposent: 2.308.142 Mat. Capitania: 8653 Cart. Profissional: 74.082-9.78 Cate. Anterior:	Nome: Augusto Pereira Duarte Sobrenome: Duarte	Vistos anuais Licenças
	Filiação { Pai: João Duarte Mãe: Maria Pereira Duarte	Nacionalidade: Brasileira Naturalidade: Rio Grande R.G.Sul Data do Nascimento: 26.5.1.927 anos: 34 Estado Civil: Solteiro Residência: Bairro Genivaldo Vargas Data do ingresso: 28 de junho de 1961 Analfabeto: Não Reservista: 38 Cat. Excpo.
I.A.P.E.T.C. Baixa Alta	OBSERVAÇÕES <i>Safecell em 28.04.71</i>	PENALIDADES C. Portos Sindicato

Imagem 1: Ficha de registro dos trabalhadores no sindicato.

Além disso, constam também documentos pessoais do trabalhador como alguns recibos de salários, sua certidão de nascimento e dos filhos, certidão de óbito, folhas referente ao tempo de serviço e aposentadoria, e por fim, comprovante de alistamento e quitação do serviço militar. Em alguns casos encontramos também, em anexo, a carteira profissional de trabalho, cartas pessoais escritas para o sindicato ou para elementos políticos do país. Por fim encontramos também nas fichas de cadastro, o registro de advertências, punições e/ou suspensões do ambiente de trabalho por vários motivos.

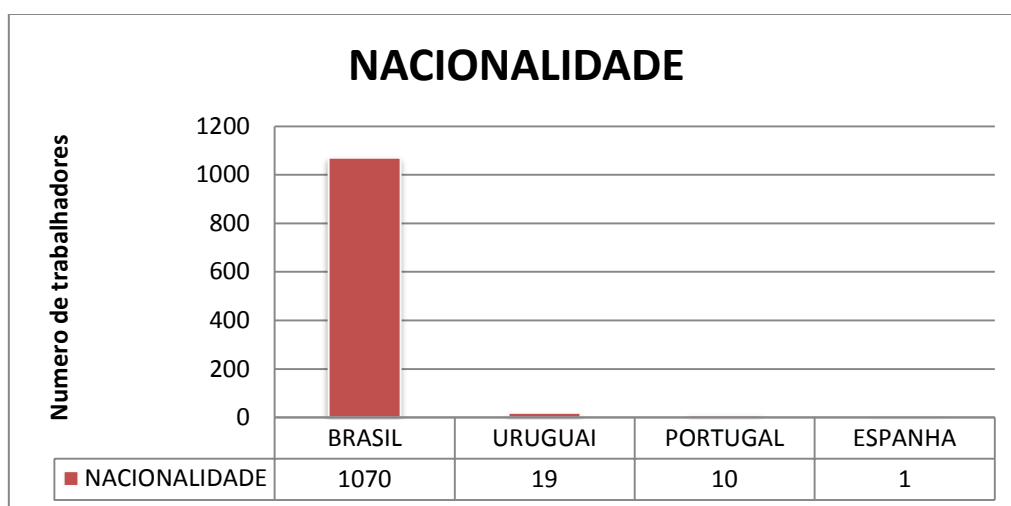
Diante de tantas informações importantes que essas fontes apresentam, ressaltamos o desafio em lidar com esses dados. No decorrer da pesquisa, nos preocupamos em buscar aqueles elementos mais significativos, e em ressaltar esses pontos de modo a contribuir para construirmos e esboçar aquilo que chamaremos de o “perfil da estiva”. Nossa intenção não será de esgotar o assunto, mas elucidar o leitor e, sobretudo, de proporcionar um campo de análise mais abrangente, dando margens para pesquisas futuras mais pontuais e minuciosas.

Sendo assim, de uma pesquisa quantitativa feita com as fichas de registros do sindicato, faremos uma análise qualitativa dos dados, buscando

evidenciar os principais aspectos que compõe o perfil e a identidade do estivador rio-grandino a partir das fichas de cadastro.

Os trabalhadores que se vincularam ao sindicato, em sua maioria são brasileiros. No entanto, encontramos a presença de homens que vieram para o Brasil em busca de trabalho e encontraram no Porto, um local favorável a isso. No SERG, conforme poderemos perceber no gráfico abaixo, tivemos o registro de dezenove trabalhadores uruguaiois, dez homens portugueses e um Espanhol.

Tabela 3: Nacionalidade dos trabalhadores da Estiva de Rio Grande/RS



Fonte: Ficha de Registro dos Trabalhadores da Estiva do Rio Grande- SERG

Outro aspecto importante na leitura das fichas está relacionado à procedência dos estivadores rio-grandinos. De um total de 1100 trabalhadores vinculados ao sindicato, uma parcela significativa destes, tem suas origens ligadas ao campo, à zona rural, cuja principal atividade econômica se relacionava com a pecuária. Poderemos acompanhar e analisar esses dados a partir da tabela abaixo.

Tabela 4: Relação da Naturalidade dos Trabalhadores da Estiva

Naturalidade	Número de trabalhadores
Rio Grande/RS	496
Pelotas/RS	132
Bagé/RS	116
Canguçu/RS	29
Santa Vitória do Palmar/RS	35
São José do Norte/RS	34
Jaguarão/RS	41
Herval/RS	27
Arroio Grande	16
Piratini/RS	27
São Lourenço do Sul/RS	11
Don Pedrito/RS	25
Pinheiro Machado/RS	22
Pedro Osório/RS	4
Lavras do Sul/RS	14
Alegrete/RS	2
Itaqui/RS	1
Quaraí/RS	1
Rosário do Sul/RS	1
Santana do Livramento/RS	5
Uruguaiana/RS	5
Tapes/RS	1
Camaquã/RS	2
Porto Alegre/RS	5
Santa Maria	1
São Gabriel	6
Palmeiras	2
Taquara	1
Outros Estados	17
Não Consta	26

Fonte: Ficha de Registro dos Trabalhadores da Estiva do Rio Grande- SERG

O quadro acima revela que da região da campanha, aqui compreendida pelas localidades de Alegrete, Arroio Grande, Bagé, Canguçu, Dom Pedrito, Herval, 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, cerca de 380 homens eram provenientes dessa região. Das redondezas da Lagoa Mirim⁴⁶ e Lagoa dos Patos⁴⁷

⁴⁶ Região de Arroio Grande, Herval, Jaguarão e Santa Vitória do Palmar.

⁴⁷ Região de Tapes, Camaquã, São Lourenço do Sul, Canguçu, Pelotas e Pedro Osório.

constatamos 298 trabalhadores e por fim da localidade do alto do Camaquã⁴⁸ e demais regiões⁴⁹ 106 homens advindos desses locais.

Dos 1100 trabalhadores vinculados ao Sindicato, somente 496 eram naturais do Município de Rio Grande. Os outros 604 trabalhadores, ou seja, 54,9 % eram oriundos de outras regiões que vieram residir e trabalhar no município e conseguir seu sustento com o trabalho no porto. Estes dados permitem dialogar com os movimentos migratórios, que estão ocorrendo em todo o país, num momento em que a industrialização urbana é fomentada e o Brasil rural esta se tornando um país urbano.

Após se estabelecerem em Rio Grande e buscar sua inserção no mercado de trabalho portuário, esses homens, em sua maioria, buscaram edificar suas residências e morar próximo ao local de trabalho. Por questões de praticidade e locomoção, a maioria dos trabalhadores residia nas redondezas do porto, geralmente no bairro Santa Teresa⁵⁰ e Getúlio Vargas⁵¹. Este último, por exemplo, possuía, em seu contingente populacional, quase que 90% dos trabalhadores do porto.

Sobre o processo de escolha de um local para viver e estabelecer os laços familiares, o estivador Cristóbal Moraes⁵² relembra alguns aspectos sobre as moradias dos trabalhadores da estiva do Rio Grande, comentando que:

[...] Era em torno [Santa Tereza], se desenvolveu praticamente por causa de operários que vieram do interior de Bagé, Dom Pedrito, Pelotas, trabalhar na Swift, como o frigorífico era regional, funcionava quase que todo período, só que diminuía o contingente de trabalhador dependendo da safra, esse pessoal foi migrando pra orla marítima, então consequentemente o que aconteceu? Se a gente fica na orla, na orla do Porto, qual é o bairro mais próximo do centro, hoje é o Bairro Getúlio Vargas. Foram se alojando ali e não tinha... Cada um chegava e pegava seu terreno! Faziam, definiam o terreno deles ali né! [...] maioria era estivador eu acho, não sei, com medo de errar, uns 80%! Como operários de outros sindicatos. [Moravam] próximo ao trabalho, até porque tu tens sistema que tem que controlar escala. Se hoje tô ou

⁴⁸ Região de Lavras do Sul, Pinheiro Machado e Piratini.

⁴⁹ Região de Porto Alegre e São José do Norte. Esta última cidade é localizada do outro lado do canal de acesso à Laguna dos Patos.

⁵⁰ A vila Santa Tereza é um desmembramento do bairro Getúlio Vargas.

⁵¹ O bairro Getúlio Vargas, foi projeto no início do século XX com o intuito de ser um bairro modelo, de características burguesas. Todavia, a proximidade com o porto, fez com que um número significativo de trabalhadores se deslocasse para este local, desviando assim, do planejamento seu inicial.

⁵² Entrevista realizada pelo autor, em 14 de agosto de 2012.

não na escala tal, tem que estar próxima do trabalho e tem que todos os dias ficar, tinha que vim na sede de trabalho pra verificar como tá.

O fato de a remuneração ser baixa, logo em seguida que iniciavam as atividades como trabalhador avulso/flutuante gerava poucas condições financeiras para construir suas moradias. Sobre esse aspecto Edgar Gandra (1999), em sua pesquisa sobre os trabalhadores portuários de capatazia em Rio Grande, destaca que essas condições desfavoráveis também compunham a realidade dos obreiros do cais. Já que:

[...] a maioria deles residia em bairros próximos ao porto, [...] o bairro Getúlio Vargas, foi na década de 1950, o local que tece a primazia das habitações dos portuários. Este era conhecida como “o bairro que crescia à noite”, pois era neste horário que os moradores construíam suas casas, já que o local era terreno da marinha, estando proibidas as construções. Assim levantando a casa durante a noite, evitavam-se possíveis problemas com as autoridades. A necessidade de trabalho dos habitantes da localidade, que ocorria no período diurno, era outro motivo para as construções serem feitas a noite. (GANDRA, 1999, p.32)

Sobre a relação aos baixos vencimentos dos obreiros do cais, a administração do porto promovia uma confusão premeditada, não adotando nenhum padrão para vincular os vencimentos dos mesmos e utilizando-se do caráter avulso dos portuários para lhes negar aumento de salários. Para o mesmo, “esta situação foi possível pelo fato dos trabalhadores estarem a serviço de um órgão público, mas não serem funcionários estatais.” (GANDRA, 1999, p. 28) Esse problema só foi solucionado após a estruturação da entidade de classe dos obreiros das docas, que conseguiram regulamentar os seus vencimentos. Desse modo, o surgimento do sindicato dos trabalhadores Portuários de Rio Grande, assim como da categoria estivadora, estaria ligado à delicada situação de instabilidade financeira pelo caráter sazonal de trabalho. E esse ponto, foi um dos motivos que levaram esses “homens do porto” a procurar resolver os seus problemas básicos.

A questão da remuneração é importante, pois nos remete a outra análise. Este aspecto que difere socialmente, além da relação “bagrinhos” e “tubarões”, diferencia também socialmente os estivadores dos trabalhadores portuários de capatazia, já que estes, neste período, recebem através do

sistema de diárias, e os estivadores além da diária, são remunerados pela produção no trabalho.

No ambiente portuário, muitas vezes, a ajuda financeira entre os companheiros de ternos era comum, já que a escala era por rodízio, e assim os mesmos trabalhadores se encontravam inúmeras vezes ao longo das jornadas de trabalho. Além de que o critério de forças pessoais consiste num antigo patrimônio dos operários, forjando a imagem da “família estivadora”⁵³.

Outro fator de unificação da categoria e símbolo identitária está atrelado ao futebol. A categoria criou um time de futebol amador que representava os estivadores em campeonato internos do porto e fora, disputando com times locais e de outras cidades. Jogar e fazer parte do “Estiva Futebol Clube” representava uma válvula de escape das intensas jornadas de trabalho. Além disso, para muitos estivadores, era um meio de conseguir um espaço no rodízio de trabalho, justamente por possuírem habilidades diferenciadas em campo, que para o time, representava resultados positivos em partidas.

O futebol, como prática de sociabilidade⁵⁴, fortalecia os laços de companheirismo e solidariedade entre os estivadores, pois estabelecia um sentimento de orgulho na sua identidade cristalizada. Jogar no time era uma forma de ganhar notoriedade e reconhecimento dentro do meio. O desempenho no trabalho, no dia seguinte, recebia forte influência do resultado do jogo. Para Oliveira:

[...] o comportamento dos jogadores, na verdade, reproduzia sua postura no ambiente de trabalho. Numa atividade onde se ganhava por produção, na composição dos ternos, se um integrante ‘miava’, os demais eram prejudicados. Daí uns serem censores dos outros. Esta relação se transferia para o futebol. (OLIVEIRA, 2000, p. 173)

⁵³ Conforme: (SILVA, 1995, p. 25).

⁵⁴ No que tange ao esse ponto, a prática de esportes está significativamente relacionada ao operariado. Em especial o futebol, com times e vestuários característicos deste segmento. Sobre esse assunto, ver, por exemplo: LOPES, José Sérgio Leite. Classe, Etnicidade e cor na formação do futebol brasileiro. In: BATALHA, Claudio; SILVA, Fernando Teixeira e FORTES, Alexandre (orgs). *Cultura de classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Unicamp, 2004. 121-163.

Percebe-se, na relação trabalho e lazer, que o futebol representava tanto um meio de distração e entretenimento quanto um meio de conquista de espaço no trabalho. Ser um bom jogador, ou participar das festas e churrascos após as partidas, estabelecia um ambiente de integração, união e identidade. No entanto é necessário destacar a tração que o “jogar futebol” exerce sobre os trabalhadores. Sobretudo na relação entre futebol e classe obreira, pois são muitas e diversas⁵⁵.

Logicamente, a partir da profissionalização, vários jogadores de origem operária começaram a destacar-se nesse esporte. [...] já muito antes o futebol era praticado pelo proletariado, seja em times de várzea, seja em clubes com maior organização. Do mesmo modo, esse esporte constituía-se em um atrativo para muitos militantes, mesmo dos mais compromissados. A relação com o futebol aparecia sempre como ambivalente para as lideranças. Em alguns momentos, eles reclamavam do impacto alienante do esporte sobre os operários, mas em outros, eles rendiam-se ao gosto, individual e coletivo pelo esporte. (LONER, 1999b, p. 415)

Ainda assim, um dos locais onde os trabalhadores iam minimizar a rotina desgastante de trabalho a bordo dos navios era o campo de futebol. E para isso, realizava-se uma importante ação social na organização de campeonatos de futebol, com times criados por eles, contra os de outras categorias e até mesmo com times locais. Como lembra Cristóbal Moraes, havia a “Estiva Futebol Clube, as camisetas eram azul, branco e vermelho, o Estiva Futebol Clube foi campeão da terceira divisão! É, eu não me recordo a data, mas ele foi campeão da terceira divisão, disputado no Rio Grande do Sul.” Em determinados momentos, o sindicato arrecadava um percentual financeiro para contribuir com as despesas desses jogos, bem como para outros fins, como, por exemplo, para saúde e reformas da estrutura física em que se encontrava a sede. E a disponibilidade dos trabalhadores em contribuir com essas arrecadações demonstra o grau de comprometimento dos mesmos com sua entidade, pois se sentiam participantes da mesma.

Neste sentido a manifestação cultural através do futebol, por exemplo, pode ser entendida também como uma forma de distinção de classes. Sobretudo por que na formação de uma classe obreira temos um processo

⁵⁵ Ver, a respeito dessas relações, além de uma crítica à noção de alienação provocada pelo futebol o artigo de CALDAS, 1994, pp. 41-49.

continuo e ainda sujeito a inúmeras diferenciações através de sistemas econômicos, políticos e culturais. Mesmo que exista uma estrutura condicionante, a classe se transforma ao longo do tempo. Pois se situa em uma realidade histórica concreta, que é tanto condicionante como condicionada pela sociedade em que esta situada.

Eric Hobsbawn (2000), ao analisar a cultura de classe operária britânica, percebe claramente esses elementos transformadores existentes na cultura operária. Sobretudo na fase mais incipiente da revolução industrial (1830-1840), quando boa parte da população inglesa ainda vivia no campo, é que se deu a formação da classe operária. Já que a experiência acumulada das organizações pré-industriais, segundo o autor, forneceu grande parte da estrutura para a organização do novo operariado, como bem notou através de alguns indícios, como por exemplo, o vocabulário.

O autor ainda destaca que mesmo com as transformações advindas da revolução industrial, os trabalhadores britânicos não perderam suas características locais, contudo, “o modelo de vida da classe operária e de sua cultura que emergiu nas últimas décadas do século XIX era extraordinariamente padronizado” (HOBBSAWM, 2000, p. 270). Todavia, neste período temos o surgimento do cinema e da dança influenciados pelo Jazz como manifestações culturais advindas dos Estados Unidos. O que demonstra que as barreiras culturais dos estados se conectam e com isso, alguns costumes, tradições e hábitos passam a compor o cotidiano, pelo menos em parte, dos trabalhadores.

Discutindo os aspectos da formação da classe trabalhadora inglesa, Hobsbawn considera importante a presença do futebol na cultura operária, sobretudo por que unificou inclusive a linguagem e o tema das conversas diárias entre os operários. Por outro prisma, ele ainda sublinha o papel unificador e delimitador de uma cultura comum entre os operários ingleses, representada, ao mesmo tempo, pela torcida por um time, pelo uso do boné e pela comida vendida e consumida no jogo.

Para tanto ressaltamos, novamente, o trabalho de E. P. Thompson (1998) como pensador desse ramo, para nos elucidar sobre o assunto ora

discutido, sobretudo por acreditar no aspecto de que a vida cotidiana está significativamente relacionada à cultura. É dentro desse sistema cultural que a massa trabalhadora da estiva está imersa, o qual abarcaria a vida de todos os dias, dos gestos, ritos e ritmos repetidos diariamente. Seu campo de atuação é o do automático, uma rotina que engloba trabalho, lazer e família. No rol de atividades diárias, tanto no trabalho como na sua vida privada, pode ocorrer a sujeição a mecanismos de disciplina. No entanto, o trabalhador também pode exercer sua criatividade e criar formas de resistência à ordem estabelecida - uma espécie de contra disciplina - ao modelo vigente.

1.4- Reflexões sobre a identidade dos “homens do porto”:

Observamos, nas memórias reavivadas dos entrevistados, a importância da emergência do sindicato na melhoria de suas condições de trabalho e vida. O sindicato passou a administrar a atuação dos estivadores sob a forma de rodízio, em equipes de trabalho, que eram denominadas “ternos”. Esse sistema permitia que todos os filiados pudessem trabalhar durante o mês, garantindo a segurança financeira. A entidade passou a fazer a intermediação entre a empresa contratante e os trabalhadores, recebendo e pagando ela mesma os benefícios, o que possibilitava um controle significativo sobre sua atividade, e abrindo espaço de negociação para aquisição de mais direitos. Com o tempo, o sindicato ampliou seu campo de atuação, englobando também espaços de lazer, vida privada e atividades de cunho social. Segundo Cristóbal Moraes⁵⁶, “tinha churrasqueira pra cada grupo de escala. [...] vamos supor, 500 operários, então dividia em cinco escalas e tinham cada escala independente do centro ali da área de lazer, tinha uma churrasqueira pra cada escala! Então tinha essa confraternização”.

No que tange à rotina de trabalho do estivador riograndino no período, cabe ressaltar as longas jornadas de trabalho a bordo dos navios, visto que, como trabalhavam por produção, os mesmos buscavam aumentar o ritmo de trabalho em cargas que proporcionassem ganhos vantajosos, e quando não havia recebimento financeiro por produção nas cargas, buscavam alongar o

⁵⁶ Entrevista realizada pelo autor com o estivador Cristóbal Moraes, em 14 de agosto de 2012.

tempo de embarque para ganhar horas-extras. No entanto, isso gerava uma tensão com os trabalhadores portuários que estavam no cais carregando e descarregando as cargas, visto não terem os mesmos padrões de remuneração.

Continuando a historiar sobre a rotina de trabalho dos nossos agentes em tela, convém reforçar e expormos que até a fundação do sindicato, o processo de seleção dos trabalhadores era feito através da “chamada”.⁵⁷ Nesta, eram escolhidos aqueles que a administração do porto indicava, por atributos físicos ou por apadrinhamento. Em meio a esse processo de seleção, iam se criando estereótipos sobre a figura do estivador, que logo emergiam no senso comum difundido no imaginário coletivo da cidade do Rio Grande. Sobre essas imagens e estigmas que perpassam a identidade do estivador, Carlos Alberto de Oliveira (2000), ao dialogar com estes personagens e abordar o cotidiano da estiva riograndina, conclui que:

Tais estereótipos adquiriram historicidade, desde o instante em que os portos nacionais ampliaram sua importância, com a inserção do Brasil na economia capitalista Mundial. Imagens de trabalhadores no cais passam a fazer parte do cotidiano das cidades portuárias, sendo captadas de diferentes maneiras pelos observadores de plantão: jornalistas, literatos, higienistas, engenheiros, políticos, etc. Ao serem difundidas na sociedade, de forma estigmatizada, expressam valores e opiniões que passam a ser aceitos como inquestionáveis, como por exemplo, de “homens brutos”. Tais ideias, com o passar do tempo, acabam por permear o senso comum, sendo absorvidas pela própria categoria - com certa carga de preconceito - e intrometendo-se, por vezes, até nos textos acadêmicos que exploram a temática dos “homens do Porto”. (OLIVEIRA, 2000, p.56-57).

O cotidiano dos trabalhadores do Porto era intenso. No caso dos estivadores, após terem passado pela “chamada”, eles se dirigiam aos navios para começarem suas atividades de estiva. As condições de trabalho eram adversas e, muitas vezes, causavam sequelas na saúde dos trabalhadores após anos desempenhando essa função. Para aumentar rendimentos financeiros, muitos chegavam a virar dois ciclos de trabalho no mesmo dia,

⁵⁷ Segundo Carlos Alberto de Oliveira, em Rio Grande, o local de chamada ficava a poucos metros do portão principal do Porto Novo, o portão 4. Lá se situava a “roda da estiva”, o local de engajamento do trabalho. (OLIVEIRA, 2000, p. 81).

aspecto que poderia levar à exaustão após 16 horas de trabalho. Cristóbal Moraes fornece importantes informações sobre o cotidiano de trabalho de um estivador dentro dos navios, na forma de escalas e rodízios:

[...] foi criado escalas A, B, C, e D, com dois a mais, dois a menos dependendo da carga, era navio aquela coisa toda, mas da [remuneração por produção] até ali, dependendo da produção do navio né, teoricamente essa carga aqui vai dá mais dinheiro do que a caixa mais alta, muitas vezes até acontece de nem te dado mais dinheiro, mas teoricamente ela dava mais. Então era distribuído assim o rodízio, e o horário era quatro, mais quatro, mais duas horas, então tu trabalhava, vamos supor, das sete e meia até as onze e meia, fazia o serviço. Aí o navio continua na tarde, ficava engajado pra tarde, se o navio continuasse trabalhando nesse período inteirinho aqui das onze e meia a uma e meia, aí tu participava também com um salário diferenciado, era uma hora e meia em dobro, ganhava seis mais quatro, uma hora e meia em dobro, um período de almoço e 100% também na parte das quatro, das quatro da tarde. Se esse navio prorrogasse ou prolongasse mais duas horas, ia das cinco as sete, mais duas horas ganha mais 20%. [...] as sete hora entrava outro grupo, era distinto, terminava um grupo, vamos supor, corrido no caso que to citando, terminava as sete horas, sete horas entrava outro grupo. [O trabalho] era braçal mesmo porque tinha na época, tinha lotação de couro salgado ainda, mesa de pedra... Isso era movimentado, fardos de lã, aquilo vinha já da zona de produção, bem compactada. E aqueles fardos de lã é em torno de 300, 400 kg por aí, então tu... A lingada dos navios era antiga, não tinha um porão totalmente aberto, tinham as cobertas. A coberta é o quê? Protege o porão aqui, isso aqui é o navio, essa folha aqui é o navio. Abria o porão, aqui então tem essa coberta aqui e tem que botar a carga aqui em baixo, hoje os porões já abrem direto, então o que acontece se desce a lingada aqui no meio, a gente tem que botar aquele fardo lá no canto, tem que levar no muque né, botar em cima de algum estrado, alguma coisa é sempre braçal.⁵⁸

Ao perguntar se o trabalho era exaustivo e insalubre, e se causava algum dano à saúde, Cristóbal Moraes-“Tobal”- nos relata o seguinte:

Tinha, por que... Até porque as cargas, principalmente por problema de carga, pó, contaminação, outra que a gente cita que o operário não queria usar material de proteção. Os materiais de proteção, muitas vezes, não é adequado pra esforço físico. Bota uma máscara, não consegue desempenha teu mesmo desempenho do que sem a máscara num trabalho braçal, então achava melhor não usar, vou te citar o caso das areias que o pessoal chamava aí, que são os adubos, fertilizantes, tinha máscara. O sindicato fornecia máscara, mas tira grande parte das condições físicas de trabalho porque são quatro horas, no mínimo, que tu tá trabalhando ali com esforço físico. Respirar com o nariz livre é uma coisa, com o nariz com uma máscara é diferenciado. Já diminui o oxigênio, a quantidade, até pelo calor também, porque aquilo é uma carga que aquece no porão, no verão pior ainda, então achava melhor trabalhar sem a máscara, na pior das hipóteses botava a máscara, e hoje tá se usando mais essas pequenas

⁵⁸ Entrevista realizada pelo autor, em 14 de agosto de 2012. Grifo nosso.

aí de apoio de contato com o rosto. Mas antes, o cara precisava até inclusive pegar um sutiã usado da mulher, cortar e botar um elástico e trabalhar enchendo caçamba, então obviamente que incidência de doença era maior.⁵⁹

É perceptível que trabalhar no convés dos navios atracados no cais do porto era uma atividade desgastante fisicamente, sobretudo, principalmente pelas precárias condições de segurança no trabalho. A responsabilidade em organizar as cargas e cuidar para que tivesse espaços suficientes para um bom aglomerado de carga era intensa. Exigia-se do trabalhador resistência física diante dos esforços, e muitas vezes, frente ao calor nos dias quentes e o frio, nos dias baixa temperatura. Podemos analisar na fala de Arlindo Schmidt⁶⁰, a sua percepção quanto aos postos de trabalho que um estivador poderia assumir em seu cotidiano:

[...] quem estava no porão do navio, era um coisa... Era puxado... Tinha ocasiões em que o serviço lá em baixo era melhor do que em cima. Porque em cima tem muita responsabilidade. Porque tu não vais deixar cair uma caçamba, porque se ela bate no porão... ela, por virar, pode desengatar. Tinha ganchos que eram abertos. Então, quem trabalhou no convés... (OLIVEIRA, 2000, p. 95).

No dia a dia de trabalho, os estivadores se dispunham da seguinte organização em seus ternos: um para cada guindaste, e outro para cada porão. Digamos que o terno tenha doze homens, oito no porão e quatro no convés. Destes, dois no guindaste e os outros no portaló⁶¹ como ajudantes, pois a borda da escotilha impede que o guindasteiro veja precisamente onde está sendo depositada a carga. Os contramestres⁶² seguem, por sua vez, a orientação do contramestre geral do navio, ou o Capataz, e este se subordina ao encarregado da firma estivadora.

⁵⁹ Denominação que os companheiros o chamam. Entrevista realizada pelo autor, em 14 de agosto de 2012. Grifo Nosso.

⁶⁰ Estivador entrevistado por Carlos Alberto de Oliveira.

⁶¹ Refere-se a uma abertura na borda ou no constado de um navio, para entrada e saída do pessoal.

⁶² Refere-se a o responsável por acompanhar a operações de carga e descarga no porão do navio.

Era comum, no início da profissão, os estivadores passarem por níveis de trabalho. Havia um sistema hierárquico de serviço que iniciava no mais pesado, isto é, no trabalho dentro do porão, que, às vezes, virava noite e dia. Depois, com o passar do tempo, poderiam atuar no portaló (como sinalizadores), ou até mesmo como guindasteiro ou guincheiros.

Um momento significativo que representou uma tentativa de inflexão dessa unidade foi o golpe civil-militar de 1964, visto que, antes do referido golpe, os trabalhadores lutavam por seus direitos através de paralisações recorrentes no porto do Rio Grande. Geralmente, as decisões relativas a essas ações eram tomadas em conjunto com outros sindicatos de estivadores de outros portos espalhados pelo Brasil. Também era constante a união com outras categorias portuárias, para agregar força ao movimento. “Havia uma unidade sindical muito forte”, diz Cristóbal Moraes.

Consideramos importante apresentar ao leitor as especificidades históricas que compõe o universo dos trabalhadores do cais. Justamente para podermos compreender as aproximações e alteridades existentes entre essas duas importantes categorias portuárias. Deste modo, ao apresentarmos o devir/formação dos doqueiros de Rio Grande-RS, elencar-se-á sua transformação enquanto categoria de trabalho dentro do contexto portuário. Visto que, no nosso entender, é no trabalho que o mesmo vai edificando sua identidade de grupo. Assim, inicialmente elucidamos nossa compreensão de trabalhador portuário, em contraponto aos estivadores.

A função básica neste segmento consistia no transporte e na manutenção de cargas no cais do porto de Rio Grande, através da atividade braçal, denominado de capatazia. Seu trabalho era complementar/similar à função desenvolvida pelos estivadores a bordo dos navios, no entanto permaneciam no cais. Atuavam também como serventes no refeitório e nos armazéns, desempenhando uma infinidade de tarefas, desde a limpeza até os serviços de escritório. Isso decorria da sua precarização no trabalho, bem como pelo o caráter sazonal de contratação que impedia a sua especificação e a escolha no desempenho de funções.

Até meados de 1960, momento em que os trabalhadores conquistam a carta sindical com o Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Rio Grande, existia uma Associação civil que os representava, servindo de gênese para emergência do sindicato. Pouco antes da entidade se tornar em Sindicato, ainda passou pela forma de Associação Profissional, já com uma organização combativa em prol dos direitos de seus associados.

Na fase “pré-sindicato” para se tornar um trabalhador portuário, era necessário possuir uma matrícula na Capitania dos Portos de Rio Grande e esta, geralmente, era adquirido através de relações políticas, ou seja, o trabalhador solicitava a algum político local uma carta de apresentação e com ela conseguia a sua matrícula e, de posse desta, tornava-se apto para responder a chamada. Nas palavras do portuário José Leal⁶³, percebemos essa característica, no qual lembra que “o principal modo de conseguir entrar no porto era através de padrinho político... Ou se tu tivesse alguém lá dentro, se a pessoa tivesse uma amizade”.

Neste momento, os trabalhadores não conseguiam atuar mais que alguns dias por mês, pois dependiam da demanda de serviço e da solicitação, através da “chamada”, por parte das firmas portuárias. Como já mencionado acima, o caráter sazonal do trabalho não é uma especificidade das atividades desenvolvidas no porto de Rio Grande, Maria Lucia Caíra Githay afirma que se trata de um fenômeno mundial. Segundo ela: “Este sistema apareceu historicamente como a resposta dada pelos empregadores às constantes flutuações da carga e descarga de mercadorias nos portos. O traço básico do sistema é uma extrema flexibilidade na contratação dos trabalhadores.” (GITHAY, 1992, p. 105).

Pelo fato de o trabalhador portuário ser avulso e laborar sazonalmente, sua renda era limitada e baixa impossibilitando-os que vivessem em condições boas e muitas vezes, levando-os a exercerem outros empregos⁶⁴. Desse modo,

⁶³ Entrevista realizada pelo autor em 25 de junho de 2013. Na sede da Associação dos Trabalhadores Portuários Aposentados do Rio Grande/RS.

⁶⁴ Ao analisar as Fichas de identificação dos operários das docas, que se encontra no Arquivo do Departamento de Recursos Humanos da Superintendência do Porto de Rio Grande, Edgar Gandra (1999) observou o alto número de abandono do emprego por parte dos trabalhadores portuários.

o cotidiano dos trabalhadores das docas nesse período foi marcado por privações financeiras.

Ainda sobre o a origem do sindicato, argumenta que o sindicato teria nascido das lutas locais e da defesa dos direitos dos trabalhadores. Existiriam então, um “autoctonismo e resistência” por parte dos obreiros do cais. (GANDRA, 1999, p. 46). Além dessa concepção, destaca-se a relação de competitividade entre entidades dos trabalhadores portuários, no estado do Rio Grande do Sul ocasionou, também, a busca pela carta sindical conforme perceberemos abaixo:

Os operários das docas da capital do estado conseguiram sua carta sindical antes que os doqueiros rio-grandinos. Esse fato, devido às comunicações constantes entre esses operários, influenciou, sem dúvida, os obreiros do cais de Rio Grande na luta pelo seu direito de sindicalização⁶⁵. (GANDRA, 1999, p.47)

As experiências em comum desses operários estabeleceram fortes laços de solidariedade e contribuíram para a consolidação, mesmo com ressalvas, da *consciência de classe* desta categoria, o que permitiu luta e edificação do seu Sindicato. Essa tomada de consciência corresponde ao *fazer-se* deste segmento. Fazer-se este, que culminará com a criação e a consolidação, entre os anos de 1959 a 1964, do Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Rio Grande/RS (STSPRG).

Com a mudança da associação profissional para Sindicato⁶⁶, em 2 de abril de 1960, contando aproximadamente com quase quinhentos filiados neste momento, seus membros continuaram a desempenhar um importante papel reivindicatório, conseguindo a regulamentação de vários direitos. Pois, via legislação trabalhista, começaram a ser reconhecidos como negociadores da categoria, conseguindo pleitear para esta. O historiador ressalta essa relevância dos direitos adquiridos pra os portuários. Tendo em vista que:

⁶⁵ Nas atas das assembleias do Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuários de Porto Alegre, Edgar Gandra, constatou que são recorrentes as menções de comunicações entre as entidades sindicais similares no estado. Informação que endossa essa suposição.

⁶⁶ O termo Sindicato é aqui entendido através da criação por um segmento de obreiros militantes preocupados com a situação de sua categoria, de uma entidade representativa junto aos poderes constituídos para a resolução de seus interesses.

