

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS**  
**INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS**  
**DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**  
**CURSO DE LICENCIATURA EM HISTÓRIA**



**CARREGAR E DESCARREGAR:**

**OS ESTIVADORES DE PELOTAS E SUAS RELAÇÕES TRABALHISTAS ENTRE  
1940 E 1942**

**JORDANA ALVES PIEPER**

**PELOTAS, 2013**

**JORDANA ALVES PIEPER**

**Carregar e Descarregar: Os estivadores de Pelotas e suas relações  
trabalhistas entre 1949 e 1942**

**Trabalho acadêmico apresentado  
ao Curso de História da  
Universidade Federal de Pelotas,  
como requisito parcial à obtenção  
do título de Licenciado em  
História.**

**Orientadora: Prof<sup>a</sup>Dr<sup>a</sup> Lorena Almeida Gill**

**Pelotas, 2013**

**BANCA EXAMINADORA:**

---

**Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Lorena Almeida Gill**

---

**Prof<sup>o</sup> Dr<sup>o</sup>. Edgar Avila Gandra**

## **AGRADECIMENTOS**

Ao agradecer percebemos que nada é construído pelas mãos de apenas uma pessoa, mas sim por uma equipe. A esta equipe que dedico estas humildes palavras, humildes porque qualquer palavra aqui escolhida será pouco para expressar os meus sinceros agradecimentos a todos que fizeram e fazem parte da minha vida.

Primeiro quero agradecer meu querido marido Fernando Pieper, que no longo desse percurso se mostrou presente me capacitando a seguir em frente. Principalmente quando tudo parecia distante, lá estava ele lembrando-me dos nossos sonhos e assim me motivava a continuar. Querido marido com você as barreiras são mais fáceis de serem vencidas, agora sim posso te dizer “Para onde tu fores irei”.

Aos meus pais Eno e Valdeni Alves, que sempre acreditam em mim e dedicaram suas vidas para cuidar e zelar pelos seus filhos. Saibam que carrego vocês no meu coração, pois o carinho e a dedicação de vocês estão presentes na minha vida. Aqui está o resultado do investimento de vocês, obrigada. Saibam que são mais que meus pais são meus melhores amigos.

Aos meus lindos irmãos Jonatan e Gustavo, quantas aventuras vivemos e ainda viveremos juntos! Neste momento, quero dizer obrigada pelo carinho de vocês e por sempre me salvarem em citações difíceis. O que seria de mim sem vocês dois?

Quero agradecer a minha orientadora Lorena Almeida Gill, que confiou em mim e me oportunizou participar em um de seus projetos. Saiba, que neste tempo que trabalhamos juntas aprendi muito. Graças as suas orientações, percebi que consigo chegar mais longe, muito obrigada.

A todos do Núcleo de Documentação Histórica da UFPel, obrigada por me apoiarem foi muito bom fazer parte desta família. Crescer ao lado de vocês foi um privilégio. Saibam que levarei comigo o carinho e amizade de vocês.

Assim, agradeço em especial a Deus que me proporcionou viver esta graduação com pessoas maravilhosas que me capacitaram a concluir mais uma

etapa de minha vida. Obrigada Senhor pelas oportunidades e os cuidados que até hoje me foram dados.

## RESUMO

Esta pesquisa tem como foco investigar a estiva de Pelotas no período que compreende 1940 a 1942. Momento este, marcado por grandes modificações no trabalho portuário Pelotense, devido à encampação do Porto de Pelotas pelas mãos do Estado. Assim, averiguar as modificações no trabalho portuário e as consequências destas alterações para a estiva são os pontos norteadores desta pesquisa. Por meio disso, o presente estudo acaba por aproximar-se também da história do serviço de transportes portuários em Pelotas, pois os dissídios trabalhistas analisados trazem informações relevantes para compreender o mundo do trabalho portuário antes e após a instalação do Porto de Pelotas. Portanto, este trabalho contribui para a construção da história do trabalhador pelotense, pois visa por meio dos dissídios trabalhistas da Justiça do Trabalho da Comarca de Pelotas, salvaguardo no Núcleo de Documentação Histórica da Universidade Federal de Pelotas, investigar a vida laboral destes operários da estiva pelotense.

**Palavras-Chaves:** História do Trabalho; Justiça; Estivador.

## ABSTRACT

This paper focuses on investigating the stowage of Pelotas in the period that includes 1940 to 1942. This time, marked by major changes in port work Pelotense due to expropriation of Porto de Pelotas by the state. Thus, to ascertain the changes in dock work and the consequences of these changes for the stowage points are guiding this research. Thereby, this study turns out to also approach the history of the transport service port in Pelotas, because the labor bargaining agreements analyzed provide relevant information for understanding the world of work in ports before and after installation of the Port of Pelotas. Therefore, this work contributes to building the story of the worker Pelotas, it aims through bargaining labor of the Labor Court of the District of Pelotas, in salvaguardo of the *Núcleo de Documentação Histórica da Universidade Federal de Pelotas*, investigate the working life of these workers stowage Pelotas.

**Key Words:** History of Labor; Justice; Stevedore.



## LISTA DE FIGURAS

- Figura 1. Entrega do Trapiche para o Estado do RS, Proc.84/42, fl 56. Acervo da Justiça do Trabalho de Pelotas/RS (1940-1995) no Núcleo de Documentação Histórica da UFPel .....33
- Figura 2. Quitação da taxa de Utilização e atracação, Proc.84/42, fl 58. Acervo da Justiça do Trabalho de Pelotas/RS (1940-1995) no Núcleo de Documentação Histórica da UFPel .....34
- Figura 3. Quitação da taxa de Utilização e atracação, Proc.84/42, fl 59. Acervo da Justiça do Trabalho de Pelotas/RS (1940-1995) no Núcleo de Documentação Histórica da UFPel .....35

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	9
<b>1. O PORTO E A ESTIVA EM PELOTAS</b> .....	11
1.1 Contexto Histórico.....	11
1.2 História e Justiça do Trabalho .....	14
1.3 Porto de Pelotas: Do iate ao Tampico .....	17
<b>2 LABOR DE ESTIVAR E DESESTIVAR NO PORTO DE PELOTAS E A JUSTIÇA DO TRABALHO</b> .....	19
2.1 As Nuances Portuárias .....	19
2.2 Carregar e Descarregar: O ofício de estivar em Pelotas .....	24
2.3 A instalação do Porto de Pelotas e suas implicações no mundo do trabalho em 1940 .....	28
<b>CONCLUSÃO</b> .....	37
<b>FONTES PRIMÁRIAS</b> .....	40
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	41

## INTRODUÇÃO

A história, desde os tempos clássicos tem se remetido a relatar os grandes feitos de imponentes personagens históricos, porém a descoberta e utilização de novas fontes para a pesquisa empírica proporcionou o avanço de inovadoras perspectivas para a escrita histórica (SHARPE, 1992). Este estudo busca contribuir para uma história que qualifica, os outrora esquecidos, à condição de atores sociais importantes para a reconstrução verossímil do passado.

Com isso, para buscar uma aproximação da história do Porto de Pelotas, foi realizada uma investigação sobre os atores da estiva pelotense, personagens estes que carregam em seus corpos as marcas do peso das cargas portuárias. O ofício da estiva cuja função prevê o carregar e descarregar das cargas dos navios coloca-se como essencial para o funcionamento da máquina portuária.

A estiva compreende uma das funções mais antigas exercidas no ramo portuário. Inicialmente, em Pelotas foi realizada nos trapiches particulares pelos braços da escravidão. Com o advento da República, o trabalho de estivar passou a ser realizado pela mão de obra avulsa vaga no mercado de trabalho. Com a sindicalização das categorias na década de 1930, o sindicato passou a organizar estes trabalhadores por meio de um sistema de rodízios que propiciava igualdade de oportunidade de trabalho para todos os estivadores. Entretanto, o processo de transformação das relações de trabalho envolvendo a estiva continuou em movimento, pois atualmente a modernização portuária, projeto da união, gerou mudanças significativas do mercado de trabalho para a categoria dos estivadores (OLIVEIRA, 2000). As sacas dão lugar a contêineres e boa parte dos estivadores é substituída pelos guindastes.

A luta dos estivadores em não perder seu ofício tem se acirrado com o passar dos anos, pois tal situação já é visível desde a década de 1940. Por ser uma classe de trabalhadores avulsos no porto, acabavam sendo vítimas de injustiças trabalhistas. Assim acionavam a Junta de Conciliação e Julgamento local em prol de defender seus interesses, bem como seu trabalho. Segundo Oliveira (2000, p.7)

“Não se trata de um processo restrito ao Brasil, a luta dos estivadores é, antes de mais nada, uma luta mundial contra a perda de seu ofício.”

Esta pesquisa se propõe a analisar as transformações nas relações de trabalho na estiva de Pelotas, em um momento de transição dos trapiches particulares para a instalação do Porto de Pelotas em 1940 pelas mãos do Governo do Estado. Assim, utilizar-se-á os dissídios trabalhistas, nos quais se quer investigar as tensões trabalhistas envolvendo estivadores.

É de fundamental importância salientar que este estudo é resultado de seis meses de bolsa da agência de fomento CNPq no projeto intitulado “À beira da extinção: memória de trabalhadores cujos ofícios estão em vias de desaparecer”, o qual é coordenado pela Professora Doutora Lorena Almeida Gill e está vinculado ao Núcleo de Documentação Histórico, da Universidade Federal de Pelotas.

