

OLHARES VIGILANTES A BORDO¹

DIEGO LUIZ VIVIAN

Resumo

A partir de uma abordagem inspirada na chamada história social do trabalho, este artigo examina um grupo específico de trabalhadores urbanos, os vigias portuários. Visando a colaborar com a edificação de uma história menos lacunar dos trabalhadores da orla portuária gaúcha e nacional, pretendeu-se reconstruir parte da história e da memória² das práticas associativas desses sujeitos históricos. Embora não se procure delimitar de forma excessivamente rígida o recorte temporal deste estudo, o período enfocado situa-se em meados do século passado (1956-1964), quando tinha início na cidade de Porto Alegre/RS a estruturação material e política da entidade representativa dessa categoria profissional.

PALAVRAS-CHAVE: vigias portuários; portos; sindicato; trabalhadores.

¹ Este artigo baseia-se, em parte, na pesquisa que resultou no Trabalho de Conclusão de Curso para a obtenção do grau de bacharel em História pela FURG em dezembro de 2004.

² “Os elementos constitutivos da memória são os acontecimentos vividos pessoalmente ou vividos ‘por tabela’, personagens realmente encontrados no decorrer da vida e/ou personagens freqüentadas por tabela, lugares situados tanto próximos no espaço-tempo do indivíduo ou grupo como longínquos, fora do espaço-tempo de vida de uma pessoa ou grupo. Esses três elementos ou critérios de organização da memória podem se referir a acontecimentos, personagens e lugares reais, mas também podem se tratar da projeção ou transferência de outros eventos, o que inclinaria a afirmar que a memória é seletiva, pois nem tudo fica registrado e nem tudo é guardado. Nesse sentido, a memória igualmente é um trabalho de organização em função das preocupações pessoais e políticas do momento (conjuntura), e portanto é um fenômeno construído, social e individualmente”. Ver: POLLAK, Michael. Memória e identidade social. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, p. 201-204, 1992. Ver também: POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.

1 – INTRODUÇÃO

O período histórico vivido pelos vigias portuários do Rio Grande do Sul na época da formação do seu sindicato oferecia, em certa medida, uma conjuntura política relativamente nova, traduzida no restabelecimento de algumas garantias democráticas básicas para a sociedade civil organizada, as quais inexistiam no período do Estado Novo³. Mesmo com a existência de entraves jurídicos, políticos, econômicos e institucionais, os quais foram mantidos, ampliados e reforçados especialmente durante o governo do general Eurico Gaspar Dutra (1946-1951), na tentativa de frustrar o processo de redemocratização na área da política sindical, de um modo geral o movimento operário brasileiro do período vinha se articulando cada vez mais, tanto por “dentro” quanto por “fora” da estrutura sindical corporativa⁴. Essa articulação, materializada na organização de movimentos reivindicatórios bem-sucedidos, assegurava certa visibilidade e prestígio político para os trabalhadores e suas entidades de classe. Nessa perspectiva, o movimento operário e sindical estava

³ O chamado Estado Novo, “cronologicamente situado entre 10/11/1937 e 29/10/1945, foi caracterizado por seu cunho ditatorial e por seu centralismo administrativo, político e econômico. Regido em parte por uma Constituição outorgada (...), teve Getúlio Vargas como chefe maior, apoiado nas Forças Armadas e numa nova burocracia estatal. Foi nesse período que o ditador se firmou como liderança política e que o movimento sindical foi nitidamente controlado pelo Estado. Marcado pela censura e pela repressão, (...) tal projeto deixou como grande símbolo a construção da Companhia Siderúrgica Nacional, que marcou o início da implantação das indústrias de base no país. Por tudo isso a herança política do Estado Novo é ambígua, e não por acaso ele é relembrado tanto como um momento de grandeza quanto como um momento de violência política. Sem dúvida, a associação entre autoritarismo e desenvolvimentismo econômico e social deve muito a este período de nossa história”. Ver: GOMES, Angela de Castro; D’ARAÚJO, Maria Celina. *Getulismo e trabalhismo*. São Paulo: Ática, 1989. p. 74.

⁴ Ver: GANDRA, Edgar Avila. *O caos da resistência: a trajetória do sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande no período de 1959 a 1969*. São Leopoldo, 1998. Dissertação (Mestrado) – Unisinos; MARANHÃO, Ricardo. *Sindicalismo e democratização*. São Paulo: Brasiliense, 1979. RODRIGUES, Leôncio Martins. *Sindicalismo e classe operária (1930-1964)*. In: FAUSTO, Boris (dir.). *História geral da civilização brasileira*. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996. t. 3, v. 3. p. 507-556; SARTI, Ingrid. *Porto vermelho*. 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: Hucitec, 1995.

conquistando seu espaço na arena política nacional.

Essas eram algumas implicações das injunções políticas do chamado pacto populista⁵, pois, de acordo com João Carlos Kfourti Quartim de Moraes⁶, “o chamado ‘populismo’, não era apenas a instrumentalização da classe operária e das massas assalariadas urbanas em geral pelo trabalhismo varguista, mas a forma historicamente predominante da mobilização política dos trabalhadores”. Analisado o “populismo” de uma perspectiva histórica compreende-se que “sua evolução, a partir principalmente das grandes greves de 1953, foi no sentido da autonomia crescente do movimento sindical com relação ao dispositivo de controle dos sindicatos estabelecidos nos tempos do Estado Novo e conservado pela Constituição liberal de 1946”.

Ao contrário de alguns estudiosos que sustentam análises com vieses mais “estruturalistas”, Fernando Teixeira da Silva⁷, ao estudar a “cultura de solidariedade” dos doqueiros (portuários) da cidade de Santos aponta que “os ‘governos populistas’ (tiveram) que enfrentar trabalhadores com consciência de seus direitos. (...) (pois estes) tiraram do modelo paternalista os recursos necessários às suas reivindicações e lutas, aproveitando as noções de dignidade e benefícios justos”. Nesse sentido, pode-se supor que estava em gestação entre os sindicatos e os

⁵ Sabe-se que a aplicação do conceito de “populismo” à realidade brasileira vem sofrendo severas críticas por parte de alguns historiadores. Ver, por exemplo, as opiniões de FERRERAS, Norberto. História e trabalho: entre a renovação e a nostalgia. *Trajetos*, Fortaleza, v. 1, n. 2, p. 51-68, jun. 2002. Mesmo assim, optou-se por esclarecer resumidamente o que poderia significar tal conceito no âmbito deste estudo. “Populismo: o termo é vago e impreciso. É usado para referir-se a uma série de manifestações nitidamente distintas. No Brasil, (...), o termo tem sido usado para definir um tipo especial de arranjo político no qual os partidos não são devidamente institucionalizados, e a própria sociedade não amadureceu formas organizadas e estáveis de participação. (...) Estes fatores, para enumerar apenas alguns, contribuíram sobremodo para que se estabelecesse uma íntima relação entre o líder pessoal e a massa desorganizada e carente, que via no líder e no Estado um meio eficaz de fazer chegar mais rápido suas demandas aos centros de decisão. Por seu lado, o Estado construiu um discurso enfatizando seu papel de organizador de uma ampla aliança de interesses sociais, econômicos e políticos, voltada para o bem-estar nacional”. GOMES, op. cit., p. 74.

⁶ MORAES, João Carlos Kfourti Quartim de. Em torno de 1964: contra-revolução liberal, golpe de estado e ditadura. In: _____. *Liberalismo e ditadura no Cone Sul*. São Paulo: UNICAMP-IFCH, 2001. p. 155. (Col. Trajetória, 7).

⁷ Silva, op. cit., p. 213.

trabalhadores a noção de que eles eram cidadãos e assim deveriam ser tratados pelas autoridades governamentais.

