

Identidade e Cultura de Classe: um olhar sobre os estivadores do Porto do Rio Grande/RS

Thiago Cedrez da Silva¹

Introdução

A arte de estivar, ou melhor, carregar e organizar cargas nos porões de navios e embarcações é decerto 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 n° 5.452, de 1° de maio do referido ano². Anterior a este momento, 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 n° 5.452, de 1° de maio de 1943, Art.255. CLT in: REIS, 1973: 125).

¹ Graduado em História pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel) e mestrando no Programa de Pós-Graduação em História/UFPel. E-mail: thicedrez@hotmail.com

²Cf. 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”.

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*³ da profissão quanto nas formas de remuneração. Neste trabalho, buscaremos analisar a imagem que perpassa o estivador do porto. Mais especificamente, sobre os estivadores riograndinos, 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, 2000: 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.

Conforme mencionamos acima, o porto possui um espaço de trabalho preenchido por diferentes categorias trabalhadoras que, embora dividam o mesmo ambiente de labor, se diferenciam entre si e possuem identidades próprias advindas das atividades que exercem. Por isso é importante entendermos a cultura operária portuária, sobretudo suas especificidades, aproximações e diferenciações presentes no cotidiano de trabalho.

Antes de estudarmos o conceito de identidade, entendemos ser necessário esclarecer nosso entendimento acerca do conceito de classe, já que a identidade se faz presente no processo de construção da classe trabalhadora. Para tanto, compartilharemos da definição que E. P. Thompson faz sobre a classe, sendo 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

³A expressão é utilizada no sentido que é dado por E. P. Thompson (1987: 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.

são tratadas em termos culturais: encarnadas em tradições, sistemas de valores, ideias e formas institucionais. (THOMPSON, 2011: 10)

Para Thompson, a classe constitui-se em uma “relação”⁴ e não em uma “coisa”⁵. Sua formação ocorre tanto no aspecto cultural como no econômico, sendo que 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. No entendimento de Thompson, “a classe é definida pelos homens enquanto vivem sua própria história e, ao final esta é a única definição”. (Thompson, 2001: 12)

Desses pressupostos sobre classe trabalhadora, podemos fazer um esforço prévio de depuração conceitual do conceito de identidade. Esta 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 que por isso viria antes da identidade.⁶ Além disso, como afirma Candau, “a memória e identidade se entrecruzam indissociáveis, se reforçam mutuamente desde sua emergência até sua inevitável dissolução”. E que, 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: 19). Para chegarmos a essa compreensão, a análise da memória desses trabalhadores se encontra como uma fonte importante para entendermos os aspectos que somam à identidade do estivador riograndino.

⁴ 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: 29).

⁵ Crítica que Thompson faz a textos marxistas contemporâneos que consideram a classe como sendo estática e preestabelecida.

⁶ “Para David Lowenthal, identidade e memória estão indissociavelmente ligadas, pois sem recordar o passado não é possível saber quem somos. E nossa identidade surge quando evocamos uma série de lembranças. Isso serve tanto para o indivíduo quanto para os grupos sociais.” (SILVA, 2009: 204)

Nesse sentido, poderemos compreender alguns aspectos identitários que compõem a percepção do “ser estivador” a partir da escolha e identificação pessoal como profissional, bem como poderia emergir de uma identificação memorialística coletiva, fruto de sistemas simbólicos de representação de uma classe trabalhadora. Sobre esta questão, Kathryn Woodward (2014)⁷ chama a atenção para o fato de relacionar a identidade com a diferença, pois ambos se complementam, e assim, nesta perspectiva, a identidade seria marcada pela diferença. Para a autora, “a identidade adquire sentido por meio da linguagem e dos sistemas pelos quais são representadas” (SILVA, 2014: 8). A partir desse entendimento, podemos compreender também que a identificação de sentir-se e ser um estivador se construiriam através da sua linguagem simbólica, dos afazeres profissionais ligados à arte da estiva, de suas diferenças (hábitos, roupas, remuneração, saberes técnicos) perante os demais indivíduos obreiros do cais. Esses elementos significativos estariam enraizados nas relações sociais de poder e sociabilidade dessa categoria com outras dentro do porto.