# 1. O PORTO E A ESTIVA EM PELOTAS

## 1.1 Contexto histórico

Esta pesquisa se insere no período da História do Brasil conhecido como Estado Novo, o qual teve início em 1937 com um golpe de estado que culminou na permanência de Vargas no poder até 1945. Este foi um momento marcado pela rigidez de um governo ditatorial que promoveu o cancelamento dos regionalismos em detrimento do projeto de nacionalização (GERTZ, 2007), realizou forte censura e valorizou o trabalho como forma de desenvolver a nação através da proposta desenvolvimentista.

Enquanto isso, o mundo vivia a extensão da era das catástrofes<sup>1</sup> (HOBSBAWM, 1995) com o avanço da II Guerra mundial. Esses acontecimentos acarretaram em transformações para o estado do Rio Grande do Sul.

Os problemas provocados pela eclosão da Segunda Guerra Mundial também se refletiu na atuação das entidades empresariais. Nos setor rural, com a escassez de matérias existentes durante a guerra, a FARSUL manteve sua prática de auxílio aos produtores na aquisição de insumos, conseguindo licenças para a importação de arame e de sal, e ainda fornecendo vacinas, sementes e equipamentos veterinários (GROS, 2007, p.263).

Além disso, o conflito mundial trouxe problemas de importação, pois com a guerra a Europa não conseguiu alimentar o comércio externo. Assim, os empresários brasileiros passaram a diversificar a produção. Os gaúchos, segundo Gros (2007), ampliaram a pecuária, buscaram diversificar as atividades agrícolas e implantaram novas indústrias.

Ao longo das décadas de 30 e 40, a ampliação do mercado interno nacional, praticamente protegido das importações, permitiu que os setores produtivos regionais gaúchos permanecessem a salvo de pressões concorrenciais de produtores agrícola mais bem localizados ou de produtores industriais do Centro, cujos estabelecimentos operavam com maiores economias internas e externas (FONTORA, 2007, p. 145).

---

<sup>1</sup>Era de Catástrofes é, para Hobsbawm(1995), o período que vai da I Guerra a II Guerra Mundial, no qual acontecimentos como a ruína dos grandes impérios construídos no século XIX, crise do capitalismo liberal, democracia em vias de desaparecimento, avanço totalitarista, ondas revolucionárias e guerras mundiais, além de marcar esta era, geraram transformações profundas para a sociedade mundial.

Neste processo de desenvolvimento do setor secundário do país, se verifica uma desigualdade na relação capital e trabalho, promovendo um grande desequilíbrio entre empregador e empregado. Com isso, se intensifica a necessidade de desenvolver normatizações para regulamentar o mundo do trabalho. A política corporativista varguista pretendia minimizar por completo os embates envolvendo empregador, empregado e estado.

Nas indústrias quartéis<sup>2</sup> se vivia uma vasta produção, tendo em vista que o mundo encontrava-se em guerra e, portanto o governo colocava sobre as classes trabalhadoras a responsabilidade de sustentar o Brasil. Entretanto, tal realidade produtiva não se verificava no mundo portuário, pois a Segunda Guerra Mundial ocasionou uma considerável diminuição na movimentação de cargas nos portos brasileiros. Assim, os portuários viviam um processo de declínio e de diminuição da jornada de trabalho.

Os operários experimentaram uma situação inversa: jornadas de trabalho reduzidas e inatividade compulsória. Para eles, o “esforço de guerra” começara muito antes desses decretos. Desde o início da guerra sua situação se agravava intensamente, em razão da falta de serviço, o que reduzia ainda mais os seus vencimentos que, aliás, permaneceram inalterados de 1939 a 1943 (SILVA, 1995, p.81).

Alexandre Fortes, ao analisar os governos latino-americanos nas décadas de 1930 e 1940, salienta que mesmo os países latinos assumindo caminhos diferentes, acabaram por obter o mesmo resultado: o sistema corporativista de relação de trabalho.

Foram estabelecidos sistemas corporativistas de relações de trabalho, marcados pela combinação entre, de um lado, o reconhecimento, ou até mesmo a oficialização, do movimento sindical e, de outro, o estabelecimento de arranjos institucionais orientados pela intenção de subordinar essas organizações de trabalhadores ao aparelho partidário e estatal, entendidos como depositários de interesses nacionais superiores aos de classe (FORTES, 2007, p.66).

O governo, por meio do corporativismo, almejava explorar as classes trabalhadoras cuja justificativa era trazer o progresso ao país através do desenvolvimento econômico nacional. Neste contexto, há uma forte discussão sobre

---

<sup>2</sup> Termo utilizado por Fernando Teixeira da Silva (1995, p.81) para retratar um pouco da crescente indústria nacional no contexto de Guerra Mundial.

o papel do trabalhador brasileiro e seu lugar em âmbito nacional. O governo pretendia desenvolver a ideia de um cidadão, que ao garantir o seu sustento, também geraria riquezas para a nação. Tudo isso por meio do trabalho.

O trabalho passaria a ser um direito e um dever do homem; uma tarefa moral e ao mesmo tempo um ato de realização; uma obrigação para com a sociedade e o Estado, mas também uma necessidade para o próprio indivíduo encarado como cidadão (GOMES, 1982, p.52-53).

Assim, o cidadão trabalhador traria o progresso para si e também para a nação, através do simples ato de trabalhar. Essas ideias eram lançadas à população a fim de que fossem inseridas em seu comportamento diário de forma naturalizada.

O recorte temporal (1940-1942) desta pesquisa se dá em um momento onde este discurso de trabalhador cidadão encontra-se em alta. Além disso, há um grande debate em andamento sobre uma possível Compilação das Leis Trabalhistas (CLT), que irão ocorrer no ano de 1943. Neste conjunto de normas de 1943, foram copilados decretos já outorgados e se incorporariam outros, os quais, no decorrer do recorte temporal desta pesquisa, estavam sendo discutidos no Ministério do Trabalho.

É relevante destacar que, a historiografia durante muito tempo olhou para este trabalhador como sendo sujeito extremamente dominado pelo Estado. Trabalhadores estes que se deixariam cooptar pelas benesses dadas pelo Estado na figura das leis que lhes eram concedidas. Por isso, os operários iriam aceitar a sindicalização corporativista<sup>3</sup>, as quais minimizariam suas reclamações ao governo. Nesta perspectiva, aos trabalhadores só restava a posição de dominados por uma estrutura capitalista dominadora.

Entretanto, autores como Ângela de Castro Gomes (2004), Alexandre Fortes (2007) e Gláucia Konrad (2006), trazem uma nova abordagem sobre os trabalhadores no período varguista. Gomes explica que os operários não estão condenados a uma condição de dominados, pois

---

<sup>3</sup> Gomes (1994), explica que Vargas em 1930 ao chegar ao poder, permitiu a reabertura de vários sindicatos, os quais tinham sido fechados na República Velha, porém limitou a atuação dos mesmos em 1931 com o Decreto lei 19.770, instituindo o sindicato como órgão consultivo e de colaboração com o poder público. Além disso, o decreto promulgou a obrigatoriedade sindical para os trabalhadores que quisessem usufruir da legislação social.

[...] entre seres humanos, não há controles absolutos e “coisificações” de pessoas, e que, nas relações de dominação os dominantes não “anulam” os dominados, ainda que haja extremo desequilíbrio de forças entre os dois lados (GOMES, 2004, p.160).

Se realmente o poder da classe empregadora fosse suficiente para dominar a atuação da classe operária, por que a Justiça do Trabalho ainda é acessada pelos trabalhadores durante o Estado Novo? Se o governo tivesse conseguido cooptar as massas trabalhadoras, por que estas continuaram promovendo greves e paralisações contra ações de governo? Isso significa que estes operários atuavam sobre seu contexto social de forma ativa. Não se pode negar que realmente o estado agiu e controlou a atuação dos trabalhadores, porém a perspectiva deste trabalho é trazer os operários como atuantes que resistiam a essa condição.

Não se trata aqui, de ignorar a repressão violenta ou subestimar o controle do Estado sobre os trabalhadores. Mas considerar totalmente perdida a autonomia dos trabalhadores e seus sindicatos (mesmo os oficiais) não corresponde com as novas informações que temos tido sobre aquele momento da formação social brasileira. A resistência e a autonomia, que, por sua vez, também não podem ser absolutizadas, fazem parte da trajetória de lutas por direitos e resistência da classe trabalhadora. O discurso governista do fim da luta de classes não encontrava correspondência na disposição de confronto de muitas lideranças clandestinas dos trabalhadores, bem como de reivindicações de operários comuns (KONRAD, 2006, p.08).

A abertura de novas fontes tem corroborado para contribuir com esta nova perspectiva historiográfica sobre o Estado Novo brasileiro. Uma destas fontes será a base de investigação desta pesquisa: os dissídios trabalhistas da Justiça do Trabalho da Comarca de Pelotas.

## **1.2 História e Justiça do Trabalho**

Na cidade de Pelotas entre 1940 e 1942 problemas como: amplas jornadas de trabalho, péssimas condições de trabalho e demissões sem justa causa eram a base das principais disputas judiciais em torno da organização do trabalho no porto. Uma vez que estavam diante de uma justiça que, por estar vinculada ao Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio excluía os portuários da organização trabalhista no Brasil.