Observando o caso dos vigias portuários no Rio Grande do Sul, percebe-se que ao desenvolverem lutas e reivindicações mirando a regulamentação do seu ofício, em certo sentido eles também estavam objetivando (conscientemente ou não) atingir o *status* de "cidadão", uma vez que no Brasil um dos referenciais básicos da cidadania era a própria profissão. Alexandre Fortes e Luigi Negri⁸ auxiliam essa compreensão quando afirmam que "(...) justamente essa materialização institucional do sindicato como o canal de acesso aos direitos explica por que a luta por sua apropriação foi parte decisiva na construção da noção de cidadania operária no Brasil".

A partir de registros da imprensa gaúcha da época⁹, fica patente que diversas categorias de trabalhadores estavam mobilizadas em torno da luta por direitos trabalhistas e sindicais, assim como por melhores condições de vida (lutas contra a carestia e o aumento do custo de vida). Além dos trabalhadores marítimos e portuários em geral, entre os quais se incluem os vigias portuários, estavam mobilizados em torno de seus direitos os ferroviários, eletricitários, tranviários (bondes), aeroviários, professores, alfaiates, servidores públicos (conhecidos como "barnabés"), metalúrgicos e comerciários.

Não se deve julgar, portanto, que o movimento sindical andava indiscriminadamente em uma espécie de via de mão única, onde somente existia a cooptação pura e simples por parte do poder de Estado brasileiro. Este último, necessitando ampliar e manter a sua base social de sustentação, também deveria concretizar medidas que viessem ao encontro dos interesses e necessidades dos trabalhadores. Assim, dentro de um quadro mental influenciado pela Guerra Fria, tendia a persistir em vários momentos uma situação delicada onde a subordinação, o

⁸ FORTES, Alexandre; NEGRO, Antonio Luigi. Historiografia, trabalho e cidadania no Brasil. *Trajeto*: Revista do Programa de Pós-Graduação em História Social e do Departamento de História da Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, v. 1, n. 2, jun. 2002, p. 41.

⁹ Ver jornal *Última Hora* (1960-1964).

conflito e a reciprocidade entre o Estado e os sindicatos¹⁰ pareciam contraditoriamente se complementar, mediados pela correlação de forças estabelecida entre o campo popular (trabalhadores) que defendia as chamadas “reformas de base” e o campo da elite (empresários, militares e parte da “classe média”).

2 – “A UNIÃO DA CLASSE EM UMA ASSOCIAÇÃO”: ASPECTOS DA CULTURA SINDICAL E DO TRABALHO DOS VIGIAS PORTUÁRIOS

Antes de iniciar o processo de formação¹¹ e estruturação material e política do Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul (SVPRS), não existia nos portos gaúchos uma outra entidade de classe que controlasse/intermediasse a contratação de mão-de-obra para a execução dos serviços de vigilância de embarcações em Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas. Havia alguns trabalhadores ligados às atividades portuárias que se organizavam informalmente para disponibilizar seus serviços na beira do cais de maneira mais ou menos sistemática. Esses homens provavelmente gozavam de certa confiança por parte dos representantes das companhias de navegação e dos armadores, e eventualmente eram requisitados para o trabalho.

De acordo com o atual presidente¹² do SVPRS, antes de existir uma entidade sindical intermediadora da contratação de

¹⁰ Para Colares, op. cit. p. 139, “no que se refere à relação Estado/Sindicato nos portos, houve uma coalizão de interesses, na medida em que a manutenção da gestão e o controle sobre o mercado de trabalho eram as razões centrais das lutas dos trabalhadores, embora no conjunto, os sindicatos tenham se subordinado à lógica da acumulação capitalista, respondendo, no campo econômico, pela adaptação da mão-de-obra aos parâmetros requeridos pelos empresários e, no campo político, situados em condições de dependência clientelista do Estado”.

¹¹ Utilizou-se a idéia de *formação* (ou fazer-se) no sentido proposto por E. P. Thompson em *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. v. 1, p. 9, pois se refere a “(...) um processo ativo, que deve tanto à ação humana como aos condicionamentos”. Ou então como a definiu Ana Beatriz Loner em *Construção de classe: operários de Pelotas e Rio Grande (1988-1930)*. Pelotas: Ed. da UFPel/Unitrabalho, 2001. p. 11: “(...) cada episódio de formação de classe é uma experiência concreta, condicionada e condicionante da sociedade em que se situa”.

¹² Rogaciano Gomes. Local: Rio Grande. Data: 7 jun. 2004.

mão-de-obra para os serviços de vigilância de embarcações no Rio Grande do Sul – particularmente por meio de acordos coletivos com o Centro de Navegação Rio-Grandense – aqueles indivíduos que quisessem trabalhar como vigias portuários geralmente se reuniam pela manhã no cais do porto e aguardavam a chegada dos navios. Alguém dentre eles solicitava ao agente de navegação para providenciar o uso do vigia portuário nas embarcações, o que muitas das vezes era negado. Quando o comandante do navio solicita(va) os serviços de vigia(s) portuário(s), este(s) respeitava(m) um sistema de rodízio para se engajar no trabalho. Mesmo que esses homens não estivessem trabalhando exclusivamente na vigilância de embarcações, o engajamento nesse tipo de serviço era realizado com o intuito de aumentar os seus rendimentos. Para aqueles que estavam desempregados, essa era uma oportunidade de obter algum recurso financeiro para o seu sustento e de sua família.

A assembléia de fundação da entidade representativa dos vigias portuários do Rio Grande do Sul ocorreu no início do ano de 1956, na cidade de Porto Alegre, mais especificamente na sede social da Força Expedicionária Brasileira (FEB), localizada na galeria municipal do Mercado Público, na sala 103. Ali estavam reunidos alguns trabalhadores marítimos que pretendiam instituir e legalizar a então denominada Associação Profissional dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul. Otávio Gonçalves da Fonseca, primeiro presidente da entidade, explicava aos presentes na reunião, “as vantagens que adviriam da união da classe em uma associação de caráter oficial, devidamente legalizada, a qual visaria somente à defesa de seus interesses, ressaltando também a necessidade de se difundir o espírito associativo entre os trabalhadores”¹³. Conforme os documentos arrolados durante a coleta de dados, na época de fundação da Associação a maioria dos homens que buscavam esse tipo de trabalho nos portos eram oriundos da categoria de marinheiros e taifeiros¹⁴ da navegação de cabotagem, isto é, da categoria dos trabalhadores marítimos. Naquele período e nesse tipo de

¹³ Ver Ata n.º 1 referente à assembléia de fundação do SVPRS realizada em 27 de janeiro de 1956. Infelizmente a ata de fundação não traz o número de presentes na reunião.

¹⁴ Criados de bordo.

navegação, o tempo de permanência no emprego era irregular (sazonal), ocorrendo com frequência a dispensa (demissão) desses marujos por parte das companhias de navegação. Por exemplo: num ano estavam trabalhando e no ano seguinte já estavam desempregados novamente. Muitas vezes o que lhes restava como alternativa para esses homens pouco qualificados e com baixa escolarização formal era tentar uma oportunidade de continuar trabalhando em algum setor da indústria portuária como vigia portuário, estivador, arrumador ou consertador de cargas.

Os vigias portuários, ao longo de sua história, traçaram uma trajetória de lutas e reivindicações visando ao reconhecimento legal da obrigatoriedade e imprescindibilidade dos serviços de vigilância de embarcações no Estado do Rio Grande do Sul por parte dos poderes constituídos. Essa exigência, aliás, se constituiu em uma bandeira de luta permanente dos vigias portuários até a sua concretização em 1979¹⁵. Além desse controle sobre a gestão da mão-de-obra, porém, há indícios de que houve outras motivações que levaram esses trabalhadores a organizar o Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul. De acordo com um dirigente sindical da própria categoria, haveria uma hipótese interessante para explicar o surgimento dessa entidade, apesar de não se ter certeza absoluta a respeito da "verdade" histórica da mesma, segundo o próprio depoente¹⁶. Mesmo não

¹⁵ No que tange à regulamentação definitiva dos serviços de vigilância de embarcações nos portos organizados, o poder estatal brasileiro foi relativamente moroso, uma vez que somente no ano de 1979 é que a mesma se concretizou. Isso poderia estar indicando um certo descaso para com o funcionamento eficaz do sistema portuário brasileiro do ponto de vista da manutenção da sua "boa imagem" no cenário internacional, tendo em vista que o roubo, o furto, o contrabando e a pirataria eram/são fenômenos indesejáveis para aqueles governantes e empresários que pretendiam uma movimentação de mercadorias com o mínimo de prejuízos (materiais e simbólicos). Por outro lado, deve-se levar em conta que algumas "artimanhas" das companhias de navegação para não utilizar vigias portuários sindicalizados em seus navios em certa medida contribuíram para retardar esse processo. No período republicano, a primeira preocupação legal visando especificamente à vigilância de embarcações em âmbito federal de que se tem notícia é o Decreto-Lei nº 8.806/1946, que dispunha sobre a criação de uma Delegacia Geral de Portos e Litoral.