[...] A regulamentação do período de serviço e a preferência por mão de obra sindicalizada acabavam com as maiores preocupações da categoria, pois tornava possível a organização da jornada de trabalho e a garantia ao obreiro, mesmo que este não estivesse na escala de serviço, um salário mensal de, pelo menos 25 diárias, o que propiciava melhores condições de vida. (GANDRA, 1997, p.50)

Sendo assim, com o advento do sindicato, o cotidiano dos trabalhadores das docas modificou-se de forma significativa. Já que antes, trabalhavam esporadicamente recebendo pelos dias em que laboravam consequentemente seus ganhos eram mínimos. Com o Sindicato organizando a mão de obra e o porto só aceitando os trabalhadores sindicalizados, seus vencimentos aumentaram. Pois havia um rodízio de escala que propiciava uma equiparação de trabalho dentre os filiados. Neste período houve um aumento de número de sindicalizados, por causa desses aspectos que vieram a aglutinar em suas vidas. Além das alterações em relação à organização de suas condições de trabalho e vencimentos, houve mudanças significativas em relação a suas moradias, hábitos alimentares e na visão que os demais membros da sociedade riograndina passaram a ter sobre nossos agentes em tela. (GANDRA, 1997, p. 54) Momento áureo esse que permaneceu até o golpe civil militar em 1964, na qual houve cassações dos direitos adquiridos e restrição do espaço de luta e reivindicação. Pois passaram a realizar suas funções cotidianas de trabalho sob o estigma de medo.

A relação entre as categorias profissionais de “estivador” e os “portuários” é um debate pouco explorado pela historiografia, pelo menos dentro da literatura que tivemos acesso⁶⁷. Sendo assim, nossa pesquisa “abre

⁶⁷ Ver: ALBURQUERQUE, Marli Brito Moreira de. *Trabalho e conflito no Porto do Rio de Janeiro (1904-1920): um estudo sobre a participação política das categorias portuárias no movimento operário da Primeira República*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983. *ALMEIDA, Luiz Gustavo Nascimento de. *Estivadores do Rio de Janeiro. Um século de presença na história do movimento operário brasileiro*. Rio de Janeiro: TOPBOOKS, 2003. *DI PAOLO, Darcy de Nazaré Fléxa. *O trabalhador da Estiva: um estudo sociológico sobre os estivadores do Pará*. Belém: CEPAS, 1981. _____. *Os estivadores do Pará no movimento sindical brasileiro: um estudo sociológico*. Belém: CEJUP-CEPAS, 1986. GANDRA, Edgar Ávila. *O cais da Resistência: a trajetória do sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande no período de 1959 a 1969*. Cruz Alta, UNICRUZ, 1999. _____. *O porto dos Direitos: a trajetória do sindicato nos serviços Portuários de Porto Alegre no período de 1959 a 1969*. Porto Alegre, Ed. Universitária/ UFPel, 2009. *GITAHY, Maria Lucia Caíra. *Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: Editora da Universidade Paulista, 1992. *OLIVEIRA, Carlos Alberto de. *Quem é do mar não enjoa: Memória e Experiência de*

caminhos” para outros estudos que venham abordar essa temática de uma forma densa. Destacamos que não temos, logicamente, a pretensão de esgotar o assunto em tela.

Ao longo do texto já mencionamos que os estivadores até a metade do século XX exerciam a tarefa de capatazia no cais portuário. No entanto, a mão de obra passou a se especializar e assim uma divisão de profissões foi delineada. No período analisado, já ocorre essa divisão, mas ambos entrelaçam trabalho e vida privada diariamente aa atividades portuárias, de militância e de lazer. No entanto, mesmo com essas aproximações é possível inferir que o aspecto singular de cada categoria emergiu de forma intensa criando um perfil identitária a cada segmento.

Essa separação de tarefas gerou um perfil de trabalhador que se identifica enquanto tal a partir de elementos da sua própria rotina de trabalho, da sua profissão. Ser estivador ou portuário traz consigo uma relação identitária forte, que estaria atrelada aos aspectos do trabalho. Nesse processo de identificação também há espaço para o conflito de representações dentro do palco da sociedade em que estamos inseridos e no próprio ambiente de trabalho. Deste modo, “a identidade e a diferença são estreitamente dependentes da representação. É por meio da representação, assim compreendida, que a identidade e a diferença adquirem sentido” (SILVA, 2014, p. 91).

Portanto, ao analisarmos as relações cotidianas de trabalho entre as duas categorias, conseguiremos perceber esses elementos de alteridade e identidade. As divergências e convergências expostas nas falas dos nossos

Estivadores do Rio Grande/RS (1945- 1993). São Paulo, PUC, 2000. *VIVIAN, Diego Luiz. *Indústria portuária sul- rio-grandense: portos, transgressões e a formação da categoria dos vigias de embarcações em Porto Alegre e Rio Grande*. 2008. 345f. Dissertação (Mestrado em História) Programa de Pós- Graduação em História, Universidade do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. * SARTI, Ingrid. *O porto Vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. *SILVA, Fernando Teixeira da. *A carga e a culpa- Os operários das docas de Santos: Direitos e Cultura de solidariedade (1937-1968)*. São Paulo/Santos: HUCITEC/PMS, 1995. *PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899-1925)*. São Paulo: PUC/SP, 1996.

entrevistados trazem à tona esses aspectos. E assim, permite entender uma das complexidades do mundo de trabalho portuário.

Corroborando com o que já foi mencionado acima, a memória reavivada dos trabalhadores, nos permite adentrar ambiente de trabalho desses “homens do porto” e entender, através das percepções dos mesmos as diferenças existentes entre estivadores e portuários em suas funções. Com relação ao trabalho de capatazia no cais, com a circulação de mercadorias, os comentários do Sr. Antônio N. Espindola, ex-trabalhador e militante portuário são elucidativos:

O trabalhador portuário descarregava vagão, vagão de arroz e fazia lote. Chegava a fazer 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 terno de 50 homens, quer dizer se chamava **simão**, quer dizer cada dois- cada um pegava numa ponta do saco e ia se carregando para cima- se fazia tipo uma escadinha no lote e vinha se fechando aquele lote de cima para baixo. Iniciava ele de baixo quando ele chegava quase na altura da cobertura do brasilite [telhas do teto] então a gente vinha fechando aquilo e vinha trazendo fechado. Quer dizer, aquilo ficava que a pessoas olhava um lote de 250 mil sacos. Tu olhava, era uma perfeição, pra qualquer lado que olhava ficava quadrado totalmente perfeito. E também trabalhávamos no carregamento pra navio.

Ao dialogar sobre mais aspectos de sua rotina, Antônio Nailem revela-nos outros detalhes do cotidiano de seu trabalho:

[...] fazíamos a **lingada**⁶⁸, trabalhávamos muito com a exportação de couro, couro salgado que era um serviço terrível na época descarregava aquilo da linha 9 o armazém A7 que era o armazém que fazia esse tipo de armazenamento do couro, [...] era um a coisa horrível um fedor que não tinha que aguentasse [...] nós estávamos em 50 homens e eram 50 carrinhos [**carrinhos de mão**] no meio da pedras, assim uns carros horríveis aquilo ne rodava.⁶⁹ [grifo nosso]

No que tange à rotina de trabalho do estivador rio-grandino no mesmo período, as entrevistas permitiram perceber que: as longas jornadas de trabalho a bordo dos navios, devido ao trabalho por produção, onde aumentavam o ritmo de trabalho em cargas que proporcionassem ganhos que

⁶⁸ A expressão lingada designa o ato de transportar a carga de um navio para a terra ou vice-versa.

⁶⁹ Entrevista realizada por Edgar Gandra em 25 de fevereiro de 1997. Grifo nosso.

consideravam vantajosos. Também, em outros momentos, quando não havia recebimento financeiro por produção nas cargas, buscavam alongar o tempo de embarque para ganhar horas-extras. No entanto, isso gerava uma tensão com os trabalhadores portuários que estavam no cais carregando e descarregando as cargas, visto não terem os mesmos padrões de remuneração. Tal situação acarretava uma relativa oposição entre dois segmentos de trabalhadores em determinados momentos, como é possível perceber na fala de Cristóbal Moraes:

[...] o trabalho da noite antes da meia noite, a estiva sempre foi por produção, então trabalhava, quatro mais quatro, mais duas [horas]. Nós ganhávamos [por] produção, se nós não tivesse produzindo bem né... pra nós sempre foi o objetivo nosso ganha produção, só que na época, por isso a diferença existia [entre estivadores e portuários], embora dentro do próprio segmento, os portuários ao chegar à meia noite ganhavam a diária do outro dia, do dia seguinte, então quando chegava onze e meia por aí as cargas que deveriam ser [...] de terra que faz parte dos portuários, empregados do Porto propriamente dito, eles começaram a diminuir a velocidade de carga pra justamente ultrapassar a meia noite, ou seja, o dia seguinte, pra ganhar a diária do dia seguinte! Com isso havia uma discordância conosco, porque nós passávamos a ganhar menos pela produção, diminuía a produção consequentemente, nós ganhávamos menos, então tinham essas divergências aí, são pequenas, mas justamente pela legislação diferenciada.⁷⁰

No entendimento do trabalhador portuário José dos Santos Leal⁷¹, as divergências ocorriam essencialmente pela questão financeira, visto que, os estivadores percebiam um rendimento superior ao das demais categorias. E isso gerava tensões e rivalidades entre as categorias. Segundo ele:

O problema era entre o sindicato da estiva e o sindicato do porto, não as direções gerais [do sindicato da estiva e o portuário], o trabalhador. Lá porque um dependia do outro pra falar e desenvolver. E o que acontecia, quando tinha uma carga que era vantajosa pra os dois aquilo [trabalho] ia rápido. E geralmente isso acontecia com o porto, a gente trabalhava num ritmo normal, quando dava produção que a gente ia ganhar mais, daí o cara trabalhava e o outro não trabalhava normal. Ai, eles queriam que o portuário corresse ou vice-versa, isso é coisa de trabalhador, mas era uma coisa que não era pra existir entre o trabalhador, não era pra existir. [...] é aí que davam as divergências, e eram as divergências visando dinheiro, o diabo do dinheiro.⁷²

⁷⁰ Entrevista realizada pelo autor, em 14 de agosto de 2012.

⁷¹ Entrevista realizada pelo autor no dia 25 de junho de 2013. Grifo nosso.

⁷² Entrevista realizada por Edgar Gandra em 25 de fevereiro de 1997. Grifo nosso.

Destacamos que na fala do nosso entrevistado, ora ele relata que as divergências ocorriam entre as entidades sindicais e não entre os trabalhadores no dia a dia. E Em outros momentos era ao contrário. A questão financeira torna-se um fator preponderante nas divergências entre esses trabalhadores, pois os estivadores ganhavam por produção e os portuários por diárias. Dessa forma, é possível perceber na memória acima que “ser estivador”, nesta época, era poder usufruir de um status diante dos outros, o que gerava ressentimentos tendo em vista que ambos exerciam funções complementares.

Além dos saberes técnicos da profissão entre as duas categorias, outro fator que pode ser elencado como diferenciador entre o trabalhador da estiva e do cais é a vestimenta. Era comum, entre os estivadores, o uso de calça jeans azul escura e luvas de couro. Estas luvas, quando não se faziam necessárias, eram postas no bolso de trás das calças. E assim permaneciam, com este perfil de vestimenta, tanto no porto quanto em seus arredores, como, por exemplo, em boates e armazéns de vendas de mercadorias.

Na entrevista, o portuário aposentado Ari Castro relembra, sobre a relação com os estivadores neste período, que:

Os estivadores naquele período de 58 eles tavam numa alta, numa boa, tinha um poder. Tinha muito cara estivador que era o capataz, tavam tudo por cima mesmo. Tinha um tal de, Paulo Larram ele falava direto com o Getúlio [Vargas] era famoso por isso ele falava direto com o presidente Getúlio [Vargas]. Era diferente, eles na época ganhavam bem, tinha aquelas calças de brim coringa aí eles usavam botina, os estivador, botina, calça de brim coringa e iam lá pro porto aquilo ali era moda e os portuários, o provisório da estiva que imitavam muito os estivadores botavam uma calça de brim coringa, nem era jeans que chamavam era brim coringa mesmo e botina, que era a botina de estivador e botava as mãos no bolso e aquilo ali era moda para as boates, para esses negócios aí, isso aí aconteceu muito. [...] pegava as onze horas até a meia-noite e iam para as boates, beber, tinha muita boate ali perto do porto. Era isso aí, na época tinha liberdade, tinha rigorismo e liberdade O próprio trabalhador fazia a liberdade.⁷³

Sobre esse aspecto de exaltação dos estivadores da sua categoria, é esclarecedor a fala do portuário José Leal:

⁷³ Entrevista realizada por Thiago Cedrez da Silva e Edgar Gandra no dia 28 de janeiro de 2014 na sede da Associação dos Trabalhadores Portuários Aposentados de Rio Grande/RS.

[...] logo que fizemos o sindicato era curto o dinheiro tinha uns, mais pela ignorância da própria pessoa, que a estiva ganhava mais que o porto, o cara que chegava onde tinha portuário, antigamente se usava uma luva, era uma luva comprada, luva de trabalho, e esse cara não bebe água, só bebe cerveja.

Corroborando essa questão, a fala do portuário Hélio Amaro⁷⁴:

Bom, o sindicato. Havia muito aquela “flauta”, aquele gozo do pessoal da estiva, que eles ganhavam produção, tanto no carregamento do navio como na descarga, então eles mexiam muito com nós que íamos na bica beber água que, “estivador não bebe água quente, vai no bar beber cerveja”, mas ganhavam produção nas nossas costas, um aporrinhão.

Ressaltamos que esse tipo de disputa era comum na rotina de trabalho do porto, além de rugas por diversas outras questões que envolviam o mundo do trabalho e aspectos privados, dentre os quais, podemos destacar aspectos relacionados ao ambiente masculino como: brigas de bar, disputas de futebol, prostitutas etc.

É perceptível nos relatos acima, percebemos o estereótipo de “estivador ou portuário fanfarrão”, que torra seus ganhos em boates e bebidas. No entanto, Oliveira (2000) evidencia em sua pesquisa que havia uma preocupação constante e acentuada com o sustento de suas famílias, em especial com aquisição do “arroz, feijão e açúcar”. E neste aspecto, suas esposas tinham um papel fundamental no que tange à administração das finanças. Isto porque as flutuações do salário do trabalhador do porto tinha um óbvio impacto no orçamento da família⁷⁵.

As esposas, pelo seu envolvimento e conhecimento de aspectos característicos do ofício e do sistema de trabalho do estivador, demonstram um poder de compreensão muito grande. Elas assumiam, na medida em que aprendiam a lidar com o ganho irregular de seus maridos, na prática, a ‘chefia da casa’, executando o papel de ‘Ministro das Finanças das famílias’. (OLIVEIRA, 2000, p. 84)

O relato acima, do trabalhador portuário de capatazia Hélio Amaro, permite identificar a existência de um ambiente de rivalidade entre as categorias envolvidas no transporte de cargas, estivador e portuário.

⁷⁴ Entrevista realizada pelo por Thiago Cedrez e Edgar Gandra no dia 16/08/2015.

⁷⁵ Conforme: (GITHAY, 1992, p 121-122).

Retomando, percebe-se que as divergências entre as categorias ocorriam, sobretudo, em virtude do salário-produção que os estivadores recebiam e os portuários não, logo os estivadores queriam que os portuários trabalhassem o mais rápido possível, e com isso aumentando o ritmo da produção e consequentemente, os vencimentos da “turma da estiva”. Destacamos que não era apenas um fenômeno do porto local, no porto de Santos também ocorriam divergências desta ordem, conforme lemos Ingrid Sarti (1981), em seu livro *O porto Vermelho*.

No entanto, nos momentos de embate por direitos uma categoria, geralmente uma categoria oferecia suporte a outra, e unidos reivindicavam seus interesses. Havia um diálogo entre as entidades representativas que propiciou organização para realizar greves e paralisações, geralmente visando melhorias de caráter salarial ou nas condições de trabalho. Neste caso, uma consciência de grupo, vinculado ao trabalho portuário. O que favorecia a emergência de uma cultura de luta por direitos, possibilitando que ambos lutassem juntos, minimizando, em parte, as suas divergências cotidianas. Sobre esse assunto, o estivador Cristóbal Moraes relembra alguns detalhes das relações entre estivadores e doqueiros em momentos de paralizações e greves:

Havia a comunicação sim. Isso é mais na questão de não era uma comunicação oficial por escrita. Eram reuniões, convocação “vamo se reuni hoje no sindicato tal, debate sobre problema tal lá do cais, enfim”. “querem reivindicar em conjunto?” “O que vocês acham?” Essas reuniões preliminares existiam. [...] Ah não, as vez ficava parada assim inclusive em loco, quer dizer na questão de navio por navio! Não concordava com a carga do navio, a taxa que estava, a falta também de equipamento adequado, a gente parava navio sim! Muitos navios chamados de Pão de Carga, a vapor, davam problema, equipamento aqui, pode parar para resolver, a gente da delegação resolve o problema! São essas questões em loco as vez acontece, muito até seguido, tá? Condições de trabalho daquele navio em relação ao outro **[Antes do golpe de 1964]** [...] era possível fazer isso né, os sindicatos tinham muita liberdade nesse sentido, a Legislação não era muito rígida, tanto é verdade que nós por intermédio da Federação que nós era muito vinculado à Federação, órgão superior né, na questão de unificação, unidade sindical nós sempre obedecíamos a Federação. Tinham as questões locais que a gente levava a conhecimento da Federação não é? Obviamente, mas se houvesse a necessidade de fazer greve nacional, nós obedecemos a Federação, tanto é verdade que na época, antes do Golpe de 64 o Oswaldo Pacheco⁷⁶, o dirigente

⁷⁶ Oswaldo Pacheco Borges, Estivador do Porto de Santos, foi presidente da Federação Nacional dos Estivadores.

da Federação ele passava o cabograma, na época era o cabograma né pra todos os seus filhados dizendo “a partir de amanhã vocês parem, façam paralisação em solidariedade ao Sindicato dos vamos supor, dos Hidroviários, lá dos Sindicatos dos Ferroviário, tinha solidariedade sindical até porque a gente tinha muito apoio, entre aspas, da sociedade na época. [grifo nosso]

Da reflexão que fizemos ao longo do texto, é possível desprender algumas conclusões a respeito da relação de trabalho entre as duas categorias. Sabemos que estas são conclusões preliminares, pois navegamos em mares rasos diante das fontes analisadas. Afinal é necessária uma pesquisa de folego para entrarmos nessas águas históricas densas que perpassam a relação entre duas categorias portuárias importantes no cenário econômico e social da cidade do Rio Grande. E como destacamos anteriormente, esperamos que novas pesquisas venham a enriquecer essa proposta de trabalho.

Todavia, percebemos que o processo de sindicalização dos estivadores e portuários propiciou mudanças na vida desses trabalhadores. Após a consolidação do sindicato de sua categoria, estes conseguiram inúmeras conquistas, o que influenciou diretamente no cotidiano de trabalho no porto rio-grandino, principalmente no que concerne às formas de resistência frente à exploração do capital e à luta por direitos. Sobretudo por que adquirem consciência de que estão inseridos num setor econômico importante e são peças fundamentais neste cenário, já que se o porto para, a economia dependente de exportação sofre as consequências. Além disso, ocorre também uma ressignificação do papel identitário desses trabalhadores que, pela característica combativa que demonstram em prol de seus direitos, podem ser vistos agora como negociadores nesta relação mão de obra e capital.

Uma questão importante que observamos na reconstrução da trajetória desses trabalhadores diz respeito à sua capacidade de resistir. Percebemos que, diante de inúmeras adversidades, eles foram capazes de seguir lutando por seus direitos, ainda que, se modifique os meios de luta. O processo de fazer-se e refazer-se são perceptíveis na edificação da identidade dos estivadores e portuários do Rio Grande, bem como o estabelecimento de uma

cultura de luta por direitos permeando todos os aspectos da vida cotidiana desses trabalhadores.

As diferenças existentes entre as duas categorias, sejam elas técnicas-quanto aos saberes da profissão- e a remuneração criavam no ambiente de trabalho, disputas e brigas por um ritmo de trabalho que beneficiassem cada um quando era propício a isso. Pois como já mencionamos, os portuários recebiam através do sistema de diárias e os estivadores por produção. Na fala dos depoentes identificamos as singularidades identitária presente em suas memórias. O fato de o estivador ser mais remunerado que o portuário concedia certo “prestígio” a categoria no porto e nas redondezas. Acreditavam que eram diferenciados, em relação ao demais.

No entanto, ao sairmos do ambiente de trabalho e analisarmos suas relações sociais e suas condições de moradias, percebemos que suas realidades não eram distantes. Afinal, ambas as categorias residiam-nos mesmos bairros operários da cidade (Bairro Getúlio Vargas e Vila Santa Tereza). Realizavam suas compras nos mesmos armazéns, frequentavam, muitas vezes, as mesmas boates. Era uma disputa simbólica que em alguns casos, gerava desavenças que transcendia as provocações verbais e partiam para o desentendimento físico no ato de brigarem.

No fim, o ambiente portuário com seus afazeres profissionais distintos era o que estabelecia uma identidade profissional única, no qual esta singularidade estimulava a diferença entre eles no ambiente de trabalho. Ficou perceptível essa diferença, ao analisarmos as duas trajetórias em sua edificação enquanto categoria sindical. Sobretudo por que existia uma cultura de luta por direitos diferente e conseqüentemente anseios e demandas também. Até por que os estivadores organizaram-se, enquanto associação e posteriormente sindicato, antes do que os portuários. Portanto já detinham mais conhecimento e experiência de luta por direitos. Além disso, salientamos que a diferença estava presentes também nas próprias especificidades técnicas de cada categoria, em suas vestimentas e matérias de proteção para o trabalho.

O “ser estivador” ou “ser portuário” pode partir de uma escolha e identificação pessoal, assim como pode emergir de uma identificação coletiva, fruto de sistemas simbólicos de representação de uma classe trabalhadora. Kathryn Woodward (2014,) chama a atenção ao fato de relacionar a identidade com a diferença, pois ambos se complementam. Destarte, a identidade é marcada pela diferença. Neste caso, “a identidade adquire sentido por meio da linguagem e dos sistemas pelos quais são representadas” (SILVA, 2014, p.8). O que identificaria um estivador, por exemplo, seria então sua linguagem simbólica, os afazeres profissionais ligados à arte da estiva, as suas diferenças perante os demais indivíduos obreiros do cais, elementos significativos enraizados nas relações sociais de poder construídas através do tempo. Portanto, a identidade estaria vinculada também a condições sociais e materiais.

Sendo assim, podemos entender a identidade como um caráter delimitador de si próprio, uma maneira do indivíduo se perceber como o mesmo ao longo do tempo. Desta identidade pessoal, fruto das relações sociais, passa-se para uma identidade cultural, que seria a partilha de uma essência entre diferentes indivíduos. Para Stuart Hall (2006), existe um processo de transformação, “somos confrontados por uma gama de diferentes identidades (cada qual no afazendo apelos, ou melhor, fazendo apelos a diferentes partes de nós) dentre as quais parece possível fazer uma escolha” (HALL, 2006, p.75).

O “ser estivador”, muito mais do que uma função profissional, é poder adquirir experiência de vida multifacetada. O ambiente de trabalho composto pela alteridade de indivíduos advindos de diferentes municípios e estados, com cultura e experiências individuais diversas, compõe uma realidade de rico de aprendizado, seja no processo de absorção dos saberes técnicos passados dos mais antigos aos mais novos, ou pela relação com outras categorias no dia a dia de trabalho. A imagem da categoria pode ser pensada através da arte de estivar, de organizar e arrumar as cargas nos porões, bem como da relação com as outras categorias, com suas diferentes atribuições profissionais. Homens robustos, castigados pelas incessantes jornadas de trabalho, com

condições de segurança precárias e saúde prejudicada pelo esforço físico, esboçam a figura do trabalhador do porto.

O significado de ser estivador transcende o ambiente de trabalho e projeta-se como modo de vida. Impresso no relato do estivador Cristóbal Moraes, trabalhar na estiva “significa tudo, como profissional, digamos assim, empregado, pra mim, eu gosto demais, isso aqui faz parte da minha vida. Pra mim, serve como um todo, até porque eu já sou descendente praticamente, já está no DNA, meu pai era estivador.”. Outro relato importante que trata da questão do significado de pertencer à categoria estivadora é de seu irmão, Alcer Moraes⁷⁷. Em suas palavras:

[...] o sindicato era cachaça [vício]. Justamente por esta participação afetiva e de tantos anos na lida operária, então o campo de ação, da classe operária, principalmente desta atividade, que é a dos estivadores, é um campo extraordinário, e que a gente que lida com isso e vive com isso, torna-se até apaixonante.

O simbolismo que representa a figura do estivador está intimamente atrelado aos seus afazeres profissionais, com seu status social e financeiro, e na relação com o outro. O surgimento de uma identidade estivadora ocorre tanto no conflito com outro, ou seja, com diferentes categorias profissionais portuárias, como também na união destes em prol de objetivos comuns. Neste caso, pode dar-se na luta por direitos, por exemplo. Além da questão da alteridade, a proximidade com o outro também pode ser um elemento unificador e transformador da identidade coletiva. Percebemos esse fenômeno ao observamos a cultura operária existente no cotidiano dos trabalhadores, sobretudo nas relações sociais de lazer presentes em dias de jogo representando o Estiva Futebol Clube ou nas confraternizações do sindicato.

A identidade individual e/ou coletiva do “ser estivador” nasce, neste caso, da experiência de vida desses trabalhadores com o meio de produção em que estão inseridos. Edifica-se, na luta do dia a dia, melhores condições de trabalho e remuneração, transformando-se no seu *fazer-se* enquanto categoria profissional que se unifica, e cria pontos convergentes. Além desses aspectos,

⁷⁷ Entrevista realizada por Carmen Helena Braz Mirco, em 8 de outubro de 1986. Grifo do autor.

seria na relação com o outro, com suas diferenças e aproximações, que surge então, a imagem que o define e o representa diante do contexto sociocultural que está inserido.

Por fim, ressaltamos a importância desse grupo de trabalhadores no tecido social e desenvolvimento urbano da cidade. Já que por terem melhores condições financeiras, ou seja, ganharem mais, a cidade passa a crescer economicamente também. Um exemplo desse aspecto foi tratado ao longo do texto, mais especificamente na parte em que mencionamos as moradias dos obreiros do porto. Bairros como, por exemplo, o Getúlio Vargas, que tinham como projeto inicial, um modelo específico de moradia e estrutura, transformou-se através da presença dos operários do porto. Adquirindo assim, as características de seus moradores, pessoas humildes e trabalhadoras que lutam por um lugar no mar de pedra e asfalto urbano para construir e manter sua prole.

CAPÍTULO 2

“ESTIVADORES UNIDOS”: INTERAÇÃO SINDICAL E LUTA POR DIREITOS.

No primeiro capítulo desta dissertação, buscamos imergir no universo de trabalho dos estivadores rio-grandinos. Esses trabalhadores, oriundos de diferentes regiões, aglutinaram-se no porto em busca de um “lugar ao sol” no mercado de trabalho portuário, e assim edificaram suas vidas, “transpirando” junto às ondas do cais.

As experiências desses “obreiros do porão” de navios nos demonstram que, quando se trata de sobreviver, lutar pelos seus ideais, por seus direitos - tanto no ambiente de trabalho, quanto na sociedade - são engenhosos em buscar fazer uma leitura do mundo onde estão inseridos, e a partir dela elaborar estratégias de ação. Essa atitude é referência para desempenharem suas atividades e lutarem por direitos.

No nosso entender, forjou-se uma “cultura da solidariedade” (SILVA, 1995) entre os trabalhadores, que se ampliava em um processo similar aos círculos concêntricos. Primeiro entre aqueles pertencentes à categoria estivadora, posteriormente, entre outras categorias no porto, e por fim aos trabalhadores em geral. Isso possibilitou uma força de resistência para enfrentar - ou pelo menos tentar - a exploração do patronato, de modo que as identidades profissionais singulares no seu entrelaçamento marcaram uma imagem atuante na cidade: a força reivindicativa desse segmento e dos grupos de trabalhadores.

Percebemos, ao analisar a trajetória da categoria estivadora do Rio Grande, que há emergência de uma cultura de luta por direitos. No entanto, essas ações não são somente em um parâmetro local, mas compõem um aspecto presente na história social do país, sobretudo na dinâmica política ao longo da história do Brasil. No nosso caso, o estudo em Rio Grande permitiu um maior aprofundamento da análise desse contexto.

Os estivadores rio-grandinos, na vivência desses contextos políticos supramencionados, desenvolveram/aprenderam a interagir e lutar por seus direitos. Logicamente, não queremos transformar esses trabalhadores em “homens providenciais”, mas sim em agentes atentos ao devir histórico e capazes de elaborar estratégias condizentes com as suas condições.

O saber/fazer sindical em prol de direitos para a categoria construiu-se diante da vivência da luta, da derrota e da negociação. No limiar das experiências acumuladas e vivenciadas historicamente, a categoria aprimorou a questão relacional com outras categorias.

Reforçando essas questões, as relações de disputa/solidariedade entre os membros da estiva e outras categorias que dividem o espaço de trabalho portuário, como os doqueiros, permitiram um entendimento comum da realidade portuária – compreensão dessas categorias específicas de serem todos “homens do porto”. Além disso, há as relações de apoio de solidariedade sindical com outras entidades de classe, já que o município de Rio Grande, conforme já foi mencionado, é historicamente marcado pela presença de operários de diferentes setores, devido à sua formação como cidade portuária e fabril.

Destacamos que esse capítulo versará mais profundamente sobre os caminhos percorridos pela categoria estivadora nos anos de 1960 a 1963. Analisaremos a atuação sindical dos estivadores em conjuntura local, regional e nacional, buscando articulações, pois consideramos significativo compreender como foi a relação dos estivadores rio-grandinos com a estiva de outras regiões do país no cenário de tensão política e social do início da década de 1960.

2.1: Atuação da estiva rio-grandina: reconhecimento e inserção nacional.

Ao observarmos o contexto de democratização, sobretudo após 1950, percebemos que o Brasil vivenciava importantes alterações no processo industrial, por intermédio da criação de indústrias de consumo duráveis. Ressaltamos, desse momento histórico, o governo do presidente Juscelino Kubitschek, com sua política de mudanças no país através do seu Plano de Metas, da construção de Brasília e do estímulo à entrada de capital estrangeiro. Por outro lado, essas ações que visavam à melhoria econômica e social do país, no discurso oficial, desencadearam um processo que favoreceu o endividamento de diversos Estados e do país. Para Marcelo Badaró Mattos (2003):

Nos primeiros anos do governo de JK, o salário mínimo atingiria o mais alto patamar de sua história, mas chegava em queda a 1960 e cairia ainda mais nos anos seguintes. A principal causa das perdas salariais era a inflação. [...] a taxa anual de inflação, que em 1955 era de 19,1%, em 1959 atingiu 52,1%. Nos anos seguintes, apesar de uma pequena queda em 1960, a taxa inflacionária continuaria a subir, atingindo 79% em 1963. Os dados da época demonstram também que o crescimento econômico e a superação das desigualdades sociais não eram sinônimos, pois em 1960 os 70% mais pobres da população brasileira detinham 20 % da renda nacional, contra os 40% apropriados pelos 6% mais ricos da população. (MATTOS, 2003, p.38)

Esses fatores econômicos que se sobressaíram, aliados aos interesses políticos e dentre outros aspectos, serviram para fomentar o movimento sindical observado entre os anos de 1950 e o ano de 1964. Vários são os índices dessa ascensão, tais como o “crescimento do número de greves; visibilidade dos sindicatos pela opinião pública; participação das entidades sindicais na formulação de pautas políticas para o país; e constituição de organismos intersindicais, entre outros exemplos” (MATTOS, 2003, p. 39).

Os obreiros da estiva também sentiam “na pele” os reflexos econômicos do país neste período. E, de forma organizada, mesmo frente a várias

divergências, eles estabeleceram uma série de ações conjuntas para unir a categoria nacionalmente, e assim agir em prol de melhorias. Através da realização de congressos nacionais, os trabalhadores conseguiram sistematizar suas pautas e esforços em seus objetivos. Embora tivesse sido elaborado anteriormente o primeiro congresso nacional dos estivadores no ano de 1933, no Rio de Janeiro, com o intuito de fundar a Federação Nacional da Categoria, somente em 1949 que esta entidade representativa instalou-se efetivamente, iniciando sua atuação.

A opinião do estivador e militante sindical João Batista Oliveira corrobora o exposto. O ano de 1949 foi o de refundação Federação Nacional dos Estivadores. “Ao contrário do que ocorreu no I Primeiro Congresso Nacional dos Estivadores em 1933, cuja fundação ficou somente no papel, a mesma foi instalada no prédio do IAPETC, na Rua Santa Luzia, Rio de Janeiro, então capital da República” (OLIVEIRA, 1999, p.75-76).

Outro aspecto a ser mencionado consiste na questão das discussões e ações para resolver os problemas que a categoria enfrentava na relação entre Estado/empregador/empregado. Viu-se a necessidade de reunir novamente todos os trabalhadores do setor estivador. O II Congresso Nacional dos Estivadores ocorreu, então, em abril de 1955, na cidade do Rio de Janeiro, e convocou todos os sindicatos da categoria no país. Nesse evento, algumas reivindicações a serem feitas aos poderes constituídos foram aprovadas. Dentre estas:

- a) Uma regulamentação do serviço da estiva, que acabe com os ganhos de meio-dia; extinção do trabalho depois das 24 horas; divisões das operações das cargas insalubres e corrosivas em turnos; melhorias nos salários e taxas dos serviços manipulados com sacaria superior a 60 quilos; os serviços manipulados com cargas inflamáveis e perigosas serem majorados com uma taxa de periculosidade; equiparação dos valores das taxas de serviços de cabotagem aos de procedência estrangeira, pagamento das taxas do serviço de estiva na base de tonelagem, embalagem e unidade de mercadoria, de acordo com o frete do navio.
- b) Melhoria das condições de vida dos estivadores com aumento de salários com base no custo de vida, pagamento em dobro nas operações extraordinárias, domingos e feriados.
- c) Melhoria da Previdência e Seguro Social dos estivadores, com seguro de vida especial nas operações com inflamáveis e explosivos; aposentadoria integral aos 25 anos de serviço e com 55

anos de idade; defesa do decreto 35.448, de 1º de maio de 1954⁷⁸; medicamentos grátis, construção de sanatórios e colônia de férias com auxílio do Instituto, devolução dos excedentes de contribuição que se encontra em poder do IAPETEC aos estivadores, por intermédio do sindicato.

- d) Direito à liberdade sindical e demais problemas com admissão e controle do quadro social pelo próprio Sindicato; elaboração de um anteprojeto com as reivindicações acima citadas, concretizando as aspirações dos estivadores; liberdade de ação aos sindicatos, para formularem suas teses dentro de suas órbitas regionais. (OLIVEIRA, 1999, p.80-81)

Além dessas reivindicações, através do II Congresso, foi encaminhada ainda uma proposta ao Deputado Aarão Steinbruch PTB/RJ. Este, por sua vez, apresentou o Projeto de Lei 850/1955⁷⁹ no plenário. Esta era uma iniciativa que visava, dentre outras questões relativa ao trabalho, distanciar o intermediário dos serviços da estiva, de modo a diminuir assim o custeio dessas operações. Por fim, este projeto acabou sendo arquivado pela mesa diretora dos deputados.

