

# IDENTIDADE DE CLASSE: UM OLHAR SOBRE OS ESTIVADORES DO PORTO DO RIO GRANDE/RS

THIAGO CEDREZ DA SILVA\*  
EDGAR ÁVILA GANDRA\*\*

**Resumo:** Este artigo tem como objetivo compreender a noção identitária que permeia a figura do trabalhador da estiva do Porto do Rio Grande/RS no seu universo de trabalho. Partindo do referencial teórico de identidade de classe e da reflexão de fontes documentais e orais, bem como da bibliografia existente sobre a temática, analisará-se o perfil do estivador rio-grandino, de 1931 a 1960.

**Palavras-chave:** Identidade; Classe; Estivador; Porto.

**Abstract:** This article aims to understand the identity notion that permeates the character of the docker of the Port of Rio Grande / RS in its work universe. Starting from the theoretical framework of class identity, the reflection of documental and oral sources, as well as the existing literature on this subject, the profile of the docker of Rio Grande, between 1931 and 1960, will be analyzed.

**Keywords:** Identity; Class; Docker; Port.

## INTRODUÇÃO

A arte de estivar, ou melhor, carregar e organizar cargas nos porões de navios e embarcações é decerto antiga. 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 efetivamente regulamentados em 1943, através da Consolidação das Leis do Trabalho, no decreto-lei n.º 5452, de 1.º de maio do referido ano<sup>1</sup>. 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, uma das categorias que predomina nas operações portuárias, desde sua regulamentação, corresponde à de estivador, trabalhadores de capatazia, conferentes e consertadores de carga e descarga e arrumadores. Sendo estes últimos a força complementar dos trabalhadores de capatazia. Mas, basicamente, o serviço de estiva, segundo o já referido decreto-lei, compreende o:

---

\* Graduado História (UFPEL) e Mestrando no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pelotas/UFPEL. Bolsista FAPERGS. E-mail: thicedrez@hotmail.com.

\*\* Doutor em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e professor da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL). Bolsista de Estágio Sênior no Exterior – CAPES. Pós-Doutorando na Universidade do Porto-PT. Investigador do CITCEM. E-mail: edgar\_gandra@hotmail.com.

<sup>1</sup> Cf. 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 preferência sindicalizados, devidamente matriculados nas Capitânias dos portos ou Agências».

[...] *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*<sup>2</sup>.

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*<sup>3</sup> da profissão quanto nas formas de remuneração. Neste trabalho, buscaremos analisar a simbologia de trabalho 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»<sup>4</sup>. 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.

Portanto, partindo desse olhar sobre os trabalhadores da estiva, faremos uma breve discussão sobre o conceito de identidade de classe, relacionando, posteriormente, ao nosso objeto de estudo, os estivadores do Porto do Rio Grande. O recorte cronológico justifica-se pelo fato desse período (1931-1960) constituir-se em um momento de luta por direitos e de emergência de uma regulamentação específica para a categoria de trabalhadores em apreço.

## IDENTIDADE DE CLASSE

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:

---

<sup>2</sup> Decreto-lei n.º 5452, de 1.º de maio de 1943, Art. 255. CLT. In REIS, 1973: 125.

<sup>3</sup> A expressão é utilizada no sentido que é dado por E. P. Thompson (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.

<sup>4</sup> OLIVEIRA, 2007: 2.

*A classe acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) dos seus. A experiência de classe é determinada, em grande medida, pelas relações de produção em que os homens nasceram – ou entraram involuntariamente. A consciência de classe é a forma como essas experiências são tratadas em termos culturais: encarnadas em tradições, sistemas de valores, ideias e formas institucionais<sup>5</sup>.*

Para Thompson, a classe constitui-se em uma «relação»<sup>6</sup> e não em uma «coisa»<sup>7</sup>. 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. Para Thompson, «a classe é definida pelos homens enquanto vivem sua própria história e, ao final esta é a única definição»<sup>8</sup>.

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<sup>9</sup>. 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»<sup>10</sup>. 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.

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

<sup>5</sup> THOMPSON, 2011: 10.

<sup>6</sup> Beatriz Loner, 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).

<sup>7</sup> Crítica que Thompson faz a textos marxistas contemporâneos que consideram a classe como sendo estática e preestabelecida.

<sup>8</sup> THOMPSON, 2001: 12.

<sup>9</sup> «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 & SILVA, 2009: 204).