¹⁶ Ubiratan Costa Leite, declaração verbal concedida em 26 de agosto de 2004, na sede do SVPRS.

tendo como comprová-la documentalmente até o momento, optou-se por não descartá-la de imediato, tendo em vista que a partir dela se poderia melhor entender o contexto e as possíveis motivações dos agentes sociais que se movimentaram para que ocorresse a fundação e a legalização da Associação Profissional dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul, em meados dos anos de 1950. Segundo essa hipótese, a decisão de se criar essa associação profissional surgiu em grande parte impulsionada/impelida pelo interesse dos estivadores gaúchos em resguardarem para si e para o seu sindicato o direito de serem os gestores dos serviços de vigilância portuária nos portos organizados do estado do Rio Grande do Sul. Como os estivadores eram a categoria com a maior tradição de lutas e de organização na orla portuária gaúcha, talvez essa hipótese contenha algo de verdadeiro. Além disso, pode-se questionar também o porquê da manutenção dessa memória entre alguns vigias portuários durante quase cinco décadas. Se houver algum fundamento nessa informação que se aproxime do contexto da época, poder-se-ia afirmar então que a entidade de classe dos vigias portuários teria nascido como que “arrastada” pela tentativa dos estivadores de “abocanhar” o controle sobre essa “fatia” do trabalho portuário.¹⁷

Analisando as peculiaridades da organização da indústria portuária e do movimento sindical que ali foi se desenvolvendo ao longo do tempo, o historiador Eric Hobsbawm¹⁸ assegura que

O porto é uma indústria de fronteiras fluidas e nenhuma forma exata, já que o seu trabalho consiste na carga e descarga de carregamentos, no transporte de mercadorias através da água (por chatas ou balsas), na beira do cais (por caminhão, vagonetes e outros equipamentos mecânicos), e do cais para as estradas de ferro, armazéns e outras partes (...) ela também compreende a manutenção das instalações e máquinas permanentes do cais, o

¹⁷ Caberia perguntar: essa hipótese seria de uma espécie de “mito fundador” da entidade sindical dos vigias portuários no Rio Grande do Sul ou então representaria uma parte da realidade histórica daquele momento? Em que medida esse “mito fundador” estaria/esteve presente na memória coletiva da categoria?

¹⁸ HOBBSAWM, Eric. *Os trabalhadores: estudos sobre a história do operariado*. Trad. de Marina Leão Teixeira Viriato de Medeiros. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. p. 210.

complexo de empregos burocráticos do pessoal de “colarinho branco” de conferir, despachando e dispondo em geral das mercadorias, força pequena, mas decisiva para o fluxo (...) e uma força maior de supervisores, policiais oficiais e não-oficiais e guardas para impedir perdas excessivas de mercadorias. Daí o porto não ter nenhum núcleo óbvio e predestinado para o seu sindicato (...) em várias ocasiões e em vários lugares, quase qualquer grupo pode se tornar o núcleo de um sindicato (...) todo o padrão possível de sindicalismo pode ser encontrado no porto: sindicalismo separado e de ofícios locais, como entre os arrumadores de carvão; sindicalismo de ofícios compostos (...); sindicalismo geral, como entre os membros de vários sindicatos gerais dos portos, e todas as variedades de sindicalismo local, regional e nacional.

No que se refere à especificidade do movimento sindical da orla marítima brasileira, Leni Beatriz Colares¹⁹ sustenta que “os portos são espaços de atuação de sindicatos antigos, fundados nos primórdios deste século (século XX), cuja trajetória foi marcada pelas diferentes fases pelas quais o sindicalismo brasileiro passou: de autonomia com influência anarquista; de corporativização e participação no pacto populista²⁰; de sindicalismo de Estado”. Na tentativa de traçar um paralelo entre o que foi apontado pela autora, pode-se dizer que, por ser relativamente recente o período histórico de sua organização, seria pouco provável que o SVPRS ao longo de sua trajetória passasse pela chamada fase de “autonomia com influência anarquista”, tendo em vista que a influência da corrente anarcossindicalista²¹ teve seu apogeu no país e no estado do Rio Grande do Sul no início do século XX, decaindo a partir daí²².

¹⁹ COLARES, op. cit. p. 13.

²⁰ Ver LÖWI, Michel et al. *Introdução a uma história do movimento operário brasileiro no Século XX*. Belo Horizonte: Veja, 1980. (Assinado pelo coletivo ‘Edgar Lewenroth’).

²¹ Para REZENDE (1986, p. 82), em linhas gerais, “o anarcossindicalismo valoriza o movimento sindical e a sua atuação para combater a política burguesa. Prega que através de greves e boicotes econômicos se consegue minar a resistência do capitalismo e libertar o homem da exploração. No Brasil, os anarcossindicalistas estiveram muito presentes no movimento operário da Primeira República”.

²² Entretanto, isso não exclui a possibilidade de existirem associados que se autodenominam anarcossindicalistas (orientação política libertária) no seio da

Ainda que não se pretenda fazer aqui uma transposição mecânica das generalizações teóricas para a realidade concreta do SVPRS, pelo que se pôde notar durante o desenvolvimento da pesquisa, as outras duas “fases” acabaram marcando em maior ou menor grau a história da organização dessa entidade sindical. A “fase de participação no pacto populista” envolveu o período compreendido especialmente entre os anos de 1960 e 1964, sendo que depois do golpe militar de 1964 predominariam na entidade as feições do chamado “sindicalismo de Estado”.²³

Os vestígios disponíveis indicam que as lideranças trabalhistas (petebistas ou petebistas de esquerda) “nacionalistas” e comunistas²⁴ foram as correntes de pensamento do sindicalismo brasileiro que atuaram com maior vigor na disputa pela direção política do SVPRS. Disputa “amigável”, poder-se-ia dizer, tendo em vista que essas correntes tendiam a se fazer presentes na direção da entidade geralmente através de uma composição/coalizão política (coligação), visto que desde a fundação da entidade até os anos 1980 predominaram eleições em que havia a inscrição de apenas uma chapa para concorrer ao processo eleitoral do SVPRS. Há que se levar em conta também que os vigias portuários não eram uma categoria numericamente expressiva, sendo composta por menos de uma centena de profissionais em todo o estado. Além disso, em vários

categoria, conforme o atual tesoureiro do SVPRS, Ubiratan Costa Leite, em declaração verbal concedida em 26 de agosto de 2004, na sede do SVPRS.

²³ Para saber mais sobre esse conceito, ver: BOITO Jr., Armando et al. *O sindicalismo brasileiro nos anos 80*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

²⁴ De acordo com a declaração verbal do Sr. Ubiratan Costa Leite concedida em 26 de agosto de 2004, na sede do SVPRS, na cidade de Rio Grande, os vigias portuários Henrique Nogueira e Anísio Teixeira eram “comunistas atuantes”. Segundo Ubiratan, no de 1964 estaria quase para ser aprovado no Senado um projeto de lei do senador Nelson Carneiro que vinha no sentido de regulamentar a profissão dos vigia portuário e conseqüentemente a obrigatoriedade dos serviços de vigilância de embarcações nos portos organizados do país. Conforme o depoente, a não-aprovação do referido projeto e a demora ou retardamento para promulgação da uma lei nesse sentido após o golpe militar de 1964 em certa medida poderia estar relacionada a uma forte presença de militantes comunistas no seio da categoria em nível nacional, o que teria levado os golpistas de 1964 a atravancar o processo de regulamentação da profissão como uma forma de punição aos vigias portuários brasileiros.

momentos essas correntes de pensamento se coadunavam politicamente em relação a algumas propostas que visavam a reformas sociais ou aumentos salariais por parte do governo central, assim como em movimentos mais amplos como a luta pela legalidade democrática em 1961.