Atualmente, através dos processos da Justiça do Trabalho da Comarca de Pelotas está sendo possível retirar os estivedores do anonimato e colocá-los como autores de sua própria história, sobretudo da história do Porto de Pelotas.

Ao assim fazê-lo, somos levados a considerar não exclusivamente a história a partir de baixo, mas sim – e de maneira mais abrangente – a história da relação entre capital e trabalho, ou o alto e o baixo. Aqui, em particular, somos levados à história dessa relação nos termos de sua mediação – jurídica e institucional – regulada pela Justiça do Trabalho, o que é um amplo de pesquisa específico e em expansão (NEGRO, 2013, p.196).

As Juntas de Conciliações e Julgamento locais propiciavam ao trabalhador defender-se, por meio da voz do vogal, dos abusos dos empresários (GOMES, 2002). Diante disso, esse acervo se coloca como uma importante fonte para analisar a história do trabalho, pois insere os trabalhadores na historiografia como sujeitos atuantes da construção da narrativa histórica. Sendo assim, é um acervo importante para salvaguardar as memórias dos trabalhadores, por isso tem sido utilizada como fonte para inúmeros trabalhos historiográficos:

Neste sentido, por exemplo, multiplicou-se trabalhos de historiadores que investigam a ampliação das leis em situação variada, os mecanismos disciplinares e as representações associadas ao judiciário, o perfil da magistratura e de outros operários do Direito em diversas épocas e, sobretudo, o uso que os dominados, em especial os trabalhadores cativos e livres, fizeram das leis a seu favor, recorrendo aos tribunais – sobretudo os da Justiça do Trabalho após 1941 – como campo de luta, onde depositavam expectativas e valiam-se de artimanhas variadas para conquistar melhores condições de trabalho (SCHMIDT; SPERANZA, 2012, p.217).

Os dissídios trabalhistas compreendem várias potencialidades para a pesquisa. No entanto, há poucos acervos a serem explorados pelos historiadores, afinal muitos já foram destruídos, por meio de aporte legal<sup>4</sup> (LONER, 2010), o qual permite a eliminação dos dissídios após cinco anos de arquivamento. Uma das explicações para tamanha desvalorização desta fonte pode ser o fato da Justiça do Trabalho possuir certo desprestígio<sup>5</sup>, pois as audiências eram extremamente simples, sobretudo, porque tratavam de problemas trabalhistas do cidadão comum, não havendo nesta justiça grandes personalidades.

<sup>4</sup>Lei 7.627, de 10 de novembro de 1987.

<sup>5</sup> Para uma análise cuidadosa do desprestígio da Justiça do Trabalho ver o livro BIAVASCHI, Magda B.; MIRANDA, Maria G; LUBBE, Anita. Memórias e preservação de documentos: direitos do cidadão. São Paulo: LTr, 2007.

Este estudo busca cooperar com a História Social do Trabalho, pois desenvolve uma investigação sobre o mundo do trabalho a partir das demandas dos trabalhadores. Assim, ao analisar os dissídios verifica-se também o dia-a-dia deste trabalhador no seu labor e suas relações políticas com o meio que o circunda.

O historiador, no processo de construção da narrativa histórica, pode cair nas armadilhas da impessoalidade. Ao tratar, por exemplo, de processos trabalhistas marcados pelos entraves entre operários e empregadores, pode esquecer-se que as lutas trabalhistas não começam apenas no momento grevista e nas grandes movimentações populares. Elas também ocorrem na vida de cada trabalhador, na conquista do pão de cada dia, nos problemas familiares, nas relações amorosas, eis aí as reais motivações dos trabalhadores.

Note-se, ainda, que o problema do controle social da classe trabalhadora compreende todas as esferas da vida, todas as situações possíveis do cotidiano, pois este controle se exerce desde a tentativa de disciplinarização rígida do tempo e do espaço na situação de trabalho até o problema da normatização das relações pessoais ou familiares dos trabalhadores, passando também, pela vigilância contínua do botequim e da rua, espaços consagrados ao lazer popular (CHALHOUB, 2001, p.51).

Por meio de tal consideração, pode-se pensar na importância de trazer à tona as personalidades de uma conjuntura, ou seja, ao tratar da estiva de Pelotas é fundamental aproximar-se dos estivadores. O que interessa é explorar as memórias dos trabalhadores, pois assim será possível encontrar novas perspectiva para o ofício do historiador.

Foram encontrados cinco dissídios trabalhistas envolvendo estivadores entre 1940 e 1942. O primeiro processo (PROCESSO nº 02, 1940) é uma exceção, pois foi a empresa que procurou a Junta de Conciliação e Julgamento (JCJ) para demitir por justa causa um dos seus estivadores, alegando insubordinação no trabalho. O segundo (PROCESSO nº 38, 1941) é a continuidade do primeiro, pois o estivador não recebeu o valor referente à indenização, a qual deveria ser paga pelo empregador.

O terceiro (PROCESSO nº 57, 1941) é um processo coletivo, no qual quarenta estivadores procuraram a JCJ para adquirir seus direitos, pois foram demitidos sem justa causa e alguns destes por terem estabilidade almejaram retornar ao trabalho. O quarto (PROCESSO nº 84, 1942) dissídio relata um pouco

dos reflexos da instalação do porto de pelotas e o prejuízo que isto causou para os trapiches particulares que exploravam este comércio, bem como para os estivadores. O quinto (PROCESSO nº 79, 1942) é continuidade do quarto, pois os estivadores reclamam o não cumprimento da sentença anterior.

Esses processos trazem muitas informações sobre a vida da estiva e seu envolvimento com o sindicato, o qual regia toda a organização dos estivadores no porto. Além disso, contribuem para se aproximar da história do Porto de Pelotas.

### 1.3 Porto de Pelotas: Do iate ao Tampico

Pelotas possui uma cultura de exportação de mercadorias por meio fluvial muito antiga. Algo que vêm das indústrias de charque no século XIX. Cada charqueada possuía o seu atracadouro no arroio Pelotas. Esta localização propiciava escoar<sup>6</sup> a vasta produção de charque que era transportada por meio de iates. Com a desobstrução do Canal São Gonçalo entre 1868 e 1875, foi possível a entrada de grandes navios. Assim, o primeiro navio de grande porte a atracar em Pelotas foi o Tampico, o qual transportou charque aos Estados Unidos (MAGALHÃES, 1993, p.103).

Tal cultura exportadora percorre o século XX através das empresas que se instalaram na região portuária pelotense, localizadas aos arredores do canal São Gonçalo, onde a maioria destas empresas possuía trapiches particulares que promoviam o escoamento da produção, principalmente, para Rio Grande e Porto Alegre. Neste contexto, o Porto de Pelotas ganhou o título de “terceiro em importância comercial no estado” (VIVIAN, 2008, p.14). Como exemplo, temos o frigorífico Anglo S/A<sup>7</sup>, o qual possuía seu trapiche e também se utilizava da mão de obra da estiva.

<sup>6</sup> O arroio Pelotas desemboca no canal São Gonçalo, o qual dá acesso a Lagoa dos Patos, a qual banha a cidade de Rio Grande (RG) no Rio Grande do Sul. O charque era enviado para RG através de iates, pois diferente do Porto de Rio Grande, o arroio Pelotas não comportava grandes embarcações.

<sup>7</sup> Mais informações sobre o Anglo ver: RANSOLIN, Antonio Francisco. **Frigoríficos no RS** - Artigos Do Memorial, Porto Alegre, 2005. Arquivo eletrônico. Porto Alegre: Memorial do TRT 4ª Região, 2004. Disponível em: <http://www.trt4.jus.br>. Acessado em: 12 de dezembro de 2012. E ver: JANKE. Neuza Regina. **Entre os valores do patrão e os da nação, como fica o operário?** (O Frigorífico Anglo em

As fábricas que não possuíam trapiches podiam se utilizar dos serviços de empresas que exploravam o comércio portuário em trapiches particulares, como o caso de Decio Azevedo & Cia. (PROCESSO nº 79, 1942), a qual possuía seu próprio trapiche e cobrava pela utilização deste serviço. Para isso, se utilizava da mão de obra de trabalhadores avulsos da estiva pelotense, estes que eram vinculados ao sindicato de Cargas e Descargas Terrestres de Pelotas<sup>8</sup>.

Foi somente em 1940 que se deu a instalação do Porto de Pelotas em caráter público. A história da instalação do Porto Pelotense através do Governo do Estado teve seu início em 1928 com o Decreto Lei 18.553 para construir e explorar um porto em Pelotas. Tal posição foi reafirmada em 1934 no decreto 24.526, entretanto as obras que proporcionaram 464 metros de cais e alguns armazéns só foram finalizadas em 12 de janeiro de 1940 (LONER, 2010).

O porto pelotense ainda se constitui como um local pouco explorado pelos historiadores, devido à dificuldade de acessar as fontes. Portanto, deseja-se trazer esta temática a luz da discussão acadêmica para assim ampliar o conhecimento historiográfico referente à História do Trabalho portuário do Brasil.

---

Pelotas: 1940-1970). 1999. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 1999.

<sup>8</sup> Fundado em 3 de novembro de 1932 (PROCESSO nº 02, 1940, fl. 03).