Destarte, é possível aferirmos que as reivindicações foram “postas na mesa”, deixando claro quais os anseios da categoria frente às condições laboriosas e ao capital empregador. Percebemos também a relação existente entre a política e os trabalhadores da estiva, pois através de líderes políticos de partidos como o PTB, PSD e o PCB, por exemplo, os estivadores tinham como levar suas reivindicações ao plenário, de modo a se fazerem ouvir suas demandas e necessidades de trabalho. Assim, a luta por direitos saía do chão do cais portuário e dos escuros porões dos navios e projetava-se em esferas maiores: o campo político. Destacamos que as reivindicações dos estivadores serviram de base para as demandas de outras categorias portuárias, o que ampliou a importância das negociações efetivadas pelas entidades dos estivadores.

⁷⁸ O decreto 35.448, de 1º de maio de 1954 refere-se à expedição do Regulamento Geral dos Institutos de Aposentadoria e Pensões. Conforme: <<http://www.previdencia.gov.br/a-previdencia/historico/1934-1959/>> Acesso: 9 de julho de 2015.

⁷⁹ Projeto de lei apresentado no dia 8 de dezembro de 1955 conforme consta no Diário do Congresso Nacional, seção I, Ano X, nº 189. Pag. 9060, Coluna 02. E arquivado conforme nos termos do artigo 292 do regimento interno. Documento nº1, de 30/05/73, Pag.1910. Coluna 04. Conforme: <<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=183399>> Acesso: 9 de julho de 2015.

Na perspectiva do historiador Fernando Teixeira da Silva, o período que corresponde de 1956 a 1959 pode ser dividido em duas fases no que se refere à atuação dos sindicatos do porto frente à relação com o governo e à realidade política/social do país. O primeiro corresponde a um curto momento, no qual “os doqueiros voltaram a contar com uma política de conciliação e compromisso do governo diante de suas reivindicações”. Além disso, a atuação de Jango, vice-presidente da república, após a recuperação do vínculo com o Ministério do Trabalho, “intercede favoravelmente a um pedido de aumento salarial e abono por tempo de serviço” (SILVA, 1995, p.160-161).

Já na referida segunda e longa fase, conforme denomina Silva (1995), o presidente JK impôs, em sua política desenvolvimentista, uma série de ações preventivas para tentar sanar os problemas que o país vinha passando. Dentre essas ações, conforme afirma o historiador, o governo impôs:

[...] uma linha de contenção dos aumentos salariais e uma restrição a certo distributivismo que, até então, mesmo que de maneira precária, vinha sendo mantido. Sobretudo a partir de 1958, Juscelino lançou um programa de estabilização e apelou aos operários para que ‘apertassem os cintos’, iniciando um campanha pelo salário mínimo congelado. Entretanto, os protestos multiplicaram-se; JK resistiu aos aumentos e congelou os preços de primeira necessidade; muitos sindicatos, por sua vez, lançaram a proposta de criação de comissões de controle dos preços com participação operária, apoiando o congelamento, mas exigindo a elevação do salário mínimo. Tais mobilizações se traduziram nos maiores ganhos em salário real desde 1945, mas tiveram curta duração face ao crescente descontrole da inflação. [...] excetuando 1955, o governo nunca havia sido alvo de tantas críticas dos operários das docas e dos próprios dirigentes sindicais petebistas que, abertamente, diziam apoiá-lo. Essa fase redundou em uma crescente ambiguidade nos laços de interdependência entre trabalhadores e governo. (SILVA, 1995, p. 161)

O desejo de participação nas decisões político-econômicas do país e de melhorias para a categoria portuária da estiva era intenso e estava “se fazendo ouvir”. Vigiar e cobrar uma resposta do governo frente às condições econômicas e sociais que os obreiros vivenciavam eram prioridades. Nesse contexto, os estivadores mais uma vez organizaram-se nacionalmente e, através da “voz” de Oswaldo Pacheco da Silva⁸⁰ - presidente da Federação

⁸⁰ Era comum, neste período, trabalhadores em atuação sindical utilizarem de sua experiência como passaporte para cargos políticos. Neste caso, o candidato ganhava apoio por parte dos demais trabalhadores que entendiam que ao colocarem um membro de sua categoria no

Estivadora -, convocaram as entidades sindicais estivadoras do Brasil a se juntarem e realizarem, no dia 1º de agosto de 1960 - na sede do sindicato dos estivadores de Santos/SP⁸¹ - o III Congresso Nacional dos Estivadores⁸². Convêm ressaltarmos que, apesar das lutas, não lograram êxito, mas se faziam presentes e atuantes.

No referido congresso, formulou-se um documento denominado “declaração dos Princípios”⁸³, que é resultado de longos anos de estudo sobre as questões sindicais dos estivadores de todo o país. Para formulá-lo, ficaram reunidos durante dez dias no congresso, em busca de levantar os principais problemas que afligiam a categoria. Segundo Di Paolo (1986), esta declaração representou uma síntese das teses aprovadas, tornando-se a principal frente reivindicatória dos obreiros dos porões. Para podermos compreender melhor a importância deste documento para a categoria, trazemos os principais itens reivindicatórios presentes nele:

- liberdades democráticas expressas na carta magna, não admitindo retrocessos no desenvolvimento da democracia brasileira;
- relações comerciais e diplomáticas do Brasil com todos os povos do mundo, de acordo com os supremos interesses da pátria;
- reforma do ainda vigente sistema corporativista da estrutura sindical, no firme propósito de alcançar a plena autonomia e a liberdade dos sindicatos;
- direito a greve;

governo, poderiam conseguir estabelecer mais diálogo e levar suas demandas específicas - seja social ou trabalhista - para esferas do governo.

⁸¹ Situado na “Rua Dr. Eduardo Ferreira, N° 79, na cidade de Santos, estado de São Paulo”. (OLIVEIRA, 1999, p.89-90)

⁸² Neste evento, os sindicatos da estiva do sul do país tiveram seus representantes presentes. Do Sindicato dos Estivadores de Porto Alegre, estavam os trabalhadores: Ari Diniz (como relator da mesa de Comissão de Marinha Mercante); José Edoir dos Santos (como secretário da mesa de Comissão de Problemas Econômicos e Sociais); Her Agapito da Luz (como relator da Mesa de Comissão de Redação Final); Ires José da Silva; e, José Costa Silveira. O Sindicato dos Estivadores de Rio Grande estava representado por Ephraim Lacerda de Moraes (como primeiro secretário da mesa diretora do evento). Por fim, o Sindicato dos Estivadores de Pelotas foi representado pelo estivador José da Silva Pinto. (OLIVEIRA, 1999, p. 91-94)

⁸³ O texto integral da “Declaração dos princípios” se encontra no relatório da Federação Nacional sobre o “III Congresso Nacional dos estivadores”. Conseguimos acesso a alguns trechos desse documento a partir da leitura do estudo sociológico de Darcy Flexa Di Paolo (1986), “os estivadores do Pará no movimento sindical brasileiro”.

- controle estatal do petróleo, da energia elétrica, da exploração e industrialização dos nossos minérios radioativos, da borracha natural, sintética e do trigo, bem como pela melhoria da política de exportação do café brasileiro;
- nacionalização dos frigoríficos;
- nacionalização dos bancos de depósitos, contra o retorno indisciplinado de lucros dos capitais estrangeiros;
- medidas contra a alienação de qualquer parte do território nacional;
- extensão dos direitos assegurados na CLT aos trabalhadores do campo;
- reforma agrária;
- combate contra qualquer discriminação política, ideológica, religiosa ou filosófica;
- medidas contra o projeto de diretrizes e bases do ensino, por não atender aos interesses dos trabalhadores e do povo em geral;
- unidade nacional dos estivadores e de todos os trabalhadores, bem como a solidariedade universal de todas as categorias sindicais.

É possível inferirmos que este documento representou um norte de ações pautadas na luta por direitos, não só da própria categoria como também das demais especialidades do trabalho. Percebemos também um sentimento nacionalista, sobretudo voltado para algumas questões que seriam encampadas nas propostas das Reformas de Base, que, futuramente, fariam parte do projeto político adotado por João Goulart, em meados de 1963-64.

Fizeram-se presentes ainda, no congresso, diversas comissões de trabalho, com o intuito de discutir vários assuntos ligados aos setores laboriosos. Destaca-se, entre essas comissões, a Previdência Social, de Legislação Sindical, de Resoluções e Declarações de Princípios, de Marinha Mercante, de Portos, de projetos de leis que estavam voltadas a questões da estiva, e por fim, uma comissão de problemas econômicos e sociais. Discutindo suas pautas entre os membros e em plenário, os estivadores aprovaram

duzentas teses que representavam as principais demandas da categoria em relação às condições de trabalho no porto, seus ganhos financeiros e direitos sociais.

Dentre esses apontamentos reivindicatórios, citaremos alguns de natureza geral e os que dizem respeito à categoria estivadora.

1) Considerar insalubre todo serviço da estiva e desestiva de cargas através do decreto executivo, no sentido de que a estiva viesse a ser beneficiada com a aposentadoria especial, conforme o cap. V, art. 31 da nova Lei da Previdência Social;

2) Extinguir os meios dias e as meias noites no trabalho da estiva;

3) Uniformizar, em todo o Brasil, os salários e as taxas de estiva e desestiva, tonando-se por base os Estados com maior valor;

4) Fazer observar, além das majorações devidas em todos os serviços de estiva, as seguintes elevações a serem somadas àquelas:

- 50% em cargas ou ambientes que possuíssem grau de calor acima do normal;

- 100% em cargas ou ambientes deteriorados, que contivessem gases em emanção;

- 100% em todo o serviço realizado em corredor, gavetas, bigtanques, caixa forte, tanques e outros locais inadequados, a título de dificuldades nas operações;

5) Realizar operações de cargas insalubres, perigosas, corrosivas, etc., por turmas em apenas 4 horas de serviço cada;

6) Incluir um estivador “aguadeiro” para fornecer água potável para todos os ternos em operação no navio, sendo remunerado pela maior quota, do período de trabalho, dia e noite;

7) Cobrar às empresas uma taxa para construção de lavatórios e instalações de higiene, ou então que fosse assegurado ao estivador o uso destes serviços quando operam a bordo;

8) Favorecer a autonomia e a liberdade sindical;

9) Defender e regulamentar o direito de greve;

10) Exigir a não interferência da DTM no ingresso de associados no sindicato;

11) Assegurar a estabilidade e a garantia do trabalho de estiva;

12) Exigir que, nos serviços de estiva, as horas paradas fossem remuneradas proporcionalmente ao real percebido.

Houveram outras reivindicações ligadas ao trabalho da estiva nos portos. E sobre isto, Di Paolo (1986) levantou o seguinte:

[...] os estivadores decidiram também solicitar das autoridades competentes as melhorias urgentes dos portos, cenários principais de suas atividades, tendo como objetivos imediatos promover melhores instalações, isto é, construir mais cais, armazéns, silos, desobstrução das barras, dragagens, retiradas de navios afundados nos portos, balizamento dos canais, colocação de guindastes nos portos onde ainda não existiam, etc. Essas eram as reivindicações mínimas para que seu dia a dia de trabalho se tornasse menos penoso. (DI PAOLO, 1986, p.125)

Percebemos o conhecimento que os estivadores possuíam da sua função, bem como a consciência de sua relevância para o serviço portuário. Havendo greve ou paralizações no setor, por conta de alguma reivindicação, o porto parava e com isso uma das “portas econômicas do país” ficava sem movimento, ficava fechada. Mesmo sabendo que não seria fácil conseguir trazer a tona essas demandas e implantá-las rapidamente, os estivadores se uniram e organizaram-se em prol de um objetivo comum: os seus direitos.

Com sua força social e um esperto jogo de barganha, através de sindicatos apoiados pela federação, foi possível galgar avanços no setor sindical. Sendo os sindicatos conhecedores da realidade de trabalho e fazendo

uma leitura política/social do período, estes homens lutaram para garantir melhorias através da conquista da cidadania.

Com a experiência da realização de dois congressos nacionais, a categoria estivadora, ao unificar-se, ganhou mais força. Assim, a repercussão do III Congresso dos Estivadores foi maior. A Federação Nacional da Estiva, nas edições passadas, teve suas reivindicações proteladas pelo Ministério do Trabalho, justamente por não ter feito ações efetivas de paralisação. Desta vez, prontificou-se rapidamente a encaminhar as demandas da categoria aos respectivos setores do Ministério Trabalhista, ao mesmo tempo que combinou uma ação unificada em todos os portos do país, com data de uma greve nacional, através de uma senha: “Maria chega de manhã”, caso as demandas não fossem ouvidas (OLIVEIRA, 1999, p. 96).

Passado alguns meses após a realização do último congresso nacional, as reivindicações continuavam paradas nos setores do Ministério do Trabalho. O presidente da Federação Nacional, Oswaldo Pacheco, já com a confirmação de que os sindicatos apoiariam a decisão de greve geral, propõe mais um prazo ao Ministério, e marca a data de 18 de outubro de 1960 para a paralisação das atividades portuárias no Brasil.

Não havendo mudanças, no dia 17 de outubro de 1960, os sindicatos da categoria estivadora foram avisados de que a “Maria chega de manhã”, e assim comunicam às empresas que no dia posterior não haveria trabalhadores para estivar as cargas do navio no cais⁸⁴. De fato, os portos brasileiros amanheceram parados. Uma greve sem prazo para terminar foi deflagrada, até que as reivindicações dos estivadores fossem atendidas. No município do Rio Grande/RS, não foi diferente. Os estivadores pararam suas atividades no cais rio-grandino e aguardaram o desfecho da greve no cenário nacional. Conforme veremos abaixo, o jornal local *Rio Grande* registrou esse episódio, escrevendo uma matéria intitulada como: “Desde as primeiras horas de hoje em greve

⁸⁴ Neste contexto, boa parte das comunicações feitas entre os diversos segmentos de trabalhadores do porto era feita através de telégrafo e/ou cartas. Esta última era emitida através de membros dos navios que entregavam a correspondência para o destinatário ao atracar em outro porto, seja ele um porto regional, nacional ou internacional. Assim mantinham contato sobre acontecimentos locais referentes ao mundo do trabalho e às relações portuárias.

estivadores e conferentes”, tratando dos efeitos que a greve nacional pode gerar ao país.

Irrompeu, em todo território nacional, nas primeiras horas de hoje uma greve que envolve os estivadores e conferentes de carga. Estão paralisados os portos do Brasil, desde Rio Grande até Manaus. O motivo da greve se prende a um pedido de aumento salarial por parte dos estivadores e conferentes e que não foi aceito. Pretendiam uma majoração de quarenta e cinco por cento tendo sido feita uma contraproposta na base de trinta por cento. Essa, portanto, é a razão do movimento paredista que trará incalculáveis prejuízos para a economia nacional uma vez que o sistema de transporte está parado. Até o momento não foi conhecida nenhuma medida visando debelar a greve surgida repentinamente, hoje pela manhã. (RIO GRANDE, 18/10/1960. p. 8)

Neste cenário, aconteceu uma articulação por parte das entidades estivadoras num parâmetro nacional, um movimento de reivindicação da causa salarial para a esfera executiva, denunciando as incompatíveis remunerações da categoria. Na memória do estivador João Batista Oliveira, a greve do dia 18 de outubro foi proveitosa, pois mobilizou o Ministro Batista Ramos a viajar ao Rio de Janeiro para:

[...] dialogar com os estivadores e encontrar uma solução que acabasse com a greve. Ainda na parte da manhã do dia 18, o Ministro Batista Ramos, que na última reunião havia ironizado o presidente Pacheco, chega ao Rio, todo apavorado e surpreendido com a prova de unidade dada pela estiva brasileira. Este acontecimento causou um impacto tão grande e foi tão decisivo, que no fim da tarde do mesmo dia, os estivadores já haviam conquistado: a) férias; b) aumento nas taxas de produção e nos salários; c) retorno das caixas de acidente com a assinatura do Decreto 49.383; d) fornecimento de água potável aos estivadores nos porões dos navios, reivindicação nascida no II congresso. Fortaleceu-se com esta grande demonstração de unidade, a nossa consciência de classe e, ao mesmo tempo, o respeito das demais categorias e, principalmente das autoridades. (OLIVEIRA, 1999, p.98)

O estivador João Batista de Oliveira relembrou com mais detalhes os acontecimentos do dia 18 de outubro, apresentando um relato em seu livro de memórias:

O presidente Jânio Quadros ficou apavorado e intimou a presença do presidente da Federação para explicar as razões da denúncia. Recebendo a intimação, que mediante a maneira como formalizada, isto é, com um avião especial e acompanhante especial, Pacheco conclui que estava sendo preso e por medida de precaução, convidou o Presidente do Sindicato do Rio de Janeiro, em que não confiava muito⁸⁵ para estas empreitadas, Eliezer da Cruz, para ir junto com ele até Brasília. Felizmente apareceu na Federação o presidente do Sindicato de Ilhéus, José Pinto Madureira, homem de toda confiança do companheiro Pacheco, que imediatamente substituiu Eliezer. Já em Brasília, na entrada do gabinete do Presidente, houve um incidente, por que o segurança que conduzia Pacheco até o presidente impediu a entrada de Madureira. Este, temendo acontecer alguma coisa com Pacheco, sem o seu testemunho, “meteu a mão”, no segurança, de maneira que, quando tudo passou, ele já estava do lado de dentro, junto com o Pacheco, que ria e ao mesmo tempo se desculpava ao Presidente da República. Quando interrogado sobre os ganhos dos estivadores, Pacheco fez ver que aqueles ganhos eram esporádicos, que a média de ganho dos trabalhadores que ele representava era inferior à dos trabalhadores com suas especialidades; ainda mais que os estivadores foram os primeiros trabalhadores, no Brasil, a levantar a bandeira da produção e se raramente fazia jus a uma remuneração elevada, era porque teriam produzido para tal. O presidente Jânio, que tinha iniciado a reunião ameaçando, dizendo até que não era nenhum “jucelinozinho”, terminou se congratulando com Pacheco, que aproveitou e levou ao conhecimento do Presidente, algumas reivindicações sem solução, do porto de Santos e, imediatamente, foi autorizada as medidas necessárias. (OLIVERA, 1999, p.99-100)

Se tomarmos o relato acima ao pé da letra, observamos a habilidade de negociação e solidariedade entre os colegas estivadores, o que permite inferirmos, ainda, que se tratava até de uma ação de proteção coletiva. Esta greve, ocorrida em todos os portos do país, fazia parte de um movimento nacional de organização das reivindicações da categoria, e a sua união em todo o país foi acordada no Terceiro Congresso Nacional, realizado em Santos/SP. Encabeçado pelo presidente da Federação, o estivador Oswaldo Pacheco, o movimento ocorreu até meados de 1964, através de reuniões frequentes dos líderes sindicais de cada porto, de assembleias com pautas nacionais e visitas de uma equipe diretora (Oswaldo Pacheco e outros líderes) à sede dos sindicatos municipais.

⁸⁵ Essa questão de desconfiança apresentada no relato acima pode ser um reflexo das relações político-ideológicas entre as entidades estivadoras de Santos e do Rio de Janeiro, que disputavam a presidência da Federação Nacional dos Estivadores. Segundo a historiadora Ingrid Sarti, até 1959, a presidência da entidade nacional fora chefiada pela ala do Rio de Janeiro. (SARTI, 1981)

É possível inferirmos que a força que a categoria adquiriu, ao se unir nacionalmente, tornou-se relevante, pois possibilitou discutir questões importantes, como salário e condições de trabalho no porto, que por hora, eram reivindicadas localmente nos portos estaduais. A noção de uma consciência de classe é vista claramente na medida em que ocorre a unificação da categoria por parte dos trabalhadores e seus sindicatos das diferentes regiões portuárias estaduais do país e também em sua ação.

Em Rio Grande, a luta por direitos da categoria estivadora fez-se presente também no ano de 1960. Observamos esta atuação quando nos debruçamos na análise do jornal local, o *Rio Grande*. Neste olhar minucioso sobre a fonte jornalística, identificamos que a estiva local tanto lutava por questões específicas que faziam parte do cenário portuário do município como também discutia e paralisava, quando preciso, o serviço portuário estivador, em prol de demandas da própria categoria num cenário nacional.

2.2: A greve dos bondes da Cia Francesa e dos estivadores no porto em maio de 1960: “tiros na praça e repressão policial”

Após uma modificação no sistema de transporte nas linhas do bonde entre a cidade e o novo porto, diversas categorias obreiras da cidade entram em greve. Para os gestores da Companhia Francesa de Bondes, a modificação do itinerário ocorreu devido ao grande número de pessoas que a Cia tinha que transportar diariamente, cerca de “2.500 operários, dispondo apenas de 700 lugares em bondes”. Além disso, “evitar acidentes, roubos de passagens, insultos e agressões de que são vítimas, seguidamente os condutores e motoristas, e enfim todos os inconvenientes, quer para a Cia, quer para os operários” (RIO GRANDE, 5/05/1960, p. 2).

Para os trabalhadores, a ação de diminuir os bondes, mudar os horários e itinerários diurnos e, assim, abrir as portas dos vagões de trens para transportar mais pessoas gratuitamente à noite não seria uma solução, mas sim um desconforto. E por isso, a greve fez-se pertinente.

Os estivadores rio-grandinos já estavam paralisados desde o dia 2 de maio do referido ano (RIO GRANDE, 07/05/1960), em consequência das oito horas de trabalho por dia, sem diminuição de salários atuais, e outros pontos, todos relativos ao horário de trabalho. Esta ação estava sendo executada também em outros portos do Brasil. Em decorrência da greve dos operários na cidade, a estiva permaneceu em greve, em solidariedade aos companheiros de labuta.

Paralisados já há dois dias, os trabalhadores de diferentes setores retornavam, aos poucos, ao serviço. Neste processo, organizou-se uma tentativa de agrupar e unir o movimento para não deixar que se dispersasse. A União Geral dos Trabalhadores emitiu um boletim, espalhando pela cidade a seguinte mensagem:

“Grande Meeting - convida-se todas as classes trabalhadoras da cidade do Rio Grande, para comparecerem hoje às 14 horas (2 da tarde) à sede da ‘União Geral dos Trabalhadores’, e desta seguirá em préstito à praça General João Telles para protestarmos contra as infâmias da polícia - Pela União Geral dos Trabalhadores - O comitê”. (RIO GRANDE, 09/05/1960, p. 2)

A tentativa de protesto tornou-se tumultuosa na medida em que os trabalhadores foram recebidos pela força policial. O desfecho deste dia foi retratado da seguinte maneira pelo jornal da “cidade vermelha”:

[...] tornando conhecimento desse boletim, o nosso amigo Sr. Capitão Nunes Vieira, delegado da polícia, mandou um oficial da guarda municipal à sede daquela sociedade, avisá-la de que não consentiria o “meeting”. A sociedade respondeu que faria o “meeting”, custasse o que custasse. E de fato, à hora anunciada para o “meeting”, numerosa massa de grevistas, superior a 3000 mil pessoas reuniu-se na sede da União Geral dos Trabalhadores e dali se encaminharam para a praça Telles. Ao chegar à rua General Neto, esquina 20 de fevereiro, um contingente da cavalaria da brigada militar intimou os manifestantes a se dispensarem sendo recebidos a tiros, ficando logo feridas duas praças da brigada militar, mortos dois cavalos e alguns também feridos. Então a brigada militar, desembalando as espadas fez dispersar os agressores, sem dar um só tiro, e sem ferir ninguém. Entrincheirando-se os grevistas na praça Tamandaré, foi preciso a intervenção da polícia de infantaria, auxiliada pela cavalaria da brigada, para dispersá-los, o que foi feito. Às cinco horas dirigiu-se o delegado de polícia, em companhia do Sr. Capitão comandante do contingente da brigada, com forças de cavalaria desta, e das secções de cavalaria da polícia, para a sede da União Geral dos Trabalhadores, à rua Vinça Almirante Abreu esquina do Boulevard Major Carlos Pinto, afim de fazê-la desocupar e fechar, em vista da atitude hostil assumida pela mesma. Ao aproximar-se da referida sociedade a força foi agredida a tiros e a paralelepípedos

pelos grevistas, que atacaram pela frente, retaguarda e flanco direito. Tendo a força que repelir a agressão, houve cinco grevistas feridos, e a morte de um. Um dos feridos, a mulher Franklina Verissimo, não foi pela força, porque o seu ferimento é de bala de revólver de pequeno calibre não usado pela força. Hoje o Sr. Delegado de polícia mandou fechar a sede da Sociedade dos Marinheiros e Remadores, à rua Marechal Floriano esquina 20 de fevereiro. Apresentou hoje ao Sr. Delegado de Polícia o Sr. Alcebiades Ramão Garrido, delegado da Sociedade dos Foguistas, com sede à rua Benjamin Constant nº 135, declarando que essa sociedade não está em greve e que os foguistas estão trabalhando. (RIO GRANDE, 9/05/1960, p .1)

É possível inferirmos que a atuação policial frente ao cenário da movimentação grevista dos trabalhadores foi incisiva e estratégica, assim como a parcialidade do jornal, que fica evidente ao noticiar o fato. Para não permitir que o movimento avançasse e obtivesse mais aderência de trabalhadores, a intervenção militar cercou e cessou as ações dos obreiros. Por sua vez, alguns dos trabalhadores, acuados diante das ações da força policial, acabaram por reagir de forma a fomentar as atitudes repressivas ao movimento.

É importante destacarmos que as autoridades rio-grandinas, pelo histórico de mobilização e luta dos operários, estavam em vigilância constante aos enfrentamentos recorrentes. Assim, em ocasiões como esta relatada acima, da paralisação de maio de 1960, não é algo singular uma atuação mais rígida das forças policiais para impedir que a “desordem comunista” se enraizasse na “cidade vermelha”.

Após os acontecimentos do dia nove de maio, o movimento começou a decrescer paulatinamente de intensidade. Em consequência disso, o porto retomou suas atividades parcialmente no dia 14 de maio do corrente ano e, totalmente, quatro dias após, com o êxito pleno das reivindicações. Essa situação reforçou o aspecto presente de uma cultura de luta por direitos por parte dos trabalhadores e sua capacidade de articulação. A questão do universo reivindicativo e de organização é muita complexa e pode ser observada sobre outros prismas, como os momentos eleitorais.

2.3: Eleições do sindicato: reivindicações da oposição

No seio das manifestações reivindicativas da categoria, houve, no mês de julho do corrente ano (1960), as eleições para a diretoria do sindicato. Neste cenário, um movimento político/sindical foi organizado entre os trabalhadores, para discutir e apresentar novas propostas de atuação para a categoria. Assim, quatro chapas foram formadas para disputar as eleições do dia 11 de julho de 1960. Isso demonstra o debate sobre a organização e a disputa de espaços e lideranças intramuros. Esse processo que acontecia, no entanto, poderia tirar o foco das lutas por direitos de toda a categoria estivadora.

Logicamente, existiam questões complexas a serem enfrentadas, como é o caso dos provisórios. Alguns políticos e até uma parcela da historiografia acusava os estivadores de alguns portos de manterem engessada a entrada de novos membros, visando uma manutenção de ganhos. Para alguns, era um “egoísmo e exploração com os colegas”, para outros, era uma forma de proteção de sua cultura de trabalho, visto que se fossem garantidos seus ganhos e direitos, os estivadores não teriam problemas com a entrada de novos membros.

Ao analisarmos as páginas do jornal Rio Grande, encontramos quatro reportagens referentes a este episódio da história sindical estivadora rio-grandina. A primeira foi lançada na primeira página, intitulada: *“estivadores: intensa expectativa em torno da eleição sindical - Quatro chapas concorrerão ao pleito - elementos descontentes com o sistema de privilégio para os líderes lança manifesto e empreende companhia de propaganda”* (RIO GRANDE, 07/07/1960, p.01).

Esta matéria foi emitida devido à visita de dois estivadores às dependências do jornal, os estivadores José Padilha e Alberto Mascarenhas. Ambos pertenciam à chapa n. 4⁸⁶, que concorreu às eleições do sindicato que se sucederam, e que apresentava, segundo os mesmos, uma perspectiva

⁸⁶ A chapa n.4, aponta para o presidente, Sr. Mario Santos, para o secretário, Sr. Alberto Mascarenhas, e para o tesoureiro, Sr. Telmo Porto. Compõem, ainda, a citada chapa, como suplentes, os Srs. Marcos Dias Filho, Dario Genuino Dutra da Silva e Jesus Silva. Para conselho fiscal, aponta os Srs. Júlio Ferreira Lucio, André Ferreira Maurell e Walter Gervino Moreira. Como suplentes, Srs. Júlio Jardim, Leomar Furtado e Jorge Correia (RIO GRANDE, 07/07/1960, p. 01).

renovadora. Descontentes com a maneira com que a então atual gestão administrava o sindicato, a chapa n. 4 apresentou um manifesto, o qual foi publicado nas páginas do periódico.

Os adeptos da Chapa n. 4 publicaram o manifesto, que apresentaremos abaixo, na primeira página do Jornal Rio Grande, encabeçado pelo trinômio “Honestidade, Decência e Justiça”:

MANIFESTO: Os dirigentes do sindicato dos estivadores, há mais de 10 anos ganham mais ou menos cinco diárias escolhidas, vindo a perfazer, mensalmente 150 cotas, sendo que, no fim do ano, essa direção contemplada com 1.800 cotas e, num período de 2 anos praticamente com 3.600 cotas. Para poder satisfazer os privilegiados, seriam precisos 24 vapores trabalhando 3 dias em descarga; com cinco ternos a bordo. Vejam, pois, colegas a aberração que existe dentro de nossa entidade de classe, pois enquanto os diretores se locupletam com o suor dos associados, alguns colegas continuam a ter seus problemas caseiros, com dificuldades, pois o seu ganho não dá para seu sustento. Alongando mais o nosso repúdio a essa exploração de que estamos sendo vítimas, pedimos a todos os colegas que compreendam a explanação feita acima e que no próximo dia 11 de julho vindouro, saibam escolher aqueles que, de fato, merecem estar à frente dos destinos de nossa classe. Não fazemos este manifesto com segundas intenções, mas, somente para poder provar aos nossos colegas que, enquanto uns ganham os milhões de cruzeiros anuais, outros vivem pedindo empréstimos para poderem cumprir com suas obrigações. Não está direito colegas este sistema adotado dentro de nossa classe, e agora que estamos em vésperas de eleições, mais uma vez solicitamos aos nossos companheiros que pensem bem, e vejam quais os elementos que podem nos dirigir, lembrando sempre que estes que lançam este manifesto são os que querem que todos os serviços dentro de nossa Entidade de Classe, sejam bem divididos, ou melhor, dito “trabalho igual, salário igual”. Portanto, ao encerrar este manifesto, mais uma vez pedimos a colaboração de nossos colegas nas urnas de 11 de julho, com o pensamento voltado para aqueles que, de fato, merecem o vosso apoio. (RIO GRANDE, 07/07/1960, p. 01)

Esta chapa, que se manifestou publicamente através do jornal, teve o intuito de trazer à tona problemas que se faziam presentes na entidade, que, segundo os próprios trabalhadores, estava com a distribuição de mão de obra sendo gerida de forma desigual perante os pares. Esta prática, no período anterior à formação deste sindicato, era adotada pelas firmas navegadoras, e seus capatazes que escolhiam quem poderia trabalhar nos porões no dia a dia. Nesta eleição, os representantes da chapa de oposição trazem a público mais uma vez, através das páginas do jornal, seu posicionamento na forma de um

programa de reformas para a entidade. Veremos abaixo do que se tratou esse programa:

PROGRAMA: Como se sabe, quatro chapas disputarão o pleito, mas, somente, promete aos trabalhadores de estiva eliminar o privilégio existente, segundo o qual, os membros da diretoria do Sindicato têm cotas especiais, que lhes permitem, além de outras vantagens, auferir proventos polpudos relativamente aos dos seus companheiros. O Sr. José Padilha, que, como dissemos em edição anterior, trabalha há 25 anos na Estiva e agora aparece como cabo eleitoral da chapa n. 4, em visita que fez em nossa redação, acompanhado do Sr. Alberto Mascarenhas, candidato à secretaria, relatou-nos fatos interessantes, que parecem comprovar a justiça do seu programa de ação. Disse-nos, por exemplo, com simplicidade que o caracteriza, que certos comerciantes estranham as compras escassas de estivadores, porque estão acostumados a tomar essa classe de trabalhadores como super-remunerada, em vista do padrão de vida do seus "líderes", que chegam a receber, mensalmente, mais de 60 mil cruzeiros, enquanto outros estivadores, no momento atual, de crise no movimento portuário, nem sempre conseguem remuneração acima dos cinco mil cruzeiros que constituem o salário mínimo. Por isso, lançam um programa que, conforme podem nossos leitores observar, ataca de frente o problema do privilégio: 1º- Os diretores só trabalharão quando der sua escala; 2º- A diretoria solicita de seus associados que seja tirada uma cota por período, corpo presente, para que no fim do mês sejam divididas com todos os elementos da chapa; 3º- A direção, sempre que aja reclamação em qualquer Agência de Navegação, será responsável, juntamente com o Fiscal Geral do Rodízio e resolverá o assunto, tomando por base a boa norma que deve existir de nossa classe; 4º- Todo o assunto com referência a D. T. M. será reclamado de imediato e caso se torne necessário, seguirão todos os tramites legal para verem solucionados os problemas que existirem na classe; 5º- O caminhão que pertence ao Sindicato fará qualquer mudança do associado, sem cobrar ônus de espécie alguma; 6º- Todos os problemas que surgirem com referência a nossa classe a direção fará de imediato uma Assembleia Geral, a fim de que todos os associados tomem conhecimento do que está se passando; 7º- Toda vez que for preciso fazer uma representação fora da cidade em benefício do associado, esta sairá depois de escolhida em Assembleia Geral, a qual determinará se é preciso ou não ir, bem como os elementos da Federação. O presente programa, é reconhecido pelos elementos componentes da chapa, bem assim como do cabo eleitoral da chapa n. 4, Sr. José Padilha. (RIO GRANDE, 09/07/60)

O programa apresentado pela chapa de oposição trata de questões específicas do processo de organização da mão de obra, como, por exemplo, a equiparação da distribuição da mão de obra, sobretudo aos membros da diretoria em participarem da escala de serviço.

É comum, dentro de uma célula sindical, seus membros apresentarem posicionamentos pessoais, sejam eles políticos e partidários, ou apenas

constatações da percepção do que acontece no dia a dia de trabalho e com a categoria. Podemos perceber que, neste manifesto e programa apresentado pela chapa, existem indícios de posicionamentos políticos peculiares ao Partido Comunista Brasileiro.