Ao analisar a trajetória das “lideranças sindicais de esquerda” e das diferentes correntes do movimento sindical brasileiro, Ricardo Maranhão²⁵ esclarece que “os comunistas integram essa categoria (lideranças sindicais de esquerda), embora sejam distintos dos ‘nacionalistas’ (anti-imperialista) ou ‘petebistas de esquerda’ (minoridade dentro da direção do PTB) pelas suas perspectivas estratégicas ou de longo prazo”. Contudo, para os objetivos deste trabalho o que importa ressaltar é que, “no plano tático, suas perspectivas de aliança com os ‘setores progressistas da burguesia nacional’ os alinhavam junto com a esquerda nacionalista, em luta por reformas profundas da estrutura política”. De fato, “o que diferenciava os comunistas operários dentro da aliança ‘nacionalista radical’, em luta pelas ‘reformas de base’, era que sua legitimidade provinha justamente da proximidade com as massas organizadas”. Os militantes operários do PTB “podiam até certo ponto ‘manipular’ ou ‘passar por cima’, em ocasiões específicas, dos interesses reais dos trabalhadores, pois o PTB tinha dentro do próprio Estado uma parcela de sua força e legitimidade. Mas o PCB só podia entrar no jogo graças à sua capacidade de mobilização e, para mantê-la, precisava manter efetivamente os interesses reais de suas bases operárias”.

No caso dos vigias portuários e suas lideranças, percebeu-se que nos primeiros anos de vida da sua entidade, paralelamente ao esforço para obter o reconhecimento legal da mesma²⁶ frente às autoridades governamentais, eles também se empenharam para consolidar uma organização e uma administração mais “profissional” e “racional” no Sindicato. As

²⁵ MARANHÃO, Ricardo. *O governo Juscelino Kubitschek*. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, s/d. p. 90. Col. Tudo é História.

²⁶ A Associação Profissional dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul foi reconhecida pelo Ministério do Trabalho em 30 de dezembro de 1958, quando então passou a ser denominada Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul.

dificuldades para a consecução desse último objetivo não eram poucas. Mostra disso revela-se no fato de que, quando haviam sido decorridos apenas dois anos da fundação do SVPRS, já haviam sido feitas três alterações na nominata original da primeira diretoria²⁷, nela permanecendo apenas o presidente e membro fundador, Otávio Fonseca. Durante a sistematização dos dados das atas do SVPRS, fica evidente que os problemas internos da categoria dominaram as discussões das assembléias gerais da entidade pelo menos durante os seus primeiros quatro anos de vida (1956-1960). Eram questões como o processo de legalização da entidade junto ao Ministério do Trabalho, a estabilização do quadro sindical em 60 homens, a contribuição de 5% do salário de todos os associados para um fundo do Sindicato, a situação financeira do Sindicato, as folhas de pagamento, a definição dos horários da "tirada do rodízio", a abolição da escala preferencial para o vigia-chefe, a escolha dos fiscais do Sindicato, a quitação dos sócios com o Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Marítimos (IAPM), etc.

Não se pode esquecer, todavia, que o conteúdo da principal luta empreendida pelos vigias portuários no Rio Grande do Sul durante o período abarcado pela pesquisa (1956-1964) esteve relacionado com a exigência de regulamentação da sua profissão e a conseqüente implantação da obrigatoriedade dos serviços de vigilância de embarcações nos portos de Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas²⁸. É plausível afirmar que os

²⁷ No período abarcado pela pesquisa, a diretoria do Sindicato teria um mandato de três anos e era composta no mínimo por três membros: um presidente, um secretário e um tesoureiro. Segundo o primeiro estatuto do SVPRS, o membro da diretoria que abandonasse o cargo no meio da gestão não poderia ser eleito novamente durante um período de cinco anos.

²⁸ Vale a pena citar uma reportagem em que o vigia portuário David Gomes Mancorvo afirmava o seguinte: "O pagamento da taxa de vigilância, pelas empresas marítimas, constitui hoje a preocupação primordial dos vigias portuários. Assim encaramos a situação, porque regularizando este aspecto da vida profissional dos trabalhadores, não haverá problema de trabalho para os vigias. A verdade é que, dentro do sistema anterior, não se pode continuar. Não raro passamos vários dias sem trabalhar, pois as companhias lançam mão de várias artimanhas para não convocar o vigia para o serviço que lhe cabe realizar (...) Resta fazer com que a medida passe a ser efetivada imediatamente. Conseguindo que nos seja assegurado trabalho normalmente, teremos condições

problemas referentes à tutela estatal sobre o movimento sindical fossem uma questão mais afeita aos interesses e/ou ideais das lideranças “politizadas” da categoria, não se impondo como um tema mobilizador para a maioria dos vigias portuários. Em resumo, havia uma outra espécie de autonomia chamava mais a atenção: a autonomia no controle e na gestão da mão-de-obra pelo Sindicato, o que lhes era constantemente negado pelas companhias de navegação, interessadas em dispor dos trabalhadores segundo a lógica do mercado²⁹.

Entre as formas de luta que os associados do SVPRS desenvolveram ao longo de sua história para conquistar as reivindicações específicas da categoria, acabaram sobressaindo aquelas que levavam aos caminhos das negociações com o Centro de Navegação Rio-Grandense e com as autoridades governamentais, buscando sempre que possível o estabelecimento de “acordos amigáveis”, isto é, optando por evitar um enfrentamento mais direto com estes últimos³⁰. As normas de conduta confiadas aos vigias portuários, relacionadas ao próprio caráter da sua profissão e às características peculiares

para buscar as soluções indicadas para cada caso que a categoria profissional possui” (*Última Hora*, ano 1, n. 49, 12 abr. 1960, p. 15).

²⁹ Para Colares, op. cit. p. 137-139, “no início deste século (XX), a contenta direta e situada numa postura confrontativa gerou o movimento sindical portuário, embasado na alocação do trabalho de seus filiados e no controle sobre os efetivos suplementares. Esse sindicalismo, desde os primórdios de sua trajetória, instituiu-se em disputa com as companhias de navegação, pela garantia de trabalho aos sindicalizados, em luta contra o trabalho precário e sem regras, objetivado pelos empregadores (...) Nos portos, o Estado conjugou seu papel como indutor do processo de industrialização à especificidade das relações de trabalho, historicamente desenvolvidas pelos trabalhadores. A legislação trabalhista e a regulamentação construída para normatizar o trabalho – incluindo-se o acesso preferencial aos postos de trabalho para os sindicalizados – resultou em maior solidez organizacional para os sindicatos (...) a implantação do modelo corporativista de representação sindical logrou legitimidade por ter ido ao encontro das expectativas dos trabalhadores, nos aspectos dos direitos sociais do trabalho e no reconhecimento das associações profissionais”.