## **2. LABOR DE ESTIVAR E DESESTIVAR NO PORTO DE PELOTAS E A JUSTIÇA DO TRABALHO**

### **2.1 As nuances portuárias**

Muitos estudos já foram realizados sobre os portos brasileiros e seus reflexos para as sociedades que os norteiam, nesta perspectiva encontra-se: José Ribeiro Araújo, o qual investiga o Porto de Vitória no Espírito Santo (1974) e Hugo Alberto Pereira Neves (1980) com o estudo sobre a relevância do porto de Rio Grande (RS) de 1890 a 1930. Entretanto, como o próprio Silva (2003) afirma:

No campo da história social do trabalho no Brasil, diversos estudos têm escolhido investigar categorias específicas de trabalhadores, empresas, sindicatos e ações coletivas de diferentes naturezas, em conjunturas circunscritas e em comunidades operárias bem delimitadas. (SILVA, 2003, p.21).

A historiografia mais atual, como mostrou Silva, tem se aproximado da história das várias categorias de operários que fazem o porto constituir-se como importante transporte modal para o Brasil. Estes estudos se debruçam nas relações trabalhistas envolvendo, em muitos casos, as estruturas sindicais e empresariais. Assim, pesquisadores como Edgar Ávila Gandra (1999) com o estudo sobre o sindicato dos trabalhadores portuários em Rio Grande, Fernando Teixeira através dos doqueiros (1995, 2003), Ingrid Sarti (1981) com a categoria estivador, Diego Luiz Vivian (2008) por meio dos vigias de embarcações, Carlos Alberto de Oliveira analisando os estivadores de Rio Grande no Rio Grande do Sul (2000), são bibliografias fundamentais, pois suas obras trouxeram importantes contribuições ao colocar os trabalhadores como atores da História Social do Trabalho.

A estrutura portuária é interessante de ser pensada por possuir uma organização muito fluída, pois os empregadores utilizavam-se da falta e da omissão de leis trabalhistas para contratar os empregados da forma que lhes parecia ser melhor. Deste modo, se encontra nos portos brasileiros uma grande desordem empregatícia, a qual é chamada por Fernando Teixeira da Silva de “Babel portuária”, já que:

A indústria portuária envolve um sem-número de empregadores que estabelecem diferentes salários, horários e regras de trabalho. Nessa “Babel portuária”, os portos dramatizam os avanços e o caos do capitalismo industrial, testemunhando a capacidade humana para orquestrar a atividade social. (SILVA, 2005, p.216-217)

Diante dessas circunstâncias, os operários portuários vão lutar por direitos da mesma forma que os empregadores irão tentar promover normatizações que beneficiem a exploração do trabalho. Assim como, (SARTI, 1981, p.16) “[...] numa luta travada em terreno adversário, trata-se de um núcleo de trabalhadores numa batalha contínua pelo reconhecimento de seus direitos e contra a opressão e a repressão da classe dominante.”.

É no contexto deste conflito de interesses que se desenvolveram boa parte das medidas trabalhistas do pós 1930. Biavaschi (2005) afirma que as leis criadas até 1942 se apresentam como regras protecionistas favorecendo o trabalhador.

No período de 1930 a 1942, além de uma normatização dirigida à segurança social e aos acidentes de trabalho, verificaram-se: um pujante processo de institucionalização de regras de proteção ao trabalho – dirigidas à nacionalização do trabalho, às mulheres, aos menores, aos comerciantes, aos industriários, aos marítimos, aos mineiros, aos ferroviários, aos bancários, às estabilidades, ao salário mínimo; a estrutura dos aparelhos de Estado de fiscalização e garantir a ampliação dessas regras – Comissões Mistas, Juntas de Conciliação, Inspetorias Regionais, Justiça do Trabalho, Conselhos Regionais e Nacionais do Trabalho [...] (BIAVASCHI, 2005, p.121).

A regulamentação, citada por Biavaschi (2005), se torna essencial para o governo, pois através desta conseguiria minimizar as tensões trabalhistas. Porém, estas medidas são oriundas de um histórico de lutas trabalhistas, e não são presentes oriundos somente da boa vontade da União, sendo, na verdade, frutos de uma construção social.

Konrad (2006) traz um exemplo interessante de luta dos operários do porto no Rio Grande do Sul, visto que algumas categorias portuárias foram aos jornais para reclamar o trabalho nos sábados, tendo em vista que havia outros setores do porto que não precisavam comparecer ao serviço nesse dia da semana. Por meio desta ação, os portuários foram ouvidos por todos. Vê-se aí uma conjuntura de dominação do empregador sobre seus empregados, mesmo assim os trabalhadores persistiram na luta para conquistar melhores condições e valorização no trabalho.

Os portuários não possuíam uma legislação que tratasse especificamente de seus ramos, mas aos poucos foram conquistando normatizações trabalhistas específicas para cada categoria, sobretudo com a CLT (Consolidação das Leis Trabalhistas) em 1943. Entretanto, antes deste momento, as reclamações dos portuários eram julgadas segundo os decretos desenvolvidos para os industriários e comerciantes (Lei n. 62 de 5 de junho de 1935).

João Antônio Rodrigues e mais trinta e nove estivadores passaram por esse entrave legislativo em 1940 quando reclamaram a demissão sem justa causa realizada pela firma J. Costa & Abreu. Os empregados procuraram a Junta de Conciliação e Julgamento de Pelotas, a fim de receberem as indenizações devidas, entretanto a Junta julgou improcedente a reclamação dos estivadores, os quais foram demitidos sem receber qualquer abono. Os estivadores não aceitaram tal condição e entraram com recurso, o qual foi aceito pelo Conselho Regional do Trabalho por meio dos seguintes motivos:

Que improcedente é a preliminar na qual negava-se aos estivadores o direito de reclamar pela lei 62, por não serem comerciários nem industriários, de vez não havendo lei específica que regule o contrato de trabalho daquela classe de trabalhadores, deve ser ele regulado pelo artº 137, inciso “e” da Constituição Pátria, e conseqüentemente pela lei nº 62; Que, não tendo havido proibição alguma no decreto-lei nº 2.032, que inibisse a Reclamada de continuar o contrato de trabalho que mantinha com os reclamantes, em face do que dispõe o art. 3º, inciso ‘c’, da mesma lei, que ao contrário, autoriza a continuidade do contrato de trabalho diversamente ao que alegou a firma reclamada, quando apresentou sua defesa – injustificada foi a demissão dos reclamantes que por isso, em face do que dispõe a lei 62, deverão receber as indenizações respectivas na forma do pedido na inicial, ressalvando o direito daqueles que gozavam estabilidade, os quais, conforme a lei que regula a espécie, deverão ser reintegrados e pagos de seus salários atrasados, ou seja, os vencidos desde a data da despedida até a reintegração. Em 22 de agosto de 1941. (PROCESSO 57, 1941, fl. 02)

O que interessa analisar é o primeiro motivo descrito, o qual mostra que os estivadores se utilizaram de uma legislação de comerciantes e industriários para defender seus motivos diante da justiça<sup>9</sup>, tendo em vista que não possuíam uma lei específica que regulasse o contrato de trabalho dos estivadores. O empregador defendeu-se afirmando que os estivadores recebiam seus salários por intermédio de

---

<sup>9</sup> Lei 62 de 5 de junho de 1935. A lei assegura aos empregados do ramo industriário e comércio uma indenização em caso de não cumprimento do contrato de trabalho por parte do empregador, oferece outros provimentos em caso de despedida injusta.

seu sindicato, portanto deveriam ser considerados empregados do sindicato e não da firma J. Costa & Abreu.

[...] estão subordinados às determinações desta entidade. Devem ser, portanto, considerados como empregados de seu Sindicato, consoante o conceito a que se refere a Decisão do Sr. Ministro do Trabalho, no processo D.G.E., nº 6.298, de 1938, in *Justiça do Trabalho*, 20, pag. 665, citado *Dicionário de Jurisprudência Trabalhista*, de Ernesto Machado, pag. 152. (PROCESSO nº 52, 1940, fl.12)

A falta de uma normatização específica para os estivadores permitia aos empregadores de se utilizarem de várias justificativas para não efetuarem pagamento de indenizações. Neste caso, o empregador coloca sobre o sindicato a responsabilidade dos direitos trabalhistas dos estivadores, mesmo sabendo que a origem do salário dos estivadores provinha da própria firma J. Costa & Abreu. A única função do sindicato, neste caso, era distribuir os salários aos estivadores.

Antes da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) havia três normatizações que levavam em conta a vida portuária. A primeira, de junho de 1933, criou o Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Marítimos (IAP). Segundo Gomes (2007), essa lei previa aos trabalhadores: aposentadoria, pensão, assistência médica e programa habitacional.

A segunda normatização se deu em outubro de 1933, decreto nº 23.259<sup>10</sup>, a qual criou a Delegacia do Trabalho Marítimo cujo dever era de inspecionar, disciplinar e policiar o trabalho nos portos.

Art. 3º As Delegacias de Trabalho Marítimo terão as atribuições seguintes:

- a) fixar o número de estivadores necessários ao movimento do respectivo porto, podendo promover a revisão das atuais matrículas;
- b) acreditar perante os concessionários ou empreiteiros de trabalho nos portos e empresas ou agências de navegação ou de pesca as associações de trabalhadores nos serviços do porto, da navegação ou da pesca, depois de seu devido reconhecimento;
- c) fiscalizar o horário do trabalho de acordo com a legislação vigente;
- d) fixar para o respectivo porto, segundo as exigências locais, a tabela de remuneração dos trabalhadores da estiva, por lonclagem ou cabotagem;
- e) fiscalizar os trabalhos de carga e descarga e movimentação de mercadorias, nos trapiches e armazéns, fixando o número necessário de trabalhadores para esses serviços e a remuneração que lhes deva caber;
- f) emitir pareceres sobre matéria atinente ao trabalho portuário, da navegação ou da pesca, e que seja da alçada do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

---

<sup>10</sup>Foi atualizada a grafia dos decretos-leis deste estudo, a fim de facilitar a leitura.

