

## O TRABALHO PORTUÁRIO EM RIO GRANDE-RS: ORGANIZAÇÃO E PRECARIÉDDE, NO SÉCULO XX

ELVIS SILVEIRA SIMÕES<sup>1</sup>; THIAGO CEDREZ DA SILVA<sup>2</sup>; EDGAR ÁVILA GANDRA<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Universidade Federal de Pelotas – [elvis.simoes@gmail.com](mailto:elvis.simoes@gmail.com)

<sup>2</sup> Universidade Federal de Pelotas – [thicedrez@hotmail.com](mailto:thicedrez@hotmail.com)

<sup>3</sup> Universidade Federal de Pelotas – [edgargandra@gmail.com](mailto:edgargandra@gmail.com)

### 1. INTRODUÇÃO

A presente pesquisa, tem como objetivo discutir o trabalho portuário em Rio Grande-RS, no contexto do século XX, problematizando-o em seu caráter social, uma vez que seu sistema – avulso e sazonal – impactava nas condições de vida e trabalho dos operários. Destaca-se, entretanto, que o recorte de análise privilegiará as categorias – arrumadores, portuário de capatazia e estivadores –, em um momento marcado pela transformação do quadro social da cidade, desenvolvimento do setor industrial, e da precariedade que a sazonalidade do trabalho avulso impactava na vida dos operários.

A origem do município de Rio Grande enquanto uma cidade portuária é um tema consolidado pela historiografia riograndina<sup>1</sup>. Também é sabido que esta origem condicionou o desenvolvimento político, econômico e social da urbe, uma vez que, seu potencial exportador estava relacionado a estes temas. Conjuntamente, observa-se que não somente para esta cidade o porto foi importante, pois também foi um fator crucial para o desenvolvimento do estado<sup>2</sup> e para as cidades vizinha, como Pelotas.

No final do século XIX e na primeira metade do século XX, o projeto de desenvolvimento do capitalismo, através do desenvolvimento industrial brasileiro, trouxe novas necessidades, como a de modernização dos portos. No Rio Grande do Sul, evidenciam-se os debates sobre a expansão, criação e modernização deste setor<sup>3</sup>, o que permite, em Rio Grande<sup>4</sup>, a ampliação do porto já existente (Porto Velho) e a criação de um novo porto (Porto Novo – 1910 à 1915). Conjuntamente a esse processo, a necessidade de mão de obra cresce, e novos postos de trabalho surgem e se expandem. Isso leva à urbe um grande fluxo de pessoas que migração do campo, buscando ocupar esses locais de trabalho, na esperança de melhores condições de vida.

A construção das categorias de operários riograndinos esta fortemente relacionada a este processo apresentado a cima. Contudo, a historiografia evidencia que a recepção destes sujeitos na cidade e nos postos de trabalho foi marcada pela precariedade e insegurança nas condições de vida e trabalho<sup>5</sup>. Grande parte dos recém chegados construíram suas casas em locais próximos ao Porto Novo e das indústrias, fundando assim os bairros operários, como o bairro

---

<sup>1</sup> Gandra (1999), Oliveira (2000), ALVES (2008), SIMÕES (2017), SILVA (2016), entre outros.

<sup>2</sup> Rio Grande, pela sua posição geográfica, possuía o único porto do Rio Grande do Sul com ligação direta com o Oceano, possibilitando assim a exportação dos produtos por todo o país e exterior (GANDRA, 1999).

<sup>3</sup> Para mais informações, consultar ALVES (2008).

<sup>4</sup> Outros portos também foram contemplados nesse período, como o de Porto Alegre e Pelotas.

<sup>5</sup> Para mais informações consultar SIMÕES (2017), GANDRA (1999) e SILVA (2016).

Getúlio Vargas (BGV). Segundo Luiz Amaral “O crescimento do bairro Getúlio Vargas se deu em função do Porto e da Swift.”, e quanto a ocupação, ele desta que “[...] o pessoal foi usando e foi usando e se criou o bairro Getúlio Vargas”<sup>6</sup>.

Para a obtenção de trabalho, o porto e as diferentes indústrias se destacavam. Contudo, percebe-se que a sazonalidade e a condição de trabalho avulsa ocorria em ambos os setores, mas, evidenciamos o porto. Era comum os operários se deslocarem até os portões do porto, para responder às chamadas, e descobrirem que não havia serviço, seja por não haver embarcação ou, porque o número de serviços disponível era insuficiente para todos. Outro problema comum era que, por vezes, havia serviço, mas, devido à forma de distribuição dos trabalhos, muitas das atividades eram direcionadas, pelos capatazes do porto, para os seus círculos de amizades<sup>7</sup>. Segundo Antonio Espíndola, “A administração do Porto, eles faziam assim, eles pegavam todo o trabalho bom, melhor que tinha, e botavam os ‘peixinhos’, os ‘peixinhos’ deles ali. E tudo que não prestava, era pra nós”<sup>8</sup>.