³⁰ Segundo a opinião de Walmir Costa, ex-presidente do SVPRS, as atividades que trouxeram melhores resultados para os vigias portuários não foram os protestos ou greves que eles ajudaram ou de que participaram, mas fundamentalmente a capacidade dos dirigentes sindicais da categoria em estabelecer “acordos amigáveis através de negociações e pressões”, apoiados na “unidade da categoria nessas negociações”. Walmir Costa. Local: Porto Alegre. Data: 17 jul. 2004.

do ambiente portuário, ajudam a entender esse “jogo de cintura” nas negociações com os empresários do transporte marítimo e demais autoridades. Para ser rigoroso no cumprimento de suas funções, deveria ser exigida do vigia portuário uma forte identificação com o caráter preventivo e repressivo do seu trabalho em relação ao furto, ao roubo e o contrabando de mercadorias. As cobranças que lhes eram impostas deveriam fluir visando ao estabelecimento de uma convergência entre os serviços por eles desempenhados e os interesses dos empresários do comércio marítimo e das autoridades portuárias. Isso implicava, obviamente, a não-conivência com a prática dos (“pequenos”) furtos e principalmente com o contrabando e o descaminho de mercadorias. Desse ponto de vista, os vigias portuários deveriam estar dispostos a trabalhar “ombro a ombro” com os demais agentes sociais descontentes com as práticas acima mencionadas. Acredita-se, no entanto, que os empresários e o poder estatal também deveriam ter se sensibilizado mais com as condições de possibilidades de realização dos serviços de vigilância de embarcações, cuidando para que essa categoria profissional fosse mais bem-remunerada e se sentisse valorizada socialmente, estimulando cada vez mais a solidificação daquela empatia entre vigias portuários, empresários e dirigentes políticos do governo³¹.

Quando se leva em conta o caráter específico da profissão (assemelhado ao de uma polícia) e as exigências daí decorrentes (determinadas condutas, comportamentos e tarefas no ambiente de trabalho), somadas ao fato de que os vigias portuários desempenhavam funções cuja relevância para o funcionamento

³¹ Quanto à remuneração dos vigias portuários, pode-se afirmar que os mesmos recebiam um dos menores salários da orla portuária gaúcha, chegando a ganhar menos do que um salário mínimo por mês em determinadas épocas. Os salários normais dos vigias portuários eram determinados pelo Conselho da DTM local, sendo que poderiam também vir a ser estipulados mediante acordo entre o SVPRS e o Centro de Navegação, ficando sujeito a homologação do referido Conselho. Ver capítulo 3 das Instruções Reguladoras da Profissão de Vigia Portuário no Rio Grande do Sul. Ver também: Ata nº 17, referente à assembléia geral do SVPRS de 29 de novembro de 1961. Contudo, seria verdadeira a suposição de que existe uma relação direta entre o valor da remuneração e o reconhecimento social da profissão, e a disposição ou tendência de um profissional ser corruptível ou não? O que mais seria relevante observar?

normal e eficiente dos portos não poderia ser comparada com as funções que estivadores, portuários e arrumadores realizavam, fica mais compreensível a existência de uma certa “fragilização do poder de pressão” dos vigias portuários junto aos poderes e autoridades instituídos. Estivadores, arrumadores e portuários, quando decidiam em certos movimentos reivindicatórios “cruzar os braços” (greve) como forma de protesto, acabavam geralmente provocando uma interrupção compulsória das atividades de embarque/desembarque das mercadorias nos portos, gerando desconforto e prejuízos tanto aos empresários quanto aos governantes e administradores locais. Eles (estivadores, portuários e arrumadores) e especialmente as suas lideranças estavam conscientes de que a indústria portuária situava-se em um ponto-chave da economia nacional e internacional e que podiam de fato causar prejuízos financeiros significativos a partir de seus movimentos grevistas.

Deve-se lembrar, todavia, que muitas vezes os estivadores, arrumadores e portuários contavam com o apoio e a solidariedade das demais categorias de trabalhadores da orla portuária, ou seja, vigias portuários, consertadores de carga e conferentes, consideradas mais “frágeis” do ponto de vista organizativo. Nesse sentido, cabe salientar que no período situado entre os anos de 1960 e 1964³² os associados e as lideranças políticas do SVPRS tenderam a extrapolar os “limites” impostos pelas questões internas da categoria e da vida administrativa da sua entidade, passando a participar mais ativa e solidariamente das lutas do movimento sindical e operário gaúcho (e até mesmo nacional³³). Por ser uma categoria profissional relativamente diminuta na orla portuária gaúcha, era quase uma questão de sobrevivência para os associados do

³² Nos anos subseqüentes ao golpe militar de 1964, o SVPRS começou a ser “amordaçado” pelos agentes “sindicais” da ditadura militar, passando por períodos de intervenções – via imposição de Juntas Governativas – que teriam levado a um “esvaziamento político” da mesma, assim como a uma certa “crise de representação”. As pautas das assembléias gerais se resumiram praticamente a questões como: prestação de contas e previsões orçamentárias, renovação do mandato das Juntas governativas.

³³ O movimento pela legalidade democrática em defesa da posse de Jango e a questão dos “bagrinhos” na estiva santista são alguns exemplos que vão nesse sentido e serão tratados a seguir.

SVPRS buscar efetivar uma articulação política mais sólida possível com as demais entidades sindicais dos trabalhadores dos portos do Estado.

Para se ter uma idéia do poder de barganha dessas categorias – estivadores, arrumadores e portuários –, cumpre citar que houve momentos em que somente a ameaça de deflagração de uma greve ou algumas horas de paralisação das atividades de carga/descarga como forma de advertência bastava para que fossem atendidas suas reivindicações por reajuste salarial ou pagamento de salários atrasados.³⁴

No que se refere especificamente ao SVPRS e seus associados, não se verificou nenhum indício de que tenham organizado uma greve genuinamente própria ao longo do período estudado. Se, por um lado, a situação dos vigias era “delicada”, pois, além de ser uma categoria relativamente diminuta na indústria portuária gaúcha, também necessitava de um certo “jogo de cintura” para enfrentar os interesses das companhias de navegação contrários à consolidação do SVPRS como o responsável pelo fornecimento da mão-de-obra necessária aos serviços de vigilância de embarcações nos portos gaúchos; por outro lado, acredita-se que, ao se solidarizarem com movimentos grevistas ou reivindicatórios de outras categorias, as lideranças sindicais dos vigias portuários esperavam também obter o apoio recíproco nas lutas (negociações, articulações e pressões) que desenvolveriam pelas suas demandas específicas.

Dentre os de mais quinze movimentos grevistas que tiveram cobertura pelo jornal *Última Hora* no Rio Grande do Sul entre os anos de 1960 e 1964 e que incluíram a participação dos trabalhadores dos portos gaúchos e de seus sindicatos reunidos e articulados na e pela União dos Trabalhadores da Orla Marítima

³⁴ Como exemplos de “ameaças” de greve que não se concretizaram pois as reivindicações já haviam sido atendidas pelo poder público antes mesmo da sua deflagração, ver jornal *Última Hora*, ano 3, n. 665, 16 abr. 1962; ano 3, n. 821, 22 out. 1962.

(UTOM)³⁵, há o registro de que os vigias portuários se fizeram solidários com pelo menos a metade destes, apoiando indiretamente o restante das greves. Deve-se assinalar um exemplo significativo de solidariedade por parte dos vigias portuários que foi esboçado no dia 6 de junho de 1963, conforme ficou registrado na ata do SVPRS, que traz a seguinte observação:

O secretário (do Sindicato) Almir Olímpio de Mello, sendo designado para representar o Sindicato junto à (União dos Trabalhadores da) Orla Marítima, ao chegar a nossa assembléia expôs os acontecimentos dos companheiros estivadores de Santos, em que houve uma intervenção no referido Sindicato e então o Pacto de Unidade e Ação³⁶, bem como a Federação Nacional dos Estivadores declararam greve em todo o território nacional pela categoria prejudicada, sendo que a Orla Marítima pede a solidariedade do nosso Sindicato. O presidente ao colocar os acontecimentos à assembléia, a mesma resolveu por unanimidade pela solidariedade aos companheiros estivadores, mandando que os vigias portuários que trabalhavam a bordo do (navio) Don Juan Bosco abandonassem o referido porto, comunicando ao comandante do referido barco sobre o motim.