Além disso, este decreto estabelece uma Junta de Conciliação e Julgamento para cada Delegacia de Trabalho Marítimo, assim a função desta seria de diminuir os conflitos trabalhistas que ocorressem no porto e nas atividades pesqueiras. Do mesmo modo, se vê que as leis ainda buscam abranger o maior número de funções possíveis.

Art. 6º Compete às Juntas de Conciliação e Julgamento das Delegacias de Trabalho Marítimo dirimir os conflitos oriundos do trabalho no porto, na navegação e na pesca, tanto de natureza individual como coletivos, quando da alçada do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

A Junta de Conciliação e Julgamento das Delegacias de Trabalho Marítimo poderia sancionar algumas punições aos litigantes quando fosse necessário. Para os empregados, esta Junta poderia suspender de cinco a trinta dias de trabalho sem remuneração e a cassação da matrícula na capitania do porto. Os empregadores poderiam receber multa de 100 mil réis ou até cinco contos de réis, valor este que poderia ser duplicado caso a falta continuasse a ocorrer. Por fim, também tinha poder de intervir na realidade dos sindicatos caso esses infringissem a lei. Com isso, havia duas punições: destituição do culpado e a cassação da carta de sindicalização.

O processo envolvendo João Antônio Rodrigues e mais trinta e nove estivadores foi analisado pela Junta de Conciliação e Julgamento da Delegacia de Trabalho Marítimo o que está comprovado nas próprias folhas dos autos findos (PROCESSO nº 51, 1941, fl. 11).

Os reclamantes foram despedidos pela reclamada em 14 de maio de 1940, no dia seguinte, isto é 15 do mesmo mês, iniciaram suas atividades subordinados a seu sindicato, conforme a certidão passada pelo Sr. Presidente dessa entidade, no requerimento que se acha na fls. dos autos, anexos no memorial que a reclamante apresentou em primeira instância, perante a digna Junta de Conciliação e Julgamento anexa à Delegacia do Trabalho Marítimo de Pelotas.

Este caso foi julgado como procedente e os sócios da firma precisaram pagar as indenizações aos estivadores. Além disso, os estivadores Geraldo Lopes dos Santos, João Delicio e Clemente Camargo foram obrigatoriamente readmitidos, pois gozavam de estabilidade – tal aporte legal era dado para os trabalhadores com mais de dez anos de trabalho em um mesmo local. Entretanto, para conseguir pagar a sentença, os empregadores precisaram penhorar seus próprios bens. Assim, se

percebe que a Junta de Conciliação e Julgamento das Delegacias de Trabalho Marítimo tinha poder para julgar e sentenciar os litígios trabalhistas envolvendo o mundo do trabalho portuário, mesmo estando ligado ao poder Executivo, o qual não lhe dava o poder de fiscalizar a realização da sentença.<sup>11</sup>

O terceiro e último decreto antes da CLT que envolve os portuários e igualmente os estivadores no Brasil, é de 1934 com a criação do Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Comerciantes (IAPC). Neste decreto, também foi promulgado as Caixas de Aposentadoria e Pensão dos Trabalhadores de Trapiches e Armazéns de Café e dos Estivadores, o que mais tarde se transformou-se em institutos (GOMES, 2007).

## **2.2 Carregar e Descarregar: O ofício de estivar em Pelotas**

Para se tornar estivador era necessário ter vagas disponíveis e possuir condições necessárias para realizar a carga e a descarga nas embarcações. O número de estivadores para cada empresa era calculado pela Delegacia de Trabalho Marítimo como consta no decreto nº 23.259 de outubro de 1933:

Art. 8º estivadores, bem como as empreiteiros de estiva, em cada porto, ficam sujeitas às instruções que, segundo as conveniências locais, e dentro dos preceitos deste decreto, forem organizadas pela Delegacia de Trabalho Marítimo sobre seus deveres.

Encontra-se aí uma das primeiras normatizações específica para estivadores, já que o aporte legal contém uma preocupação em organizar esta mão de obra disponível no mercado de trabalho. O cálculo, segundo decreto nº 3346 de 12 de junho de 1941, é feito a partir de um levantamento das horas trabalhadas durante seis meses pelos estivadores. Segundo Sarti (1981), a aplicação desta lei somente era efetuada se houvesse a procura do Capitão do Porto. A autora explica que é uma normatização incompleta, pois não leva em conta as variáveis contidas nos

---

<sup>11</sup> A Junta de Conciliação e Julgamento foi implantada em 1932 pelo decreto 22.132. Estava ligada ao Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio e funcionava como um órgão Executivo, portanto não tinha poder de efetivar suas sentenças. Somente pelo decreto-lei n 9.797 de 1946, a Justiça do Trabalho (estabelecida pelo Decreto-Lei nº 1.237 de 1939) passou a fazer parte do Poder Judiciário Federal, lhe sendo possível a partir de então, efetivar toda sentença realizada nas Juntas de Conciliações e Julgamento Locais. Informações retiradas do site disponível em: <http://portal.trttrio.gov.br>. Acessado em: 19 de fevereiro de 2013.

serviços portuários, tendo em vista que, em momentos de safra, é fundamental grande número de mão de obra, enquanto em outros momentos não.

Para entender mais sobre o ofício da estiva utilizar-se-á o conceito de estivador segundo Sarti (1981):

No Brasil, esse trabalho consiste na arrumação e retirada (estivagem e desestivagem) das mercadorias exclusivamente no convés e nos porões do navio. Na terra, o estivador brasileiro não trabalha, sendo esta a função do doqueiro, [...]. (SARTI, 1981, p.22)

A explicação de Sarti (1981) permite que se compreenda o trabalho da estiva já diferenciado das tarefas dos doqueiros. A autora traz essa lógica porque tanto a estiva quanto a atividade das docas são fruto de confusão, devido a sua semelhança. Com isso, a estiva é apresentada como responsável pela tarefa de tirar e colocar as cargas dos navios. No entanto, essa distinção de estivador é aparentemente um pouco diferente do que ocorre em Pelotas onde há registro nos processos trabalhistas de estivadores realizando outras atribuições, tais como de pesagem de açúcar em um moinho (PROCESSO nº 02, 1940) em 1940. Este processo retrata uma tensão trabalhista, na qual o estivador Antônio Duarte é chamado a realizar uma tarefa, a qual não pode ser por ele efetivada por motivos de saúde. Eis aí a fala do empregador que chama o estivador de indisciplinado:

O indisciplinado empregado” estava exercendo sua função na pesagem de açúcar, mas por força maior, foi necessário a sua atuação em outro trabalho, visto que o também estivador que desempenhava o trabalho junto a “BOCCA” de moinho, por motivo de moléstia, solicitou que lhe dessem um substituto, pois necessitava afastar-se rapidamente do posto a fim de satisfazer suas necessidades fisiológicas. Convidado Antônio Duarte, insubordinou-se (PROCESSO nº 02, 1940, fl. 03).

Com isso se verifica que as relações trabalhistas obedecem assim a especialidades históricas e geográficas. Nesta primeira fala do representante da empresa, percebe-se que o estivador não estava carregando ou descarregando e nem ao menos realizando o serviço em uma embarcação, pelo contrário, estava em um moinho cuja função era pesar açúcar. O empregador explica tal situação ao dizer que, essa troca de função ocorria de acordo com a necessidade de serviço disponível na firma. A empresa utiliza-se do artigo 5º da lei 62 de 5 de junho de 1935, afirmando ser caso de insubordinação e, portanto, passível de demissão por justa causa. O sindicato é acionado pelo estivador, assim o Sindicato dos

Trabalhadores em Cargas e Descargas Terrestres de Pelotas ao apresentar-se informa a carteira de trabalho do estivador e explica a sua versão:

- a) Informa a carteira de trabalho.
- b) Foi chamado a trabalhar no setor de moagem de açúcar.
- c) O estivador não aceitou trabalhar porque não poderia nessa seção, aceitando trabalhar em qualquer outra, por se achar em enfermo conforme consta no exame médico-radiológico.
- d) Antonio Jacques Duarte, é um senhor pacato, homem trabalhador cumpridor de seus deveres, sem nunca ter faltado ao serviço. A firma reclama, conforme várias reclamações existentes esse posto de fiscalização é velha desrespeitadora das leis do Ministério do Trabalho.
- e) A firma em questão não entregou a carteira profissional, que tem retido a mais de um ano contrariando o que determina a lei.

A lei 62 de 5 de junho de 1935 acabou por propiciar ao empregador um leque de oportunidades para utilizá-la contra o operário nas tensões trabalhistas, pois as ações de insubordinação eram classificadas pelo patrão, visto que esta palavra não é explicada na lei. Portanto, qualquer comportamento controverso a vontade do patrão poderia ser interpretado como insubordinação e, assim, ser passível de demissão por justa causa. O que realmente está sendo discutido neste processo é justamente esta lei, afinal o empregador mostra conhecer as normatizações que beneficiam as suas ações perante a justiça trabalhista.