<sup>10</sup> CANDAU, 2012: 19.

sistemas simbólicos de representação de uma classe trabalhadora. Sobre esta questão, Kathryn Woodward 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»<sup>11</sup>. A partir desse entendimento, podemos compreender também que a identificação de sentir-se e ser um estivador se construiria 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 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»<sup>12</sup>. 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, 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»<sup>13</sup>.*

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»<sup>14</sup>.

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 cole-

---

<sup>11</sup> WOODWARD, 2014: 8.

<sup>12</sup> BILHÃO, 2008: 21.

<sup>13</sup> HALL, 2006: 12.

<sup>14</sup> HALL, 2006: 109.

tivas 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»<sup>15</sup>.

Portanto, o conceito de identidade de classe permitirá 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.

Metodologicamente, utilizamos a história oral temática de entrevistas com perguntas de final aberto<sup>16</sup>, pelo aspecto de esse tipo de abordagem permitir uma maior dinâmica de exposição no processo de rememoração dos depoentes. Destaca-se que a escolha dos entrevistados deveu-se a disponibilidade de acesso- visto que devido ao recorte muitos já faleceram – e sua militância sindical – todos os depoentes se envolveram com militância política e sindical. Sendo representativos entre doqueiros e estivadores e, portanto, ricos filões de pesquisa para o que nos propomos nesse artigo. Apesar de acompanhar a discussão teórica referente à memória enquanto campo de pesquisa, não é o cerne desse trabalho e a utilizamos aqui como fonte privilegiada de pesquisa.

## O PORTO E O TRABALHADOR EM PESQUISAS ACADÊMICAS

A figura do obreiro em portos do Brasil foi trabalhada por diversos pesquisadores que buscaram elucidar e (re)construir a história dessas diferentes categorias portuárias. Dentre esses trabalhos, temos pesquisas sobre o Porto de Santos, de Maria Lúcia Caíra Githay, Ingrid Sarti, Fernando Teixeira Silva. Sobre o Porto do Rio de Janeiro, temos as de Maria Cecília Velasco e Cruz, M. Albuquerque e Luiz Gustavo Nascimento de Almeida. Já sobre os trabalhadores do Porto de Vitória/ES, temos a pesquisa de Marlene Monteiro André. Foram feitos também dois trabalhos, de Darcy Fléxa Di Paolo, sobre os trabalhadores do porto do Pará. E por fim, Maria Luiza Ugarte Pinheiro, sobre os obreiros portuários de Manaus<sup>17</sup>.

No caso dos Portos dos Sulinos, existem também trabalhos acadêmicos que tratam sobre o porto, sendo um desses o do historiador Edgar Ávila Gandra. Através de duas pesquisas feitas em dois momentos distintos, numa investigação minuciosa, Gandra analisou o «fazer-se» dos trabalhadores portuários de capatazia durante os anos de 1959 a 1969 no Rio Grande do Sul. Em ambos os casos, seu foco foi a trajetória dos membros e líderes dos sindicatos desta categoria nos portos do Rio Grande e de Porto Alegre<sup>18</sup>. Em sua pesquisa sobre os trabalhadores portuários do Rio Grande, Gandra atentou-se ao processo de edificação do sindicato. E dentro desse ponto, o autor analisou a formação da catego-

<sup>15</sup> LONER, 2001: 41.

<sup>16</sup> MEIHY, 1980.

<sup>17</sup> A referência completa destes autores encontra-se na bibliografia deste artigo.

<sup>18</sup> GANDRA, 1999; GANDRA, 2009.

ria portuária a partir do seu cotidiano de trabalho, de sociabilidade e pela maneira de como lidavam com as adversidades históricas que se encontravam em seus caminhos. Além disso, buscou evidenciar os reflexos da ditadura civil-militar na vida desses trabalhadores e em seu sindicato.

Em sua pesquisa sobre os trabalhadores portuários de Porto Alegre, o autor permeou os mesmos aspectos da análise feita dos trabalhadores riograndinos<sup>19</sup>. Por outro lado, seu diferencial neste momento se desenvolveu através do estudo da cultura de luta por direitos que os portuários porto-alegrenses construíram ao longo do período abordado pelo autor, os anos de 1960 a 1970.

Outro autor que estudou a temática portuária em Rio Grande foi o historiador Carlos Alberto de Oliveira. Sua obra trata dos trabalhadores da estiva do Rio Grande entre os anos de 1945 a 1993<sup>20</sup>. Utilizando-se de suportes referenciais da História Oral e da História do Tempo Presente, Oliveira buscou entender a constituição da identidade do estivador através das relações de tradição de trabalho e cotidiano. Através de uma análise ampla, o autor conseguiu traçar os principais aspectos históricos que compõe a trajetória da categoria, sendo uma pesquisa significativa para a história da estiva riograndina.