Submetidos a condição avulsa e sazonal de trabalho, os trabalhadores viviam sob a ótica de uma insegurança constante na manutenção de seus ganhos, visto que só recebiam mediante a realização dos trabalhos. Desta forma, a partir de suas experiências, foram compelidos a encontrar meios de lidar com essa insegurança: seja na forma combativa, enquanto categoria, através de greves e disputas políticas e/ou com o estado; nas formas interna dos sindicatos, como na organização e distribuição dos serviços; ou mesmo, nas estratégias de apoio estabelecidas pelos próprios operários<sup>9</sup>, a exemplo das redes de apoio de comunicação, na lida do trabalho, etc.

Em suma, nesta breve introdução, objetivamos apresentar o quadro geral em que surge e se molda o trabalho portuário e, ao mesmo tempo, como a problemática do trabalho sazonal se impunha no sistema portuário, compelindo os trabalhadores a lidar com tal sistema.

## 2. METODOLOGIA

A pesquisa foi realizada a partir do escopo teórico-metodológico da História Oral (H.O) e do conceito de Experiência, de E.P. Thompson (1981), e Insegurança Estrutural, de Mike Savage (2004).

A H.O, é entendida como uma metodologia que permite dar voz aos grupos que ficam muitas vezes a margem das fontes oficiais. Assim, ela possibilita “[...] o estudo das formas como pessoas ou grupos efetuaram e elaboraram experiências, incluindo situações de aprendizado e decisões estratégicas.” (ALBERTI, 2008, p.166). Dito isso, foram realizadas 8 entrevistas com ex-trabalhadores portuários – 5 arrumadores (1 atuou também na estiva), 2 portuários e 1 consertador.

A partir de seus relatos, foi possível observar o conjunto das vivências que esses operários tiveram diante de seu contexto, relacionando as com o conceito de Experiência, elaborado por THOMPSON (1981), o qual compreende que a “experi-

---

<sup>6</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindatacap, Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

<sup>7</sup> Esta é uma questão central sobre a história de formação do Sindicato dos Trabalhadores nos Serviços Portuário de Rio Grande.

<sup>8</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador portuário e estivador Antônio Nailem Espíndola, em 27 de setembro de 2017.

<sup>9</sup> Modo de agir que favorecia os laços estabelecidos entre os indivíduos, sejam eles pertencentes ou não da mesma categoria de trabalho.

ência é determinante, no sentido de que exerce pressões sobre a consciência social existente, propõe novas questões e proporciona grande parte do material sobre o qual se desenvolvem os exercícios intelectuais mais elaborados.” (THOMPSON, 1981, p.16). Assim, permitindo vislumbrar os sujeitos como agentes dos acontecimentos a partir de suas ações. Tais pressões, também dialoga com o conceito de SAVAGE (2004), o qual entende que no sistema capitalista os indivíduos sofrem uma pressão por não serem donos dos meios de produção, gerando uma incerteza na vida diária. Entende o autor que “Essa formulação nos possibilita reconhecer certas pressões estruturais sobre a vida operária, embora também pontue a urgência de examinarmos a enorme variedade de táticas que os trabalhadores podem escolher para cuidar de seus problemas” dentre elas desta “[...] luta contra seus empregadores à formação de cooperativas, à demanda de amparo estatal, às tensões de redes de apoio nas vizinhanças [...]”. (SAVAGE, 2004, p.33).

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Tendo em vista a discussão acima, observa-se que as formas de lidar com as condições de insegurança experienciadas pelas categorias avulsas foram diversas. Destacamos aqui: locais de moradia; redes de apoio; distribuição dos trabalhos pelo sindicato;

Sobre os locais de moradia, como já foi mencionado, os operários construíram suas residências nas proximidades do porto. Nesse contexto, a precariedade condicionava as famílias a se organizar e formar redes de apoio. Conforme GANDRA (1999), as casas no BGV surgiam a noite, momento em que grupos de operários as construíam, de modo a não serem impedidos pela polícia. Outro ponto, é que morar próximo do porto era uma forma de lidar com a característica da sazonalidade dos trabalhos avulsos, pois, permitia um deslocamento rápido e barato – bicicleta ou a pé – até os portões do porto, diminuindo o custo com transporte. Além disso, aqueles que não obtinham serviço no porto, iam para as indústrias ou comércio, local que também havia requisição de mão de obra avulsa.