Essa lei associada ao regime de força, reconcedia às empresas a autoridade patronal quase sem freios, mantendo sob seu poder o comportamento e a produtividade dos seus empregados. [...] as empresas viram ampliar seu margem de manobra na medida em que ficava sob seu critério conceituar o que seria “justa causa” ou “falta grave” (SILVA, 1995, p.79).

Deste modo, é notória a superioridade de poder dos empregadores, os quais por meio desta lei faziam com que seus empregados trabalhassem mais por terem medo da demissão. Porém, verifica-se que a Justiça do Trabalho, na figura da Junta de Conciliação e Julgamento, propicia um espaço de debate entre empregador, empregado e sindicato. Nessa relação, cada uma dessas instâncias passa a ser parte ativa dessa sentença. A relação de dominador e dominado ainda permanece, mas este dominado não aceita tais condições e luta por melhores condições de trabalho.

O sindicato dos trabalhadores em cargas e descargas terrestres denunciou a firma Joaquim Oliveira & CIA ao Diretor do Departamento de Higiene de Pelotas.

Informou que a seguinte firma extrapolava as horas diárias de trabalho em um ambiente pouco ventilado. A seguir, está a denúncia feita pelo sindicato:

O sindicato dos trabalhadores em Cargas e descargas terrestres, vem muito respeitosamente trazer ao conhecimento de V.S. que a firma desta praça Joaquim Oliveira & Comp. Estabelecida com moinho de açúcar a rua manduca Rodrigues nº 661, faz seus empregados trabalharem na secagem de moagem, de 10 à 12 horas diárias, sem nenhuma ventilação no local de trabalho, contrariando as posturas higiênicas determinadas por esse departamento (PROCESSO nº 02, 1940, fl. 10).

O departamento verificou as condições e, em documento comunicou que as modificações necessárias já haviam sido pedidas à firma, a qual deveria ampliar seu prédio.

Diante das más condições de trabalho, somadas aos atestados do estivador proveniente do Serviço de radiologia da Santa Casa de Misericórdia de Pelotas, comprovando a debilidade do trabalhador. A JCJ julgou por improcedente o caso, dando ganho de causa ao trabalhador, o qual recebeu 480 mil reis de indenização.

Thompson (1997) explica claramente o motivo que leva uma lei, que naturalmente beneficiaria o empregador, acabar favorecendo a classe dominada. O autor observa que a lei possui uma função ideológica, podendo tender a facilitar sentenças a favor dos dominantes. Entretanto, a lei carrega em sua essência o caráter de igualdade e neutralidade, a qual impossibilita alterar as normas para favorecer somente a alguns. Sendo assim, a mesma lei que favorece também restringe a ação da classe dominante.

A retórica e as regras de uma sociedade são muito mais que meras imposturas. Simultaneamente podem modificar a profundidade o comportamento dos poderosos e mistificar os destituídos do poder. Podem disfarçar as verdadeiras realidades do poder, mas ao mesmo tempo podem refrear esse poder e conter seus excessos (THOMPSON, 1997, p.356).

Portanto, a lei deve ser vista como uma construção cultural, pois para manter a sua universalidade, suas normatizações devem ser aceitas pelas várias ramificações sociais. Com isso, para Thompson, a lei não é imposta e, sim, é “um meio onde outros conflitos sociais têm se travado. Em parte, as próprias relações de produção só têm sentido nos termos de suas definições perante a lei [...]” (1997, p.358).

Essa discussão é relevante, pois neste processo, no qual a empresa Joaquim Oliveira & CIA julga *a priori* seu empregado, o estivador Antônio Jacques da Costa, de insubordinar-se ao trabalho, através da lei 62 de 5 de junho de 1935, certamente imaginar-se-ia que o trabalhador iria ser demitido sem justa causa. Porém, o contrário acontece e a empresa é condenada a pagar indenização ao empregado. Neste processo, verifica-se que a lei com seu caráter universalista se coloca como um espaço para o conflito entre as classes, por mais que seja tendenciosa, nos atos de litígio acaba se neutralizando e abrindo espaços de disputa nas tensões trabalhistas, ao mesmo tempo que limita a atuação do empregador.

No entanto, as Justiças do Trabalho, neste momento, estavam vinculadas ao Poder Executivo, fazendo parte do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio. Com isso, não tinham poder de verificar e obrigar a efetuação da sentença. Foi somente em 1946 que a Justiça do Trabalho ganhou maior autonomia, pois passou a compor o poder Judiciário Federal. Por isso, em 1941 o estivador Antônio Duarte, precisou abrir um novo inquérito contra a empresa cobrando o cumprimento da sentença do processo anterior. Desejava com isso, receber a indenização que por direito lhe era devida, todavia o processo foi arquivado sem que fosse possível verificar os motivos (PROCESSO nº 38, 1941).

### **2.3 A instalação do Porto de Pelotas e suas implicações no mundo do trabalho em 1940**

Através da permissão da União ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul, o processo de construção e encampação do Porto em Pelotas foi concluído em 1940. É relevante destacar que demorou 17 anos, pois havia começado em 1923. Essa instalação beneficiaria muito o transporte de mercadorias na região. Entretanto, o novo Porto de Pelotas gerou transformações, principalmente, no mundo do trabalho local. Tal situação é verificada através dos processos da Justiça do Trabalho de Pelotas, nos quais em 1942 estivadores que trabalhavam no trapiche explorado pela firma Decio Azevedo e Cia., buscaram a Junta de Conciliação e Julgamento para reclamar seus direitos. Assim, este processo que envolve os estivadores Antenor Xavier, Alfredo Gonçalves, José Francisco Vieira, João Silva

Mendes e Oscar Barros acaba por trazer a tona os problemas envolvendo esse processo de encampação do Porto de Pelotas.

Este litígio traz as consequências vividas por uma categoria que não possuía uma legislação específica, mas por estar organizada através de seu sindicato lutavam por melhores condições de trabalho contra os abusos dos patrões e contra as demissões sem justa causa. Na primeira vez que estes estivadores acionaram a Junta de Conciliação e Julgamento, a reclamatória foi dada como improcedente. Todavia, os trabalhadores recorrem novamente a Justiça, pois consideram injusta a conclusão dada pela Junta.

Neste processo (PROCESSO nº 84, 1942), os estivadores que trabalhavam na qualidade de mensalistas, foram demitidos sem o pagamento de indenizações, pois o patrão considerou ser uma demissão com justa causa, justificando não haver mais trabalho para os estivadores. A grande causa para este declínio no negócio de Agente de Companhia de Navegação e Congêneres da firma Decio Azevedo & CIA ocorreu por conta da instalação do Porto de Pelotas.

[...] que, a 15 de março do corrente ano, foram os requerentes despedidos do serviço, sob o fundamento da terminação do negocio de trapiche, cuja exploração deixara de interessar à firma arrendatária, em consequência da criação, pelo Governo do Estado, do serviço portuário (PROCESSO nº 84, 1942, fl. 02).

O advogado do empregador explica que somado a essa concorrência com o Porto de Pelotas, o Governo do Estado passou a cobrar uma taxa para cada trapiche arrendado. Isso trouxe desvantagens econômicas para as duas firmas que arrendavam os três trapiches de Pelotas.

[...] que desse evento resultara a instituição de uma taxa a ser paga pelos Trapiches existentes nesta cidade, taxa essa que, no dizer das duas firmas arrendatárias dos três Trapiches locais, viria a tornar o negocio de lucro problemático (PROCESSO nº 84, 1942, fl. 02).

Devido às condições externas não propiciarem um negócio lucrativo na exploração dos trapiches, a reclamada decidira fechar o negócio de Agente de Companhia de Navegação e Congêneres e, assim, julgava-se estar amparada pela lei para efetuar a demissão de seus empregados. Para embasar sua afirmação utilizou-se do Decreto Estadual nº 29, de 21 de fevereiro de 1940, o qual trata da

inauguração do serviço organizado através do Porto de Pelotas, junto a esse se equipou com o artigo 5º, § 3º, da lei nº 62, de 5 de junho de 1935.

O artigo 5º da lei nº 62, de junho de 1935, traz as causas para uma despedida justa. Assim, qualquer improbidade que torne o empregado incompatível com o serviço, negociações habituais realizadas sem o consentimento do empregador, mau procedimento nas tarefas, embriaguez no serviço, violação de segredo que por ventura o empregado esteja sabendo, ato de indisciplina ou insubordinação, abandono no serviço sem justificativa, ações de desonra a outra pessoa, prática de jogos de azar e força maior que impossibilite manter, o empregador, o contrato de trabalho com o empregado, podem ocasionar a perda do serviço do empregado por justa causa.

Já o § 3º da mesma lei, verifica-se:

§ 3º No caso de ser a paralisação do trabalho motivada por promulgação de leis ou medidas governamentais que tornem prejudicial a continuação da respectiva atividade ou negócios, prevalecerá o pagamento da indenização de que trata a presente lei, a qual, entretanto, ficará a cargo do Governo que tiver a iniciativa do ato que originou a cessação do trabalho.

Com isso, o empregador munuiu-se de medidas que protegessem o fechamento de seu comércio sem ser necessário o pagamento de indenizações aos trabalhadores. Utiliza como justificativa o fechamento do trapiche por “força maior” como a própria lei traz. Além disso, o empregador busca colocar os problemas referentes à quebra de contrato dos estivadores para o Governo solucionar, pois a exploração do trapiche só fechou por conta do Decreto Estadual nº 29, de 21 de fevereiro de 1940, a qual traz a instalação do Porto de Pelotas.