Diego Luis Vivian, ao discutir a indústria portuária sul-rio-grandense, tratou da formação da categoria dos vigias de embarcações nos portos do Rio Grande e de Porto Alegre, nos anos de 1956 a 1964<sup>21</sup>. Além de estudar a trajetória dessa categoria, o autor trouxe dados importantes sobre a movimentação comercial portuária riograndina, contribuindo para entendermos a importância dos obreiros do porto para economia do sul do país.

Destacamos, ainda, a Dissertação de Mestrado «A importância do Porto de Rio Grande na economia do Rio Grande do Sul (1890 a 1930)», de Hugo Alberto Pereira Neves, que também abordou os aspectos econômicos do porto em questão e, também, o volume de mercadorias movimentadas através do cais riograndino<sup>22</sup>.

O trabalho do Sociólogo Ticiano Duarte Pedroso, sobre as narrativas do cotidiano no subúrbio operário em Rio Grande, no bairro Cidade Nova, na década de 1950, também aborda a questão portuária. Seu estudo contribuiu para entendermos algumas questões sobre as moradias dos obreiros e do cotidiano dos trabalhadores fabris e portuários da região<sup>23</sup>.

Por fim, temos a tese de Marcus Vinicius Spolle, intitulada «A mobilidade social do negro no Rio Grande do Sul: os efeitos da discriminação nas trajetórias de vida»<sup>24</sup>. Em sua pesquisa, o autor busca evidenciar as peculiaridades da mobilidade social do negro no Rio Grande do Sul, tendo como estudo de caso os trabalhadores portuários negros vinculados ao Sindicato dos Arrumadores do Município de Pelotas. Através de uma análise

---

<sup>19</sup> GANDRA, 2009.

<sup>20</sup> OLIVEIRA, 2000.

<sup>21</sup> VIVIAN, 2008.

<sup>22</sup> NEVES, 1980.

<sup>23</sup> PEDROSO, 2012.

<sup>24</sup> SPOLLE, 2010.

em um recorte temporal longo, Spolle tornou-se percussor em seu estudo sobre a referida categoria e suas relações sociais no município.

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

## ESTIVADORES RIO-GRANDINOS EM TELA

Feitas nossas considerações sobre o aporte teórico e pesquisas recentes, pertinentes ao trabalho portuário, 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<sup>25</sup>. 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 5452, de 1.º 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 Operária<sup>26</sup> (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 sazonal<sup>27</sup> de contratação de mão de obra, 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

<sup>25</sup> GITHAY, 1992: 4.

<sup>26</sup> Fundada em 24/12/1893, e fechada pela ditadura em 1964. Segundo Beatriz Loner (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.

<sup>27</sup> Para os tomadores de serviço, não seria interessante contratar trabalhadores permanentes, pois nem sempre seria necessário um número expressivo de mão de obra, principalmente nos períodos entressafra (COLARES, 2000: 28). Além disso, o caráter sazonal do trabalho não é uma especificidade das atividades desenvolvidas no porto do Rio Grande. Maria Lúcia 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).

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 direitos<sup>28</sup>, 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, a trajetória da estiva riograndina teria dois momentos distintos:

*[...] os da «velha guarda», acostumados a resolver os conflitos de trabalho desembainhando sua «marinheira», vindos em grande número da campanha gaúcha. E a turma que ingressou judicialmente, a partir da década de 1960, num momento em que os regulamentos e estatutos buscavam disciplinar e pacificar o ambiente de trabalho<sup>29</sup>.*

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 563<sup>30</sup> 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 escala<sup>31</sup>.

<sup>28</sup> Engajado na contribuição para uma superação do determinismo da alocação de classes pelas relações de produção, Adam Przeworski 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).

<sup>29</sup> OLIVEIRA, 2000: 232.

<sup>30</sup> Dados coletados através da pesquisa feita no Sindicato dos Estivadores de Rio Grande, nas fichas de cadastro dos trabalhadores sócios.

<sup>31</sup> 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



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 em doença e participação equitativa na escala de trabalho.