Sabemos que a presença de partidos como PTB e PCB se fizeram presentes na história do sindicalismo brasileiro, e em Rio Grande não foi diferente. Através de informações dispersas ou desconstruídas, e ao mesmo tempo imersas nas falas dos nossos entrevistados e nesta fonte jornalística - na qual ocorreu a publicação do manifesto – utilizamo-nos da perspectiva de Ginzburg, a análise de indícios em meio às fontes, para inferirmos que possivelmente alguns líderes encabeçados na chapa n. 4 compartilhavam de ideias mais condizentes com as propostas em consonância com as apregoadas pelos comunistas para a organização sindical brasileira. No entanto, segundo análise das atas e dos depoimentos orais, o grupo político mais forte nos estivadores rio-grandinos seria o trabalhista.

A oposição fez-se presente dentro do sindicato, mesmo diante das dissidências de cunho político-ideológico que formaram grupos opostos na efervescente vida política-sindical dos estivadores. Um exemplo da atuação de correntes esquerdas e comunistas no movimento sindical em caráter nacional deu-se pela presença do líder estivador Oswaldo Pacheco da Silva, deputado pelo Partido Comunista em 1946 e eleito como presidente da Federação Nacional dos Estivadores, já em meados da década de 1950.

As eleições ocorreram na data prevista e a apuração foi apresentada novamente nas páginas do Jornal Rio Grande, conforme veremos a seguir:

ESTIVADORES PEDIRAM A ANULAÇÃO DO PLEITO SINDICAL: Os estivadores que registraram a chapa n. 4 e com ela concorreram ao pleito sindical de 11 do corrente, como é sabido, manifestavam, como ponto principal de seu programa, o intuito de acabar com o privilégio dos membros diretores, os quais conforme este jornal divulgou, por declaração do Sr. José Padilha, conseguem auferir proventos elevadíssimos em contraste com os parcos recursos de seus outros colegas, cujo aproveitamento se dá de acordo com as possibilidades do movimento portuário, obedecendo o rodízio. Os discordantes do atual estado das coisas, porém, não conseguiram, na sua breve campanha, elucidar, devidamente, os companheiros e perderam a eleição, chegando em terceiro lugar. Apurado o pleito de 11 do corrente, verificou-se que a chapa n. 2 foi a vencedora, com 213 votos. Seguiu-se a n. 3, com 113 votos; a chapa n. 4 com 70 votos e, finalmente, a de

n. 1 com 42 votos. Não se conformaram, entretanto, os que lutaram pela vitória da chapa 4 e tem como objetivo principal a derrubada do privilégio mantido pela direção do Sindicato sobre os demais estivadores, Coligiram, conforme nos declarou o Sr. José Padilha, todos os elementos que podem declarar nulo o pleito sindical, e são muitos. De posse desses elementos, entraram com recurso, cujo prazo termina hoje e esperam, com elevada confiança, que o seu objetivo seja alcançado, através da anulação do pleito. (RIO GRANDE, 26/07/1960, p. 8)

Diante da derrota da chapa n. 4, seus integrantes alegaram que houve problemas durante o pleito sindical, e assim pedem uma anulação da votação que fora feita. Na nossa pesquisa, apesar da grande curiosidade científica, não conseguimos apreender os reais motivos que levaram a chapa a pedir a anulação do pleito. O que temos presente é que a chapa vitoriosa nas urnas assumiu tranquilamente. Esse tipo de tensão demonstra o ambiente de debate político que se agudiza frente a alguns contextos nacionais, como a campanha pela legalidade, por exemplo.

2.4: 1961: a Campanha da Legalidade e a participação da categoria estivadora neste movimento

O ano de 1961, não só em Rio Grande como no país inteiro, foi marcado pela intensa movimentação política e social em defesa do respeito à constituição. Esse movimento ficou conhecido como a campanha da legalidade e durou 14 dias, sendo iniciado em 25 de agosto de 1961, a partir da renúncia do então Presidente da República Jânio Quadros, e encerrado somente no dia 7 de setembro do mesmo ano, com a posse de João Goulart como presidente do Brasil, após a instalação do regime parlamentarista no país.

Não pretendemos aprofundar este debate já discutido pela historiografia, apenas apresentamos como pano de fundo de nossa análise. O Congresso Nacional, com o desligamento de Jânio, apresentou-se dividido a respeito de quem deveria ocupar o lugar de Jânio. No entanto, segundo a constituição vigente na época, quem deveria assumir a presidência era o próprio vice-presidente. Destarte, potencializando o problema político, Goulart encontrava-se ausente do país, em visita oficial à China. Assim, quem assumiu o poder do país foi o presidente da Câmara de Deputados, Ranieri Mazzilli. A crise política

se deflagrou após uma mensagem enviada ao Congresso Nacional pelo então chefe de Estado, informando que os três ministros militares manifestaram-lhe a “inconveniência” do regresso de Goulart ao país.

Estando a par da renúncia do presidente e do posicionamento militar de alguns ministros, no Rio Grande do Sul, o Governador Leonel Brizola iniciou uma campanha de ações e articulações em prol da defesa do cumprimento da constituição vigente. Preocupado com os rumos políticos que o país poderia tomar, Brizola começou a estabelecer contatos com vários comandos de tropas do país. O governador foi ouvido pelo Marechal Henrique Teixeira Lott, que antes de ser preso pelo Ministro da Guerra, Odílio Denys, orientou o governador do estado sulino a estabelecer contato com alguns militares no próprio Rio Grande do Sul que poderiam apoiar a preservação da ordem legal e a Constituição.

Na capital do Estado do Rio Grande Sul, havia um clima tenso se instaurando, sobretudo depois que o governador gaúcho tomou conhecimento das conversações entre oficiais do III Exército, sediado no estado sulino, e o ministro da guerra. Havia uma instrução por parte do Ministro Odílio Denys para que iniciasse uma intervenção militar no Estado, para impedir que o movimento legalista ganhasse força com a adesão civil e militar de setores com posicionamentos democráticos. Segundo o historiador Jorge Ferreira:

[...] as conversas, interceptadas por meios eletrônicos, eram extremamente preocupantes. Da Guanabara, generais instruíam o comandante do III Exército, General José Machado Lopes. O bombardeio ao Palácio Piratini, inclusive, era das ordens recebidas. Ao virar a meia noite, o ataque bélico era eminente. Tudo tinha que ser mobilizado para a defesa. A Brigada Militar instalou ninhos de metralhadoras no alto do Palácio e na Catedral Metropolitana. Funcionários civis e jornalistas receberam revólveres e granadas. Populares dispostos à luta assumiram comando militar. Caminhões, jipes e carros oficiais foram amontoados em volta do Palácio para impedir a passagem dos tanques. O amanhecer do dia 28 continuou tenso, sobretudo pela espera do primeiro petardo. Às 10:30 horas, o nervosismo novamente invadiu os salões do Palácio. O serviço de rádio-escuta do governo estadual captou ordens do ministro da Guerra para que a FAB e o III Exército bombardeassem o Piratini, além de enviar uma força tarefa da Marinha para o Rio Grande do Sul. (FERREIRA, 2003, p.328)

Após uma reunião entre o General Lopes e o Governador Brizola, no Palácio Piratini, para esclarecer o ocorrido, Brizola conheceu o apoio do comandante do III Exército, que rompeu com Denys, concordando com o governador do Estado de que a ordem e o respeito à democracia deveriam ser mantidos. Assim, constituiu-se o Comando Unificado das Forças Armadas do Sul, que corresponderia ao III Exército, a V Zona Aérea, a Brigada Militar e as Forças Públicas. Todas sob o comando de Lopes⁸⁷.

Como uma alternativa de comunicação mais abrangente, a guarda civil invadiu as dependências da Rádio Guaíba e transferiu seus equipamentos de transmissão para o Palácio Piratini. Por manobra do governo federal, as outras emissoras, como a Rádio Capital, Farroupilha e Difusora foram fechadas por divulgarem os manifestos de Brizola.

As informações de que o governador recebeu o apoio das forças armadas do III Exército e da V Base Naval da Aeronáutica foram noticiadas pelo jornal Rio Grande, no dia 28 de agosto, com os seguintes termos:

GOVERNO DO RGS CONTA COM O APOIO DO III EXERCITO E V ZONA AÉREA: Segundo declarações feitas pelo governador do estado, através da rádio Guaíba, as primeiras horas da tarde, o comandante do III Exército, General Lopes, é partidário do integral cumprimento da letra constitucional, contrário, portanto, a qualquer movimento que tente impedir a posse de João Goulart. Acrescentou ainda, o governador que o comandante da V Zona Aérea, Brigadeiro Passos estava ao lado da legalidade. A notícia mais sensacional da tarde, todavia, foi aquela transmitida pela Guaíba, atualmente a serviço do governo do estado, segundo o qual o ministro da guerra mandara a V Zona Aérea bombardear o Palácio Piratini. A aeronáutica negou-se, terminantemente, a cumprir a ordem emanada de Brasília. (RIO GRANDE, 28/08/1961, p. 8)

Através das mensagens radiofônicas, Brizola manteve contato com a população, emitindo seu posicionamento pessoal e político sobre os recentes acontecimentos e pedindo à massa popular e trabalhadora que se posicionasse em defesa da legalidade e do respeito à democracia.

⁸⁷ O CUFAS (Comando Unificado das Forças Armadas do Sul), contava com a mais poderosa artilharia e o mais completo parque de manutenção do país. O III Exército contava com importantes regimentos de infantaria, unidades blindadas e 40.000 homens. Somados 13.000 da Brigada Militar, armados e entusiasmados, Machado Lopes contava com o poder de resistência que não poderia ser subestimado pelos ministros militares. *Folha da tarde*. Porto Alegre, 30 de agosto de 1961, p. 15 e *O Semanário*, nº 277. 19 a 25 de setembro de 1961, p.8.

No município do Rio Grande, líderes políticos e representantes de entidades associativas e sindicais passavam a enviar telegramas⁸⁸ ao governador do Estado, relatando apoio à causa legalista. A Câmara Municipal do Rio Grande, assim como o prefeito e seu vice, juntamente com outras entidades, organizavam uma frente em defesa do regime democrático, do respeito a instituições vigentes e às amplas garantias das liberdades.

O jornal Rio Grande, que frequentemente emitia opiniões contrárias ao governo de Jânio Quadros e João Goulart, passava a apoiar, ou podemos inferir que foi forçado a apoiar pela majoritária opinião pública, a causa da campanha da legalidade. Ao analisarmos as colunas e reportagens do periódico, percebemos o interesse da diretoria jornalística em apoiar a defesa da constitucionalidade no país. Com isso, diariamente, ao longo dos 14 dias do movimento, o jornal emitiu matérias e entrevistas de líderes políticos e sindicais rio-grandinos, com posicionamentos em defesa da união da população rio-grandina para combater esse golpe contra os direitos democráticos. Um exemplo desse ocorrido que podemos citar foi o pronunciamento do presidente da Câmara Municipal, Nilo Fonseca, que emitiu o seguinte texto:

AO POVO DE RIO GRANDE: A Câmara Municipal pela totalidade de seus integrantes, na hora grave para a democracia em nosso País, bem compreendendo as suas responsabilidades, dirijo-me a todos os trabalhadores, aos estudantes, as donas de casa, aos patriotas de todas as classes, conclamando-os a manterem a viva vigilância democrática e disposição de luta contra qualquer manifestação de restrição ao império da constituição e das leis. Dr. Nilo Corrêa Fonseca - presidente. (RIO GRANDE, 26/08/1961, p. 20)

No dia 28 de agosto, a situação em Rio Grande era aparentemente calma, embora o clima de incerteza “pairasse no ar”. Neste dia, o jornal Rio Grande emitiu a seguinte notícia:

A SITUAÇÃO EM RIO GRANDE: Ontem e hoje a situação em nossa cidade tem sido de calma completa. É bem verdade que nas últimas horas de ontem foi distribuído um volante concitando os operários a não comparecerem aos locais de trabalho o que estava em flagrante contraste com as declarações do Gov. Leonel Brizola que, às 18hs, através do microfone requisitado da rádio Guaíba encarecia a necessidade dos trabalhadores gaúchos dirigirem-se, normalmente, aos serviços. Hoje alguns estabelecimentos fabris resolveram

suspender as atividades, bem como algumas casas de comércio. Outras indústrias trabalhando normalmente. Exército, Marinha e Brigada Militar estão senhores da situação e as medidas tomadas são meramente acauteladoras, pois o povo rio-grandino é suficientemente esclarecido. Espera-se, para amanhã, a normalização completa de todas as atividades industriais e comerciais. Os bancos estão fechados, pois hoje é dia do bancário. Os colégios primários encerrarão suas atividades até segunda ordem do secretário de educação. Os colégios secundários, para evitar apreensões dos pais, dos alunos e por determinação de seus diretores não funcionaram. (RIO GRANDE, 28/08/1961, p.1)

No entanto, no dia seguinte, instaurou-se na capital do Estado um movimento de guerra, com Leonel Brizola conclamando a população a reagir e defender a posse de Goulart. Com entusiasmo e imediata adesão, iniciou-se um processo de organização e inscrição de alistamento de voluntários nos comitês de resistência. Criou-se um Comitê Central do Movimento de Resistência Democrática, para unificar outras dezenas de comitês que nasciam paulatinamente no interior do Estado.

Destarte, segundo Ferreira (2003), além destes comitês que estavam sendo criados e organizados, houve também inscrições de batalhões operários e populares, que, armados, estavam defendendo a cidade. O historiador ainda ressalta detalhes dos acontecimentos deste dia em Porto Alegre, historiando:

[...] marchando pelas ruas de Porto Alegre, surgiam, a todo o momento, batalhões universitários, transviários, marítimos, ferroviários, escoteiros, bancários, artistas, intelectuais, secundaristas, enfermeiros, operários da construção civil, metalúrgicos, militares reformados, dos Centros de Tradições Gaúchas, entre outros. Além de participar dos Comitês de Resistência e dos batalhões operários, a população também se mobilizou na Praça da Matriz, em frente ao Palácio Piratini. Lado a lado, populares e soldados da Brigada Militar colaboravam na defesa do Palácio. O interior gaúcho não ficou alheio à resistência política. Na maioria das cidades foram fundados comitês com milhares de voluntários. (FERREIRA, 2003, p.331)

No interior do Estado, mais especificamente em Rio Grande, após o discurso do governador, iniciou-se um significativo movimento em defesa da legalidade no país. Líderes políticos, trabalhadores, professores e estudantes, dentre outros seguimentos, organizaram-se e iniciaram a formação dos Comitês de Resistência na cidade. E para efetuar isso o mais rápido possível, os organizadores desse movimento, publicaram, através do Jornal Rio Grande,

chamadas para o alistamento nos comitês, assim como orientações à população em geral sobre possíveis ações que poderiam ser tomadas em prol da posse de Goulart. Assim, o Dr. Nilo Corrêa Fonseca - Presidente da Câmara Municipal - procedeu com suas palavras na primeira página do periódico rio-grandino:

TRABALHADORES DE RIO GRANDE: Nesta hora grave da nacionalidade, quando o povo se ergue na defesa dos princípios da legalidade, quando todas as camadas sociais de nossa população se unificam na luta pela dignidade e pela manutenção das liberdades democráticas, quando o povo gaúcho, preparando-se para qualquer eventualidade, se organiza e movimenta para a formação de COMITÊS DE RESISTENCIA DEMOCRÁTICA, para a organização de voluntariado, apelamos a todos os trabalhadores, aos reservistas, aos estudantes para que se constituam em COMITÊS DE RESISTÊNCIA DEMOCRÁTICA, com o máximo de iniciativa, mobilizando a opinião pública para a defesa da legalidade e incorporando o Rio Grande, com o necessário vigor, na grande batalha de redenção nacional que está sendo comandada pelo grande brasileiro, Engenheiro LEONEL DE MOURA BRIZOLA, que do Palácio Piratini, está galvanizando a opinião democrática de todo o país, na grande campanha pela soberania e independência do nosso país. Que se formem os Comitês em todos os locais de trabalho, de residência, por profissão, sempre irmanados seus integrantes no ideal de fazer de nosso Brasil, uma nação livre e soberana, imune a influências estranhas. Dr. Nilo Corrêa Fonseca - Presidente da Câmara Municipal. (RIO GRANDE, 30/08/1961, p.1)

Uma movimentação rápida e organizada possibilitou a criação de diversas frentes de luta em defesa do respeito à constituição e à posse de Goulart em Rio Grande. Diversas categorias de trabalhadores mobilizaram-se e mantiveram-se de prontidão para uma ação efetiva de luta, caso fosse necessário. Neste cenário, concordamos com Gandra (2009) que, sobre essa postura de apoio a Goulart adotada por parte dos trabalhadores e entidades sindicais, teria sido de forma consciente, e “com base em suas experiências anteriores, que a política proposta pelo mesmo lhes garantiria seus interesses” (GANDRA, 2009, p.99).

Passados quatro dias após a chamada do presidente da Câmara Municipal da cidade em apreço, o jornal Rio Grande emitiu um artigo que consideramos significativo para elucidar como estava a organização dos comitês em Rio Grande.

CRISE NACIONAL - MOVIMENTO EM RIO GRANDE: A cidade, apesar da calma que se observa em todos os setores de atividade

pública, continua movimentando-se em torno de assuntos atinentes à grave crise surgida com a renúncia do ex-presidente Jânio Quadros, aumentada, posteriormente, com a decisão dos ministros militares de impedir a posse do Vice-presidente João Goulart. **REUNIÃO DOS COMITÊS:** Ontem à tarde, realizou-se na União operária uma reunião com todos os dirigentes de Comitês de Resistência Democrática, ocasião em que se tratou de centralizar as operações dos referidos comitês num Comando Geral com o fito de melhor se organizar o desenvolvimento dos trabalhos dos mesmos. Também constou do temário da reunião em apreço o exame da situação de nossa pátria e as ameaças à democracia, bem como se tratou da organização do desfile a ser efetuado hoje dos comitês de resistência e corpo de voluntário. **COMITÊS DA LEGALIDADE:** Estão instalados em Rio Grande os seguintes Comitês de Resistência Democrática: **Comitê central de resistência**, câmara de vereadores; **comitês de resistência democrática:** Rua Paraíba 562, presidente Zalmir Amaral; Rua 11, casa 15, presidente Luís Fernandes; Vila Rural, pres. Deimar Freitas Cardoso; Rua Dr. Duprat, 541, esq. Domingos de Almeida, presidente Arlindo Teixeira Marques; Av. Santos Dumont, 47, pres. Ver. Cap. Athaydes Rodrigues; **Comitê Central dos Trabalhadores**, Dr. Nascimento, 297; Idem dos Sapateiros, Dr. Nascimento, 297; Idem dos Trabalhadores da Construção Civil, na mesma sede do precedente; Idem dos Hidroviários; em sua sede na Dr. Nascimento; Benjamim Constant, 355; **dos Portuários, em sua sede na rua Marciano Espindola, esq. Rua 21; Rua Marciano Espindola; dos Estivadores, Rua 24 de maio;** das Donas de Casa, Rua Barão de Cotegipe, 475; dos Trabalhadores em Tecidos, Buarque de Macedo; dos Ferroviários, Rua Paraná; dos Professores, General Bacellar; Bacellarristas; dos estudantes secundaristas e universitários, Ed. Wolff, sala 5; Rua 6, casa 87 A, pres. Esmelindro Silveira; Rua 46, pres. Dr. Cirilo Souza Coelho, Rua 17; casa 88, pres. Odila Santos Silveira; dos Serventuários da Justiça, pres. Dr. Heitor Vilela; dos Marítimos, Rua República do Líbano, 200; **do Sindicato dos Arrumadores, União Operária.** (RIO GRANDE, 4/09/1961, p.1) [grifo nosso]

Nesta reportagem em apreço, percebemos que havia uma significativa preocupação por parte dos trabalhadores rio-grandinos quanto ao futuro político do país. Afinal de contas, inúmeras categorias organizaram-se e formaram os comitês de alistamento para resistência democrática. Na opinião deste autor, a ação de resistência não se dava somente no âmbito político, que também era importante. Acreditamos que uma parcela significativa dos trabalhadores entendia, de uma forma mais profunda, que havia um jogo de interesses contrários àqueles da perspectiva trabalhista, e que a ascensão deste ocasionaria uma perda de direitos outrora conquistados.

Destacamos a participação das três principais categorias portuárias da cidade: os estivadores, os portuários e os arrumadores. Neste momento, eles estavam empenhados e preocupados em manter o ritmo de luta por direitos e melhorias sociais que até então estava sendo efetivada através das suas

mobilizações no porto, em sincronia com as demandas portuárias do cenário regional e nacional.

Uma mudança de governo, para os estivadores, diferente daquele atual com que mantinham relação de pacto trabalhista, poderia ocasionar um retrocesso no que tange aos seus direitos trabalhistas e no diálogo político em diferentes escalas do governo. Nesse sentido, o apoio dos obreiros a João Goulart, no momento da campanha da legalidade, assim como em outras situações de pressão, que estes fizeram com o intuito de respaldar as propostas do governo⁸⁹, gerou como resultado uma contrapartida importante do governo nas seguintes negociações com as entidades sindicais que estavam por vir. E neste caso, destacamos o Pacto Unificado de Ação⁹⁰ (PUA), o Comando Geral dos Trabalhadores (CGT), a Confederação Nacional dos Marítimos (CNM), a Federação Nacional dos Estivadores, dentre outros que não menos significativos.

Em Rio Grande, os estivadores realizaram uma passeata na tarde de domingo do dia 4 de setembro de 1961, cumprindo um cronograma de ações nacionais e regionais. A passeata foi coordenada pela Federação Nacional dos Estivadores e organizada pelo Comitê de Resistência dos Estivadores Rio-grandinos. Os atos eram direcionados para a defesa da posse de Goulart à presidência da república e o respeito à constituição. O Jornal Rio Grande noticiou o evento, descrevendo brevemente a trajetória feita pelos estivadores durante a caminhada nas ruas da urbe sulina:

ESTIVADORES MANIFESTAM-SE PELA LEGALIDADE: PASSEATA

Estivadores de Rio Grande manifestaram-se publicamente pela legalidade constitucional, tendo efetuado, ontem, uma passeata pelas

⁸⁹ Como citar a greve de julho de 1962, por um gabinete nacionalista. Ou seja, com o apoio tácito do Presidente João Goulart, buscando pressionar o congresso (que havia sido indicado, para o cargo de Primeiro Ministro, o anti-reformista Auro de Moura Andrade) para aprovação de um gabinete nacionalista. No entanto, com a pressão popular, Andrade renuncia à indicação, e Goulart, considerando uma vitória, solicita aos sindicalistas o fim da mobilização. Estes, segundo GANDRA (2009), demonstram “um elevado estado de autonomia e permanecem mobilizados”, mantendo a greve até o atendimento de outras reivindicações.

⁹⁰ Em 1960, o Pacto de Unidade e Ação (PUA), no qual congregou líderes de sindicatos dos ferroviários, estivadores e portuários de todo o país teve atuação significativa no movimento sindical da primeira metade da década de 1960. Estavam na frente do movimento de resistência, como dirigentes, o ferroviário Hércules Correa, da Federação dos Sindicatos Têxteis da GB e o estivador Oswaldo Pacheco, da Federação Nacional dos Estivadores, que, posteriormente, fizeram parte da diretoria da CGT, sendo o primeiro como membro efetivo de seu conselho nacional e o segundo, como secretário Geral.

ruas principais da cidade. Após saírem do recinto portuário. Conduzindo a bandeira nacional e o pavilhão do sindicato de classe, além de faixas com dísticos alusivos, os estivadores dirigiram-se a prefeitura municipal, onde se fizeram ouvir os seus oradores verberando os golpistas e expressando o apoio popular a posse do Sr. João Goulart na Presidência da República. Da frontaria da prefeitura, os estivadores retornaram, ainda em passeata, ao recinto do porto novo. (RIO GRANDE, 04/09/1961, p. 17) [grifo nosso]

No rol de ações tomadas pela Frente da Legalidade Rio-grandina, destacamos o lançamento de um boato que se espalhou não só pelas ruas de Rio Grande, mas para a capital do Estado - por exemplo -, de que haviam sido afundados, na região da barra, alguns batelões, com o intuito de impedir a possível chegada⁹¹, através do mar, de uma frente armada de Comando Central da Marinha, sediado no Rio de Janeiro. Um aspecto a ser destacado é o caráter respeitoso que o jornal Rio Grande adotou frente aos movimentos dos estivadores nesse contexto. Recorrentemente o jornal atacava qualquer movimentação desses trabalhadores, chamando-os de arruaceiros, e não com símbolo de um “apoio popular” válido para seus padrões.

O governador Leonel Brizola se pronunciou sobre este “ato de resistência”, e classificou, conforme veremos abaixo na transcrição da notícia do jornal Rio Grande, como “reação dos rio-grandinos”.

BARRA DO RIO GRANDE PERMITE OPERAÇÕES DE ENTRADA E SAÍDA Causou estranheza, ontem, a declaração do governador Brizola, de que desconhecia a obstrução da barra do Rio Grande, qualificando-a como “reação dos rio-grandinos” em defesa da legalidade. Entretanto, acredita-se que o governador, de fato, não tinha conhecimento dessa medida do DEPREC, que objetivou impedir a possível entrada de belonaves da Marinha de Guerra com o intuito de beligerância, face à atitude assumida pelo RGS em favor da legalidade. A obstrução da barra foi procedida com o afundamento de dois batelões lameiros e a retirada das boias de sinalização. A qualquer momento, porém, a barra estará franqueada à navegação. Ontem, no programa radiofônico da agência Nacional, a diretoria da Hidrografia e Navegação, em seu “aviso aos navegantes”, referiu-se à barra do Rio Grande como “obstruída”. Posteriormente, uma nota oficial do DEPREC avisava que a barra do Rio Grande estava aberta à navegação. Contando que submetidas as operações de entrada e saída à orientação daquele departamento. Disso se depreende que os

⁹¹ “Notícias captadas por emissoras estrangeiras, diziam, repetidamente, que o porta aviões MINAS GERAIS, o cruzador TAMANDARÉ, e um destroyer, que se presume ser o PARAÍBA, haviam saído do Rio de Janeiro com tropas de infantaria, rumo a Rio Grande.” (RIO GRANDE, 31/08/1961, p. 1)

técnicos do DEPREC, ao procederem a obstrução preventiva, cuidaram de deixar algum caminho livre e seguro para os navios, que, a qualquer momento, podem operar. (RIO GRANDE, 31/08/1961, p.1)

No entanto, houve sim uma ação de afundamento de um batelão, contrariando a posição do diretor do DEPREC, que se pronunciou em nota oficial afirmando não ter ocorrido esse ato. Mas, como poderemos ver, logo abaixo, não foi nas mediações da barra o ocorrido- local de intenso fluxo de navios de grande porte - mas sim de uma região próxima à barra, o “cocoruto”⁹². O batelão foi removido somente na metade de setembro do corrente ano, conforme a reportagem noticiada nas páginas do jornal Rio Grande:

Autoridades navais realizam a tarefa de desobstrução. Apesar das declarações do diretor do DEPREC e do próprio Governador Leonel Brizola, de que a notícia do afundamento de batelões teria sido apenas um golpe publicitário com o fito de evitar as operações da força tarefa que se dirigia para o sul, o certo que pelo menos um batelão foi afundado. É verdade que esse batelão não foi afundado na barra, mas nas proximidades do cocoruto. De uma forma ou de outra, as autoridades navais se viram obrigadas a proceder com cautela para evitar danos à navegação. O batelão afundado nas imediações do cocoruto deverá ser retirado do mar dentro das próximas horas, o que será feito com o auxílio de homens rãs da marinha de guerra e do pessoal especializado do DEPREC. (RIO GRANDE, 12/09/1961, p. 1)

Não foi possível identificar o número de pessoas envolvidas nessa ação de afundamento do batelão. Nossas informações a respeito do fato ficaram restritas a um emaranhado de dados dispersos em pequenas notícias do jornal Rio Grande e em fragmentos de memória nas entrevistas coletadas. É evidente que o fato não foi uma ação empreendida pelos militares. O que é digno de nota desse ato de resistência simbólico-efetivo é a autonomia de setores de trabalhadores portuários na defesa da Legalidade. Nesta perspectiva, percebemos o boato como uma efetiva ação desses homens do porto, refletindo na luta política que se desenrolava, ganhando repercussão nacional.

Podemos inferir que não foi fruto do acaso isso acontecer exatamente num momento tensionado da história, não só do país, mas também do

⁹² O cocoruto localiza-se aproximadamente a 5 km do centro da cidade vizinha de Rio Grande, o município de São José do Norte,

município rio-grandino. Afinal de contas, uma significativa parcela de pessoas ligadas a órgãos governamentais, religiosos e trabalhistas do Rio Grande estavam apoiando a Campanha da Legalidade, chefiada pelo governador do Estado do Rio Grande do Sul, Leonel Brizola, e de Mauro Borges, governador do Estado de Goiás.

Com essa ação, também foi reforçado o aspecto combativo e de mobilização dos trabalhadores da “cidade vermelha”. Diante do contexto de tensão política e social, algumas decisões foram tomadas dentro da dinâmica do processo, fugindo a um comando central que guiassem em suas ações. Sabia-se que o cocoruto era um local de ancoragem de navios de grande porte, e que possivelmente seria rota da força tarefa que se deslocava para o Rio Grande do Sul. A obstrução das vias de navegação, certamente, causaria problemas não só à navegação como também um impacto psicológico.

Reforçamos que a cidade do Rio Grande é privilegiada geograficamente por possuir o único porto oceânico que permite, devido às suas condições de navegação, uma significativa movimentação portuária de navios comerciais e de guerra. Logo, essa ação dos trabalhadores ganhou expressão. E, nesse caso, a cidade tornou-se um ponto de resistência a perspectivas políticas contrárias à vigente que estavam sendo articuladas pela cúpula da UDN, principalmente por Carlos Lacerda e o alto escalão militar, como o Ministro da Guerra Odílio Denys, o General Orlando Geisel e outros.

Talvez o medo de um afrente armado, a partir de um avanço militar oriundo de Rio Janeiro a Rio Grande, possibilitou a propagação do boato de afundamento de batelões na Barra do Rio Grande, principal canal de acesso à cidade via mar. Isso se tornaria um obstáculo a um possível acesso e ataque militar. O próprio periódico de maior circulação da cidade noticiou que estavam se direcionando à urbe rio-grandina uma armada da marinha de guerra do Rio de Janeiro, para deter o avanço de resistência.

Uma conjuntura de incertezas políticas e sociais prevaleceu até os primeiros dias do mês de setembro, tendo sido acalmada após um acordo que acabou possibilitando a posse de Jango: a emenda constitucional número 4, a qual implantou o parlamentarismo no Brasil. João Goulart assumiria a

presidência, mas perderia boa parte dos poderes presidenciais. Entendemos que o parlamentarismo foi implantado para impedir que o presidente vinculado às classes populares assumisse o poder da República. Essa solução, que deveria ser ratificada através de um plebiscito, permitiu a posse de Jango, em 7 de setembro de 1961.

Após a Legalidade, as entidades representativas dos trabalhadores ampliaram ainda mais suas reivindicações para diferentes setores e regiões do Brasil. Essas entidades estimularam a sindicalização na área rural, combatendo de frente o intocável sistema fundiário do país, baseado no latifúndio.

Os estivadores organizaram-se mais uma vez para debater e reivindicar seus direitos. No mês de março do ano de 1962, o presidente da Federação Nacional dos Estivadores, Oswaldo Pacheco, convocou um conselho de representantes para uma conferência no Porto de Recife, a fim de mobilizar todos os estivadores do Brasil. A pauta era debater a suspensão, pelo Conselho dos Ministros, chefiado neste momento por Tancredo Neves, das resoluções 2.132 e 2.133 do boletim 320 da Comissão da Marinha Mercante, que alteravam uma porcentagem do valor de recebimento dos estivadores por estivagem de fretes realizados. O estivador João Batista Oliveira relata com mais detalhes esta mobilização em prol da suspensão das resoluções que diminuiriam os seus salários no mês trabalhado:

[...] o trabalho feito por mim, pela Federação e os presidentes dos sindicatos do norte e nordeste do Brasil, com publicações nos jornais das capitais do Amazonas, Pará, Maranhão, e Ceará, conclamando os trabalhadores a não aceitar o desrespeito à constituição no que se referia à diminuição de salário. Este mesmo trabalho foi feito por sindicatos do sul do país e todo esse movimento de unidade chamou a atenção das autoridades ao ponto de aceitar uma reunião com Pacheco no sentido de se encontrar uma solução. (OLIVEIRA, 1999, p.106)

Passado alguns dias da reunião dos estivadores em Recife, houve o encaminhamento de um documento à Federação Nacional dos Estivadores, do Conselho de Ministro de Brasília, relatando as seguintes informações:

Brasília, 13 de março de 1962 - Sr. Presidente - Em referência ao seu ofício dirigido ao Sr. Presidente do Conselho do Ministro, esclareço a V.S. que, dos entendimentos mantidos entre o Sr. 1º Ministro e o titular da pasta da Viação e V.S., ficou estabelecido que as vantagens decorrentes da aplicação das resoluções 2.132 e 2.133 do Boletim 320 da Comissão da Marinha Mercante, vigorarão excluindo-se os produtos relacionados pela conferência Americana de Frete sobre os quais se alega haver necessidades de uma sobretaxa, para ocorrer ao pagamento de mão de obra dos serviços da estiva, pelo prazo de 30 dias improrrogáveis, prazo durante qual deverá a Comissão designada pelo Ministro da Viação, pronunciar-se conclusiva e concretamente sobre as alegações da mencionada conferência. Esclareço, ainda, que os prejuízos recorrentes da exclusão mencionada serão inteiramente ressarcidos, na forma que for estipulado pelo Ministério da Viação em atenção ao princípio legal da irredutibilidade de salário, sirvo-me do ensejo para apresentar a V. As. protestos de estima consideração, assinado Virgílio Távora. (OLIVEIRA, 1999, p.107)

Tomado conhecimento da posição do Ministro do Conselho em relação à manifestação dos estivadores emitida, a FNE⁹³, em sua 2ª Conferência Nacional⁹⁴, publica a seguinte nota:

Às autoridades, aos trabalhadores, e ao povo em geral. Tendo o Conselho de Ministros, em documento acima enviado a nossa Federação reconhecendo a irredutibilidade de salário em respeito à Constituição da República esta conferência resolve:

1º- A partir desta data, suspender as restrições que vinham sendo adotadas em relação às horas extraordinárias, dando uma

⁹³ Foi realizada em março de 1962, na cidade de Recife, em Pernambuco, visando discutir problemas decorrentes da perda de conquistas já adquiridas e com o propósito de evitar o retrocesso em sua história de luta sindical: a repercussão desta conferência na categoria foi significativa. Devido às pressões dos armadores nacionais e estrangeiros junto ao governo, contra os direitos adquiridos por essa categoria, os estivadores perderam uma das mais significativas conquistas: a do pagamento da carga geral em igualdade de condições com o metro cúbico, que no dia 28 de fevereiro de 1962 foi suspensa pelo Conselho de Ministros, a título de maiores estudos. Nesta conferência, os estivadores tomaram a importante decisão de não aceitar nenhum retrocesso em seus direitos adquiridos. Assim, ameaçaram paralisar mais uma vez os portos brasileiros no dia 16 de abril de 1962.