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”, poderemos pensar também “a partir da relação, convivência ou conflito com outras identidades que interagem em sua construção, contribuindo para uma constante e recíproca transformação e reelaboração” (BILHÃO, 2008: 21). Ao afirmar que a identidade não ocorre de forma isolada e sim na sua relação com o outro e com o social, converge para as definições de Stuart Hall (2000), no que tange a uma concepção de “identidade sociológica” 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 à estrutura. Estabiliza tanto os sujeitos quanto os mundos culturais que eles habitam, tornando ambos reciprocamente mais unificados e predizíveis. (HALL, 2000: 12)

Neste caso, podemos afirmar que os elementos que compõem a identidade do estivador poderão ser encontrados dentro de uma rede de relações dos meios em que é produzida (o porto) e, ainda assim, podemos pensar que “as identidades são construídas dentro e não fora do discurso e 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”. (HALL, 2000: 109)

Beatriz Loner, corroborando com os demais pensadores, destaca que o meio em que os trabalhadores estão inseridos está intimamente ligado à identidade que floresce dos mesmos. E que, em muitos casos, no processo de *fazer-se* da classe operária, pode ocorrer o fracionamento de identidades individuais em prol da constituição de identidades coletivas ou de sua própria classe, que neste caso, dar-se-ia em momentos de tensão, como em greves e paralizações, por exemplo. Além disso, considera que a identidade advém de um processo “lento e complexo”, composto por uma “estrutura de escolhas e determinações”, mantendo uma relação “móvel e fragmentária com a própria classe”. (LONER, 2001: 41)

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.

Portanto, os conceitos de identidade e cultura de classe permitirão evidenciar o conjunto de práticas e saberes, comportamentos, valores e formas organizacionais

desenvolvidas pelos estivadores riograndinos, já que estes partilham de uma essência comum (cultural, econômica e social) diante dos diferentes indivíduos e suas funções que compõem o cenário portuário.

A estiva

Feitas nossas considerações sobre o aporte teórico, direcionaremos agora nossa atenção para o trabalhador da estiva. 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 do navio, era prestado por trabalhadores vinculados a empresas de navegação e exportação marítima, os chamados armadores (GITHAY, 1992: 4). Estes, 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 delimitadas e definidas.

Logo, no final do século XIX, em Rio Grande/RS, surgiram as organizações de estivadores, que eram primeiramente associadas à Sociedade União Operária⁸ (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 longas jornadas, pouca segurança e vigilância constante por parte da guarda portuária.

Na medida em que os trabalhadores da estiva foram se organizando, por questões como controle de trabalho, de caráter sazonal⁹ de contratação de mão de obra,

⁸ Fundada em 24/ 12/ 1893, e fechada pela ditadura em 1964. Segundo Beatriz Loner (1999), 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.

⁹ 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

somados às péssimas condições laboriosas, a entidade começou a ganhar força. Nessa época (1900-1930), 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.

Contudo essa situação se modifica, na medida em que a própria categoria se organiza e ganha força. Assim, diante de tais questões e anseios, organizou-se, no dia 7 de outubro de 1931, o Sindicato dos Operários da Estiva, 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.

Destarte, a história da classe estivadora é marcada por lutas e reivindicações por direitos¹⁰, seja no próprio porto através de greves ou diminuições do ritmo de trabalho ou no âmbito jurídico, reivindicando ganhos outrora conquistados. Segundo Carlos Alberto 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,

(COLARES, 2000: 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: 105).

¹⁰ Engajado na contribuição para uma superação do determinismo da alocação de classes pelas relações de produção, Adam Przeworski (1989) reflete sobre a noção de classe colocando o embate de classes no centro de sua análise. Para o autor: “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: 89).

num momento em que os regulamentos e estatutos buscavam disciplinar e pacificar o ambiente de trabalho.” (OLIVEIRA, 2000: 232)

No entanto, mesmo com o surgimento do sindicato em 1931, organizando a mão de obra da estiva, o excedente de mão de obra continuou existindo. Neste contexto da “velha guarda”, surgem dois perfis de estivador: os “bagrinhos” e “tubarões”. De 1931 a 1960, por exemplo, temos o ingresso de 563¹¹ estivadores vinculados ao sindicato como sócios profissionais. Estes trabalhavam por escalas em rodízios diários e/ou semanais, que dependendo do número de navios e movimentação no porto, havia a necessidade de um número maior de pessoas para compor as equipes de trabalho, os chamados “ternos”. Com isso, no momento da chamada, durante a “roda da estiva”, faziam-se presentes aqueles que eram sócios profissionais do sindicato e aqueles que, por hora, pretendiam conseguir uma oportunidade de trabalhar. Feita a chamada para iniciar a jornada de trabalho nos porões dos navios, faltando sócios para o trabalho, o fiscal geral aceitava o ingresso de outros trabalhadores na escala¹².

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 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

¹¹ Dados coletados através da pesquisa feita no Sindicato dos Estivadores de Rio Grande, nas fichas de cadastro dos trabalhadores sócios.

¹² 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 Capitânicas dos portos”.

remuneração em relação aos bagrinhos, já que o estivador recebe por produção, 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 riograndina, 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 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 à divisão hierarquizada do trabalho estivador em sua forma conflitante. (SARTI, 1981: 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: 31).

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 por produção.