Deste modo, a denominação «bagrinhos» se referia àqueles que estavam na reserva, na espera por oportunidade de trabalhar nos ternos. Já os «tubarões» eram aqueles que possuíam o vínculo como sócio do sindicato e usufruíam o direito de participarem do rodízio de trabalho e, conseqüentemente, de ter uma melhor remuneração em relação aos bagrinhos, já que o estivador recebe por produção, 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 legítima 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<sup>32</sup>.*

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»<sup>33</sup>.

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

por trabalhadores em estiva de minérios nos portos onde os houver especializados, de preferência sindicalizados, devidamente matriculados nas Capitânias dos portos».

<sup>32</sup> SARTI, 1981: 28-29.

<sup>33</sup> SARTI, 1981: 31.

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 Moraes<sup>34</sup>:

*[...] 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 Leal<sup>35</sup>, 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, 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<sup>36</sup>.*

Desta rememoração, 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

<sup>34</sup> 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.

<sup>35</sup> 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.

<sup>36</sup> Entrevista realizada por Edgar Gandra em 25 de fevereiro de 1997. Grifo do autor.

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, em seu livro *O porto Vermelho*<sup>37</sup>. 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.

Sobre estes detalhes mencionados acima, o portuário de capatazia aposentado Ari Castro<sup>38</sup> 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 da sua categoria, é esclarecedor a fala de José Leal<sup>39</sup>:

*[...] 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.*

<sup>37</sup> SARTI, 1981.

<sup>38</sup> 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.

<sup>39</sup> Na entrevista referida em nota anterior.

É perceptível, nos relatos acima, o estereótipo de «estivador fanfarrão», que torra seus ganhos em boates e bebidas. No entanto, Oliveira 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»<sup>40</sup>. E neste aspecto, suas esposas tinham um papel fundamental no que tange à administração das finanças. Isto porque as flutuações do salário do trabalhador do porto tinha um óbvio impacto no orçamento da família<sup>41</sup>.

*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»<sup>42</sup>.*

No ambiente portuário, muitas vezes, a ajuda financeira entre os companheiros de ternos<sup>43</sup> 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»<sup>44</sup>.

Outro fator de unificação da categoria e símbolo identitário 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 prejudicados. Daí uns serem censores dos outros. Esta relação se transferia para o futebol»<sup>45</sup>.*

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

---

<sup>40</sup> OLIVEIRA, 2000.

<sup>41</sup> Conforme GITAHY, 1992: 121-122.

<sup>42</sup> OLIVEIRA, 2000: 84.

<sup>43</sup> Equipes de trabalho para carregamento e arrumação de cargas nos porões dos navios.

<sup>44</sup> Conforme SILVA, 1995: 25.

<sup>45</sup> OLIVEIRA, 2000: 173.

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 Moraes<sup>46</sup>. Em suas palavras:

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

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.

---

<sup>46</sup> Entrevista realizada por Carmen Helena Braz Mirco, em 8 de outubro de 1986. Grifo do autor.

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.