⁹⁴ Estiveram presentes nessa conferência e participaram da Comissão que respondeu pelo documento assinado pelo Presidente da FNE o estivador Pacheco da Silva e os presidentes dos seguintes sindicatos:

José Casimiro da Silva (Fortaleza), José Oswaldo Gomes (Pernambuco), Oswaldo Vicente Dionizio (Minérios de Niterói), Raymundo Vasconcelos (Santos), José Benício de Oliveira (Cabedelo), Luiz Simplicio de Farias (Minério GB), Domingos José Rodrigues (Cabo Frio), **Benjamim Santos Pereira (Pelotas)**, Turíbio Custódio de Farias (Florianópolis), José Bernardes (Itajaí), Antônio Primo da Silva (Alagoas), **Walter Neves (Rio Grande)**, Manoel Francisco de Oliveira (Aracaju), João Mathias Filho (Vitória), Pretestato José da Cruz (Natal), Jayme Maciel (Salvador), Joaquim Xavier de Souza (Macau), Antogildo Pascoal Viana (Manaus), Luís Oliveira Junior (Representando o presidente o sindicato dos estivadores do Rio de Janeiro), Thiago da Silva (Parnaíba), Rodrigo Coelho (Pindaré Mirim), José Sampaio de Barros Filho (Areia Branca). [grifo nosso]

demonstração do grau de responsabilidade com que encaramos os problemas nacionais.

2º- No entanto, em defesa da categoria, se no prazo improrrogável de trinta dias, conforme documento assinado pelo governo, não forem definitivamente respeitados todos os direitos constantes do Boletim 320, os estivadores de todo território nacional, no dia 16 de abril do corrente ano, cruzarão os braços, até que sejam respeitados o princípio de irredutibilidade de salários e demais direitos garantidos pela Constituição Brasileira.

3º- A atitude de nossa categoria visa mostrar ao povo que os estivadores do Brasil não admitem e não aceitam a interferência acintosa, inclusive com campanhas de calúnias, partidas dos grupos de navegação estrangeira, entidades representativas dos seus interesses, como Conferência Americana de Fretes e outras ainda mais brasileiras que servem à testa de ferro contra a categoria dos Estivadores do Brasil tentando confundir a opinião pública com inverdades a fim de conseguirem ditar as formas de pagamentos para o serviço da estiva, contrárias aos preceitos das Leis e da Constituição Brasileira, com o objetivo de manter a nossa Nação sempre como colônia de escravização política, social e econômica e também, visando destruir a Frota Nacional de Navegação pela concorrência desonesta da cobrança de fretes em dólares e forma de pagamento desigual para os estivadores, como no caso presente a Navegação Nacional pagando por cubagem e Navegação estrangeira pagando por peso, fato que determina maior evasão de divisas agravando a economia nacional.

4º- Chamar a atenção do povo, e particularmente, dos trabalhadores para as manobras desses grupos estrangeiros, apontando os estivadores como responsáveis pelo alto custo de vida quando a realidade é outra; a vida está cara e é em consequência da ganância desenfreada, especulação, desvalorização do cruzeiro, o latifúndio, a exportação desregulada de lucros para o estrangeiro e a inflação que já vem de várias dezenas de anos, pelo privilégio de grupos inescrupulosos e não a remuneração dos estivadores e demais trabalhadores brasileiros. Vai pedir a todos o máximo de atenção, porque na realidade desejam eles dividir os trabalhadores e em especial os pactos de unidade e ação; estivadores, marítimos, portuários e ferroviários para poderem levar a efeito o plano sinistro de impedir o progresso do país, das liberdades sindicais e democráticas e de dias melhores para o seu povo. Porém enganam-se, os estivadores estão unidos e com eles os componentes do pacto, os demais trabalhadores, estudantes que desejam sinceramente o progresso da pátria, prontos para entrarem em ação e fazerem valer o respeito aos seus direitos e confiantes estamos que unidos seremos no final vitoriosos. Assinado por Oswaldo Pacheco da Silva (OLIVEIRA, 1999, p.108-109)

Diante da pressão e da iminente greve nacional não só dos trabalhadores do porto como também da solidariedade dos ferroviários e dos trabalhadores dos mineiros em Minas Gerais, o ministro não teve alternativa. Ele convocou uma reunião com o conselho e restabeleceu os direitos dos

estivadores que estavam prejudicados com a suspensão das resoluções 2.132 e 2.1133, do Boletim 320 da Comissão de Marinha Mercante.

Com mais essa conquista dos estivadores, percebemos que existia, neste momento, uma força organizativa e uma significativa capacidade de pressão social, já que agora mantinham diálogo constante com outras categorias através da PUA e demais centrais sindicais. E assim, os estivadores lutavam em defesa de seus direitos trabalhista e sociais.

Além disso, com o ganho dessa causa, os estivadores perceberam que a união e a organização de toda a categoria tinham um peso maior, possibilitando pressionar com mais relevâncias as autoridades governamentais e as firmas navegadoras. Ainda, através da Federação Nacional e de seus sindicatos, poderiam adquirir melhores condições de trabalho e salário para a categoria.

Perceberam também que a atuação conjunta da estiva com as demais categorias obreiras foi fundamental para a vitória na ocasião, e que mantendo esse diálogo, conseguiriam ir além de causas específicas de cada categoria e alçar lutas pelo desenvolvimento democrático e por um sindicalismo livre e autônomo. A pressão maciça dos trabalhadores em geral, organizados, poderia ter mais resposta do governo, indo além daquele pacto trabalhista frentado por líderes sindicais e partidos políticos de esquerda.

Ressaltamos que, no nosso estudo das atas dos estivadores, mesclam-se, de forma constante, questões políticas e partidárias com suas discussões dos direitos da categoria. Havia, neste sentido, não só uma preocupação por melhorias da própria categoria, mas também um olhar do devir histórico do país, bem como uma nítida tomada de partido pelas perspectivas de reforma de base e questões trabalhistas.

No mês de maio de 1963, ocorreu a Terceira Conferência Nacional dos Estivadores, na cidade de Salvador/BA, com o objetivo de avaliar os resultados do III Congresso⁹⁵ Nacional e as experiências adquiridas, reforçando a luta por

⁹⁵ A diferença entre **Congresso** e **Conferência** é sutil, mas importante segundo Di Paolo (1986). Para a autora, o “congresso é convocado para tratar e deliberar sobre assuntos **estruturais** da categoria; a Conferência é convocada para tratar e deliberar assuntos

direitos da estiva no Brasil. Os estivadores demonstraram, mais uma vez, na 2ª Conferência Nacional⁹⁶, que havia um amadurecimento sobre as questões políticas, reconhecendo sua importância não só para o crescimento da economia a partir das suas atividades laboriosas como também intensificando a articulação de base da categoria e com as demais classes trabalhadoras.

Neste encontro com os dirigentes sindicais da categoria de todo o Brasil, os estivadores analisaram não só as questões pertinentes ao próprio seguimento de trabalho, como também discutiram problemas importantes que estavam presentes em toda sociedade brasileira neste momento histórico, como, por exemplo: a questão das riquezas do Brasil em relação à miséria da classe popular, a desumanidade predominante no campo e uma possível reforma de base, a falta de incentivo à intelectualidade, a questão trabalhista (sobretudo a reforma da CLT), e com relação ao labor portuário, a insustentável questão da “estiva livre”. Percebemos, talvez, até uma “supervalorização” do seu poder enquanto categoria. No entanto, ficou nítida a intencionalidade de discutir questões - interagir questões - que transcendem o universo de trabalho desses agentes históricos.

O estivador João Batista de Oliveira⁹⁷, presente nesta conferência, relembrou alguns fatos ocorridos neste dia, destacando as palavras ditas em discurso pelo presidente da FNE, o estivador Oswaldo Pacheco, em relação às conquistas da estiva ao longo da trajetória histórica de luta por direitos. Oliveira salientou a pronúncia do companheiro:

[...] estamos vivendo uma fase em que cada homem vale aquilo que seus atos e os fatos assim determinam, para deixarmos de lado as palavras bonitas e até mesmo as promessas que não são

conjunturais, avaliando a atuação da categoria, reforçando decisões tomadas nos congressos e procurando outras formas de operacionalizar novas conquistas”. (DI PAOLO, 1986, p.122) Explicamos isso porque fica claro que os estivadores adotaram este modelo de discussões nas reuniões. [grifo nosso]

⁹⁶ A 2ª Conferência Nacional dos Estivadores ocorreu em Salvador/BA, no dia 25 de abril de 1963, com a participação de 53 Sindicatos dos Estivadores representados por 135 delegados mais 5 da federação, perfazendo um total de 140 trabalhadores. Estavam presentes do Rio Grande do Sul os representantes do Sindicato dos Estivadores de Porto Alegre (Gustavo Rodrigues Alves, Ary Diniz e Nelson Connor), do Sindicato dos Estivadores de Pelotas (**Benjamin dos Santos Pereira**) e do Sindicato dos Estivadores de Rio Grande (**Jovenal Antônio Vieira, Telmo Porto, Zalmiro Pacheco**).

⁹⁷ Reforçamos que a opção por utilizar as memórias de João Batista de Oliveira está centrada na riqueza de detalhes e na relação próxima das memórias do mesmo com as ações dos estivadores em Rio Grande/RS.

correspondidas e comprovadas por fatos e ações. O amadurecimento da nossa categoria não veio do acaso e sim das **experiências adquiridas** em quase um século de lutas e da abnegação de muitos companheiros que conseguiram construir e organizar estes e outros **sindicatos como instrumento e defesa de seus direitos**. Este pronunciamento do companheiro Pacheco foi feito de propósito porque alguns presidentes discursavam com lindas palavras, dando acatamento às decisões da Federação, mas nas suas bases, agiam de acordo com suas conveniências em atenção aos compromissos assumidos com as autoridades contra a luta dos trabalhadores. Quando não, apresentavam as reivindicações feitas pela Federação como sendo deles próprios. Para coibir nossa entidade, foi convocada esta conferência para uma prestação de conta e ser examinado o que conseguimos reivindicar das resoluções aprovadas no III Congresso e na nossa I Conferência. (OLIVEIRA, 1999, p. 133) [grifo nosso]

Depreendemos do discurso alguns aspectos sobre a percepção dos trabalhadores sobre as suas entidades. Em três perspectivas, citamos, em primeiro lugar, a questão do aprendizado político/sindical, no qual vemos o sindicato como uma escola de formação. A funcionalidade do sindicato que se faz presente como um espaço de debate e luta. E, por fim, a questão do sindicato como um local necessário para esses trabalhadores.

Retomando o teor do pronunciamento de Oswaldo Pacheco, criticando a atuação de certos membros de alguns sindicatos da estiva que estavam agindo de forma diferente daquilo que era acordado em reuniões com a federação e demais entidades sindicais, percebemos um reflexo da disputa política pela diretoria da FNE e à presidência do Sindicato dos Estivadores de Santos. Havia, nesta entidade estivadora santista, uma disputa entre duas correntes de perspectivas políticas diferentes para assumir e manter o cargo de chefia do sindicato. Este conflito teve seu ápice, sobretudo, com o movimento da Legalidade, em agosto de 1961, no qual um grupo reivindicava a permanência de Jânio Quadros na presidência do país, e o outro defendia que Goulart assumisse o poder após a desistência de Jânio, e com isso, que se mantivesse o respeito à constituição.

Segundo Ingrid Sarti (1981), esta crise interna do SES se “agudiza e evolui até julho de 1962, quando as entidades de cúpula programam uma greve geral para 5 de julho, com pressão por ‘gabinete democrático’”(SARTI, 1981, p.132). No entanto, acreditamos que as disputas transcendem o ano de 1962 e

abarcam também as disputas entre os “bagrinhos” e “tubarões”, entre os anos de 1962/1964⁹⁸.

Como resultado das ações da 2ª Conferência Nacional, que apresentou às autoridades competentes uma série de reivindicações da categoria, os estivadores conquistaram, a partir das resoluções publicadas e assinadas pelo presidente da Comissão da Marinha Mercante, Sr. Gabino Vieira da Silva, os seguintes benefícios:

Resolução 2.521: Concedeu aumento geral dos salários em vigor e dos atuais valores das taxas de mão de obra gerais e especiais - das tabelas I-1, I-2, I-3 dos serviços de estiva e desestiva, nos seguintes percentuais: Salário dia 70%, Carga Geral e demais cargas 70% e Sacaria Geral 80%;

Resolução 2.522: Determinar, para efeito de remuneração dos serviços executados aos domingos;

Resolução 2.523: Equiparar a taxa de mão de obra da estiva e desestiva de sacaria de café, em dalas no porto de Santos à de sacaria geral;

Resolução 2.524: Alterar o adicional de 8,3%, estabelecido na letra “a” da Resolução 2281 do Boletim nº 358 para 8,35% a fim de dar cobertura do 13º salário dos estivadores e das despesas administrativas correspondentes à concessão desse benefício;

Resolução 2.527: Tendo em vista a elevação do período de férias da estiva para 30 dias, alterar para 9,5% o percentual constante na letra “a” da resolução 2041 do boletim nº 304. (Diário Oficial de 1/12/1963, Boletim nº 384)

Diante da conjuntura de luta por direitos, o ano de 1963 encerrou-se com uma série de conquistas tanto para os estivadores como para outras categorias. Dentre as conquistas, o recebimento do salário família, a vitória da campanha dos plesbicito, a difusão das ideias de reforma de base e manifestações populares.

É possível inferirmos ainda que durante a primeira metade da década de 1960, o Brasil vivenciava um período de significativa efervescência política e

⁹⁸ Ingrid Sarti (1981) dedica um capítulo de sua pesquisa sobre essa disputa entre bagrinhos e tubarões no seio político e sindical de Santos. Não nos aprofundaremos nesta questão para não perdemos o foco do trabalho, por outro lado, reservamos para outra oportunidade a discussão mais aprofundada desta questão.

social. Diferentes grupos e classes sociais disputavam, a partir de projetos antagônicos, mudar e contribuir para o desenvolvimento do país.

A inquietação civil-militar, que resultou no golpe de março de 1964, demonstra o ápice dessa disputa, com vitória das armas dos setores conservadores, que resultou no fim da democracia populista e, principalmente, na desarticulação das ações sindicais dos estivadores em todo o país e na perda de direitos trabalhistas outrora conquistados pela intensa mobilização e pressão da categoria. As conquistas dos estivadores demonstraram uma habilidade política significativa dos estivadores no aproveitamento do campo de possibilidades de atuação oferecidas pelo populismo, como observa Fernando Teixeira da Silva, ao estudar a categoria portuária de Santos:

[...] os direitos constituíam uma ideia-força muito mais mobilizadora que um vasto programa nacionalista. [...] Nesse sentido, durante os anos populistas o recebimento dos direitos estava associado a certo reconhecimento da dignidade: havia o privilégio de se conseguir um benefício por meio da relação pessoal, o que não implicava necessariamente no esvaziamento da esfera pública. [...] Na relação direta com Jango, público e privado, direitos coletivos e paternalismo eram esferas intercambiáveis. (SILVA, 1995, p. 211-212)

No entanto, Silva (1995) reforça alguns pontos importantes dessa relação entre trabalhadores, sindicatos e governo, ressaltando que “apesar da reciprocidade entre governo e obreiros, verificou-se também que não faltaram momentos em que esses laços de interdependência foram temporariamente rompidos ou questionados com severidade.” E ainda reitera seu posicionamento, afirmando que as “lideranças daquela época registraram um transbordamento para além dos limites previstos pela política populista” (SILVA, 1995, p. 12). Ao nosso entender, o avanço ocorrido pela luta por direitos da categoria estivadora foi possível devido à sua habilidade em interpretar o discurso político populista de seus governantes e utilizá-los, assim, para os seus objetivos, através de uma postura de apoio em alguns momentos e contrariando-o em outros.

No próximo capítulo, analisaremos o impacto do movimento civil-militar golpista de 1964 sobre o Sindicato dos Estivadores de Rio Grande, assim como a repercussão desse movimento para a mobilização da estiva nacional que vinha angariando conquistas em defesa da categoria. Discutiremos também como os contextos do ano de 1964 marcaram a história do movimento sindical da urbe rio-grandina, sobretudo pela tentativa de desarticulação da força dos operários e do difícil processo de refazer e da reconstrução sindical dos estivadores de Rio Grande, a “cidade vermelha”.

CAPÍTULO 3

OS ESTIVADORES EM “TEMPOS PESADOS”: UMA ANÁLISE DO PERÍODO DE 1964 A 1969.

No segundo capítulo, analisamos como a categoria estivadora organizou seu sistema de luta por direitos através da união nacional, com frente de liderança na Federação Nacional dos Estivadores, em ações conjuntas e regionais/locais de seus sindicatos para obterem respostas às suas demandas. Percebemos que os três primeiros anos da década de 1960 foram preenchidos por constantes ações sindicais da categoria, não só em Rio Grande como também em todas as zonas portuárias do Brasil. Através dos congressos e das conferências nacionais, os estivadores buscavam unir forças e fazerem-se ouvir nas diferentes esferas e órgãos governamentais. Neste terceiro e último capítulo, analisaremos os diferentes contextos históricos relacionados à estiva rio-grandina e ao Brasil. Nossa atenção iniciar-se-á no ano de 1964, período que compõe os meses finais do sistema político democrático, que, por conseguinte, foi o cenário das mudanças políticas e sociais ocasionadas pelo golpe civil-militar de março/abril do corrente ano. Em seguida, buscaremos compreender o impacto do golpe civil-militar para a categoria estivadora e para a sociedade rio-grandina, até final da década de 1960.

3.1: A repercussão do golpe civil militar de 1964 nas páginas do periódico O Rio Grande

Para conseguirmos captar e compreender os contextos, tanto nacional como internos da cidade do Rio Grande, utilizaremos da análise de um veículo de circulação local, o Jornal Rio Grande, articulando com a bibliografia sobre o tema. O jornal *Rio Grande* foi fundado em 1º de dezembro de 1913, por Augusto Alves. Este meio de comunicação tinha, em sua origem, o objetivo de manter informados os moradores do município, com notícias rio-grandinas e das demais regiões (CRUZ, 2003, p. 40-41). Assim, possuía um caráter formador da opinião, sobretudo ao manter uma postura política anti-trabalhista, conforme veremos na análise das reportagens a seguir.

Ao analisarmos o contexto político do município de Rio Grande, no período pré e pós-golpe civil-militar de 1964, observamos que o eleitorado rio-grandino possuía maior proximidade dos ideais progressistas. Nas eleições de 1963, por exemplo, um terço dos votos para prefeito se concentrava em Farydo Salomão. Em segundo lugar no pleito, ficou Carlos Aveline, pelo PR. Sobre essa questão, o Historiador Edgar Gandra (1999) faz algumas considerações:

A localidade de Rio Grande era governada, em 1964, por uma coligação entre PTB e o PSB, tendo como prefeito, o trabalhista Farydo Salomão, vinculado ao governo Goulart. E, em nível do Legislativo Municipal, os partidos que apoiavam o governo federal possuíam uma bancada expressiva, ocupando a maioria das cadeiras. Esse apoio ao projeto reformista nacionalista abrangia os vereadores do PSB, do PTB e do PR, identificados como simpáticos ao comunismo. Além desses, vários membros do PSD, na Câmara Municipal, também apoiavam as medidas do governo federal. (GANDRA, 1999, p. 84)

Apreendemos, a partir de uma análise das notícias apresentadas, que os jornalistas estavam interagindo com os discursos políticos e sociais da época, pois suas opiniões eram expostas nos editoriais. Percebemos, no decorrer da pesquisa, que as informações noticiadas eram intensamente carregadas de um cunho ideológico. E estas tinham o objetivo de modelar a opinião pública sobre

as questões locais e nacionais que se desenrolavam na teia dos acontecimentos históricos. A mensagem era implícita e explícita e possuía o enfoque centrado na conotação de um discurso político-partidário contrário ao que estava em vigor. No caso do *Rio Grande*, boa parte da ênfase dada para o público leitor, através de um discurso simples, de linguagem direta e objetiva, trazia a queda de João Goulart como necessária. Os editoriais eram, sem dúvida, a maneira pela qual os editores expressavam seus pensamentos. De fato, o jornal vai claramente apoiando o governo pós-1964 nas ações de “limpeza” geral da sociedade, com o objetivo de acabar com a agitação trabalhista e o perigo vermelho de comunização do Brasil.

Acompanharemos, agora, alguns trechos das matérias publicadas ao longo do último mês de 1963. Neste primeiro, em que o escritor do texto não se identificou, há um relato da visão sobre as questões de habitação no país e na cidade rio-grandina. É claramente perceptível a intenção do jornalista em construir um ambiente de caos na habitação devido à má política administrativa de Goulart e do atual prefeito da cidade.

Problema prioritário em nosso País é, sem dúvida alguma, o da habitação. [...] ainda não vimos o aparecimento de nenhuma campanha nacional visando dar um teto digno ao brasileiro, de norte a sul. E o pior é que ao aparecer algum sinal de campanha efetiva logo surgem os pessimistas e os aproveitadores da miséria, criando obstáculos e dificuldades. É o caso da Aliança para o Progresso com seu programa de construção de vilas operárias. Vozes iradas ergueram-se contra as residências construídas pela Aliança. [...] Acreditamos que a solução para esse problema não poderá depender tão somente das autoridades federais, mas deverá existir um perfeito entrosamento entre as três esferas administrativas. O Estado do Rio Grande do Sul vem dinamizando a sua Secretaria do Trabalho e Habitação. No Município, tratando desse problema ingente que vem afligindo o povo e servindo como umas das muitas fontes geradoras de insatisfação e ódio. (RIO GRANDE, 03/12/1963, p. 02)

As acusações pejorativas ao governo de João Goulart seguiam sendo publicadas no jornal. Em outra reportagem, foi emitida uma opinião sobre a política das relações externas do País, com o texto “Marcha para Leste”. O trecho que segue fala das relações do Brasil com a África. Nele, a folha reafirmou sua postura oposicionista e sugeriu nas entrelinhas que uma mudança era necessária.

O Sr. João Goulart não teve o bom senso suficiente para incrementar esses contatos e perdeu-se numa trama de implicações domésticas, prejudicando a projeção do Brasil no plano de externo. O nosso presidente se deixou dominar pelos problemas locais e para imperar criou tanta confusão que vive praticamente em função dos golpes e dos contra-golpes. Mesmo assim, algo deveria ser feito em benefício da presença do Brasil na África. Dificilmente poderá ser encontrado um País com tantas possibilidades de imiscuir-se nos assuntos africanos como o nosso. Não possuímos a malsinada tradição imperialista e só isso já seria um aval para as bases de relações desinteressadas e de um intercambio promissor. (RIO GRANDE, 04/12/1963, p. 02)

O periódico constantemente buscava argumentos acusativos dentro de alguns acontecimentos da política nacional. Uma relação interessante foi depois do episódio ocorrido no plenário do Senado, no dia 04 de dezembro de 1963, quando após uma discussão entre o presidente do Senado Arnon de Mello e o senador Silvestre Péricles, houve disparo de projétil, tendo este atingido o senador Kairella no estômago, ocasionando seu falecimento.

Após a notícia ser publicada no jornal *Rio Grande*, no dia 05/12/1963, “Sangue no Senado da República”, o ele emitiu outra publicação com o título de “Pistoleiros no Senado”, descrevendo o acontecimento como “uma página negra na história do regime representativo em nosso país”. E, ainda, “Há de ficar gravado na memória de todos, como nos anais do Congresso e nas páginas dos Jornais” (RIO GRANDE, 06/12/1963, p. 02).

As afirmações feitas pelo jornal nos permitem interpretar a tendência de “bagunça no Senado”, e conseqüentemente a necessidade de uma futura mudança que passava pela retirada do presidente João Goulart. Geralmente, os textos referentes à política publicados no periódico rio-grandino acabavam enfatizando que muitas das reformas propostas por João Goulart estavam destruindo o processo democrático brasileiro e sua tradição cristã, responsabilizando o governo do presidente. Era comum a formulação de críticas com ataques sistemáticos à sua política econômica e aos apoios políticos, principalmente de Miguel Arraes e Leonel Brizola.

Esses artigos por vezes vinham assinados, mas em sua maioria não. Nas mensagens, buscavam criar uma noção de que o país estava em

decadência e que o perigo comunista assolava a política. Fica clara esta posição nas publicações dos dias 17 e 18 de dezembro de 1963.

No artigo do dia 17 de dezembro, intitulado “Reformulação Ministerial”, por exemplo, o autor se posicionou contra a posse de Leonel Brizola na pasta da Fazenda, dizendo que “somente a cegueira completa do Presidente da República ou uma inconteste má fé poderia justificar a derrubada do prof. Carvalho Pinto em benefício à ascensão de um homem tão vazio de conteúdo econômico, como o Sr. Leonel Brizola” (RIO GRANDE, 17/12/1963, p. 02). Consumada essa reforma, viríamos:

[...] o Brasil caminhar para total destruição [...] e desencadear uma crise de gravíssimas consequências, com profundas implicações na esfera militar, capaz de derrubar o governo, num golpe branco, ou de conduzir o país a destruição numa luta fratricida. (RIO GRANDE, 17/12/1963, p. 02)

Nesta reportagem, fica evidente a sua posição de jornal opositor, ao enquadrar Brizola como “provocador” de um país estadista do tipo “fidelista ou titoista”, com sua ascensão ao cargo indicado pelo presidente. No dia posterior à publicação da notícia que falava da reforma ministerial proposta por Jango, circulou outra notícia. Esta era uma publicação de Samuel Goldmann, em primeira página, alertando a população rio-grandina sobre um “vírus vermelho”, pleiteando a política e as entidades sindicais de Rio Grande, após a destruição do ramal ferroviário entre Rio Grande e Cassino. Segundo o mesmo:

[...] ninguém, honestamente, tem dúvidas quanto à procedência e direção dos ventos que sopram sobre o Brasil.[...] este vento está contaminando pelo vírus vermelho do despotismo, da angústia e do sofrimento, que fazem da miséria a sua bandeira e da revolução social a sua finalidade. Nossa cidade [**Rio Grande**], como centro fabril e porto marítimo, não ficou livre da contaminação... O micróbio vermelho nela cresce e se multiplica livremente. Não apenas o corpo, mas a mente também foi atingida. A grande parcela dos órgãos representativos classistas, que temos em Rio Grande, acha-se - Consciente ou inconsciente - fazendo o “jogo das esquerdas”, omitindo-se atuar com dinamismo, no sentido de combater o mal, que, celeremente, mina a força e a vontade democrática. [...] as uniões de obreiros acham-se sem forças, contaminadas, inoperantes! [...] O exemplo disto, é que nenhum Sindicato de empregados protestou contra a arrancada dos trilhos, que serviram à cidade e cuja ausência é hoje um atestado eloqüente de inoperante força sindical quando tem em sua frente objetivos construtivos. [...] o lamentável de tudo isto é que vemos

formar-se em Rio Grande um Colégio Sindical cuja força destruidora da paz social e continuamente aumentada. Conscientes ou inconscientes, muitas entidades de classe deixaram-se contaminar pela doença... Não demora muito, talvez e uma pútrida e infeta chaga vermelha tomará conta de todo o corpo sindical dos operários de Rio Grande... Está na hora de agir, antes que o mal cresça! (RIO GRANDE, 18/12/1963, p. 01) [Grifo Nosso]

E assim seguem as acusações sobre o governo de João Goulart, trazendo sempre a defesa de uma pátria democrática através de publicações feitas no mês de dezembro como, por exemplo: “Comparações”⁹⁹; “O dilema”¹⁰⁰; “a moda da conformação”¹⁰¹; “Função (verdadeira) do sindicato”¹⁰²; “Montevidéu: um porto para o Brasil”¹⁰³.

Em janeiro do ano de 1964, o periódico¹⁰⁴ não iniciou com publicações diferentes do ano anterior. No dia 14 de janeiro, foi publicada uma reportagem no jornal tratando sobre o “esquerdismo” que governaria o país ainda no mês de janeiro. Além das falas contra o presidente, o mesmo referiu-se a:

Brizola e Arraes como agentes diretos das Reformas de Bases só trarão para o Brasil dias de grande agitação e apreensões. O primeiro é extremamente personalista e o que deseja é permanecer na crista dos acontecimentos; o segundo é um homem de formação marxista e, conseqüentemente, um arauto da completa sovietação do Brasil. Esperamos que o presidente tenha, ainda, um pouco de bom senso e não apresse o advento das soluções anormais. (RIO GRANDE, 14/01/1964, p. 02)

O clima na cidade ficaria mais tensionado no mês de março de 1964, quando o jornal em foco apresentou uma sequência de publicações que demonstraram o cenário de preparação do ambiente para o golpe civil-militar de 1964. Nas publicações, geralmente faziam-se comparações políticas e/ou sociais, objetivando, assim, convencer o leitor ao longo de um pequeno texto

⁹⁹ Jornal *Rio Grande*, publicado no dia 19/12/1963.

¹⁰⁰ Jornal *Rio Grande*, publicado no dia 20/12/1963.

¹⁰¹ Jornal *Rio Grande*, publicado no dia 21/12/1963.

¹⁰² Jornal *Rio Grande*, publicado no dia 24/12/1963.

¹⁰³ Jornal *Rio Grande*, publicado no dia 27/12/1963.

¹⁰⁴ Em 1964, o jornal era dirigido por Daoiz de La Rocha, Gilberto M. C. Cardoso, Hugo S. Silveira e Alberto Alves.

(geralmente uma ou duas páginas), qual dos setores políticos estava mais correto ou adequado. Usualmente, mantinha posições equivocadas.

Percebemos esta tentativa, por exemplo, no artigo publicado no dia 04/03/1964, “Em meio a balburdia”¹⁰⁵, que criticava as reformas de base do Governo de João Goulart. Em meio a tantas palavras, criava-se a ideia de que o Brasil estaria se perdendo nessas ações agrárias. Ao longo do texto, a situação ocorrida no Japão derrotado de 1945 foi citada. Desse modo, o jornal passou a dar indicativas de que um governo militar seria a solução para os problemas no país, tendo em vista que no Japão ocorreu um processo semelhante, no qual o governo militar teria efetuado melhor a distribuição de terras no país.

Segue-se o tom das reportagens mais “agressivas”, com algumas manchetes apelativas, como a de 09/03/1964, que diz: “A classe média vai morar em favelas por obra e graça de Jango”. Em outro artigo, intitulado “Tolerância Fatal”, de 12/03/1964, foi apontada uma série de argumentos que explicavam como a tolerância de João Goulart estava prejudicando e levando o país à desordem. Nela, há os seguintes questionamentos:

Quem não sente que as instituições estão em perigo? Quem não nota que os comunistas estão empurrando para a vanguarda os inocentes úteis do tipo Brizola? Quem não experimenta esse ambiente de intranquilidade que já se infiltrou nos quartéis e comprometeu a homogeneidade de pensamento dos militares? Quem não se impressiona com essas greves criminosas que só agitam determinados setores da vida brasileira, precisamente aqueles onde é maior a pressão dos vermelhos? Quem não fica apreensivo com a política radical de certos auxiliares do Dr. João Goulart, comunistas fichados mas que gozam dos privilégios de capacitados e prestigiados assessores. [...] Nós acreditamos nas denúncias do governo do Rio Grande do Sul, acreditamos na denúncia viril e patriótica do deputado Bilac Pinto, acreditamos no teor da carta do prof. Sobral Pinto enviada aos comandantes do I, II e III Exércitos. (RIO GRANDE, 12/03/1964, p. 02)

No desenrolar dos acontecimentos nacionais que encaminhavam ao movimento golpista, o referido jornal continuava a expor suas ideias,

¹⁰⁵ Jornal *Rio Grande*, 04/03/1964, p. 02;

“preparando” a opinião pública para aceitar um novo governo nacional, tendo nas forças armadas a sua indicação de confiança:

Nós não nos preocupamos com esse pânico. Nós confiamos nas forças armadas, sabemos que os atuais governantes querem minar o Exército, Marinha e a Aeronáutica com o vírus da rebelião. Tranquiliza-se [sic] porem [sic] a Nação, pois no Brasil ainda existem Generais e soldados democratas. (RIO GRANDE, 28/03/1964, p. 02)

No limiar da tensão política que pairava, eclode o Golpe de Estado, no dia 31 de março do corrente ano. No dia seguinte, numa quarta-feira, 1º de abril de 1964, o periódico publicou, em primeira página, o artigo “Revolução e contra revolução invocam legalidade”, juntamente com o texto de José Coimbra, “Anatomia do Comunismo”. Percebemos na leitura dos dois textos a tentativa de explicar o movimento ocorrido no país, bem como de demonstrar que o “comunismo russo” estava equivocado.

Além disso, apreendemos claramente o posicionamento do jornal em apoio ao golpe, condenando as ações de resistência dos trabalhadores que viriam a ocorrer no dia 2 de abril. No porto da urbe, neste dia, houve paralisação das atividades obreiras. Chegou-se a criar Comitês de Resistência ao Golpe de 1964, que contaram com uma grande adesão dos trabalhadores das docas e da Estiva Portuária. Segundo Edgar Gandra, que trabalhou com os portuários de Rio Grande, de 1959 a 1969:

Além da paralisação das suas atividades no porto, outra forma de resistência pelos obreiros das docas foi a adesão de muitos aos comitês de resistência ao Golpe de 1964. Na cidade do Rio Grande, desde o primeiro momento, começaram a circular listas para a inscrição de voluntários para enfrentar os golpistas. No depoimento de Farydo Salomão “[...] quando nós abrimos o voluntariado, muitos companheiros [...] estavam prontos para arrancar daqui para Porto Alegre”. Milhares de trabalhadores rio-grandinos mobilizaram-se em defesa do governo Goulart, chegando a impedir a circulação, em 2 de abril de 1964, do porta-voz dos conservadores comprometidos com o golpe no município, o Jornal Rio Grande. (GANDRA, 1999, p. 88)

Na antessala do golpe, líderes do sindicato dos trabalhadores portuários das docas e dos estivadores reuniram-se para discutir as ações que poderiam ter diante de uma virada do poder político e uma possível repressão, já que os trabalhadores do porto possuíam um histórico de luta por direitos de sua categoria. Segundo Gandra (1999), o presidente do sindicato dos doqueiros

estava em visita ao Rio de Janeiro, em uma reunião na Federação Nacional dos Portuários. E neste dia da reunião com os portuários, quem respondia pela entidade rio-grandina era o secretário Antônio Nailem Espíndola, que coordenou assim a movimentação dos obreiros das docas para resistir ao golpe.

Nas lembranças de Nailem Espíndola, percebermos tanto um teor de insegurança diante dos acontecimentos repentinos do dia 31 de março para o 1º de abril como também uma vontade de seguir em frente e agir rapidamente, no intuito de mobilizar a categoria portuária a posicionar-se contra o golpe.