O jornal *Última Hora* não poderia deixar de dar cobertura a esse movimento grevista organizado nacionalmente pela Federação Nacional dos Estivadores (FNE), o qual visava a se contrapor à decisão do juiz da segunda vara dos feitos da Fazenda, Francis Selwin Devis, que previa a inclusão de 1070

³⁵ União dos Trabalhadores da Orla Marítima (UTOM) era uma entidade intersindical que visava à articulação política das entidades representativas dos trabalhadores dos portos gaúchos, envolvendo os sindicatos dos estivadores, portuários, arrumadores, conferentes, consertadores de carga e vigias portuários. A UTOM não tinha existência legal, pois a própria legislação não previa/permitia a articulação horizontal dos sindicatos de uma mesma região ou ligados à mesma indústria. Pelo que se pôde notar a partir da leitura da imprensa da época, a UTOM cumpriu papel destacado na articulação e promoção da solidariedade de classe entre os movimentos reivindicatórios dessas categorias. Durante o período estudado, os vigias portuários tinham dois representantes seus nessa entidade.

³⁶ Organismo intersindical que envolvia os trabalhadores portuários e ferroviários de quase todo o país, que, embora não tivesse sua existência legalmente reconhecida na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), teve sua existência "reconhecida" até a eclosão do golpe militar em 1964.

“bagrinhos”³⁷ no quadro de sócios efetivos do Sindicato dos Estivadores de Santos:

Solidariedade aos estivadores de Santos – A direção da União dos Trabalhadores da Orla Marítima (...) em reunião realizada às 15h de ontem, decidiu pela unanimidade de seus integrantes, paralisar os três portos (gaúchos). Policialismo – “Além de subverter totalmente a legislação, numa tentativa de liquidação da autonomia sindical, a animalésca intervenção da polícia do Sr. Adhemar de Barros tumultuou ainda mais o problema, criando uma situação quase insustentável. A greve nos portos gaúchos é também contra o vandalismo policial. Em hipótese alguma podemos aceitar intervenção policial em questões sociais” – disse o presidente da Orla, sr. Abdon de Souza Medeiros, substituindo João Carlos Gomes (Porto parou. *Última Hora*, ano 4, n. 1008, 7 jun. 1963, p. 13).

Um caso exemplar do funcionamento dessa teia de relações solidárias que foi sendo construída ao longo do tempo entre as diferentes categorias de trabalhadores da orla portuária gaúcha veio novamente aparecer poucos dias depois do “motim” mencionado acima. Conforme ficou expresso em uma assembléia do SVPRS, os estivadores, arrumadores, conferentes e portuários do Rio Grande do Sul estavam dispostos a entrar em greve nos navios de bandeira estrangeira em apoio aos vigias portuários, caso aqueles empresários do transporte marítimo continuassem se negando a contratar os associados do SVPRS para trabalharem em suas embarcações.³⁸

³⁷ Para saber e entender mais sobre a questão dos “bagrinhos”, ver especialmente os seguintes estudos: OLIVEIRA, Carlos Alberto de. *Quem é do mar não enjoa: memórias e experiências de estivadores do Rio Grande/RS (1945-1993)*. São Paulo, 2000. Tese (Doutorado) – PUC-SP; SARTI, Ingrid. *Porto vermelho*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981 (Col. Estudos Brasileiros, 48); SILVA, Fernando Teixeira da. *A carga e a culpa: os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade (1937-1968)*. São Paulo: Hucitec, 1995.

³⁸ Conforme a ata nº 21, referente à assembléia geral extraordinária do SVPRS realizada em 13/07/1963, o Sr. Gregório Nascimento, delegado da Federação Nacional dos Portuários (FNP) no Rio Grande do Sul, falou dos acertos de pontos de vista sobre a reivindicação e a disposição dos portuários, estivadores, conferentes e arrumadores entrar em greve nos navios de bandeira estrangeira, em apoio ao nosso Sindicato (caso as agências de navegação continuassem se negando a contratar vigias portuários para trabalharem nos referidos navios).

Outro exemplo de solidariedade ativa dos vigias portuários igualmente se verificou anos antes, em 18 de março de 1960, quando era organizada em território gaúcho greve de advertência contra a carestia, pela aprovação da lei orgânica da Previdência Social e pela regulamentação do direito de greve, organizada especialmente pelos trabalhadores da Carris de Porto Alegre, pelos ferroviários de Santa Maria e pelos eletricitários (CEEE) e industriários da Confederação Nacional dos Trabalhadores da Indústria (CNTI). De acordo com uma reportagem do jornal *Última Hora* de 17 de março do mesmo ano,

os vigias portuários, através da palavra do Sr. Adamastor Bonilha, que é também vice-presidente da Comissão Executiva do 4º Congresso dos Trabalhadores Gaúchos, manifestaram-se favoráveis ao movimento de amanhã: 'Estive em Santa Maria representando a Executiva (...) e meu Sindicato (SVPRS) estará presente na luta contra a carestia. Estamos 100% solidários com o movimento (...).'³⁹

Os vigias portuários novamente se envolveram em mobilizações de caráter mais amplo do que as greves organizadas pelo movimento sindical portuário no ano de 1961, ajudando a engrossar as fileiras do Batalhão Praiano na luta pela garantia da posse de João Goulart na presidência da República após a controversa renúncia de Jânio Quadros. O Praiano foi o maior batalhão operário do Rio Grande do Sul engajado no movimento em defesa da legalidade democrática, sendo composto por mais de 3000 trabalhadores organizados pela União dos Trabalhadores da Orla Marítima (UTOM)⁴⁰. Durante a semana em que permaneceu o impasse sobre a posse de Jango, os gaúchos viveram dias de tensão e efervescência política, e o movimento pela legalidade no Rio Grande do Sul abrangeu inclusive "comitês de resistência democrática" organizados por advogados, vereadores, radialistas, estudantes, mulheres, artistas,

³⁹ Greve de amanhã: êxito assegurado. *Última Hora*, ano 1, n. 27, ano 1, 17 mar. 1960, p. 19.

⁴⁰ Ver jornal *Última Hora*, ano 2, n. 470, 29 ago. 1961, p. 6.

umbandistas etc.⁴¹

De fato, entre os associados do SVPRS existiam algumas lideranças do movimento sindical gaúcho, como Adamastor Bonilha⁴², que foi dirigente da UTOM, vice-presidente da 4ª Executiva dos Trabalhadores Gaúchos e membro do Comando Sindical de Porto Alegre. O vigia portuário Henrique Nogueira era um participante ativo nas assembléias da sua categoria e conseqüentemente influenciava significativamente nos rumos que a mesma tomava. Foi dirigente da UTOM, além de membro do Partido Comunista. Arlindo Abreu de Oliveira era outro vigia portuário ativo politicamente, chegando a ocupar o cargo de presidente da Associação dos Aposentados do Instituto de Aposentadoria e Previdência dos Marítimos (IAPM) no Rio Grande do Sul. Wilmar João de Andrade, Antonio Logue de Souza e Arlindo Abreu de Oliveira foram os primeiros delegados do SVPRS em uma “ramificação” da Federação Nacional dos Portuários, criada em 1961.⁴³

Mas os vigias portuários não deixavam o “anonimato do cais” somente em momentos de adesão a greves e reivindicações ou em atuações exemplares de combate ao contrabando ou furto de mercadorias⁴⁴. Houve também momentos em que sofreram acusações – por parte dos agentes sociais envolvidos com o comércio marítimo – de conivência com o furto ou roubo de cargas dos navios, o que causava um mal-estar generalizado na diretoria do SVPRS. Afinal, esse tipo de acusação acabava “manchando” a “boa imagem” da categoria e concorrendo para o seu descrédito frente às companhias de navegação, às seguradoras do transporte marítimo e às autoridades portuárias e governamentais. Um exemplo desse tipo de suspeita que poderia recair sobre os vigias

⁴¹ Ver também: *Última Hora*, ano 2, n. 471, 472 e 473.

⁴² Segundo o jornal *Folha de São Paulo* de 7 jun. 1966, Adamastor Bonilha, ao lado de Maurício Grabois (PCdoB), Oswaldo Lourenço e Teodoro Chervov, foram absolvidos da acusação de participar de ações subversivas que estavam sendo apuradas no chamado “processo das Cadernetas”. Nesse mesmo processo, o estivador Oswaldo Pacheco (presidente da FNE) e Luis Carlos Prestes foram condenados, o primeiro a 30 anos de prisão, e o segundo a 14 anos.