Ora, desde o momento em que o governo de Estado instalou o Porto de Pelotas, isto é: desde em que abriu as instalações ao tráfico público ficou *ipso-facto* cassada a permissão de que gozava a reclamada. Automaticamente deixou de existir a faculdade que tinha a reclamada de explorar o trapiche de navegação. Não foi um ato de sua vontade a cessação do seu negócio. Foi uma decorrência da instalação dos serviços portuários, em face do decreto federal de 1934. Não lhe cumpria fazer outra coisa nem mesmo protelar o fechamento ou cessação de sua atividade. Fechou o trapiche e o entregou ao Estado como se vê no documento nº 1 (Processo nº 84, 1942, fl. 28)

Este litígio traz informações interessantes para se pensar a vida portuária e as transformações ocorridas a partir de 1940. Afinal, a instalação do porto em Pelotas

não significava o fim dos trapiches particulares, já que o governo permitiu a utilização destes através do pagamento de uma taxa ao governo do estado. Entretanto, certamente, esta taxa acabou prejudicando os lucros das firmas arrendatárias de trapiches.

Tal decreto não monopolizou os serviços, não determinou o fechamento dos Trapiches particulares. Apenas o que fez foi criar uma taxa, a cujo pagamento se não quiseram os empregadores submeter, daí advindo o argumento de prejuízos eventuais, prejuízos que poderiam vir a ocorrer, mas que não haviam ainda ocorrido (Processo nº 84, 1942, fl. 4).

O advogado dos estivadores, Oscar Bender, diz que no decreto que instala o Porto de Pelotas não houve a proibição da exploração dos trapiches arrendados neste local, ao contrário, somente criou uma taxa regulando as ações deste negócio. Sendo assim, o fechamento da firma se deu não por ordens estatais, mas, sim, pela vontade do próprio empregador, por isso não pode ser entendida como “força maior”. Diante disso, o advogado traz as indenizações devidas a cada estivador: Antenor Xavier entrou no primeiro dia de julho do ano de 1929 e recebia Rs 240\$000 mensais. Reclama onze meses de salário Rs 2: 640\$000 (dois contos e quarenta mil reis). Alfredo Golçaves começou como estivador na firma dia vinte de maio de 1929 e recebia Rs 240\$000 mensais. Reclama 11 meses de salário Rs 2: 640\$000. Já o estivador José Francisco Vieira entrou em dez de dezembro de 1926 e recebia Rs 240\$000 mensais. Reclama 13 meses de salário Rs 3: 120\$000. No caso de Oscar Barros que entrou em 15 de março de 1931 e recebia mensalmente Rs 240\$000. Reclama 10 meses de salário Rs 2: 400\$000. Por fim, João Silva Mendes entrou no primeiro dia de outubro em 1929 e recebia Rs 240\$000 mensais. Reclama 10 meses de salário Rs 2: 400\$000 (dois contos e quatrocentos mil reis).

Todos estivadores, como é possível verificar, gozavam de estabilidade, pois tinham trabalhado por mais de dez anos como estivadores na mesma firma. As reclamatórias destes estivadores, segundo o advogado, estavam em conformidade com o art. 2º da lei nº 62 de 1935, o qual trata de como devem ser efetuadas as indenizações em caso de quebra de contrato. Entretanto, encontra-se aí um grande embate legislativo, pois a lei nº 62 de 1935 corresponde a industriários e comerciários, portanto o advogado do empregador utiliza-se deste detalhe do documento legal para afirmar não ser possível aplicá-la para a categoria de

estivador, objetivando com isso, conseguir demitir os estivadores com estabilidade sem qualquer ressarcimento.

Este processo mostra o quanto a Junta de Conciliação e Julgamento se apresenta como um local de debate, propiciando com que os envolvidos pudessem encontrar um espaço para discutirem sobre suas demandas trabalhistas. Também, são nas Juntas de Conciliação e Julgamento da Delegacia de Trabalho Marítimo que ocorrem os debates envolvendo a falta de legislações que tratem das características singulares do trabalho portuário. Deste modo, são essas resistências dos trabalhadores que acabaram contribuindo para a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), tendo em vista que esta legislação trabalhista de 1943 não foi uma generosidade dada pelo estado, mas, sim, fruto de relações trabalhistas e de debates entre classes que fomentaram uma demanda legislativa (GOMES, 1994).

Portanto, as leis são entendidas aqui como instrumentos normativos criados por uma sociedade e, por isso faz sentido a mesma (THOMPSON, 1997). Segundo Gomes, esse processo de criação se deu nas relações trabalhistas já na primeira República e se intensifica no pós-1930.

[...] estudo essas relações durante o processo de formulação das primeiras leis que regulam o mercado de trabalho livre no Brasil. Um processo que entendendo ter início na Primeira República e não apenas no pós-1930, e no qual os trabalhadores tiveram presença fundamental, atuante sempre como interlocutores do Estado, mesmo quando eram duramente reprimidos. (GOMES, 2004, p.175)

Sendo assim, nesse momento em que os estivadores estão se colocando frente à Justiça a favor de suas demandas, vão gerar debates essenciais para uma legislação que leve em conta as especificidades desta categoria.

O debate entre reclamante e reclamada prossegue acirrado, mas através deste continua-se a descobrir informações novas sobre o processo de instalação do Porto de Pelotas e suas consequências para o meio trabalhista. A discussão a seguir trata das taxas cobradas pelo Porto de Pelotas aos Trapiches particulares.

A firma Décio & Azevedo CIA. afirma que após a instalação do Porto de Pelotas em fevereiro de 1940, o seu trapiche ficou parado, pois não houve movimentação de cargas. Pela falta de lucratividade decidiu entregá-lo ao Governo do Estado.

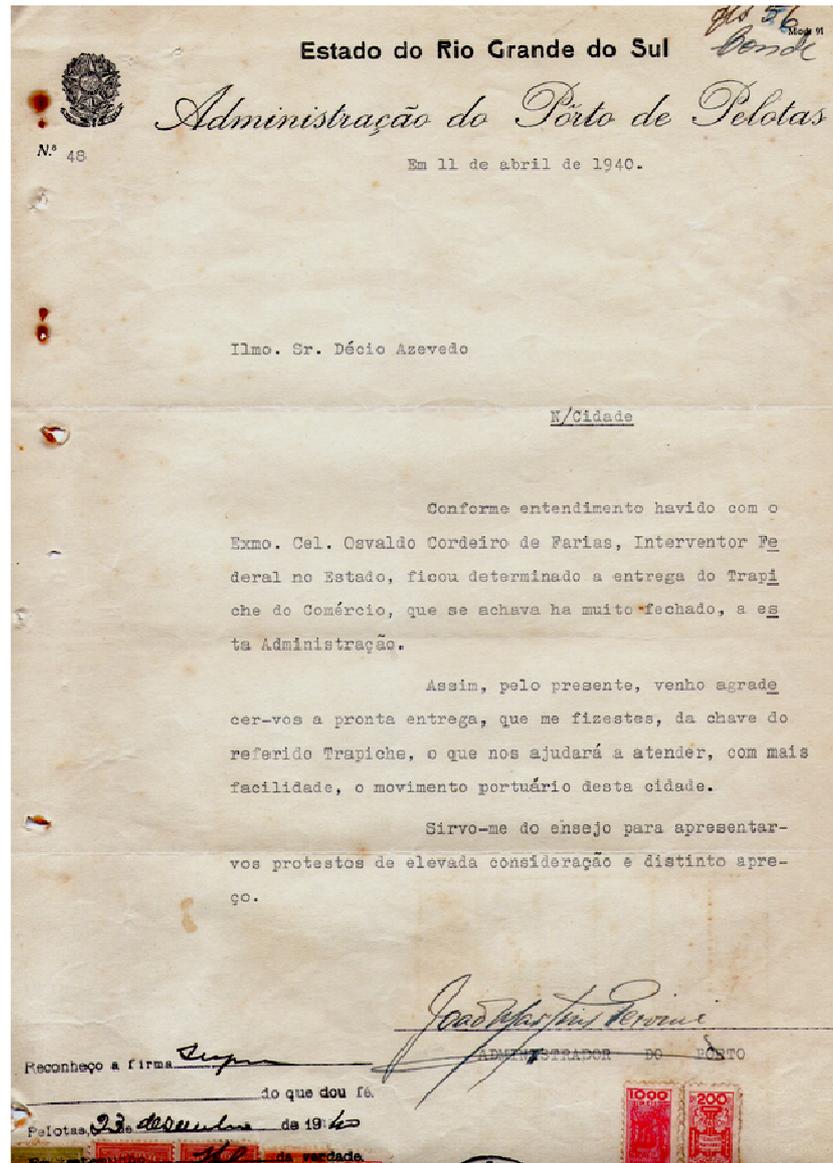


Figura 1. Entrega do Trapiche para o Estado do RS, Processo 84/42, fl. 56. Acervo da Justiça do Trabalho de Pelotas/RS (1940-1995). Acervo NDH – UFPel.

Entretanto, o advogado dos estivadores rebate dizendo que o trapiche estava funcionando, com dificuldade, mas continuava sendo utilizado pela firma, mesmo após a instalação do Porto de Pelotas em fevereiro. Até o dia 13 de março os estivadores trabalharam no trapiche realizando dois embarques, lembrando que foram demitidos somente no dia 15 de março de 1940.