[...] o estouro foi trinta e um de março de noite e, no outro dia, quando me acordei e liguei o rádio e estava dando, inclusive, que o porto estava sendo guarnecido pela Brigado Militar. Explicando que o governo tinha sido deposto. [...] Quando cheguei, encontrei o presidente da estiva que já estava lá e ele me disse que derrubaram o governo e nós vamos ter que ver, porque nós não vamos poder trabalhar. E quem estava no comando da Brigada Militar era o capitão Leão, que me disse que eles só estavam lá cumprindo ordem do comandante geral da Brigada Militar, para dar proteção ao porto: “nós não viemos aqui para atacar o trabalhador, não estamos contra os trabalhadores” [...] Então, decidimos reunirmos, eu, o presidente dos conferentes da época e o carnaval **[presidente da estiva Delmo Simões]**. [...] Decidimos ali rápido na rua, de que cada um deveria ir para sua distribuição de trabalho, que não havia trabalho até se resolver o problema **[impedir o golpe]**.¹⁰⁶

Em resposta ao impedimento da circulação do jornal *Rio Grande*, no dia 02 de abril de 1964, foi emitido um artigo chamado de “violência Sindical”.

O jornal Rio Grande não circulou no dia de ontem. E isto porque ainda vivíamos no regime de anarquia e estupidez. Fomos vítimas de uma violência e contra ela protestamos com vigor mas tranquilos, pois nutrimos a confiança de que o Brasil, nunca mais ficará na dependência de homens complexados, de agentes da anarquia e da vadiagem oficializada. [...] Procurando sustentar o dispositivo brizolista, o espúrio Comando Geral de Greve, em Rio Grande, ontem pela manhã concitou os trabalhadores a deixarem os locais de trabalho em manifestação de solidariedade aquele que havia sido deposto pelas Forças Armadas. [...] Basta de greves políticas! Basta de anarquistas! (RIO GRANDE, 03/04/1964, p. 01)

Para fazer um contraponto a essas paralisações, o jornal, nesta mesma publicação, trouxe a manifestação de duas entidades representativas da cidade que estavam de acordo com a implantação de um novo governo. Os

¹⁰⁶ Entrevista realizada com Antônio Nailem Espíndola, na residência dele no dia 21/01/2015.

diretórios Acadêmicos das Escolas Superiores de Rio Grande declararam que estavam “a favor de qualquer ação que vise à ordem, a hierarquia militar e as reformas democráticas de bases” (RIO GRANDE, 03/04/1964, p. 01).

Já o Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários de Rio Grande definiram sua posição dizendo: “estamos, finalmente ao lado dos que lutam pela democracia, pela integridade da Constituição por um Brasil, enfim, verde amarelo, cristão e democrata. [...] manifestamos a exclusão dos Bancários rio-grandinos do rol dos insensatos que pretendem escrever reformas com o sangue do povo” (RIO GRANDE, 03/04/1964, p. 01).

Salientamos ainda que, além do Jornal *Rio Grande*, existiam na cidade outros setores conservadores que defenderam o golpe e saíram às ruas demonstrando apoio aos militares e sua intervenção no país. Esse fato foi percebido pela realização da Marcha da Família com Deus pela Liberdade¹⁰⁷ e de uma missa pelo reconhecimento e agradecimento às Forças Armadas por terem livrado o país da ameaça comunista¹⁰⁸. Logicamente, muitos dos que foram à essa Marcha apenas para aderir ao Governo vitorioso, bem como pelo medo de como seriam interpretadas suas trajetórias, fizeram questão de estarem presentes para “limpar suas fichas”.

3.2: A caçada aos “vermelhos”: perseguição e prisão de trabalhadores em Rio Grande

No decorrer das ações dos militares no poder, iniciou-se uma operação de repressão aos desertores, aqueles que apresentavam perigo ao sistema que foi implantado. Os movimentos reivindicatórios sofreram um impacto profundo com a “operação limpeza”, complementada pela “operação gaiola”. Tal ação militar, como seu próprio nome indica, busca “limpar a cidade” daquilo que os novos donos do poder consideravam como subversivo e, ao mesmo tempo, colocá-los numa gaiola, ou seja, prendê-los para que ficassem longe do novo modelo de sociedade imposto.

Com isso, os meios sindicais da urbe sulina foram invadidos e alguns fechados, assim como suas principais lideranças foram presas e/ou impedidas

¹⁰⁷ Jornal *Rio Grande*, 23/04/1964, p. 8, e 25/04/1964, p. 8.

¹⁰⁸ Jornal *Rio Grande*, 29/04/1964.

de seguir comandando suas associações. O prefeito da cidade, Farydo Salomão (PTB), e alguns vereadores também foram depostos dias após o golpe¹⁰⁹.

Sobre a cassação do mandato do prefeito rio-grandino, o jornal em questão emitiu uma nota justificando-se, no sentido de não ter influenciado e colaborado para a culminação da cassação do cargo de Salomão. Contudo, perceberemos a aberta posição do jornal, favorável ao movimento do dia 31 de março com estas declarações: “[...] todos sabem e sentem que estamos imbuídos do espírito revolucionário. A revolução de 31 de março contou com o nosso apoio integral e nos eclodiu com a finalidade de livrar o Brasil do comunismo e da anarquia” (RIO GRANDE, 28/04/1964, p. 02).

Cabe observarmos, aqui, que as prisões dos “subversivos” em Rio Grande iniciaram somente a partir do dia seis de abril, pois, nos primeiros dias após o golpe, as Forças Armadas da cidade (Exército e Marinha) estavam divididas quanto ao seu apoio. É possível que este fato se deva, por um lado, à posição do III Exército, localizado em Porto Alegre¹¹⁰, que declarou apoio à Constituição. Todavia, a própria relação interna entre os chefes militares, suas hierarquias e apoios pessoais dificultaram uma tomada de posição radical, ou apoiando ou sendo contrários. Salientamos que a Marinha, em nível nacional, foi a primeira instituição militar a declarar apoio integral ao golpe. Sobre essas questões, Gandra afirma que:

¹⁰⁹ Um dia antes da marcha pela Família com Deus pela Liberdade, o prefeito mandou cancelar o comício, embora da concessão, anteriormente dada pelo próprio. Para o *Jornal Rio Grande*, a “marcha revelaria a aprovação de toda a sociedade rio-grandina ao movimento militar” (RIO GRANDE, 04/04/1964). Essa marcha ocorreu mais tarde, no dia 24/04/1964, em “agradecimento às Forças Armadas pela coragem e ato de brasilidade demonstrados” (RIO GRANDE, 20/04/1964). Além disso, o prefeito Farydo Salomão mandou divulgar que era anticomunista, mas democrata e a favor das reformas; ao mesmo tempo, o jornal denunciava seu esquerdismo, porque ele teria se negado a participar da Marcha da Família com Deus de Rio Grande (RIO GRANDE, 03/04/1964, p. 4).

¹¹⁰ “O general Ladário Pereira Teles, comandante do III Exército, leal ao presidente, determinou que suas tropas entrassem em ‘prontidão rigorosa’. Tudo parecia indicar que um núcleo de oficiais legalistas comandaria a reação contra os golpistas. A ação militar ‘golpista’ foi, entretanto, bastante significativa. Teve como chefes principais os generais Poppe de Figueiredo, da 3ª Divisão de Infantaria, em Santa Maria; o general Adalberto Pereira dos Santos, que assumiu o comando militar em Cruz Alta; o general Joaquim Camarinha, comandante da 2ª Divisão de Cavalaria, em Uruguaiana, e o general Hugo Garrastazu, comandante da 3ª Divisão de cavalaria, em Bagé” (WASSERMAN, 2010, p 59).

Nesse quadro, é significativa uma particularidade do município de Rio Grande: ali, as prisões só começaram alguns dias após a de outras localidades do país – como por exemplo as da cidade vizinha de Pelotas; esse atraso permitiu que muitos dos aliados do governo deposto fugissem. O prefeito, Farydo Salomão, afirma em sua entrevista que no município o: “[...] próprio comando local estava em cima do muro, não sabia se aderiria ou não aderiria, fato que, sem dúvida facilitou a possibilidade de fuga para quem optasse por essa saída”. (GANDRA, 1999, p. 90)

Acreditamos que essa vagarosa ação em escolher um dos lados, por parte dos oficiais militares, não demonstrou uma repressão mais branda, apenas permitiu a fuga daqueles que optassem por escapar da repressão imediata. Aqueles que permaneceram na cidade tiveram que lidar com prisões, interrogatórios, perseguições e torturas. Após a cassação do prefeito, seu vice, Álvaro Pereira, assumiu, mas acabou pedindo exoneração por motivos de saúde, em 23 de maio. No dia 30, foi realizada uma eleição indireta pela câmara para escolher o novo prefeito da cidade.

As operações “Limpeza” e “Gaiola” continuaram em ritmo intenso no mês de abril, tanto que inúmeros líderes sindicais e representantes partidários foram presos e levados ao navio hidrográfico *Canopus*¹¹¹, que serviu como prisão flutuante após o movimento militar. Percebemos que o jornal dedicou significativa atenção na cobertura das perseguições aos “líderes vermelhos” e “conhecidos agitadores”, realizadas no município¹¹². Sobre a presença do *Canopus* no cais portuário rio-grandino, o jornal noticiou que “calcula-se que o

¹¹¹ Histórico do navio: “O Navio Hidrográfico *Canopus* - H 22 foi o segundo navio da Marinha do Brasil a ostentar esse nome em homenagem a *Canopus*, estrela da constelação do Navio. Recebeu esse nome em 6 de junho de 1956 pelo Aviso nº 2023. Foi encomendado em 27 de abril de 1956, junto com o NHi *Sírius* – H 21, a um custo estimado na época em Cr\$ 179.548.686,00. Foi construído pelo estaleiro *Ishikawajima Harima Heavy Industries*, em Tóquio, Japão. Teve sua quilha batida em 13 de dezembro de 1956, foi lançado ao mar em 20 de novembro de 1957, tendo como madrinha a Sra. Ernesto de Melo Batista, esposa do presidente da Comissão Fiscal de Construção de Navios no Japão. Foi incorporado e submetido à Mostra de Armamento em 15 de março de 1958, em cerimônia realizada em Tóquio. Naquela ocasião, assumiu o comando o Capitão-de-Fragata Rubem José Rodrigues de Matos. Em 1963, em maio e junho realizou levantamento hidrográfico entre o Farol Solidão e a Barra de Rio Grande, numa área com cerca de 120 milhas de extensão por 40 milhas de largura, cobrindo as cartas de nº 2000 a 2100. Em 15 de junho, às primeiras horas da madrugada, pouco antes do navio suspender de Rio Grande para o Rio de Janeiro, faleceu em incidente a bordo o Capitão-de-Fragata Arnaldo da Costa Varella. Em 1964, em 23 de março, completou o levantamento até o paralelo do Arroio do Chuí, concluindo o levantamento da Costa Sul.” Disponível em: <<http://www.naviosbrasileros.com.br/ngb/C/C042/C042.htm>> Acesso em: 12 de Mar. 2013. Nesta época, o navio tinha como comandante o Almirante Maximiano Eduardo da Silva Fonseca (15/06/1963 a ?/11/1964).

¹¹² As inúmeras batidas policiais estavam sendo comandadas pelo delegado Evaldo Miranda (*Jornal Rio Grande*, 07/04/1964, p.01).

Canopus já se encontra abarrotado de líderes vermelhos e de agitadores que atuavam em Rio Grande. Consta que essa belonave deverá zarpar para o Rio de Janeiro e que virá para Rio Grande um navio maior para o qual serão transferidos os presos políticos”¹¹³.

No dia 25 de abril, foi publicado pelo jornal um artigo nomeando os presos que foram recolhidos na cidade e levados para Porto Alegre e em seguida para o Rio de Janeiro. E assim, o *Rio Grande* foi noticiando as instituições que foram submetidas a intervenções, como os expurgos, os quais afetavam os trabalhadores de diversas categorias. Conferiremos abaixo, a publicação feita neste dia:

[...] tendo concluído o serviço de levantamento hidrográfico da região costeira do Rio Grande do Sul, conforme divulgamos na edição de ante-ontem, o moderno navio hidrográfico regressou ao Rio, tendo antes desembarcado os presos que se encontravam a seu bordo, os quais foram temporariamente recolhidos ao quartel do 3º B.G. da Brigada Militar. E, dali, ante-ontem, remetidos a Porto Alegre, em um ônibus da Prefeitura Municipal, acompanhados de escolta. A 10 do corrente, o major reformado Athaydes Rodrigues, vereador sob a legenda do PR, tinha deixado o *Canopus* e sido apresentado ao comando da força pública estadual ante-ontem, foram entregues ao DOPS estadual, em Porto Alegre, sendo recolhidos ao edifício do SESME, naquela capital as seguintes pessoas, que se encontravam a bordo do *Canopus*: Antônio Nailém Espindola [**portuário/estivador**], Claudomiro Farias, Dinarte Luís Alves [**portuário**], Enestor Farias de Albernaz, Evandro Victor Rodrigues, Eurides Paim Vierira, Dr. Heitor Viterbo de Oliveira Manoel Gonçalves, Miguel Gomes [**ferroviário**], Manoel Racchia, Neri de Ávila [**ferroviário**], Dr. Osmar Santa Helene, Roberto Leonardo Germano [**ferroviário**] e Sávio da Silva Pinto. Também seguiu, ao mesmo destino, o Dr. Abrahão Galbinski, que não estivera recolhido ao navio-hidrográfico. A DOPS na Capital do Estado, procederá, agora, as averiguações complementares e classificará os detidos, qualificando-os na Lei de Segurança Nacional, segundo a qual serão processados. (RIO GRANDE, 25/4/1964, p. 1)

Segundo o periódico em análise, o nosso Estado possuía um montante de 241 presos políticos, e Rio Grande foi a cidade do interior que forneceu o maior número de aprisionados, 21 pessoas somente do *Canopus*. Esses estavam “recolhidos no SESME, localizado na Praia de Belas, onde estão recebendo tratamento condigno” (Jornal *Rio Grande*, 24/04/1964, p. 01). O município só perdia em números de encarcerados para a capital gaúcha. E assim, o periódico rio-grandino foi delineando as instituições que foram submetidas a intervenções, como os expurgos, os quais afetavam os

¹¹³ Jornal Rio Grande, 09/04/1964, p.01.

trabalhadores de diversas categorias, como, por exemplo, a dos estivadores e portuários. O DEPREC foi umas destas que sofreu a intervenção. No dia 21 de setembro do corrente ano, na reportagem “General no DEPREC, sinal de Linha Dura”, vimos claramente as intenções dessas ações.

O diretor geral do DEPRC, general Odilon Vitor Denardin, informou que os Ministérios do Trabalho e da Viação estão elaborando o novo estatuto do trabalhador, o qual, no que se refere às classes portuárias e ferroviárias, eliminará as **assombrosas vantagens** que aquelas classes têm sobre os demais trabalhadores. Disse que tais vantagens eram oriundas de acordos realizados entre os Sindicatos e os Ministérios do Trabalho e da Viação, não cabendo ao DEPRC o direito de ser ouvido, mas apenas o dever de cumpri-los. (RIO GRANDE, 25/09/1964, p.01)

Percebemos, nesta matéria, a intenção de desestabilizar economicamente a classe portuária e ferroviária, pois estes últimos foram descritos como privilegiados, por possuírem vantagens (salários, direitos) mais amplas do que de outras categorias. Entendemos que um corte nas “assombrosas vantagens” desses trabalhadores representa uma nítida perseguição por parte do governo civil-militar aos sindicatos/trabalhadores mais combatentes.

A tentativa de diminuir os salários foi efetivada no arrocho salarial realizado pelo governo já nos anos de 1965 e 1966. Este fato levou a condensação e nivelamento dos ganhos desses trabalhadores. Um direito que foi conquistado através das lutas e reivindicações foi nivelado por baixo sem permitir chances de reivindicar a injustiça feita, já que não podiam fazer greve e estavam vivendo um clima de tensão e incertezas, sendo ameaçados constantemente de prisão.

Nesta matéria, o jornal falou da mudança de direção entre o General Odilon Denardin, que substituiria o Eng. Rubens Maia do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. Segundo o autor da matéria, este fato seria apontado como uma evidência da “linha dura” no setor portuário. Setor este que não vinha se enquadrando no espírito da “revolução de 31 de março”. Ainda na publicação:

Fontes autorizadas adiantam que o general Odilon Denardin vai realizar uma ampla modificação no setor portuário, de vez que os detentores de muitos cargos de chefia, principalmente em Porto Alegre e Rio Grande, ainda não compreenderam o sentido regenerador da Revolução e continuam presos a rotina antiga. (RIO GRANDE, 21/09/1964, p. 1)

Ao analisarmos as reportagens emitidas pelo jornal desse período, percebemos, mais uma vez, o seu apoio ao governo nas ações de limpeza geral da sociedade, com objetivo de acabar com a agitação trabalhista e o perigo vermelho de comunização do Brasil¹¹⁴. De fato, o medo se espalhou na “Cidade vermelha”. Já não se vivia tranquilamente depois desses acontecimentos na cidade. Nossos estivadores em apreço viveram na pele o que foi esse momento e sofreram com os impactos da implantação do regime ditatorial no Brasil e na cidade rio-grandense. Veremos estas questões a seguir, através da memória reavivada dos trabalhadores portuários de Rio Grande, trazendo a tona os reflexos das ações do governo militar no cotidiano desses trabalhadores.

Ao analisarmos as páginas do jornal Rio Grande, compreendemos que existe uma representação do passado de um momento histórico político e social tensionado. Para Benedict Anderson (1985), o jornal possibilita a imaginação de um tempo “homogêneo e vazio”, mas também podemos entender os jornais como *representações* da realidade, utilizando do conceito elaborado pelo historiador francês Roger Chartier (2002b).

Essa *representação* seria composta por elementos da realidade que ela representa. Isso significa que ela só pode ser compreendida se encontrar os “[...] esquemas intelectuais incorporados que criam as figuras graças às quais o presente pode adquirir sentido, o outro se torna inteligível e o espaço decifrado” (CHARTIER, 2002b, p. 17).

Dessa forma, podemos aferir que as notícias apresentadas em nosso trabalho baseiam-se em elementos tangíveis da realidade do leitor, que

¹¹⁴ No nosso entender, dois jornalistas do *Rio Grande* tinham uma posição política bem definida e descreviam de forma sensacionalista os acontecimentos da cidade e do país. Eles são Pimenta da Costa e José Coimbra. Esse último escrevia nas colunas *Anatomia do Comunismo* e *Política em Drágeas* e tinha uma postura nitidamente anticomunista, antibrizolista e antijanguista, sendo ferrenho defensor do golpe.

buscam suporte para aderirem mais facilmente ao *imaginário social*¹¹⁵ desses indivíduos. Contudo, percebemos que a *representação* construída pelo periódico foi refutada por uma parcela significativa de indivíduos, que procuraram através de uma ação material efetiva, evitar sua circulação. Essa ação de *resistência*¹¹⁶ atípica levou em consideração o ponto de vista da *luta de representações* (CHARTIER, 2002a, p. 73), pois a disputa ultrapassou o mundo simbólico, se materializando na realidade tangível na forma de paralização e impedimento por parte dos trabalhadores, da circulação da edição do jornal no dia seguinte à eclosão do golpe civil-militar de março/abril de 1964, aspecto que retomaremos para refletir sobre os campos em disputa.

3.3: Fazendo a “limpeza” no porto e colocando a sujeira na “Gaiola”: Trabalhadores presos e perseguidos

Após o dia 2 de abril, o medo de ser preso perpassou as rotinas de trabalho no porto, pois a qualquer momento, “pelo simples fato de estar dentro do segmento portuário que sempre foi um segmento muito visado e dito comunista”¹¹⁷, poderiam estar encarcerados, sem saber seus destinos. Diversos sindicatos sofreram intervenções dos militares em todo o país. O sindicato dos Estivadores de Rio Grande, logo após a tomada do poder pelos militares, sofreu uma intervenção através de uma invasão na sede da entidade. O estivador Cristóbal Moraes, ao falar sobre sua memória do golpe civil-militar de 1964, relatou como foi este episódio.

¹¹⁵ Segundo Baczko (1985, p. 309): “Os imaginários sociais constituem outros tantos pontos de referência no vasto sistema simbólico que qualquer coletividade produz e através da qual, como disse Mauss, ela se percebe, divide e elabora os seus próprios objetivos. É assim que, através dos seus imaginários sociais, uma coletividade designa a sua identidade; elabora uma certa representação de si; estabelece a distribuição dos papéis e das posições sociais; exprime e impõe crenças comuns; constrói uma espécie de código de “bom comportamento”, designadamente através da instalação de modelos formadores tais como o do “chefe”, o “bom súbdito”, o “guerreiro corajoso”, etc. Assim é produzida, em especial, uma representação global e totalizante da sociedade como uma “ordem” em que cada elemento encontra o seu “lugar”, a sua identidade e a sua razão de ser”.

¹¹⁶ Para Marilena Chauí (1986, p. 63), a “[...] resistência [...] pode ser difusa – na irreverência do humor anônimo percorre as ruas, muros da cidade – quando localizada em ações coletivas e grupais”.

¹¹⁷ Fala de Cristóbal Moraes. Entrevista realizada pelo autor, em 14 de agosto de 2012.

[...] Com relação ao ano de 1964, a época do golpe de 64. O ano de 64 terminou com, pra mim, na minha forma de pensar, foi com, o estopim foi com o comício no Rio de Janeiro, o comício na Cinelândia no Rio de Janeiro no dia 31 de março, onde tava as confederações juntamente apoiando o governo de João Goulart, mas o golpe já estava preparado, começou com Minas Gerais. Então, dia 1º do mês de Abril, até se não me engano, dia dos bobos, eles começaram a invadir as federações, pegaram inclusive a nossa federação, tinha uma reunião lá da categoria, de todo o segmento portuário daquela época e os fuzileiros navais invadiram a sede da federação, prenderam alguns componentes nossos, inclusive um representante nosso, Almir Pacheco Martins, que era delegado nosso junto à federação, que o sindicato tem, né?, tem sempre um representante quando há congresso ou reunião da federação vai um ou dois representante, na época tava esse tal de Almir Pacheco que prenderam e levaram para a penitenciária. Um mandatário nosso que era o Oswaldo Pacheco conseguiu fugir do barco e ali pegou outros componentes de outras associações e aquilo desencadeou por todo o Brasil. Aqui em Rio Grande eles invadiram o sindicato aqui, ao invadir o sindicato prestaram a voz para toda a população. Eu estava **[na sede do sindicato de Rio Grande neste dia]**, tinha gente aqui, inclusive um funcionário mais velho estava fora e quando quis entrar não deixaram, carregaram seus fuzileiros navais, aí, quem estava fora não entrava e quem estava dentro não saía, até eles vasculharem toda a documentação. Ficaram em torno de umas duas horas aí vasculhando, mas não levaram nada de elementos bons que pudessem condenar alguém, não. Nesse meio tempo, o nosso presidente, que um dia antes tinha feito uma passeata... Fugiu! E até então nunca mais soubemos dele.¹¹⁸

Esse sentimento de medo e insegurança que se instaurou entre os trabalhadores do porto, na visão do historiador Edgar Gandra, iniciou-se devido ao fato de que o golpe, simultaneamente, foi produto e produtor desse sentimento. E, neste caso, segundo o autor:

É produto quando analisado sob o prisma dos agentes sociais que o articularam, pois partilhavam um significativo temor de mudanças em seus status quo, possuíam receio/medo de perder seus privilégios, suas posições e suas propriedades. (GANDRA, 1999, p.89)

No depoimento do estivador Cristóbal, citado acima, Moraes remete nossa atenção ao episódio relatado da invasão da Federação Nacional dos Estivadores, ocorrida no dia 31 de março, às véspera do Golpe. Para aprofundarmos com mais detalhes o acontecimento, a fala de João Batista de Oliveira, na íntegra, líder sindical e estivador do Rio de Janeiro que presenciou de perto este momento, é enriquecedora. Ele aponta para as ações rápidas dos

¹¹⁸ Entrevista realizada pelo autor, em 14 de agosto de 2012. Grifo do autor.

militares e a preocupação do desmantelamento da organização sindical para o êxito dos planos do golpe.

[...] Na tarde 31 de março, véspera do Golpe, o conselho de representantes da Federação dos Estivadores estava reunido na sua sede à rua Santa Luzia, 173 - 7º andar, quando foi invadida pela polícia do Governador Lacerda. Eu podia me livrar facilmente porque no momento não me encontrava no salão de assembleia, mas preferi ir me juntar aos demais companheiros. Muitos, dos que fugiram, foram presos quando saíram do elevador. Quando o oficial da polícia deu ordem de prisão a todos que se encontravam no recinto e cuja ordem não acatada, eles responderam com bombas de gás lacrimogêneo. A maioria conseguiu se transferir para a sala da tesouraria e reforçar a porta com o cofre impedindo a entrada dos soldados que ficaram ameaçando atirar caso não nos entregássemos. Como continuamos irredutíveis, eles começaram a jogar bombas de efeito moral, como chamam, dentro do salão, pela janela. Eu, mais um outro, apanhávamos as bombas e por outra janela, as jogávamos todas para o lado do prédio da Aeronáutica, que era contíguo ao nosso. Graças a isto, veio um oficial superior da Aeronáutica e dispersou os policiais. Naquela ocasião pensávamos que se tratava, apenas, de mais uma provocação do Governador ou dos outros órgãos reacionários, mas na verdade, já se tratava do golpe. Sabedores que fomos que vários companheiros, dos que conseguiram fugir da reunião, foram presos como: José da Luz, Luiz de Oliveira Junior (Rio de Janeiro), Wallace Perruche (Canavieiras) e muitos outros, procuramos nos refugiar no subúrbio da capital. Sendo aconselhado pelo companheiro Pacheco que podia retornar ao trabalho e à minha casa e família. [...] As prisões continuaram e os estivadores combativos principalmente os presidentes de Sindicatos como: Dominginhos (de Santos), José Pinto Madureira (em Ilhéus). Pretextato José da Cruz (de Natal) conseguiu escapar por se achar no Rio de Janeiro; Antogildo Paschoal Viana (de Manaus), tesoureiro da Federação, foi encontrado morto no terraço do hospital do IAPETC, não se sabendo até hoje se foi jogado ou se suicidou. Posteriormente, foram presos: Eufraiano Nunes Galvão, Francisco Alves da Costa, estivador e deputado do Estado do Rio de Janeiro, Eduardo José dos Santos e Benedito José dos Santos, estivadores do Rio de Janeiro e muitos outros por todo Brasil. Uma pequena parte dos presidentes de sindicatos dos estivadores que não foram perseguidos nem presos, ficou comprovado que viviam dentro do movimento arrastados pelas circunstâncias, mas ligados ao mesmo tempo à reação. (OLIVEIRA, 1999, p. 154-155)

Ainda sobre este acontecimento histórico, o estivador carioca Luiz Gustavo de Almeida Nascimento relata, em seu livro de memória intitulado “Estivadores do Rio de Janeiro: um século de presença na história do movimento operário brasileiro”, outra percepção a respeito do evento. Segundo Almeida:

Na tarde do dia 31 de março de 1964, a polícia do Estado da Guanabara, chefiada pelo governador Carlos Lacerda, toma o prédio nº137 da Rua Santa Luzia, no Centro da Cidade, e dirige-se ao sétimo andar, onde estão reunidos o Conselho e representantes da FNE. A

voz de prisão anunciada não é acatada. Alguns dos presentes conseguem refugiar na sala da tesouraria e fazem de um pesado cofre ali existente uma barricada para se proteger dos invasores. A polícia ameaça atirar, mas os estivadores resistem. Bombas de gás são jogadas na sala e imediatamente atiradas pela janela a um prédio ao lado, onde se localizava um quartel da Aeronáutica, chamando a atenção dos militares, que resolvem intervir, dispersando a polícia. Alguns estivadores foram presos ao tentarem deixar o prédio, entre eles Luiz de Oliveira Júnior, o “Luiz Boi-Búfalo”. Segundo Conta “Pereira Lira” [João Batista de Oliveira], todos pensavam que se tratava de mais uma provocação de Lacerda. Estavam enganados. A invasão já fazia parte do movimento golpista de 31 de março de 1964, chefiado pelos militares, que lançou o Brasil num longo período de ditadura. [...] além das sete pessoas mortas no dia 1º de abril, o companheiro Antogildo Pascoal Viana, estivador do Porto de Manaus e tesoureiro da FNE, foi encontrado morto no terraço do hospital do IAPETC, após ter sofrido uma “queda”. Ele guardava consigo uma volumosa quantia em dinheiro, pertencente à Federação, que foi confiscado pelo novo regime. Assim, a estiva oferecia à voracidade do novo governo uma de suas primeiras vítimas, que nem comunista era. (ALMEIDA, 2003, p.139-140) **[grifo nosso]**

O historiador José Bento da Rosa Silva, ao estudar os estivadores do porto de Itajaí/SC, abordou, em um dos capítulos de sua tese, o impacto do golpe civil-militar de 1964. Durante as entrevistas com os estivadores que vivenciaram este período, fez apontamentos sobre o desfecho da invasão à sede da Federação Nacional dos Estivadores, no dia 31 de março. Neste dia, o presidente do sindicato dos estivadores de Itajaí, o Sr. José dos Santos Bernardes (Zé do Urso), se fazia presente na reunião da categoria no momento da abordagem militar no local.

Na tentativa de compreender melhor os fatos deste episódio, consideramos pertinente trazermos uma parte da entrevista feita por José Silva (2004) com o estivador Ivo Castro, que, neste período, fora o primeiro secretário do sindicato da estiva de Itajaí, onde Zé do Urso era presidente. Na sua lembrança:

[...] em 1964, o presidente da estiva, já faleceu, era o José dos Santos Bernardes; ele foi numa reunião da Federação Nacional dos Estivadores no Rio de Janeiro, ele ficava na rua Santa Luzia, 7º andar. Dia 31 de março de 1964, a polícia da Guanabara entrou na Federação. Ali houve um tumulto com bomba de gás, queriam levar o presidente da Federação, na época o Oswaldo Pacheco. Não conseguiram levar, mas quatro estivadores que, naquela fumaça... (pausa) Isto até é uma história que, no Brasil, se algum estivador da época ver, vai ver que é realidade: quando fugiram da sala, do auditório da Federação, na escada, a polícia da Guanabara ensacou (encapuzou) os quatro e desapareceu com eles. Levaram presos e até

teve um que jogou-se do terceiro andar do hospital. José dos Santos Bernardes ficou trinta dias, pelo que consta, em olaria, dentro de uma sala. (SILVA, 2004, p. 280)

No nosso entender, o ato dos militares de invadir a Federação Nacional dos Estivadores vai além de uma simples ação de barrar o avanço de um suposto perigo vermelho dentro dos sindicatos. Os estivadores e seus líderes sindicais¹¹⁹ estavam guiando entidades de luta de classe - como PUA e CGT- que aglomeravam e organizavam diversas ações de resistência e luta por direitos de vários segmentos trabalhistas. Assim, encarcerar os líderes da estiva na antessala de um golpe, no momento de sua reunião nacional da categoria, simbolizava um ataque estratégico ao coração de um movimento que podia resistir e agir consistentemente diante de uma mudança política nacional que não agradasse os trabalhadores.

Neste episódio da invasão militar na sede da Federação Nacional dos Estivadores, o então presidente Oswaldo Pacheco da Silva conseguiu fugir, exilando-se no exterior. Já o tesoureiro da entidade, Sr. Antogildo Pascoal Viana - líder sindical amazonense - foi preso, e segundo informações colhidas no sindicato dos Estivadores de Manaus, foi torturado e morto, de maneira até hoje inexplicada.

Com o advento do golpe, os militares efetuaram uma série de prisões imediatamente após sua vitória, com o objetivo de destruir e desmobilizar qualquer tipo de resistência. Segundo Jacob Gorender:

[...] os vencedores não perderam tempo no desmantelamento da rede de organizações em que se apoiava a FMP [Frente de Mobilização Popular]. Centenas de sindicatos caíram sob intervenção, as Ligas Camponesas foram dispersadas e as chamas de um incêndio televisado queimaram a sede da UNE, na praia do Flamengo. Cassações de direitos políticos, iniciadas com o primeiro Ato Institucional, inquéritos policial-militares e processos administrativos expurgaram das Forças Armadas e do serviço público civil mais de dez mil pessoas. Não havia lugar para milhares de presos e foi preciso encarcerar uma parte deles em navios-presídio, no Rio e em Santos

¹¹⁹ O estivador Oswaldo Pacheco, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores, estava entre os líderes do CGT e, era também na época do golpe, presidente do PUA. Este último surgiu na ocasião da chamada "Greve da Paridade", em 11/11/1960, quando portuários, marítimos e ferroviários deflagraram uma greve nacional objetivando a reconquista de seus direitos. Nesta oportunidade, os estivadores uniram-se aos companheiros em greve, surgindo assim, o "Pacto de Unidade e Ação": organização que transpôs as fronteiras do Brasil.