⁴³ Ver: *Última Hora*, ano 1, 9 fev. 1961, p. 6, coluna “Ronda dos Sindicatos”. Ver também: Ata da assembléia geral do SVPRS realizada no dia 8 fev. 1961.

⁴⁴ *Última Hora*, ano 2, n. 278, 10 nov. 1961, capa.

portuários foi um fato ocorrido no início de 1960, quando o Serviço de Vigilância e Policiamento do Porto de Porto Alegre havia desarticulado uma quadrilha de contrabandistas composta por argentinos e brasileiros que vinham operando nos portos em território gaúcho. Tentando desfazer as acusações de participação de vigias portuários nesse esquema, Adamastor Bonilha, dirigente do SVPRS, remeteu um ofício ao jornal *Última Hora* esclarecendo o que havia ocorrido de fato no navio "Maria Sasso", sob comando do capitão Salvador Zapala:

O Sindicato dos Vigias Portuários do Rio Grande do Sul, tendo em vista a reportagem publicada pelo UH em sua edição de 14 do corrente, no qual focalizamos o roubo de açúcar efetuado no navio "Maria Sasso", endereçou-nos um ofício assinado pelo seu secretário Adamastor Bonilha, no qual deixa claro que "os vigias estariam sendo vítimas de acusações injustas". A certa altura o dirigente da entidade de classe dos vigias portuários declara que não fizeram o serviço na referida embarcação, pois esse, como outros navios agenciados pela companhia Ultra Mar, não se servem de pessoal do Sindicato, mas de pessoas de fora ou das próprias tripulações, pagando-lhes ninharias e expondo-se a roubos dessa natureza. Finalizando, o sindicato afirma que "não estava a cargo de pessoal sindicalizado a vigilância do "Maria Sasso", não estando, portanto, nenhum vigia portuário envolvido no roubo que ocorreu, como em outros anteriores, por conta do espírito de poupança de certos agentes e capitães de navios". (Vigias portuários nada têm com roubo no "Maria Sasso". *Última Hora*, ano 1, n. 36, 28 mar. 1960, p. 5).

Em certa medida, a ocorrência dessas atividades consideradas ilícitas do ponto de vista do Código Comercial, Penal e Civil brasileiros era quase uma "fatalidade" no ambiente portuário, tendo em vista que o transporte de mercadorias por navios era/é o responsável pela maior parte das importações e exportações realizadas pelo país⁴⁵. Dito isso, deve-se ressaltar que

⁴⁵ De acordo com o resumo dos informes proferidos na 11ª Conferência Portuária da OEA (1963), "del 90 a 95 por ciento del comercio exterior total de América Latina se moviliza por medio de la navegación, y más de la mitad de los gastos del traslado de esa carga se origina em los puertos. Los puertos constituyen el lugar

não se está querendo afirmar aqui que existe um vício inerente aos agentes sociais envolvidos nessa modalidade de transporte que animaria inevitavelmente a ocorrência dessas práticas censuradas pelo Estado e empresários⁴⁶. Mas, se os (“pequenos”) furtos, o roubo e o contrabando eram acontecimentos palpáveis desde há muito tempo no que se refere ao comércio nacional e internacional, parece lógico supor que estes ocorressem com freqüência relativamente maior na orla portuária do que em outras modalidades de transporte (como o transporte rodoviário, aeroviário e/ou ferroviário), visto que a maior parte do nosso comércio de importações/exportações se realizava/realiza via transporte marítimo.⁴⁷

más idóneo para reducir los gastos de transporte marítimo. Una revisión breve de la situación que guardan los puertos en América Latina indica que, en lugar de aumentar en capacidad e eficiencia, se han deteriorado, debido a paros inesperados, a cambios en los regulamentos portuarios, y a las condiciones generales del puerto, y esto a su vez ha producido una cada vez mayor continua aplicación de encargos sobre las tarifas regulares, debido a demora en el despacho de navíos y carga”. ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS (OEA). 11ª Conferência Portuária. El Salvador, 1963, p. 13. Para o ano de 1991, os portos costeiros brasileiros foram os responsáveis por 94% da tonelagem exportada, por 98,6% da tonelagem importada, por 85% do valor em dólar das exportações e por 67,6% do valor em dólar das importações (In: BRASIL. Anuário Estatístico Portuário. SNT/DNTA, apud DOMINGUES (1995, p. 24).

⁴⁶ Conforme foi veiculado pela Rede Globo através do programa *Fantástico* do dia 21/11/2004, houve 1909 casos de roubo de cargas no transporte rodoviário no Estado de São Paulo de janeiro a setembro de 2004, totalizando um valor de aproximadamente 146 milhões de reais. A média no período ficou estimada em 212 roubos por mês. Para o transporte marítimo e fluvial, não se conseguiu até o momento coletar dados, o que será efetivado com o prosseguimento desta pesquisa.

⁴⁷ As preocupações dos dirigentes políticos do Brasil para com a prevenção e repressão ao contrabando e a evasão fiscal estiveram diretamente relacionadas à instalação da Alfândega da cidade do Rio Grande, há mais de 200 anos (1804). Essa presença constante do fisco nas cidades portuárias com significativa atividade comercial parece uma característica da própria formação do nosso poder de Estado, preocupado constantemente em arrecadar cada vez mais. Para CASTOR (2001, p. 11-14) “desde o ‘Primeiro Dia da Criação’ o Brasil se viu às voltas com leis, ordenações, alvarás, cartas-régias, ouvidores, funcionários, burocratas, cartórios e tabelionatos, ou seja, manifestações visíveis do poder do Estado e da burocracia estatal (...) o Estado era uma força centrípeta a arrastar para o seu núcleo o que se passava na colônia, e a burocracia cartorial não perdeu tempo em se instalar e passar a controlar a iniciativa dos locais (...) nada se decidia fora da capital do país, quando não na própria corte em Lisboa”.

3 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de formação e estruturação do SVPRS esteve ligado às necessidades e interesses de um grupo de trabalhadores, os quais pretendiam fazer valer a imprescindibilidade dos serviços de vigilância de embarcações nos portos organizados do Rio Grande do Sul, constituindo-se ao longo do tempo em uma “burocracia com caráter ativo fundada no poder racional de gestão do trabalho que, dada a especificidade histórica de sua formação, possibilitou a consolidação de suas posições no porto”.⁴⁸

Com a organização e estruturação material da sua entidade de classe, gradualmente esses homens obtiveram ganhos significativos em termos de direitos (como as chamadas “25 diárias”; o salário-família; as férias remuneradas e o reconhecimento do SVPRS como a entidade responsável pelo controle e gestão da mão-de-obra para executar os serviços de vigilância de embarcações nos portos de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande), o que contribuiu para que a profissão paulatinamente se tornasse mais prestigiada e valorizada dentro da indústria portuária gaúcha se comparada ao que era em 1956.⁴⁹

Mesmo que os vigias portuários não tenham promovido nenhuma greve genuinamente sua durante todo o período estudado, preferindo seguir uma via de “negociações amigáveis” para atingirem suas demandas – particularmente junto ao Centro de Navegação Rio-Grandense – isso não excluiu a presença de sentimentos de solidariedade de classe no seio dessa categoria, materializados particularmente na sua participação em greves organizadas pela UTOM e em movimentos reivindicatórios como o da defesa da legalidade democrática em 1961, assim como na

⁴⁸ Ver: COLARES, op. cit, 2000, p. 24.

⁴⁹ Quanto à remuneração dos vigias portuários, ficou evidenciado que eles recebiam um dos menores salários da orla portuária gaúcha, chegando a ganhar menos do que um salário mínimo por mês em determinadas épocas. Em contrapartida, conforme Rogaciano Gomes, “na época em que fiz o concurso (para vigia portuário), o que se comentava era que esse era um trabalho interessante e que oferecia um rendimento bem melhor do que eu recebia naquele momento”.

aceitação de novos sócios para o quadro sindical da entidade oriundos de outras categorias profissionais da orla portuária gaúcha.