As redes de apoio se estabeleciam em várias frentes. O exemplo da construção das casas é um deles. Outro, era quanto a obtenção de serviços, visto que, era comum a indicação de locais onde estavam requisitando mão de obra. A história de Duarte Botelho é elucidativa quanto essa questão:

Eu tinha um vizinho, que trabalhava lá, nesse setor que entrei. Ele tava mal, e eu **fiz uma casa pra ele**, e ele pegou, e ia saindo do serviço que ele estava trabalhando no Sindicato, no almoxarifado, e se lembrou de mim. Por que eu tinha feito... e se lembrou de mim. Por que ia sair, e ia ficar vaga. Ai foi lá na minha casa e disse, to saindo do Sindicato e vai ficar uma vaga lá, tu esta desempregado, queres vai lá. Eu, **como me dava bem com o Francisco**, que era presidente, **a gente foi criado juntos**, Francisto Alcides Couto, foi presidente do Sindicato naquela época em que eu entrei [...]. [*Grifo nosso*]<sup>10</sup>

Por fim, citamos a forma de organização e distribuição dos serviços interna do sindicato, a qual pode ser entendida como uma forma também de lidar com a dificuldade na obtenção de serviços (SIMÕES, 2017). Conforme SILVA, sobre a estiva, “O sindicato passou a administrar a atuação dos estivadores sob a forma de rodízio, em equipes de trabalho, que eram denominadas ‘ternos’.” Na compreensão

---

<sup>10</sup> Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o ex-trabalhador armador Duarte Nunes Botelho, em 18 de junho de 2017.

do autor, “Esse sistema permitia que todos os filiados pudessem trabalhar durante o mês, garantindo a segurança financeira” (SILVA, 2016, p.63). Desta forma, todos obteriam serviços na medida em que as requisições fossem feitas, evitando assim, um monopólio, onde apenas alguns trabalhariam.

#### 4. CONCLUSÕES

A partir do exposto, podemos perceber que a insegurança enfrentada pelos trabalhadores fez com que eles buscassem formas de lidar com o contexto vivido. Assim, uma relação importante a ser pensada é como a insegurança estrutural condiciona os indivíduos e grupos a lidar – a se organizar – com suas vivências, seja no ambiente de trabalho ou pessoais.

A elaboração de estratégias, sejam elas combativas ou de construção de redes de apoio, torna-se importante nesse contexto, visto que, unia em muitos casos os operários, como forma de lidar com seu dia a dia. A construção de suas casas, indicações de locais onde havia serviço, ou mesmo, na compreensão dos próprios operários, a adoção do sistema de rodízio, são exemplos destacados diante desse contexto de precariedade.

Assim, evidencia-se que os operários se organizam, se relacionam, lutam e constroem redes de apoio, a fim de lidar com o impacto que o sistema avulso e sazonal das atividades causava em suas vidas.

#### 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALBERTI, Verena. História dentro da História. IN: PINSKY, Carla B. (org.). **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2008.
- ALVES, Francisco das Neves. **Porto e Barra do Rio Grande**: história, memória e cultura portuária. Vol. 1 e 2. Porto Alegre: CORAG, 2008.
- 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
- 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.
- SARTI, Ingrid. **O porto Vermelho**: os estivadores santistas no sindicato e na política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.
- SAVAGE, Mike. Classe e história do trabalho. IN: BATALHA, Claudio; SILVA, Fernando. (org.). **Cultura de classe**: identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas, SP: Edirora da Unicamp, 2004, p. 25-48
- SIMÕES, Elvis. **No centro e à margem**: a trajetória histórica dos trabalhadores arrumadores de Rio Grande-RS, entre as décadas de 1950/60. Dissertação de Mestrado (Mestrado em História) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2017.
- SILVA, Fernando Teixeira. **A carga e a culpa: os operários das docas de Santos**: Direitos e Cultura de solidariedade (1937-1968). São Paulo/Santos: HUCITEC/PMS, 1995.
- SILVA, Thiago Cedrez. **"Dos porões ao Cais"**: memória e experiência de estivadores do Rio Grande-RS nos anos de 1960 a 1969. Dissertação de Mestrado (Mestrado em História) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2016.
- THOMPSON. E.P. **Miséria da teoria ou um planetário de erros**: Uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 1981.