[em Rio Grande/RS no navio Canopus também]. Torturas e assassinatos deram início ao terrorismo de Estado [...] Algumas centenas de políticos, sindicalistas e professores tomaram o caminho do exílio. Em uns tantos casos, sem motivação que não a do pânico. Uma parte dos militantes cessou a atuação política, ao menos momentaneamente. (GORENDER, 1987, p. 70)

A onda de prisões àqueles que foram considerados como perigo à ordem nacional em todo território nacional não foi diferente no Rio Grande do Sul. Em Rio Grande, alguns líderes sindicais foram presos e levados ao encarceramento no navio hidrográfico Canopus, conforme vimos na reportagem do Jornal Rio Grande que apresentamos anteriormente. Os que não foram presos nos dias seguintes ao golpe, por medo e insegurança do que estava por vir, fugiram na tentativa de evitar maiores problemas, como é o caso do trabalhador portuário José dos Santos Leal, que tivemos a oportunidade de entrevistá-lo e captar mais detalhes da sua percepção sobre estes dias de tensão que se instaurou em Rio Grande. Conforme o doqueiro:

[...] achei que a gente ia tá morto, até porque eu tive a minha prisão decretada em 64, só não me prendeu porque eu tinha um cunhado, porque tinha a inspetoria de tráfego no porto e o motorista da inspetoria era meu cunhado, aí ele foi em casa e me avisou, eles tão lá com teu nome, teu nome tá na lista pra ser preso. Foram prendendo o Dinarte, o Beléia e outros tantos. [...] deixei minha família e fui lá pra perto da fronteira que tinha um cunhado que morava lá que ali era fácil de atravessar a fronteira para o Uruguai, atravessava numa localidade chamada Jaguarão Chico! [...] ia atravessar às escuras, fui pra casa desse meu cunhado que ficava perto e ia atravessar por lá, era a única defesa porque houve muita tortura, houve muita perseguição, só que eu nunca fui fichado em partido e até hoje não sou fichado em partido. [...] Bom, porque eu tinha sido praticante do sindicato, só isso já bastava. [...] diziam, o Nailem contou, que diziam que tinha armas no sindicato, tinha armas na estiva. Quando eu voltei, eu voltei em seguida, aí ficou resolvido que eu tava em férias, eu entrei em férias no dia 1º de abril de 1964. Eu voltei, deixei passar um pouco de maio, não podia faltar trinta dias para não me botarem na rua, voltei, tava calmo, até voltei mais ou menos na mesma época eu, o Beléia, voltemos tudo por Pelotas, era até primo meu, mas muito amigo dos outros participantes e quando voltemos as prisão estavam calmas. E, acompanhamos. Em 64, tinha eleição e terminava o mandato daquela diretoria na qual já não estava mais a diretoria, só tinha o tesoureiro que não foi preso. [...] Então a turma me chamou pra mim concorrer a presidência em 64. [...] como diretor geral do porto que era um general do exército e por sinal, eu procuro ser justo nas coisas, era uma boa pessoa, era mal informado como ele mesmo me disse quando saiu e me chamou pra se despedir, e me disse que lamentavelmente a informação sobre vocês no porto era péssima, sendo tachados de um bando de comunistas baderneiros, e eu agora vi que

não é. Obrigado, general, mas agora é tarde. Aí eu fiquei de presidente até 67.¹²⁰

Dois dirigentes do Sindicato dos Trabalhadores Portuários de Rio Grande foram presos, Dinarte Luz Alves e Antônio Nailem Espíndola. Este último, na época, fazia parte do sindicato dos portuários, mas em 1980, ingressou ao sindicato dos Estivadores de Rio Grande, aposentando-se por esta instituição. Antônio Nailem Espíndola relatou com detalhes como foi este episódio e sua permanência a bordo do navio usado como prisão flutuante:

[...] Bom, eu fui preso dentro do Porto quando cheguei à uma hora. De manhã, fui distribuir o trabalho. Estavam todos meio apreensivos porque diziam que iam ter prisões, porque nós havíamos resistido no início. Eu falei que não ia me esconder, que eu não tinha cometido crime algum. O que eu fazia, no caso, era defender o trabalhador. Então, quando eu cheguei à uma hora, o inspetor Ernani Freire, que era o chefe da guarda do porto, aí ele me chamou e falou que o delegado regional queria falar comigo. Quando eu cheguei lá, ele me deu voz de prisão. Me disse: “Você está preso por ordem do Ministério da Marinha” Aí eu pedi para me explicarem o motivo da minha prisão. Aí ele me disse que não tem nem explicação, mandou me examinar para ver se eu não tinha arma, e logo chegou um jipe e me levaram para o capitão, e ele me disse de novo: “você está preso em nome da lei” E eu pedi por que. Aí ele me disse: “não tem explicação”. Me mandou para o navio Canopus, lá encontrei um pessoal da viação férrea e já começou a chegar mais gente, daí chegou Dinarte, capitão Athaydes”.[...] e daí fomos colocados ali, um monte de homens dentro de uma pecinha que tinha cinco metros quadrados, a gente dormia num beliches, e a comida vinha para a gente, o vigia nos alcançava por uma frestinha. A pessoa não podia nem conversar, não podia ouvir rádio, não podia ler jornal, não podia se comunicar com a família. Eu tive dificuldade para viver, porque em primeiro lugar eu respondi um inquérito policial militar por 10 anos, de 64 a 74.¹²¹

Para Edgar Gandra (1999), existia uma importante simbologia ao encarcerar os trabalhadores portuários em um navio. Tal prisão possibilitaria dois focos de análise:

O primeiro refere-se ao fato de que os afastando do contexto social da cidade eliminavam sua capacidade de influenciar os outros segmentos sociais em atitudes contrárias aos ideais revolucionários. E o segundo caracteriza-se pelo impacto psicológico do aprisionamento dos

¹²⁰ Entrevista realizada pelo autor com o portuário José dos Santos Leal, em 25 de junho de 2013.

¹²¹ Entrevista realizada por Edgar Ávila Gandra, com Antônio Nailem Espíndola, em 25 de fevereiro de 1997.

portuários em seu próprio instrumento e local de trabalho: o navio. (GANDRA, 1999, p. 94)

Concordamos com o autor nestes aspectos, e salientamos que aprisionar os trabalhadores no navio seria uma estratégia para estancar um possível movimento de resistência por parte destes no porto. Assim, junto aos trabalhadores portuários, foram presos também a bordo do navio Canopus três líderes ferroviários. Dentre estes três¹²², o ferroviário Miguel Gomes, na época vice-presidente do PTB da cidade, que relatou, em entrevista, os detalhes de como ocorreu sua prisão:

Quando chegou dia três, quatro, eles começaram a prender nossos colegas, que faziam parte das entidades. Eu fui preso dia oito, junto com outro companheiro meu, que também era da associação Sul Rio-Grandense, que esse era de Porto Alegre. Mas ele era representante aqui. Nos levaram numa lancha e da lancha nos levaram pra o navio Canopus. E nós tivemos trinta e poucos dias lá. Daí nos trouxeram pro quartel da Brigada, por que esse navio tinha que zarpar para o Rio de Janeiro, né. Eles fizeram um presídio ali, você sabe que preso político eles não podem botar com preso comum. Então, eles nos trouxeram pro quartel da Brigada, e do quartel da Brigada fomos para o Sesi de Porto Alegre. Lá fiquei mais uns trinta e poucos dias. Tiraram fotografia de tudo pela gente. Isso aí dizem que foi pra os Estados Unidos, porque essa revolução nasceu em um laço. É, a CIA, então era garantido até pelos americanos, se essa outra facção perdesse, eu acho que eles mandavam até tropa pro nosso país.¹²³

Durante 21 dias, os trabalhadores do porto ficaram encarcerados a bordo do navio Canopus, que estava ancorado próximo ao porto. Eles ficaram sem estabelecer contato com seus familiares e amigos. Tachados de subversivos e como perigo à nova ordem, foram obrigados a permanecer nesta prisão flutuante sob o clima de tensão, medo e insegurança, até serem transferidos - de ônibus - do Rio Grande para a capital do Estado, Porto Alegre.

¹²² Os ferroviários Miguel Gomes, Nery de Ávila e Roberto Germano foram presos logo após o golpe, no navio Canopus e depois transferidos para Porto Alegre, ficando enclausurados por quase dois meses. É importante frisar que nessas prisões usaram de violência e torturas que marcaram esses indivíduos e suas famílias pelo resto da vida. Além dos problemas físicos que passaram a ter, os traumas psicológicos também foram imensos e sempre os acompanharam. Relato parecido, de como ocorriam às prisões, foi feito pelo Capitão reformado da Brigada Militar, e vereador do município pelo PR, na época do golpe, Athaydes de Rodrigues, em seu livro de memórias *Agora eu... A revolução de 1964, em Rio Grande*. As prisões/perseguições foram comandadas pelo capitão de mar e guerra Mário Rodrigues Costa.

¹²³ Entrevista realizada por Aline Lima, s/d, em Rio Grande, na residência do ferroviário aposentado Miguel Gomes. Acervo NDH/UFPEL.

Antônio Nailem relembra com mais detalhes as horas que se sucederam após a sua saída do Canopus:

[...] depois viemos para BM, ficamos 21 dias no Canopus, a gente foi pra lá no dia 6 e saímos no dia 27-04 e viemos para BM e ficamos. No outro dia, à noite, encostou um ônibus da prefeitura na época, daqui até lá escoltados pela brigada, aí chegamos lá de madrugada, era umas cinco horas da manhã, em Porto Alegre. Aí fomos direto para a polícia, que era ali na Mauá. Éramos 23 presos políticos de Rio Grande, tinha inclusive um promotor público que era o Dr. Heitor Vitela, que era professor da faculdade de Rio Grande que funcionava na San Francisco. Tinha também um médico que era o Dr. Abraão Galmisque. [...] ficamos da cinco da manhã até as seis da tarde numa pecinha, nos colocaram numa celinha, nos éramos 23 que fomos, mas quando chegamos lá, encontramos outros que já estavam lá e ficamos lá sem poder tomar água e comer. Quando foi perto das cinco (tarde), o Dr. Vitelo e Gamilsque chamaram um capitão lá e falaram se a gente ia ficar sem comer e sem beber, a gente vai morrer aqui. Aí ele falou que se a gente tivesse dinheiro, ele mandava um brigada comprar. Aí veio uma coca para cada um e um bauru, pagos pelo Vitelo e Gamilsque, e às seis horas nos levaram para FEBEM, que estava uma coisa horrível, tudo sujo, e a gente dormiu no chão, nus colchão no chão. Foi aí que nós conhecemos a tal de muquirana, que eram uns bichinhos brancos com umas listras pretas no ombro, e era uma prisão de menores, então tinha piolho, pulga, barata, formiga, era um troço incrível. Nós éramos 411 presos (homens e mulheres) e tinha um único banheiro, a comida era de pior qualidade possível, nem cachorro comia, mas a gente se obrigava a comer, não tinha outra coisa. [...] a primeira vez que minha mulher foi me visitar, eu já estava lá há 20 dias, quando eu cheguei perto dela para beijar, o cara me deu um empurrão. Aqui na Brigada (em Rio Grande), ela levou minha filha que tinha um ano, e ela chegou no portão, disseram que ela não podia entrar, aí eles examinaram toda a criança pra ver se não tinha nada escondido (arma). [...] quando a gente tinha que ir depor, ficamos 12 horas esperando, sem poder sair e beber água. E quando íamos, colocavam lâmpadas de 500W cada direcionadas para o nosso rosto, a luz chegava a queimar e gente ficava horas ali. [...] foi muito difícil, eu passei coisas horríveis, eu passei coisas que não desejo nem para ninguém, nem para o pior inimigo. [...] eu fiquei preso exatamente por 60 dias, do dia 06/04 até 06/07, fiquei exatamente 57 dias até 03/07.¹²⁴

Após Antônio Nailem ter vivenciado estes dias de cárcere, tanto a bordo do navio Canopus como na FEBEM, ele foi libertado e retornou à cidade de origem, para buscar restabelecer sua vida. No entanto, Nailem foi demitido de suas funções no Porto de Rio Grande, embora tenha permanecido com o vínculo ao Sindicato dos Portuários, pelo qual ainda usufruiu os benefícios de sócio: “[...] eu continuava lá com todos os direitos sociais no sindicato. Claro, não podia trabalhar, mas eu tinha médico, dentista. O sindicato me deu apoio

¹²⁴ Entrevista realizada por Edgar Ávila Gandra, com Antônio Nailem Espíndola, em 25 de fevereiro de 1997.

até quando eu entrei para o sindicato da estiva e disse que não precisava mais”¹²⁵. Assim, inferimos que, mesmo demitido de suas funções, ainda continuava sendo um sindicalista, já que mantinha contato com os demais ativistas do setor portuário.

Por ser estigmatizado de subversivo, ter sido preso e ser portuário, Nailem não conseguia emprego fixo e teve que trabalhar de forma esporádica como biscateiro. Alguns de seus amigos se afastaram e evitavam sua companhia, principalmente no período em que iniciou seus estudos, ingressando no segundo grau com profissionalização em contabilidade, no colégio Lemos Júnior, depois de sua prisão. Com mais detalhes, o trabalhador do porto avalia essa fase de sua vida:

Para mim, ficou muito ruim. Eu tive dificuldade para viver, porque em primeiro lugar respondi um inquérito policial militar por 10 anos, de 64 a 74. [...] [o salário] baixou a zero, inclusive eu tinha feito investimentos e tive que vender tudo, porque eu não podia trabalhar. Trabalhei de cobrador, trabalhava de biscateiro, o serviço era muito pouco e eu era muito perseguido, todos nós que fomos presos depois enfrentamos inúmeras restrições. Como na época era diretor do São Paulo, e o tenente Figas queria que eu saísse por ter sido preso e estar respondendo inquérito, e daí eu pedi demissão porque eu notei que era uma pessoa não grata. [...] [antes] eu era o mais procurado do Sport Club São Paulo para tudo que era assunto. Até para mim terminar um curso de contabilidade que eu fazia no Lemos Júnior foi difícil, até dentro da escola eu era perseguido.¹²⁶

O regime ditatorial instaurado no país possuía um Estado de exceção, e o medo foi diluído por toda sociedade, de modo que esse sentimento o levava ao isolamento, na medida em que os amigos iam se afastando entre si, para não serem confundidos com os “perigosos comunistas”, expressão utilizada comumente pela população na época. Nailem vivenciou um período de mudança abrupta em sua vida, com o advento do golpe de 1964, de modo a refletir e prejudicar sua rotina diária após os dias em que ficou encarcerado pelos militares.

¹²⁵ Idem.

¹²⁶ Entrevista realizada por Edgar Ávila Gandra, com Antônio Nailem Espíndola, em 25 de fevereiro de 1997.

3.4: O impacto do golpe na vida dos estivadores: perdas de direitos e mudança de ação.

Com a instalação no poder do movimento civil-militar de 1964, iniciou-se uma nova fase do sindicalismo brasileiro, com o sufocante famoso “arrocho salarial” e com um controle político mais direto nos sindicatos. Entre os anos de 1964 e 1965, foram decretadas centenas de intervenções em sindicatos, utilizando-se de diversos sistemas de controles internos e externos para submeter às entidades sindicais. Temos presente essa ação ao analisar o Decreto-lei nº 3, de 27 de janeiro de 1966, no qual o artigo 528 da CLT, que já permitia a intervenção dos sindicatos por vários motivos, passou a admiti-la também por motivos relevantes de segurança nacional.

Sobre esta questão, Carlos Alberto de Oliveira elucida que:

Desde os anos 30, o governo pouco fez no sentido de alterar a organização do trabalho portuário, uma ‘reivindicação histórica’ dos empresários. Imediatamente após o Golpe, tal reivindicação foi satisfeita por completo, e todos os acordos de trabalho fechados na época de Jango foram cancelados. O caminho estava aberto à reorganização do trabalho portuário. O período que se seguiu ao Golpe foi vivido como tragédia para grande parte daqueles trabalhadores já familiarizados com a conquista de direitos. (OLIVEIRA, 1997, p. 20-25)

Entendemos que as mudanças não se sucederam somente no cenário político pós 1964, mas também no âmbito econômico do país. Sobre tudo entre os anos de 1964, 65 e 66, através da reestruturação encabeçada pelo Plano de Ação Estratégica do Governo (PAEG), do governo do Marechal Castelo Branco. Este foi elaborado pelo economista Roberto Campos e teve dois aspectos principais: o achatamento do salário real pago aos operários, afim da estabilidade no emprego, com a criação do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço¹²⁷ (FGTS, de 1966), o qual substituiu as normas então existentes de

¹²⁷ Para Ricardo Antunes (1980) observa aspectos negativos na criação do FGTS em 1966. Sobre tudo por que acaba com o regime de estabilidade no emprego. Para o autor, serviu apenas como “instrumental necessário para as grandes empresas despedirem, compulsoriamente e a seu bel-prazer, grandes contingentes de mão de obra em épocas anteriores ao dissídio coletivo, para sua posterior recontração em faixas salariais abaixo daquelas determinadas pelos já irrisórios índices de aumento. Em outras palavras, criou-se a

estabilidade no emprego, bem como o não reconhecimento da rotatividade da mão de obra e o desmonte do sistema previdenciário, substituído pelo INPs.

Neste caso, anteriormente, havia o IAPs (Instituto de Aposentadoria e Pensões), criado no governo de Vargas, que regulava o sistema de previdência em cada ramo profissional e possuía a participação dos trabalhadores nas decisões. Por fim, a Lei 4.330, publicada em 01 de junho de 1964, que praticamente eliminava o direito de greve dos trabalhadores. Mas além de diminuir o valor dos salários, o governo que se instaurou passou a manipular os índices de inflação para não ser obrigado a conceder aumento, reduzindo assim as condições de sobrevivência desses trabalhadores. Assim como Nailem, esses trabalhadores ficaram impedidos de trabalhar no porto pelo fato de responderem ao inquérito policial militar, e tiveram que buscar alternativas para sustentarem a si e suas famílias.

Entendemos, assim, que as condições de trabalho foram se tornando cada vez mais abusivas, com a diminuição do salário e as mudanças das leis referentes à categoria. Sobre a diminuição dos salários no pós-64, Maria Helena Moreira Alves, afirma que:

[...] o salário mínimo comprava em 1964 apenas 42% do que podia comprar em 1959. Verificou-se ligeiro aumento em 1965 e 1966, e a nova queda com a finalização do pacote de controle salarial. A partir de 1967, o salário mínimo real continuou caindo até atingir, em 1976, 31% de seu valor em 1959. Cabe observar que a queda do poder aquisitivo dos salários ocorreu apesar de acentuada queda da taxa de inflação, que baixou de 87,8 % em 1964 para 20,3% em 1969. Desse modo, a diminuição do valor real dos salários pode ser considerada efeito da inflação; foi antes, resultado da política de controle salarial do Estado. (ALVES, 2005, p. 139-140)

Consideramos que a situação dos estivadores rio-grandinos reafirma o que muitos historiadores, como Maria Helena Moreira Alves (2005) e Marcelo Badaró Mattos (1998), outrora discutiram sobre a questão, mais especificamente sobre as precárias condições básicas de subsistência. Deste modo, os estivadores ficavam engessados a Atos Institucionais, que, de certa forma, impediam as ações habituais de organização e resistência, como

rotatividade necessária, através do regime de dispensa sem pagamento de indenização por tempo de trabalho" (ANTUNES, 1980, p. 77).

paralisações, greves, reuniões e, até mesmo, pressões das entidades sindicais junto à opinião pública e à mídia. Observamos com estas ações do governo que os direitos trabalhistas foram constantemente reduzidos pelas leis de exceção, como as de 1965 e pela nova constituição de 1967.

Além das prisões de alguns membros do sindicato, outras mudanças alteraram o cotidiano desses trabalhadores. No pós-golpe, as greves e paralisações, que antes eram constantes, já não aconteciam. Muitos direitos trabalhistas conquistados ao longo de anos de reivindicações foram cassados. Mas, mesmo de “mãos atadas”, os trabalhadores se organizavam e agiam de forma silenciosa. Era comum, neste período, os trabalhadores combinarem entre si e realizarem a “operação tartaruga”. Segundo Cristóbal Moraes, a operação era “pra não prejudicar total, pra não parar todo o segmento, então uma empresa tal, X lá, está com problema de pagar, vamos fazer a “Operação Tartaruga” na empresa, se a outra paga porque tu não vai pagar?”¹²⁸.

Salientamos que o choque que o golpe trouxe nos ganhos salariais sempre esteve presente nas falas dos depoentes. Na medida em que havia mudanças na legislação, o salário era condensado, deixando de existir os adicionais separados, como era antes. Cristóbal Moraes sentiu significativamente essas perdas. Segundo o primeiro:

[...] a estiva, principalmente, sempre teve uma tabela bem, como é que vou te dizer, assim, bem... [remunerada?] É uma remuneração dela, é a tabela que remunera a estiva, mas bem elástica porque tu teria... bem definida, porque tu teria, tu tem 100%, sempre foi feito assim, mais os adicionais correspondentes, horas extras, periculosidade, etc., tudo discriminadamente, manda, manda, tu não tem um salário complessivo **[comprimido]**, então, o que aconteceu, com a ditadura imposta pelos milicos, os militares, esse salário teu aqui que dizia que tu tinha 100 (cem) mais dezoito, dezesesse e seiscentos e sessenta e seis, na época ganhava repouso semanal, trabalhava aos domingos, né, trabalhador eventual, então tu não tem os descansos de domingo, então esse percentual compensa cada vez que tu trabalha. Isso tudo aqui eles disseram assim: a taxa, tá tudo dentro da taxa, salário complessivo **[comprimido]**, então tu não sabia o que tu ganhava, sabia que tinha uma taxa, a taxa de janeiro era aquela, deu. Mas o que estava contido ali dentro não sabia. Então era, cumpria-se, determinasse e cumpria-se¹²⁹. [grifo nosso]

¹²⁸ Entrevista realizada pelo autor, em 14 de agosto de 2012.

¹²⁹ Idem.

Devido ao fator da impossibilidade de execução de uma greve aos moldes dos anos anteriores a 1964, entrou em cena uma figura importante, no refazer-se da luta dos estivadores em busca de seus direitos, o advogado¹³⁰. Assim, através do encaminhamento à justiça, os trabalhadores podiam reivindicar. O problema que se apresentava estava atrelado à demora em se obter o resultado da luta. Tanto foi que os direitos perdidos com advento do Golpe de 1964 só foram sendo retomados a partir de 1966-68. Em entrevista, Alcer da Silva Moraes descreve a importância de se ter uma representação jurídica ativa através do advogado:

Esse sindicato é pioneiro no Brasil, em busca de soluções jurídicas para seus problemas. [...] dado às dificuldades de pressão pelo Movimento de 64, ele [o sindicato] passou a reclamar, naturalmente por, pelo “omele legis”, criado na legislação do trabalho, após o movimento de 64 [...], ou seja, uma desorganização planejada para confundir os direitos então conquistados da estiva, gente vai ter grandes prejuízos com aquilo que era direito adquirido. Então este sindicato de Rio Grande, uma tática diferente, como não podia fazer pressão e ameaça de greve, partiu então em busca da solução dos problemas para a discussão jurídica de fato.¹³¹

Os direitos retirados, que o estivador Alcer Moraes menciona em seu relato, referem-se a uma série de alterações nas leis vigentes até 1964 que organizam o sistema de trabalho dos portos no Brasil. Através de revogações e novos decretos, a legislação que guarnecia a categoria estivadora foi modificada, assim como as das demais categorias do porto. Os primeiros atos expressivos foram baixados a partir de 11 de dezembro de 1964, com o advento da Lei nº 4.589, que, entre outras providências, criou o Conselho

¹³⁰ No caso dos estivadores rio-grandinos, o advogado responsável pelas ações judiciais trabalhistas no período abrangido neste trabalho foi Antônio Ferreira Martins, um especialista em causas trabalhistas que residiu em Pelotas e que era pró-trabalhador e líder do Partido Comunista na cidade de Pelotas na década de 1940. No decorrer da pesquisa, buscamos apurar o conteúdo dos pedidos contidos nos processos, e segundo nossas fontes orais, este advogado atuava também em Rio Grande prestando serviços aos estivadores e portuários no período anterior ao golpe. Os processos estavam ligados às questões de ganhos financeiros atrasados, perdas de direitos e outros assuntos. Numa tentativa de visitar as fontes judiciais para analisá-las, entramos em contato com 4º Tribunal Regional do Trabalho em Rio Grande, com o acervo da Justiça do Trabalho guarnecido pelo Núcleo de Pesquisas históricas da FURG e não tivemos êxito. Entramos em contato com os acervos da Justiça do Trabalho em Porto Alegre/RS, e até o presente momento da pesquisa também não obtivemos acesso.

¹³¹ Entrevista realizada por Carmen Helena Braz Mirco, em 8 de outubro de 1986. Grifo do autor.

Superior do Trabalho Marítimo¹³² (CSTM). Em primeira instância, o Conselho da Comissão de Marinha Mercante iniciou uma série de anulações de direitos dos estivadores através de novas resoluções e revogações de antigas normas, em dois boletins oficiais no mês de junho¹³³ de 1964 e mais três no mês de agosto¹³⁴ do mesmo ano¹³⁵.

Assim, começaram anulando o direito do recebimento de férias remuneradas e o da remuneração por produção por metragem. No entanto, consideramos que a ação mais agressiva e impactante no custo de vida dos estivadores deu-se com as resoluções do Boletim nº 419, publicadas no Diário Oficial de 30 de abril de 1965. Neste, há alterações na sistematização e padronização da remuneração da estiva, que representou, pelo menos, 50% de perda nos seus ganhos mensais. Estas resoluções¹³⁶ viabilizavam cancelar o seguinte:

a) Todas as resoluções anteriores que estabeleceram tabelas de estiva e desestiva para as embarcações principais (I-1) e auxiliares (I-2);

b) Todas as resoluções anteriores que classificaram mercadorias para efeito da remuneração dos serviços de estiva e desestiva nas embarcações principais (I-1) e auxiliares (I-2).

Esclarecer:

¹³² Esse órgão, porém, tem funções restritas e específicas, no que se refere ao julgamento, em última instância, dos recursos interpostos de decisões dos Conselhos Regionais existentes nos principais portos do País, em processos ordinários de controvérsias relacionadas com o trabalho marítimo. Segundo Reis (1973), isso é verídico, pois, em 26 de novembro de 1965, foi baixada a Lei nº 4.858, que dispõe sobre as “novas atribuições da Comissão de Marinha Mercante e do Conselho Superior do Trabalho Marítimo” (REIS, 1973, p.2).

¹³³ Resolução nº 2.609 do boletim nº 394 de 16/06/1964; resolução nº 2.614, 2.615, 2.616 e 2.617 do Boletim nº 395 de 24/06/1964.

¹³⁴ Resoluções do nº 2.629 a 2.631 do boletim 398 de 3 de agosto de 1964; resolução 2.641 do boletim nº 402, de 21 de agosto de 1964 e, por fim, o Boletim nº 403 da mesma data anterior.

¹³⁵ Diário Oficial da União (DOU), 16/06/1964. Seção 2, p. 1. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2830319/pg-1-secao-2-diario-oficial-da-uniao-dou-de-16-06-1964/pdfView>> Acesso em: 20/03/2016.

¹³⁶ Diário Oficial da União (DOU). 30/04/1965, Seção 1 • P. 82. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2804948/pg-82-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-30-04-1965/pdfView>> Acesso em: 20/03/2016.

a) Que as taxas e montantes de mão de obra, para cabotagem¹³⁷ e longo curso, que remuneram o serviço de estiva e desestiva são os constantes do anexo n. 1 desta resolução;

b) Que os salários dia para cada porto são constantes do anexo n. 3;

c) Que para os efeitos dos serviços de estiva e desestiva, as mercadorias obedecerão à classificação constante do anexo n. 3;

d) Que para os efeitos da remuneração por produção dos serviços de estiva e desestiva, foram consideradas na fixação dos montantes da mão de obra, as médias das composições numéricas dos homens empregados em cada porto do país.

e) Que, em consequência, o montante de mão de obra estabelecido será dividido por todos os estivadores que participarem efetivamente do serviço, ficando, portanto, cancelado o pagamento a homens complementares por fora desse montante;

f) Que para efeitos da remuneração por produção dos serviços de estiva e desestiva, os montantes de mão de obra (MMO), ora estabelecido, incluem as compensações relativas ao repouso semanal remunerado, insalubridade, penosidade, periculosidade, desconforto térmico, poeira, cheiro, bailéus, garantia de 25 diárias, 13º salário, cubagem e chuva de modo a garantir ao estivador uma justa compensação permanente pelo trabalho que realiza e não pela ocasionalidade de classificação que eventualmente justificava a percepção do adicional.

Esclarecer ainda:

a) Que, quando ocorrer em um ou mais porões de um navio, estivagem ou desestivagem unicamente de sacaria ou carga geral sobre bandejas ou estrados (pallets) ou em contentares (containers), as taxas e montantes da

¹³⁷ A Cabotagem é a navegação entre portos do mesmo país, e se contrapõe à navegação de longo curso, que é realizada entre portos de diferentes países. Pode ser considerado como um modal promissor, tendo em vista que o Brasil possui uma extensa costa navegável e as principais cidades, polos industriais e grandes centros consumidores, se concentram no litoral ou em cidades próximas a ele.

mão de obra, ora estabelecido, respectivamente, serão computados pela metade, uma vez que a composição numérica tomada para fixação dos seus valores foi a **redução de 50%**;

b) Que, nos portos salineiros, os montantes da mão de obra, ora estabelecidos, remuneram também as operações ao largo, já estando computado, para o porto de Macaú, o adicional de 20% de permanência a bordo;

c) Que, permanecem em vigor as resoluções nº 2.286 do Boletim 406, no que diz respeito a salário-família e material de proteção, respectivamente, até ulterior deliberação;

d) Que nas operações exclusivamente de transbordo de mercadorias, em navios de longo curso, o cálculo de remuneração por produção, quando for o caso, será feito com base nos montantes da mão de obra de cabotagem para as respectivas mercadorias;

Estas resoluções tiveram imediato impacto na vida dos estivadores, na medida em que afetou o seu padrão de remuneração mensal, com uma redução de pelo menos 50% em relação ao período anterior ao golpe. Ao alterarem as tabelas de remuneração dos estivadores, dos contramestres chefes e dos mestres de porão selaram um assalto aos direitos adquiridos ao longo de décadas de luta reivindicatórias da categoria. Outra medida adotada pelo Congresso Nacional da época que prejudicou os estivadores foi à votação da Lei nº 4.860, que alterou os padrões de horário de serviço noturno da categoria, que antes era de 6 horas - adquirida com a Lei 3.165, de 01/06/1957 - para 8 horas de trabalho.

Nesta mesma instância, ocorreu a votação da Lei 4.863, que reservava o direito a apenas uma taxa única de 4,3% em referência ao salário família, que era pago pelos empregadores à previdência social. Esta medida afetou a categoria na medida em que anulou a regulamentação específica da categoria que garantia o pagamento do salário família análoga ao dos portuários de autárquicos, passando a vigorar este benefício com base na Lei 4.266, que

somente dava direito aos filhos de até 14 anos, ficando as esposas ou companheiras dos trabalhadores fora do benefício, que antes as abrangia.

O advogado Roberto Rangel Reis, especialista em legislação marítima e portuária, publicou um livro em 1973, intitulado: Trabalho Marítimo- estivadores, conferentes, consertadores, arrumadores - comentários sobre legislação específica, resoluções normativas do Conselho Superior do Trabalho Marítimo. O livro trata de observações e comentários sobre estas mudanças que afetaram não só a categoria estivadora como também a classe operária portuária. Para Reis:

[...] Era de se esperar que a **Revolução**, ao implantar a sua própria ordem jurídica, atentasse desde logo para os problemas da orla marítima e, conseqüentemente, para as correções de que a legislação específica necessitava tantas e tão gritantes tinham sido as **agitações no setor**. O que as condições da época exigiam muito mais do que medidas meramente repressivas, era a reformulação de métodos de trabalho e sua compatibilização com as técnicas mais modernas; era a **eliminação de tradições anacrônicas**; e, finalmente, um vasto programa, englobando o **preparo de elites dirigentes e recuperação de atividades contaminadas**, com destaque àquelas que compõem o complexo das operações de carga e descarga dos navios nos portos [**estivadores, doqueiros e arrumadores**]. [...] embora arcaica e muitas vezes, paternalista, havia uma legislação à época em que foi desencadeado o movimento revolucionário, a qual, por pior que fosse, guardava certa harmonia e num ponto uniforme: os trabalhos na orla marítima estavam sujeitos à tutela do Poder Público, que interferia diretamente na remuneração e estabelecia o número de homens dos ternos ou turmas de trabalhadores necessários às operações de carga e descarga e fixava os quadros das diversas categorias profissionais. [...] em relação aos estivadores, trabalhadores de capatazias, conferentes, consertadores, vigias portuários e demais categorias empregadas no trabalho marítimo. (REIS, 1973, p.1-2)

É perceptível, ao analisarmos as observações que Roberto Reis fez do período, que sua posição vai ao encontro da perspectiva que as reformas feitas no campo jurídico relacionado ao porto foram necessárias para “reparar e eliminar tradições anacrônicas”, presentes no cotidiano do trabalho portuário. Ou seja, partindo do princípio de que as “atividades estavam contaminadas”, a “revolução” veio a sanar um problema de desordem que, na opinião do autor, era arcaica e paternalista. Não concordamos com estes apontamentos, tendo em vista que estas leis foram forjadas pelo “suor” da luta por direitos dos trabalhadores do porto ao longo de décadas. Possivelmente, as alterações

foram feitas para ferir - econômica e socialmente - uma frente de oposição forte historicamente: os homens do porto.

Contudo, entendemos que algumas alterações específicas na lei eram necessárias, já que alguns pontos faziam referência à estrutura portuária do início do século XX, e a modernização dos meios de escoamento de cargas no porto precisava ser revista e adequada. É claro que isto não diz respeito a medidas que afetassem diretamente a remuneração dos estivadores, assim como a própria mudança na estrutura técnica operacional do porto, ao fundir em uma só nomenclatura as principais categorias portuárias, com a denominação de “Operadores de Carga e Descarga”, com o Decreto-lei nº 5 (Diário Oficial de 05/04/1966).

Essas alterações iniciaram com o Decreto-lei nº 3, que disciplinava as relações jurídicas do pessoal que integra o sistema de atividades portuárias, mas foi o Decreto-lei nº 5, com a resolução nº 89 e os artigos 21 e 22 do mesmo, que ocorre a desintegração da histórica nomenclatura da categoria estivadora, transformando-a em “Operadores de Cargas e Descarga”, juntamente com os trabalhadores das docas. Neste caso, não houve preocupação nenhuma com os aspectos históricos e culturas que definem a identidade do ser estivador dentro do porto.

Em 27 de dezembro de 1966, o Ministro Juarez Távora baixou a portaria nº 925, publicada no diário oficial, constituindo um grupo de trabalho, ligado diretamente ao seu gabinete, com os seguintes objetivos:

1º- Unificar os serviços da estiva, capatazia, conferências e consertos de cargas, realizados por categoria única denominada “operador de carga e descarga”. 2º- Eliminar a limitação do número dos trabalhadores na nova categoria profissional. 3º- Estabelecer que os operários mediante contratos individuais ou coletivos homologados no MTPS, respeitados os limites do salário mínimo regional. 4º- Estabelecer que os serviços de carga e descarga serão realizados por entidades estivadoras que poderão ser: empresas especializadas; empresas de navegação e administração de portos diretamente ou como associadas a outras empresas; 5º- Estabelecer que o número de operadores de carga e descarga nas equipes de trabalhadores será convencionado livremente entre as entidades empregadoras e seus empregados. (DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, 27/12/1966, p.30)

Logo após, ou seja, um mês e três dias mais tarde, um novo Decreto-lei veio a ser editado, o de nº 127, de 31 de janeiro de 1967, que discrepou completamente da orientação traçada pelo anterior, de nº 5, já que repetia e conflitava com alguns artigos. Na opinião do estivador João Batista de Oliveira, o Decreto-lei nº 127 foi “feita com tanta maldade e irresponsabilidade que nem pensaram nas consequências desastrosas que o mesmo iria causar com a revogação de vários dispositivos legais que garantiram e aperfeiçoavam os direitos de várias categorias” (OLIVEIRA, 1999, p.165). Diante deste contexto de perdas de direitos e mudanças constantes das leis que guarneciam a categoria, os estivadores, mesmo sem suas lideranças de antes de 1964, se organizaram novamente e foram à luta por melhorias dentro das condições possíveis que a situação histórica permitia.