No cotidiano de trabalho, os estivadores nas longas jornadas de labuta a bordo dos navios, devido ao fator recebimento por produção, aumentavam o ritmo de trabalho

em cargas que proporcionassem ganhos vantajosos à categoria. Também em outros momentos, quando não havia recebimento financeiro por produção nas cargas, buscavam alongar o tempo de embarque para ganhar horas extras. Entretanto, 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 e desavença entre dois segmentos de trabalhadores em determinados momentos, como é possível perceber na fala do estivador Cristóbal Moraes¹³:

[...] 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 conseqüentemente, nós ganhávamos menos, então tinham essas divergências aí, são pequenas, mas justamente pela legislação diferenciada.

No entendimento do trabalhador portuário José dos Santos Leal¹⁴, 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 nosso depoente:

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,

¹³ Cristóbal S. Moraes é membro do Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Carvão e Mineral do Rio Grande, de Pelotas e São José do Norte. Trabalha nesta entidade desde a década de 1950 e atualmente exerce a função de secretário. Entrevista realizada pelo autor, em 14 de agosto de 2012.

¹⁴ Trabalhador portuário aposentado. Foi presidente do sindicato dos trabalhadores portuários do Rio Grande em meados da década de 1960. Entrevista realizada pelo autor no dia 25 de junho de 2013. Grifo do autor.

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.¹⁵

Desta lembrança, destacamos que ora nos relatam que as divergências ocorriam entre as entidades sindicais e não entre os trabalhadores no dia a dia. E em outros momentos, o contrário. Contudo, a questão financeira torna-se um fator preponderante nas divergências entre esses trabalhadores, pois os estivadores ganhavam por produção, e os portuários, por diárias. À vista disso, 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 e seus ganhos eram diferentes.

Salientamos mais uma vez que estas relações não eram apenas um fenômeno do porto local, no porto de Santos também ocorriam divergências desta ordem, conforme lemos em Ingrid Sarti (1981), em seu livro *O porto Vermelho*. Além disso, 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.

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.

¹⁵ Entrevista realizada por Edgar Gandra em 25 de fevereiro de 1997. Grifo do autor.

Sobre estes detalhes mencionados acima, o portuário de capatazia aposentado Ari Castro¹⁶ nos relata sobre a relação da categoria com os estivadores neste período:

Os estivadores naquele período de 58 [1958] eles estavam numa alta, numa boa, tinha um poder. Tinha muito cara estivador que era o capataz, estavam 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 às 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.

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

[...] 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.

É perceptível nos relatos acima, o estereótipo de “estivador 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

¹⁶ 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.

porque as flutuações do salário do trabalhador do porto tinha um óbvio impacto no orçamento da família.¹⁷

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: 84)

No ambiente portuário, muitas vezes, a ajuda financeira entre os companheiros de ternos¹⁸ 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”¹⁹.

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 sociabilidade, 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

¹⁷ Conforme: (GITHAY, 1992: 121-122).

¹⁸ Equipes de trabalho para carregamento e arrumação de cargas nos porões dos navios.

¹⁹ Conforme: 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, p. 25.

prejudicados. Daí uns serem censores dos outros. Esta relação se transferia para o futebol. (OLIVEIRA, 2000: 173)

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.

Conclusão

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 Moraes²⁰. 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

²⁰ Entrevista realizada por Carmen Helena Braz Mirco, em 8 de outubro de 1986. Grifo do autor.

extraordinário, e que a gente que lida com isso e vive com isso, torna-se até apaixonante.

Por fim, conclui-se que o simbolismo que representa a figura do estivador está atrelado aos seus afazeres profissionais, com seu status social e financeiro, ou seja, na relação com o outro. O surgimento de uma identidade de classe 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 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. É no seu *fazer-se* enquanto classe que esta se transforma, unindo e criando pontos convergentes. Também na relação com o outro, com suas diferenças e aproximações, é que surge a imagem que o define e o representa diante do contexto sociocultural que está inserido.

Fontes Orais

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.

José dos Santos Leal (Portuário) - Entrevista realizada pelo autor em 25 de junho de 2013.

Referencias bibliográficas

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.

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

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.

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.

LONER, Beatriz Ana. **Construção da Classe**: Operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930). Pelotas: Ed. UFPel, 2001.

_____. 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.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Tradução: Tomaz Tadeu Silva, Guacira Lopes Louro, Rio de Janeiro: DP&A, 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.

PRZEROWORSKI, Adam. **Capitalismo e social democracia**. São Paulo: Cia das Letras, 1989.

RANGEL, Roberto Rangel. **Trabalho Marítimo**: estivadores, conferentes, consertadores, arrumadores - comentários. Legislação específica, resoluções normativas do conselho superior do trabalho marítimo. Rio de Janeiro, F. Aves, 1973.

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.

THOMPSON, Edward P. **A formação da classe operária inglesa**: a árvore da liberdade. 6 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

_____. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos.** NEGRO, A.L e SILVA, S. (orgs.). Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001.

_____. **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.