## BIBLIOGRAFIA

- ALBURQUERQUE, Marli Brito Moreira de (1983) – *Trabalho e conflito no Porto do Rio de Janeiro (1904-1920) – um estudo sobre a participação política das categorias portuárias no movimento operário da Primeira República*. Rio de Janeiro: UFRJ.
- ALMEIDA, Luiz Gustavo Nascimento de (2003) – *Estivadores do Rio de Janeiro. Um século de presença na história do movimento operário brasileiro*. Rio de Janeiro: TOPBOOKS.
- ANDRÉ, Marlene Monteiro (1998) – *A consciência de periculosidade e as estratégias defensivas dos portuários avulsos no contexto portuário de Vitória/ES*. São Paulo: EDUFES.
- BILHÃO, Isabel Aparecida (2008) – *Identidade e trabalho: uma história do operariado porto-alegrense (1898 a 1920)*. Londrina: EDUEL.
- CANDAU, Joel (2012) – *Memória e identidade*. São Paulo: Contexto.
- COLARES, Leni Beatriz Correia (2000) – *Os conflitos de trabalho na construção do modelo de flexibilização gerida no porto do Rio Grande*. Porto Alegre: UFRGS. Dissertação de Mestrado.
- DI PAOLO, Darcy de Nazaré Fléxa (1981a) – *O trabalhador da Estiva – um estudo sociológico sobre os estivadores do Pará*. Belém: CEPAS.
- (1981b) – *Os estivadores do Pará no movimento sindical brasileiro – um estudo sociológico*. Belém: CEJUP-CEPAS.
- GANDRA, Edgar Ávila (1999) – *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.
- (2009) – *O porto dos Direitos – a trajetória do sindicato nos serviços Portuários de Porto Alegre no período de 1959 a 1969*. Porto Alegre: Ed. Universitária/UFPel.
- GITAHY, Maria Lucia Caíra (1992) – *Ventos do Mar – trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: Editora da Universidade Paulista.
- LONER, Beatriz Ana (1999) – *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, p. 207-211.
- (2001) – *Construção da Classe – Operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930)*. Pelotas: Ed. UFPel.
- MEIHY, J. C. S. B. (1980) – *Manual de História Oral*. São Paulo: Loyola. 3.ª ed.
- NEVES, Hugo Alberto Pereira (1980) – *A importância do porto do Rio Grande na economia do Rio Grande do Sul (1890-1930)*. Curitiba: Universidade Federal do Paraná/UFPR. Dissertação de Mestrado.
- HALL, Stuart (2006) – *A identidade cultural na pós-modernidade*. Rio de Janeiro: DP&A. Tradução: Tomaz Tadeu Silva, Guacira Lopes Louro.
- OLIVEIRA, Carlos Alberto de (2000) – *Quem é do mar não enjoa: Memória e Experiência de Estivadores do Rio Grande/RS (1945- 1993)*. São Paulo: PUC. Tese de Doutorado.
- (2007) – *Imagens de Estivadores*. «Caetité/BA. Anais do III Encontro Estadual de História: Poder, Cultura e Diversidade». Caetité: MULTI-MEDIA.
- PEDROSO, Ticiano Duarte (2012) – *Cidade Nova: narrativas do cotidiano no subúrbio operário de Rio Grande*. Pelotas: Universidade Federal de Pelotas. Dissertação de Mestrado.
- PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte (1996) – *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899-1925)*. São Paulo: PUC/SP.

- PRZEWORKI, Adam (1989) – *Capitalismo e Social-Democracia*. São Paulo: Companhia das Letras.
- REIS, Roberto Rangel (1973) – *Trabalho Marítimo – estivadores, conferentes, consertadores, arrumadores – comentários. Legislação específica, resoluções normativas do conselho superior do trabalho marítimo*. Rio de Janeiro: F. Aves.
- SARTI, Ingrid (1981) – *O porto Vermelho – os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- SILVA, Fernando Teixeira da (1995) – *A carga e a culpa – Os operários das docas de Santos: Direitos e Cultura de solidariedade (1937-1968)*. São Paulo/Santos: HUCITEC/PMS.
- SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique (2009) – *Dicionário de Conceitos Históricos*. São Paulo: Contexto. 2.<sup>a</sup> ed., 2.<sup>a</sup> reimpressão.
- SPOLLE, Marcus Vinicius (2010) – *A formação da classe operária inglesa: A árvore da liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- THOMPSON, Edward P. (1987) – *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. In NEGRO, A. L.; SILVA, S., org. – Campinas, SP: Editora da Unicamp.
- (2001) – *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. In NEGRO, A. L.; SILVA, S., org. – Campinas, SP: Editora da Unicamp.
- (2011) – *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. 6.<sup>a</sup> ed. São Paulo: Paz e Terra.
- VIVIAN, Diego Luiz (2008) – *Indústria portuária sul-rio-grandense: portos, transgressões e a formação da categoria dos vigias de embarcações em Porto Alegre e Rio Grande*. Porto Alegre: Universidade do Rio Grande do Sul.
- WOODWARD, Kathryn (2014) – *Identidade e diferença: uma introdução teórica e conceitual*. In SILVA, Tomaz Tadeu., org. – *Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais*. Petrópolis: Vozes.

## ENTREVISTAS

- Alcer Moraes (Estivador) – Entrevista realizada por Carmen Helena Braz Mirco, em 8 de outubro de 1986. NDH/ FURG.
- 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.
- Cristóbal Moraes (Estivador) – Entrevista realizada por Thiago Cedrez da Silva, em 14 de agosto de 2012, na sede do Sindicato dos Estivadores do Rio Grande/RS.
- José dos Santos Leal (Portuário) – Entrevista realizada por Thiago Cedrez da Silva e Edgar Gandra, no dia 25 de junho de 2013, na sede da Associação dos Trabalhadores Portuários Aposentados de Rio Grande/RS.

## FONTES DOCUMENTAIS

- Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Carvão Mineral de Rio Grande, Pelotas e São José do Norte* – Fichas de cadastro dos trabalhadores.