Uma nova diretoria foi escolhida para estar a frente da FNE, e um conselho foi escolhido para encaminhar às autoridades do governo um documento que explicasse a atual situação que os trabalhadores estavam passando. Segundo João Batista de Oliveira, duas comissões foram articuladas, sendo uma para levar um documento às autoridades do governo, e outra para que seus membros procurassem os “seus conhecidos e até parentes com influência nas autoridades revolucionárias, no sentido de conseguir uma reconsideração capaz de salvar a estiva” (OLIVERIA, J., 1999, p. 164).

Após a elaboração deste documento, que denunciava as mudanças que os Decretos-leis nº 3, nº 5 e nº 127 implantaram no sistema trabalho portuário da estiva, os estivadores João Batista de Oliveira e Aluísio e Benedito entregaram ao Deputado Jamil Amidem (MDB-GO), para este levar à discussão na Tribuna da Câmara as demandas dos estivadores. Após dois dias passados da apresentação do deputado na Tribuna, foram lançadas no Diário Oficial do Congresso as demandas dos estivadores, com acréscimo de uma autorização para ser distribuída às comissões para que o projeto pudesse tramitar.

Após três anos passados do advento do golpe civil-militar que cerceou os direitos conquistados pelos trabalhadores da estiva, em agosto de 1968,

uma vitória foi dada a favor da categoria. Através da organização e da ação dos estivadores dos diferentes polos portuários do país que entraram com pedido de revisão das leis, com ações judiciais e articulações políticas - dentro do possível - conseguiram a aprovação da Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968¹³⁸. Em linhas gerais, esta lei revogou algumas disposições que prejudicavam a categoria, presentes no Decreto-lei nº 127, de 21/04/1967, e revogou e alterou a redação de dispositivos do Decreto-lei nº 5, de 04/04/1966 e deu outras providências.

Ainda vimos que essas alterações modificaram os artigos 17, 18 e 21 do referido decreto acima, reconhecendo a obrigatoriedade dos vigias na navegação de longo curso e a critério da Comissão da Marinha Mercante, na navegação de cabotagem. Prosseguiram ainda com o restabelecimento - dependendo da regulamentação - das funções de chefia ou direção e seu exercício em sistema de rodízio. Ficaram assegurados, também, nesta regulamentação, os direitos que a lei concede à categoria dos arrumadores. Apesar de não conseguirem revogar tudo, obtiveram, para os trabalhadores avulsos, os direitos ao 13º salário, na Lei nº 5.107, de 13/09/1966, que assegurou o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço. As contribuições previdenciais e o salário família ficaram devidos aos trabalhadores avulsos, recebidos pelos sindicatos das classes abrangidas.

Mesmo com as alterações advindas da Lei 5.480, que restabeleceu alguns direitos da categoria, ainda havia pendentes outros direitos e questões que foram retirados com o golpe e que só puderam ser revistos com a volta da democracia, mediante o contexto das eleições presidenciais. No entanto, percebemos na análise das fontes que, mesmo diante das perseguições e prisões dos líderes sindicais da categoria nos meses recorrentes do ano de 1964, os estivadores conseguiram reestruturar suas ações de luta por melhorias para a categoria. Os anos entre 1964 e 1968 foram um período de constante rearranjo sindical nas entidades da estiva, devido ao contexto político vigente e seus Atos Institucionais que cerceavam cada vez mais as liberdades de ação social.

¹³⁸ Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5480.htm> Acesso em: 20/03/2016.

Na visão dos nossos depoentes, os reflexos do golpe de 1964 em suas vidas estavam ligados a um sentimento e à percepção de estagnação em suas vidas e no país. A ditadura, além de toda repressão social e política realizada através das cassações dos direitos constitucionais e das torturas físicas e psicológicas na população, trouxe um sentimento de desestruturação financeira - de fato deu-se com as restrições remuneratórias - e social nas vidas dos estivadores de Rio Grande. Alcer da Silva Moraes disse: “o movimento de 64 pra nós foi justamente um parada na organização operária, uma estancada na organização operária”.¹³⁹ O estivador rio-grandino Cristóbal Moraes complementa essa percepção, afirmando que:

[...] **[o Golpe de 1964]** não resolveu nada, foi até uma estagnação temporária aqui pra nós, eu acho que não só pra nós, pra sociedade toda brasileira que, aliás, isso aí foi um segmento que se desenvolveu pela América do Sul toda. [...] O reflexo positivo eu não vejo e negativo foi temporário, até porque a gente conseguiu recuperar os direitos anteriores depois.¹⁴⁰[grifo nosso]

Mesmo diante das restrições que o novo quadro político nacional implantou, entendemos que a reorganização deste segmento da classe operária deu-se de forma ampla, de modo a perpassar vários aspectos da vida desses obreiros, como, por exemplo, a organização do trabalho, a atividade sindical, as formas de reivindicação, a relação com as autoridades, etc. Neste ponto, concordamos com o historiador Edgar Gandra, quando afirma que:

Analisar os “anos de silêncio” operário - mais especificamente entre 1964 e 1968, quando grande parcela da historiografia “esqueceu” de lhes dar voz e vez - significa trabalhar um campo fecundo para perceber as possibilidades de continuidade entre o velho e novo sindicalismo, descobrindo as práticas operárias na defesa de interesses, nesse período aparentemente amorfo, tentando definir o que se chama de intencionalidade de busca de direitos e a consciência de resistência, visto que os operários [...] tinham a consciência que os homens que tomaram o poder em 64 não lhes eram favoráveis. (GANDRA, 2009, p.39)

Na segunda metade da década de 1960, os estivadores - no nosso entender - perderam suas posições de negociadores e tiveram que se adaptar

¹³⁹ Entrevista realizada por Carmen Helena Braz Mirco, em 8 de outubro de 1986. Grifo do autor.

¹⁴⁰ Entrevista realizada pelo autor, em 14 de agosto de 2012. Grifo do autor.

ao contexto modificando sua forma de agir sindical. A função do sindicato passou gradativamente a ser mais assistencialista do que reivindicativa, na medida em que se instauraram mecanismos de coação aos direitos que dificultavam a ação de combate ao governo ditatorial. Assim, as práticas de greve, paralização e negociação direta perderam espaço, e a articulação jurídica tomava conta deste universo sindical, tendo os trabalhadores que confiarem e delegarem ações a um advogado que representasse a categoria.

Não obstante, vimos que os trabalhadores reagiram à ditadura, lutando e se articulando de formas simples - como nas “operações tartarugas” no dia a dia de trabalho - e complexas - como busca de contatos políticos e sociais que pudessem facilitar o diálogo com o governo, conforme as maneiras que já apresentamos no decorrer deste trabalho contra as restrições que lhes foram impostas.

Ao avaliarmos as ações dos trabalhadores, no contexto político e social da segunda metade da década de 1960, percebemos que houve resistência por parte dos estivadores, e que estas provocaram respostas da ditadura, gerando uma diminuição dos seus direitos e a reorganização do local de trabalho. Com as restrições de algumas formas de luta por direitos, os trabalhadores buscaram novas estratégias para continuarem lutando por seus interesses, ao estarem vivenciando uma involuntária transformação do seu modo de fazer sindical. Percebemos, também, através da análise de nossas fontes, que o mais marcante dos acontecimentos na vida operária dos estivadores, não só do porto de Rio Grande como também dos demais portos do país, foi a retirada de seus direitos trabalhistas. Possivelmente isto foi vivido com mais importância do que a retirada das liberdades políticas.

Desta forma, dentro do horizonte de possibilidades de ação dos trabalhadores no período pós-1964, o sindicato da estiva rio-grandina buscou continuar servindo como local para articulação e defesa de interesses. E como observa Jorge Ferreira:

[...] ao contrário da adesão cega e ativa, podia funcionar um pragmático realismo com elevado senso de cálculo em torno dos retornos e benefícios possíveis, impondo ao Estado e aos patrões concessões e deveres por meio de uma linguagem extraída dos próprios retóricos populistas - (**ou da ditadura**). Portanto, o exercício da hegemonia não se

define de nenhuma maneira *a priori*, mas está sujeito a constantes rearranjos, submetidos a frequentes negociações e concessões, não impondo uma visão de mundo com total abrangência e persuasão em todos os aspectos, lugares e experiências de vida dos trabalhadores. (COSTA & SILVA, 2001, p.218) [destaque nosso]

Historiadores como Kátia Rodrigues (1999), Marcelo B. Mattos (1998) e Antônio Luigi Negro (2001), cujas pesquisas são voltadas para a organização dos obreiros pós-golpe civil-militar de 1964, nos estados do Rio de Janeiro e de São Paulo, reforçam que as estratégias de organização, adotadas pelas entidades sindicais, a partir de 1970, seguiram uma orientação assistencialista. As entidades passaram a ter respaldo dos trabalhadores, mudando em parte sua tática de ação, de luta por direitos, para o assecuramento de direitos, os quais deveriam ser garantidos pelo Estado, passando a oferecer atendimentos médicos, odontológicos e jurídicos, assim como atividades de esporte e lazer, descontos em farmácias e em gêneros alimentícios. Em Rio Grande, no sindicato dos estivadores, a perspectiva assistencialista foi adotada, e atualmente é muito bem vista por parte dos trabalhadores que buscam estes serviços na entidade.

Nessa perspectiva, acreditamos que não existe uma postura definida e até mesmo correta a ser seguida, afinal existe sempre a possibilidade de releitura e interpretação do passado, principalmente no que diz respeito a um período autoritário. Destarte, encontramos uma significativa parcela da historiografia que acusa os trabalhadores de inação. Autores como Jacob Gorender (1987), Luiz Alberto Moniz Bandeira (2001), Caio Navarro de Toledo (1991), entre outros, consideram que os obreiros brasileiros não se posicionaram em um enfretamento de classe contra a ditadura civil-militar e os acusam de terem abandonado seu “dever histórico”, ao não defender um presidente legalmente eleito e que os representava. Embora, constatamos na análise das fontes, que no caso dos estivadores, houve uma tentativa de resistência, tanto em Rio Grande como em outros portos do País.

A questão é que, diante de uma articulada ação dos militares com uma parcela civil da sociedade, tentaram silenciar os trabalhadores com prisões de seus líderes sindicais, torturas e ameaças, instaurando um clima de medo e

insegurança, que dificultou uma ação mais abrangente, numerosa e efetiva. Mas para Luiz Alberto Moniz Bandeira, “(...) os trabalhadores, sem um programa de reivindicações políticas próprias, não se abateram e se deixaram violentar, sem a menor resistência” (2001, p. 180).

Nessa ótica, a concretização do Golpe pode ser compreendida como consequência da falta de ação da esquerda, que estaria despreparada e desarticulada para uma possível resistência. Gorender e Moniz Bandeira defendem essa posição, ao inferir que os obreiros não exerceram oposição ao golpe, deixando-se vencer sem efetuar grande objeção a ele. Por outro lado, entendemos que os estivadores - assim como as demais categorias - estavam inseridos em um contexto de perda de direitos e restrição da liberdade democrática da ditadura de 1964. E que, mesmo assim, fizeram o possível para manter atuantes e abertas as ações e negociações sindicais. Neste cenário de repressão e caçada aos “subversivos”, os trabalhadores temiam a repressão, já que poderiam ser presos e tirados dos seus lares sem data para voltar. Muitos tinham famílias para manter, o que gerava ainda mais preocupação com ações sindicais de resistência, já que havia pessoas que dependiam desses homens do porto.

Além do aspecto repressivo de perseguição efetivado pelos militares e seus órgãos de controle, como DOPS e o DOI-CODI, havia preocupação com seus ganhos financeiros, que estavam sendo abruptamente diminuídos através da mudança na legislação portuária. Os estivadores, com suas mãos amarradas por não poderem ir à rua protestar, tiveram que se organizar para lutar por seus direitos através de via jurídica, na justiça do trabalho. Acuados em seu próprio local de reunião, o sindicato, eles tiveram que lidar com as intervenções do governo nas entidades representativas da classe, que cerceava suas chances de mobilização, já que a qualquer momento alguém poderia ser preso por denúncia de organização e mobilização comunista.

Marcelo Badaró Mattos faz uma significativa observação sobre este contexto de repressão e desarticulação do movimento operário sindical no Brasil destes anos de tensão política e social. Para o historiador:

[...] poderia prevalecer a imagem de que este período foi marcado apenas pela progressiva conformação das entidades sindicais à ditadura militar. Contudo, não é este o caso. As intervenções de 64 não seriam suficientes para apagar por completo a memória das lutas dos anos anteriores ao golpe. Greves ainda iriam surgir e, tão logo os governos militares tentaram promover uma transição de diretorias interventoras para dirigentes eleitos livremente, não tardariam a chegar aos sindicatos lideranças dispostas a resistir à ditadura. (MATTOS, 1998, p. 137)

A ação de resistência possível dos sindicatos e seus trabalhadores, após as intervenções dos sindicatos, se deram através da justiça, conforme podemos observar nos parágrafos anteriores. É possível que os estivadores tivessem a percepção de que a justiça estivesse livre dos ataques golpistas dos militares e seus complacentes. Assim, os estivadores poderiam recorrer a ela e reconquistar seus direitos. Nesse sentido, E. P. Thompson observa que, para a lei ser aceita, ela deve possuir características legitimadoras, como o fato de dar vitória, pelo menos algumas vezes, aos trabalhadores. Logo, segundo o autor:

[...] a maioria dos homens tem um forte senso de justiça, pelo menos em relação aos seus próprios interesses. Se a lei é manifestamente parcial e injusta, não vai mascarar nada, legitimar nada, contribuir em nada para a hegemonia de classe alguma. A condição prévia essencial para a eficácia da lei, em sua função ideológica, é a de que mostre uma independência frente a manipulações flagrantes e pareça ser justa. E, ademais, não é frequentemente que se pode descartar uma ideologia dominante como mera hipocrisia; mesmo os dominantes têm necessidade de legitimar seu poder, moralizar suas funções, sentir-se úteis e justos. (THOMPSON, 1987b, p. 360-361)

Embora o governo militar tenha se esforçado para uma representação constitucional, entendemos que as arbitrariedades cometidas pelo governo vigente na época para legitimar suas ações foi praticada, nos Atos Constitucionais, cerceando os direitos trabalhistas, a liberdade de expressão e a luta sindical. Mesmo com os condicionamentos políticos da legislação trabalhista que vigorou até 1968, os estivadores agiram com autonomia sindical, embora ainda limitada, e apresentaram suas demandas em prol de melhorias para a categoria nacional. Estava posto aqui, em termos gerais, a “consciência jurídica de classe”¹⁴¹, já que, na experiência dos trabalhadores, tanto no período anterior do golpe de 1964 como posterior, compreendia que a interpretação das normas legais é também um campo de luta social.

¹⁴¹ FRENCH, John. Afogados em Leis. São Paulo: Perseu Abramo, 2002, p. 66.

Ingrid Sarti (1980) afirma que “1964 veio para mostrar ao movimento operário e sindical que a correlação de forças não lhe favorecia” (SARTI, 1980, p. 164). De fato, os trabalhadores do porto tinham como principal característica a não passividade e o enfrentamento com as autoridades em prol de melhorias à classe. O porto, um lugar de muitas facetas, historicamente, é um lugar de luta política e sindical, onde perdas e ganhos definem a trajetória de trabalhadores e sindicatos, em busca de uma vida mais digna e promissora.

Finalmente, em meados de 1968 e início de 1969, com o clima repressivo do regime implantado em 1964 no ápice, os estivadores de Rio Grande e de todo o Brasil, calejados pelas lições de sofrimento político vivenciado por eles, optaram por um trabalho silencioso voltado, sobretudo, para a sobrevivência organizacional e para conquista da almejada autonomia sindical. E sobre este aspecto, percebemos, na trajetória de luta por direitos da categoria, uma consciência de classe permanente, que se faz presente mesmo diante de contextos de adversidades políticas e sociais.

Considerações finais

Ao término desta dissertação, buscaremos refletir sobre os principais aspectos que se destacaram na sobre as experiências e memórias dos estivadores de Rio Grande/RS e sua luta por direitos desenvolvida na década de 1960. Mesmo que, com dificuldades e um número reduzido de fontes, nosso trabalho buscou, dentro dos respectivos limites da pesquisa, contribuir com o aprofundamento da história do trabalho e dos trabalhadores no porto rio-grandino. Nosso principal intuito foi o de dar “voz e vez” a esses homens que fazem parte de um segmento importante da classe trabalhadora brasileira.

Durante o primeiro capítulo, vimos as especificidades profissionais dos estivadores e ,consequentemente, suas diferenças, comparando-os com as demais categorias que trabalham em conjunto no porto. Ao estudar o processo de união e formação da entidade estivadora em Rio Grande/RS no período da República Velha, percebemos que, embora não houvesse uma principal e singular liderança, havia consciência da necessidade de uma unidade sindical.

Foi na luta por direitos que a categoria se significou e se estabeleceu enquanto grupo.

Na nossa análise, identificamos que o processo de sindicalização dos estivadores e portuários de capatazia propiciou mudanças na vida desses trabalhadores. Após a consolidação dessa entidade, conseguiram inúmeras conquistas, o que influenciou diretamente o cotidiano de trabalho no porto rio-grandino, principalmente no que concerne às formas de resistência frente à exploração do capital e à luta por direitos. Os trabalhadores entenderam que estão inseridos num setor econômico importante e que são agentes fundamentais neste cenário, afinal, se o porto para, a economia dependente de exportação sofre as consequências. É possível afirmarmos que houve uma ressignificação no papel identitário desses trabalhadores, que, pela característica combativa que demonstraram, puderam ser vistos como negociadores na relação mão de obra e capital.

Ao evidenciarmos os aspectos que compõe o cotidiano de trabalho e a vida social, conseguimos compreender a relação existente entre os trabalhadores da estiva e os doqueiros do cais. Uma convivência histórica que tanto os aproxima como os distanciam, quando observados pelo prisma identitário que os definem no limiar do “fazer-se” de cada profissão. Reforçamos o que foi dito nesta etapa da pesquisa, que a identidade desses trabalhadores da estiva se estabelece na relação com o outro, com suas diferenças e aproximações. Surge daí as características que os definem/representam diante do contexto sociocultural que estão inseridos.

No segundo capítulo, nos preocupamos em compreender os caminhos percorridos pela categoria estivadora entre os anos de 1960 a 1963. Conseguimos analisar a atuação sindical dos estivadores não só numa conjuntura local, mas também em perspectivas regionais e nacionais. Demonstramos como se deram as articulações e as comunicações entre as entidades sindicais locais da estiva e sua central no Rio de Janeiro, com a Federação Nacional dos Estivadores. Acreditamos ter evidenciado, pelo menos em parte, as principais ações dos trabalhadores frente à conjuntura política e social do período em que estavam inseridos.

No terceiro e último capítulo, aprofundamos nossos estudos sobre a estiva no período de 1965 a 1969, e observamos o impacto que o golpe civil-militar trouxe para a categoria estivadora nacional e rio-grandina. As adversidades que o novo sistema político pós-1964 trouxe ao cotidiano de trabalho e social, gerou um clima de medo/insegurança entre os trabalhadores da estiva. Prisões, perseguições, cassações de direitos políticos, trabalhistas e sociais marcaram não só a história da estiva como também de todas as categorias de trabalho portuárias, já que estas atuaram de forma incisiva no movimento operário brasileiro durante todo o século XX, sendo desestabilizadas apenas durante o golpe civil-militar de 1964.

Nossa tentativa de compreender as formas de luta desenvolvidas pelos estivadores no período anterior e posterior ao golpe de 1964 permitiu ampliar o conhecimento, pelo menos em parte, das transformações da classe operária brasileira no período histórico abrangido nesta dissertação. Os apontamentos estudados ao longo dos capítulos permitiram perceber que os estivadores rio-grandinos não abandonaram a luta pelos seus direitos, tendo, no nosso entender, passado por um processo de “aprendizagem complexa” (GANDRA, 1999), sobretudo ao articular conjuntamente com as categorias, em nível nacional, novas formas de ação frente à conjuntura adversa vivenciada com o advento do golpe de 1964.

A tentativa de desarticulação do movimento sindical da estiva, nos anos que sucederam o movimento golpista, e até mesmo de dismantelar sua identidade enquanto categoria, na medida em que inseriram os estivadores, portuários de capatazia, arrumadores e consertadores de carga na nomenclatura de “operadores de carga e descarga”, custou caro aos trabalhadores do porto. Muitos deles foram presos e perseguidos e tiveram seus direitos sociais e trabalhistas caçados. Assim, buscamos, diante das escassas fontes e do desafio de compreender melhor os contextos deste período de tensão política e social do país, atribuir identidade à categoria, na medida em que observamos suas formas de agir, reivindicações, condições de trabalho, lutas por direito e consciência de classe.

Ao nos debruçarmos no estudo do “umbral da história” (o ano de 1964), percebemos que a atuação e a reação dos estivadores rio-grandinos foi condizente com a leitura do contexto em que estavam inseridos. A postura sindical, tanto pelos estivadores de Rio Grande como pela FNE e demais sindicatos da categoria, foi cercada por experiências comuns de medo/insegurança e dúvida diante de constantes mudanças no campo político com suas implicações sociais. Familiarizados com a conquista de significativos direitos, estes trabalhadores tiveram que se reorganizar para reconquistarem aquilo que era mais precioso e não poderia ser mexido: o direito trabalhista. Desta forma, o direito tomou uma ideia de força e serviu como causa e motivação para uma ação efetiva de rearranjo sindical de luta por direitos.

Logicamente, nossa intenção não foi a de esgotar o tema em apreço. Apenas procuramos um prisma diferente dos outros trabalhos historiográficos sobre os estivadores, mais especificamente sobre a estiva rio-grandina. Buscamos compreender o universo de atuação desses homens do porto, que demonstraram não ser apenas uma categoria profissional que nasceu da necessidade dos meios de produção em movimentar o capitalismo. Na realidade, são pessoas comuns que, no limiar do devir histórico, foram tomando as decisões de acordo com o que definiam por certo ou errado, na medida em que faziam a leitura das mudanças que o tempo histórico apresentou. Por fim, podemos inferir que a identidade do estivador nasce da sua experiência com o outro, das suas semelhanças e diferenças, na sua relação com os meios de trabalho, e se enraíza no tecido social na medida em que este contribui para construção dos vários caminhos da história do movimento do operário nacional e, para nós, também, global. O que mais vale lembrar... eles viveram aqueles anos conturbados, e nós não!

Fontes consultadas

Livros de memórias:

ALMEIDA, Luiz Gustavo Nascimento de. *Estivadores do Rio de Janeiro. Um século de presença na história do movimento operário brasileiro*. Rio de Janeiro: TOPBOOKS, 2003.

OLIVEIRA, João Batista de. *O estivador no Sindicalismo*. Rio de Janeiro: Alves Pereira Editores, 1999.

Fonte Jornalística:

Jornal *Rio Grande*, de 01/11/1960 a 31/12/1969.

Fontes Oficiais:

Diário Oficial da União- disponível em: <
<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/DOU/>>

Fontes documentais do Sindicato dos Estivadores de Rio Grande

1100 fichas de registros de trabalhadores cadastrados na entidade durante os anos de 1931 a 1974.

Fontes Orais:

Antônio Nailem Espindola (Portuário e Estivador)- 1ª entrevista realizada por Edgar Ávila Gandra em 25 de fevereiro de 1997. 2ª entrevista realizada por Thiago Cedrez da Silva em 21 de janeiro de 2015.

Arlindo Schmidt (Estivador)- Entrevista realizada por Carlos Alberto de Oliveira. Ver: (OLIVEIRA, Carlos Alberto de. *Quem é do mar não enjoa: Memória e Experiência de Estivadores do Rio Grande/RS (1945- 1993)*. São Paulo, PUC, 2000).

Ari Castro (Portuário)- Entrevista realizada por Thiago Cedrez da Silva e Edgar Gandra no dia 28 de janeiro de 2014 na sede da Associação dos Trabalhadores Portuários Aposentados de Rio Grande/RS.

Alcer da Silva Moraes (Estivador)- Entrevista realizada por Carmen Helena Braz Mirco, em 8 de outubro de 1986. NDH-FURG

Cristóbal Moraes (Estivador)- Entrevista realizada pelo autor em 14 de agosto de 2012.

Hélio Amaro Soares (Portuário)- 1º Entrevista realizada por Edgar Ávila Gandra em 20 de fevereiro de 1997. 2º entrevista realizada por Thiago Cedrez da Silva e Edgar Ávila Gandra na residência do depoente em 16 de agosto de 2015.

José dos Santos Leal (Portuário) - Entrevista realizada pelo autor em 25 de junho de 2013.

Miguel Gomes (ferroviário)- Entrevista realizada por Aline Lima, s/d, em Rio Grande, na residência deste. Acervo do Núcleo de Documentação Histórica (NDH) – UFPEL.

Referências Bibliográficas

ALBERTI, Verena. *História Oral: a experiência do CPDOC*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1990.

_____. *Manual de História Oral*. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

_____. *Ouvir e cantar. Textos em História Oral*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2004.

ALBURQUERQUE, Marli Brito Moreira de. *Trabalho e conflito no Porto do Rio de Janeiro (1904-1920): um estudo sobre a participação política das categorias portuárias no movimento operário da Primeira República*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983.

ALVES, Maria Helena Moreira. *Estado e Oposição no Brasil (1964-1984)*. Bauru, SP: Edusc, 2005.

ANDRÉ, Marlene Monteiro. *A consciência de periculosidade e as estratégias defensivas dos portuários avulsos no contexto portuário de Vitória/ES*. São Paulo: EDUFES, 1998.

ANDERSON, Benedict. *Nação e Consciência Nacional*. São Paulo, Ed Ática, 1985.

ANTUNES, RICARDO. *O que é sindicalismo*. São Paulo, Brasiliense, 1980.

BACELLAR, Carlos. *Uso e mau uso dos arquivos*. IN: PINSKY, Carla Bassenezi (org.). *Fontes Históricas*. São Paulo: Contexto, 2010.

BACZKO, Bronislaw. *A Imaginação Social*. In: LEACH, Edmund et all. *Anthropos-Homem*. Enciclopédia Einaudi Vol. 5. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1985. p. 296-332.

BANDEIRA, Moniz. *O governo João Goulart e as lutas sociais no Brasil (1961 a 1964)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978, p. 182.

_____. *O governo João Goulart e as lutas sociais no Brasil (1961 a 1964)*. Rio de Janeiro: Revan, 2001. Edição revisada e ampliada.

BATALHA, Claudio; SILVA, Fernando Teixeira e FORTES, Alexandre (orgs). *Cultura de classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Unicamp, 2004.

BENJAMIN, Walter. *Obras Escolhidas I – Magia e Técnica, Arte e Política*. São Paulo: Brasiliense, 1994, 7º ed.

BILHÃO, Isabel Aparecida. *Identidade e trabalho: uma história do operariado porto-alegrense (1898 a 1920)*. Londrina: EDUEL, 2008.

CANDAU, Joel. *Memória e identidade*. São Paulo: Contexto, 2012.

CHAUÍ, Marilena. *Convite à Filosofia*. São Paulo: Ática, 1995.

_____. *Conformismo e Resistência: aspectos da cultura popular no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

CHARTIER, Roger. *À beira da falésia: a história entre certezas e inquietude*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002a.

_____. *A História Cultural: Entre Práticas e Representações*. Lisboa: DIFEL, 2002b.

COLARES, Leni Beatriz Corrêa. *Os conflitos de trabalho na construção do modelo de flexibilização gerida no porto do Rio Grande*. Porto Alegre: UFRGS, 2000. Dissertação de Mestrado.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. *Portos, relações de produção e sindicato: o caso do Rio de Janeiro na Primeira República*. Ciências Sociais Hoje. Rio de Janeiro: Cortez, 1986.

CRUZ, Fábio Simone Porta Nova da. *Jornal Rio Grande: Discurso riograndino durante o golpe militar de 1964*. Trabalho de conclusão do curso de pós-graduação. Lato Sensu em História, Política e Cultura do RS. FURG, Rio Grande, 2003.

DELGADO, Lucília, de Almeida Neves. *História Oral: Memória, tempo, identidades*. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

DI PAOLO, Darcy de Nazaré Fléxa. *O trabalhador da Estiva: um estudo sociológico sobre os estivadores do Pará*. Belém: CEPAS, 1981.

_____. *Os estivadores do Pará no movimento sindical brasileiro: um estudo sociológico*. Belém: CEJUP-CEPAS, 1986.

FALCÃO, Jairo Luiz Fleck. *Cooperação, experiência e resistência: A história dos trabalhadores do Porto de Porto Alegre (1961-1989)*. 2009. Tese (Doutorado), Universidade do Vale dos Sinos, Programa de Pós- Graduação em História, São Leopoldo/RS.

FERREIRA, Jorge. *O populismo e sua História: debates e crítica*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

_____. & Delgado, Lucília de Almeida (org.). *O tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. (O Brasil Republicano; v. 3)

FORTES, A. & Outros. *Na luta por diretos: estudos recentes em História Social do Trabalho*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1999.

FRENCH, John. *Afogados em Leis*. São Paulo: Perseu Abramo, 2002.

GANDRA, Edgar Ávila. *O cais da Resistência: a trajetória do sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande no período de 1959 a 1969*. Cruz Alta, UNICRUZ, 1999.

_____. *O porto dos Direitos: a trajetória do sindicato nos serviços Portuários de Porto Alegre no período de 1959 a 1969*. Porto Alegre, Ed. Universitária/ UFPel, 2009.

GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: Editora da Universidade Paulista, 1992.

GINZBURG. C. *Mitos emblemas e sinais*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.

GORENDER, Jacob. *Combate nas trevas. A esquerda brasileira: das ilusões perdidas á luta armada*. 3º ed. Da UFSM, 2009;

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro, 2003.

HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. Tradução: Tomaz Tadeu Silva, Guaracira Lopes Louro, Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

HELLER, Agnes. *O cotidiano e a história*. Paz e Terra, São Paulo, 1992.

HOBSBAWM, Eric. RANGER, Terence. *A invenção das tradições*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

_____. *Mundos do Trabalho: novos estudos sobre a cultura do operariado*. RJ: Paz e Terra, 2000.

LONER, Beatriz Ana. *Centrais Operárias de Rio Grande*. In: ALVES, Francisco das Neves. *Por uma história multidisciplinar do Rio Grande*. Rio Grande: Fundação Universidade Federal do Rio Grande, 1999. P. 207-211.

_____. *Construção da Classe: Operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930)*. Pelotas: Ed. UFPel, 2001.

_____. *Classe operária: mobilização e organização em Pelotas. 1888-1937*. Tese de Doutorado em Ciências Sociais. Porto Alegre: UFRGS, 1999.

MARÇAL, João Batista. *Primeiras lutas operárias no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1985.

MATTOS, Marcelo Badaró. *O sindicalismo brasileiro após 1930*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2003.

_____. *Novos e velhos sindicalismos no Rio de Janeiro (1955-1988)*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 1998.

NEGRO, Antônio Luigi. *Linha de Montagem: o industrialismo automotivo e a sindicalização dos trabalhadores (1945/1978)*. Tese de doutorado em História. Campinas, SP: UNICAMP, 2001.

MEIHY, J. C. S. B. *Manual de História Oral*. 3^a ed., São Paulo, Loyola, 2000.

OLIVEIRA, Carlos Alberto de. *Quem é do mar não enjoa: Memória e Experiência de Estivadores do Rio Grande/RS (1945- 1993)*. São Paulo, PUC, 2000.

_____. *Do cais a cidade: os estivadores de Rio Grande nos anos 60*. 19º Simpósio Nacional de História da Anpuh. História e Cidadania. Belo Horizonte: FAFICH/UFGM, 20-25 de julho 1997.

PEDROSO, Ticiano Duarte. *Cidade Nova: narrativas do cotidiano no subúrbio operário de Rio Grande*. 2012. 162f. (Dissertação Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas.

PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. *Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais à história operária brasileira*. Anos 90: Revista do programa de Pós-graduação em História. Porto Alegre: UFRGS, n.3, maio. 1995.

_____. *“Dilemas e desafios da historiografia brasileira: a temática da vida cotidiana”*. História & Perspectivas, Uberlândia, n. 6, jan./jun., 1992.

PIEPER, Jordana Alves. *Carregar e descarregar: os estivadores de Pelotas e suas relações Trabalhistas entre 1940 e 1942*. 2013. TCC (Trabalho de Conclusão de Curso). Universidade Federal de Pelotas, Curso de Licenciatura Plena em História. Pelotas/RS.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899-1925)*. São Paulo: PUC/SP, 1996.

POLLAK, Michael. *Memória, esquecimento, silêncio*. Estudos Históricos. Vol. 2, nº3, p. 3-15, Rio de Janeiro, 1989.

_____. *Memória e identidade Social*. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, Vol. 5, nº10, 1992, p. 200-212.

PORTELLI, Alessandro. *Tentando aprender um pouquinho. Algumas reflexões sobre a ética na História Oral*. Projeto História. São Paulo: PUC-SP, n.15, abril de 1997.

PRZEROWORSKI, Adam. *Capitalismo e social democracia*. São Paulo: Cia das Letras, 1989.

RABELO, Maria Aurora de M.. *O materialismo histórico de Thompson e a problemática dos movimentos sociais*. História & Perspectivas, Uberlândia, (6): 67-88, Jan./Jun. 1992.

REIS, Roberto Rangel. *Trabalho marítimo: comentários legislação específicas, resoluções normativas do conselho superior do trabalho marítimo*. Rio de Janeiro: F. Alves, 1973.

RODRIGUES, Athaydes. *Agora Eu... A revolução de 1964 em Rio Grande*. Porto Alegre: Pallotti, 1980.

RODRIGUES, Kátia de Sousa. *Era uma vez em São Bernardo. O discurso sindical dos metalúrgicos-(1971-1982)*. Campinas, SP: Editora Unicamp/ Centro de Memória-Unicamp, 1999.

SARTI, Ingrid. *O porto Vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SILVA, Fernando Teixeira da. *A carga e a culpa- Os operários das docas de Santos: Direitos e Cultura de solidariedade (1937-1968)*. São Paulo/Santos: HUCITEC/PMS, 1995.

_____. & 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.

SILVA, José Bento da. *Estiva “Papa-siri”: as mãos e pés no porto de Itajaí*. Itajaí: Ed. Do autor, 2004.

TOLEDO, Caio Navarro de. *O governo Goulart e o golpe de 1964*. 11º ed. São Paulo: brasiliense, 1991.

THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. 6ª Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

_____. *Miséria da teoria ou um planetário de erros: Uma crítica ao pensamento de Althusser*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 1981.

_____. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: CIA. Das Letras, 1998.

WOODWARD, Kathryn. Identidade e diferença: uma introdução teórica e conceitual. In: SILVA, Tomaz Tadeu. (Org.) *Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais*. Petrópolis: Vozes, 2014.

VIVIAN, Diego Luiz. *Indústria portuária sul-rio-grandense: portos, transgressões e a formação da categoria dos vigias de embarcações em Porto Alegre e Rio Grande*. 2008. 345f. Dissertação (Mestrado em História) Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Rio Grande do Sul. Porto Alegre.