No que tange ao contrabando de mercadorias, pelo que se conseguiu apreender a partir dos registros na imprensa, a ocorrência dessa atividade pela via marítima era um fenômeno intrincado e difícil de se resolver, e talvez tivesse ramificações bem mais extensas do que se podia ou ambicionava imaginar. Poder-se-ia até mesmo supor a existência de uma ampla rede de controle de informações, bens e serviços operando sistematicamente através dos portos gaúchos e nacionais no sentido de organizar, aparelhar e viabilizar essas atividades⁵⁰. Diante de parte da opinião pública as companhias de navegação e os órgãos do governo também acabavam dividindo as culpas pela ocorrência desses fatos⁵¹. Trabalhadores portuários – entre eles os vigias portuários – igualmente podiam ser responsabilizados pela participação voluntária nos roubos de mercadorias ocorridos nos navios.⁵²

Levando-se em conta as insuficiências da estrutura material das autoridades alfandegárias no Rio Grande do Sul em meados dos anos 1960, expressas particularmente na falta de lanchas e equipamentos para executar a repressão/prevenção ao contrabando, pôde-se inferir como a situação se tornava embaraçada para os agentes sociais responsáveis por extirpar ou reduzir essas atividades na orla portuária⁵³. Nesse sentido, talvez

⁵⁰ Ver: *Última Hora*, ano 1, n. 96, 9 jun. 1960, p. 11; ano 1, n. 183, 21 set. 1960, p. 6; ano 1, n. 239, 26 nov. 1960, p. 10-11; ano 1, n. 240, 28 nov. 1960, p. 9; ano 1, n. 243, 1. dez. 1960, p. 12; ano 1, n. 245, 3 dez. 1960, p. 4; ano 1, n. 246, 5 dez. 1960, p. 4; ano 1, n. 247, 6 dez. 1960, p. 6; ano 1, n. 248, 7 jul. 1960, p. 4; ano 1, n. 254, 14 dez. 1960, p. 9; ano 1, n. 269, 31 dez. 1960, p. 9; ano 1, n. 278; 11 jan. 1961, p. 9; ano 1, n. 304, 10 fev. 1961, p. 9; ano 2, n. 324, 7 mar. 1961, p. 10; ano 2, n. 385, 20 maio 1961, p. 7; ano 2, n. 430, 14 jul. 1961, p. 9; ano 3, n. 695, 22 maio 1962, p. 15; ano 3, n. 737, 14 jul. 1962, p. 9; ano 3, n. 739, 17 jul. 1962, p. 8; ano 3, n. 893, 19 jan. 1963, p. 14; ano 3, n. 898, 25 jan. 1963, p. 9; ano 4, n. 936, 12 mar. 1963, p. 12; ano 4, n. 949, 27 mar. 1963, p. 3; ano 4, n. 966, 17 abr. 1963, p. 12; ano 4, n. 969, 20 abr. 1963, p. 12; ano 1, n. 1037, p. 12 jul. 1963; ano 4, n. 1135, 5 nov. 1963, p. 10-11; ano 1, n. 1223, 20 fev. 1964, p. 3.

⁵¹ *Última Hora*, ano 2, n. 324, 7 mar. 1961, p. 10.

⁵² *Última Hora*, ano 1, n. 247, 6 dez. 1960, p. 6; ano 2, n. 430, 14 jul. 1961, p. 9.

⁵³ "O inspetor da Alfândega, sr. Teodomiro de Andrade, falando a U. H., disse: 'A Alfândega está na iminência de um colapso total (...) esta é uma das piores fases

não caberia ajuizar que somente aos vigias portuários competia “vencer a batalha” contra o contrabando na orla marítima gaúcha, tendo em vista que a obrigatoriedade do uso dos seus serviços fora regulamentada somente no ano de 1979. Mesmo que a atuação desses trabalhadores fosse considerada um componente fundamental no “tabuleiro” da repressão/prevenção ao contrabando, era preciso que se forjasse uma colaboração mais efetiva entre as autoridades competentes para reprimir/prevenir o contrabando na orla portuária gaúcha, que, além dos vigias portuários, incluíam a Polícia Federal, Polícia Marítima, Guarda Portuária, agentes alfandegários, agentes da companhia de navegação, conferentes ligados à autoridade portuária local, Capitania dos Portos – ligada à Marinha do Brasil. O funcionamento regular dos diferentes órgãos supracitados deveria ser mais bem cultivado pelos dirigentes políticos e administrativos ligados a esses órgãos, tendo em vista que a estruturação material e humana desses serviços era uma condição *sine qua non* para colibir a evasão fiscal e o contrabando na orla portuária.

É válido afirmar que o Decreto nº 83.611, de 25 de junho de 1979, se constituiu em uma espécie de “divisor de águas” na

da Alfândega (no Rio Grande do Sul). Não temos lanchas para o serviço fluvial e marítimo. Viaturas não existem e o prédio não oferece um mínimo de segurança (...). (Prédio da Alfândega ameaçado: vem abaixo!. *Última Hora*, ano 3, n. 696, 23 maio 1962, p. 14).

“O contrabando está passando em grande escala e abertamente neste porto, sem que as autoridades alfandegárias o possam impedir, por falta de lanchas e equipamentos. Uísque, rádios, nylons, cigarros e outras mercadorias, na sua maioria originária do Japão, estão entrando no país pelo porto rio-grandino. O navio sueco ‘Dorotéia’, chegando a Rio Grande há uns 15 dias, ficou ao largo durante quase 72h, por falta de lugar no cais. Durante esse tempo, lanchas foram carregadas com caixas de uísque e outras mercadorias, que foram desembarcadas em São José do Norte. Embora a Alfândega procure combater o contrabando desenfreado no porto rio-grandino, os contrabandistas vêm levando a melhor, pois os fiscais alfandegários não têm meios materiais suficientes para uma luta eficiente. As três lanchas, empregadas no serviço de repressão, estão em terra, apodrecendo por falta de material para a recuperação. Enquanto isso, a Guarda-Moria se vê tolhida, já que os contraventores fazem o transbordo da muamba em alto mar, sem que sejam molestados” (Alfândega Falida e Impotente – Rio Grande: paraíso dos contrabandistas!. *Última Hora*, ano 4, n. 1041, 17 jul. 1963, p. 10).

história dos vigias portuários brasileiros em geral e, por conseguinte, do SVPRS. A partir da promulgação desse Decreto, ficaram garantidas oportunidades mais regulares de engajamento para o trabalho dessa categoria profissional. Como conseqüência, os vigias portuários passaram a ter melhores chances de aumentar os seus rendimentos (salários), ao mesmo tempo em que se consagrava a trajetória de suas lutas (pressões, articulações, acordos, negociações, etc.) pelo reconhecimento da obrigatoriedade dos serviços de vigilância de embarcações nos portos organizados brasileiros.⁵⁴

Por fim, não obstante as insuficiências deste estudo, acredita-se que ele possui pelo menos o mérito de ser uma pesquisa pioneira sobre o mote da vigilância portuária e de embarcações no âmbito estadual, além de se inserir no debate historiográfico sobre o mundo do trabalho, reunindo alguns subsídios para a construção de uma história menos lacunar dos trabalhadores da orla portuária gaúcha e brasileira.

⁵⁴ Mesmo assim, os terminais privados continuaram resistindo à utilização de trabalhadores avulsos ligados ao SVPRS para desempenhar os serviços de vigilância de embarcações, preferindo utilizar mão-de-obra própria ou da companhia de navegação. Este é outro aspecto que não se conseguiu aprofundar por enquanto. Cabe ressaltar que com a continuidade da pesquisa tem-se a pretensão de iniciar a (re)construção de uma história das práticas associativas dos demais vigias portuários atuantes nos portos brasileiros.