*\* Idem* *No 56*  
*Contas*  
Mod. 29

## Administração do Pôrto de Pelotas

### Taxas de Utilização e Atracação

SEGUNDA VIA

UTILIZAÇÃO DO PÔRTO

EXERCÍCIO DE 194 0		DIRETA	
Longo Curso	1) T	importadas a 2\$500	\$
	2) T	exportadas a 2\$500	\$
Cabotagem	3) <i>5T 691</i>	importadas a 2\$500	<i>14\$ 2.00</i>
	4) <i>16T 560</i>	exportadas a 2\$500	<i>42\$ 9.00</i>
AREIA E PEDRAS			
Cabotagem	5) T	exportadas a \$625	<i>41\$ 2.00</i>
BALDEAÇÃO			
Longo Curso	6) T	importadas a 2\$500	\$
	7) T	exportadas a 2\$500	\$
Cabotagem	8) T	importadas a 2\$500	\$
	9) T	exportadas a 2\$500	\$
ATRACAÇÃO			
14)	dias de atracação	a \$700	\$
15)	dias de atracação	a \$500	\$
16)	dias de atracação	a \$300	\$
17)	dias de atracação	a \$200	\$
Total			<i>41\$ 2.00</i>
Taxa de Previdência 2%			<i>7\$ 4.00</i>
Total Geral			<i>42\$ 6.00</i>

Certifico que o Sr. *Leide Brailino P. R.* deve à Fazenda do Estado a quantia de *42\$ 6.00* proveniente das taxas acima descritas correspondentes a *6 capm de Capela* e saído em *7-3-40* entrado em *7-3-40*.

Administração do Pôrto de Pelotas, em  
*13* de *março* de 194 0

*Escriturário*

REVISTO

Total das taxas \$  
Multa de 10% por mora de pagamento \$  
Pagou a importância de *426,600* do livro apanhado de Receita, que fica lançada a fôlha *13* de *3* de 194 0

*Escriturário*

Figura 2. Comprovante de quitação da Taxa de utilização de atracação, Processo 84/42, fl. 58. Acervo da Justiça do Trabalho de Pelotas/RS (1940-1995). Acervo NDH – UFPel.

Isso se comprovou com a cobrança do Porto de Pelotas de duas taxas correspondendo a dois embarques realizados no trapiche arrendado pela Firma Décio & Azevedo.

Os serviços oficiais do Porto de Pelotas fora inaugurados pelo Decreto nº 29, de 21 de fevereiro de 1940, mas praticamente a realização dos serviços ocorreu no dia 4 de março deste ano. No dia imediatamente, ou a 5 de março, devia a reclamada ter dispensado do serviço os reclamantes, mas só os dispensou no dia 15 porque possuía mercadorias em seu trapiche que deveria ser embarcadas. Efetuou dois embarques com prévio consentimentos da Direção do Porto, cujos serviços logo de início não estavam normalizados, sendo notório que o Porto lutava com dificuldades (PROCESSO nº 84, 1942, fl. 32).

*Telem* *de 59*

**Administração do Pôrto de Pelotas** Mod. 29

**Taxas de Utilização e Atracação**

SEGUNDA VIA

**UTILIZAÇÃO DO PÔRTO**

DIRETA

EXERCÍCIO DE 194 0

Longo Curso	1)	T	importadas á	2\$500	\$	
	2)	T	exportadas a	2\$500	\$	
Cabotagem	3)		importadas a	2\$500	\$	<i>45\$000</i>
	4)		exportadas a	2\$500	\$	<i>45\$300</i>

AREIA E PEDRAS

Cabotagem	5)	T	exportadas a	\$625	\$	<i>47\$300</i>
-----------	----	---	--------------	-------	----	----------------

BALDEAÇÃO

Longo Curso	6)	T	importadas a	2\$500	\$	
	7)	T	exportadas a	2\$500	\$	
Cabotagem	8)	T	importadas a	2\$500	\$	
	9)	T	exportadas a	2\$500	\$	

ATRACAÇÃO

14)	dias de atracação	a	\$700	\$	
15)	dias de atracação	a	\$500	\$	
16)	dias de atracação	a	\$300	\$	
17)	dias de atracação	a	\$200	\$	

Total *479\$800*

Taxa de Previdência 2% *9\$500*

Total Geral *479\$800*

Certifico que o Snr *Leide Brasileiro P. T.* deve á Fazenda do Estado a quantia de *479\$800* proveniente das taxas acima descritas correspondentes á *cupom mencionado* e saído em *6-3-40* entrado em *6-3-40*

*13* de *houco* Administração do Pôrto de Pelotas, em *13* de 194 0

*[Assinatura]*  
Escriturário

REVISTO

Total das taxas \$

Multa de 10% por móra de pagamento \$

Pagou a importância de *479\$800* que fica lançada a fôlha do livro apanhado de Receita.

Em *13* de *3* de 194 0

*[Assinatura]*  
Escriturário

TESEURÁRIO

Figura 3. Comprovante de quitação da Taxa de utilização de atracação, Processo 84/42, fl. 59. Acervo da Justiça do Trabalho de Pelotas/RS (1940-1995). Acervo NDH – UFPel.

Através destes documentos foi possível analisar que as taxas eram cobradas por utilização e atracação dos trapiches. Assim, havia três tipos de utilização: Direta, baldeação<sup>12</sup> e de atracação. A taxa para importação e exportação direta e de baldeação permanecia com o mesmo valor de 2\$500. Esta era calculada de acordo com o número de toneladas da carga, assim a taxa fixa era multiplicada pelo número

<sup>12</sup>Baldeação - Ato de transferir passageiros e carga de uma embarcação para outra, ou em qualquer meio de transporte. O mesmo que transbordo. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br>. Acessado em 16 de fevereiro de 2013.

de toneladas. Já a taxa para atracação variava entre \$200 a \$700 e esta era multiplicada pelo número de dias que a embarcação fosse permanecer no local.

Após tantos embates, a reclamatória dos estivadores Antenor Xavier, Alfredo Gonçalves, José Francisco Vieira, João Silva Mendes e Oscar Barros foi enviada para a Delegacia Regional de Porto Alegre (PROCESSO n° 84, 1942, fl. 91). Assim, a justiça julgou procedente a reclamação dos estivadores, condenando a firma Décio & Azevedo CIA. a pagar as indenizações referentes à despedida injusta dos trabalhadores.

Entretanto, não é isso o que ocorre na realidade, pois os estivadores precisaram retornar a Junta de Conciliação de Pelotas para pedir o provimento das indenizações, as quais tinham sido ratificadas na audiência do processo n° 84 (1942). A empresa não havia ressarcido os empregados, por ter entrado com recurso no Conselho Nacional do Trabalho (CNT), afirmando que a quitação das indenizações só poderia ser efetuada após a sentença do CNT. Entretanto em 1942 foi realizada a quitação do caso no valor de trinta contos centes e noventa e dois mil reis.

## CONCLUSÃO

A estivagem e desestivagem nos portos brasileiros não eram tarefas fáceis a serem cumpridas, já que as marcas das cargas portuárias são visíveis na vida de cada estivador, tendo em vista que carregavam muito peso em situações precárias de trabalho. Como, se carregar e descarregar dos navios não fossem o suficiente, os estivadores de Pelotas precisavam ainda trabalhar nos armazéns a fim de complementar sua renda ou até mesmo para garantir seu empregado. Entretanto, assim como todo trabalhador que vivenciou os tempos da II Guerra Mundial, o trabalho não tinha somente a função de sustento diário, também apresentava, em seu caráter nacionalista, o progresso da nação. Com isso, o estivador poderia escolher em ser um mero estivador ou então ser considerado um exemplo no labor, o qual gerasse orgulho a nação por trazer com o seu trabalho a prosperidade à pátria. Este estivador ganharia novo *status* social, gerando distinção entre membros de uma mesma categoria portuária.

Um homem que levasse para o seu navio sua medida de energia, qualificação, experiência, robustez e engenhosidade estaria expressando seu senso de fraternal e comunidade. Sua contribuição na execução do trabalho tornaria as operações de carga e descarga menos difíceis e perigosas; sua reputação de “bom membro do sindicato” uniu-se à “um bom estivador no trabalho”. Assim, uma atividade considerada brutal e degradante podia transformar-se numa criativa experiência moral (Silva, 2004, p.136).

Esta ideia de trabalhador cidadão (Gomes, 1982) foi promovida pelo Governo Vargas, o qual por meio de sua política desenvolvimentista colocava sobre o trabalhador o jugo do progresso. Mesmo diante de tamanha condição e peso social, muitos estivadores vão buscar na Junta de Conciliação e Julgamento local uma forma de conquistar novas estruturas para um trabalho mais digno. É interessante perceber as várias informações retiradas dos processos trabalhistas que aprofundaram o olhar desta pesquisa, auxiliando na aproximação das relações trabalhistas e dos reflexos da instalação do Porto em Pelotas, sobretudo no que diz respeito a categoria de estivador.

Nesse processo de luta, os estivadores apresentavam-se à Justiça do Trabalho sem possuir um aporte legal que regulasse sua situação no mundo empregatício. O único suporte legislativo mais completo sobre o trabalho correspondia somente a trabalhadores ligados ao comércio e a indústria. Isso ocasionava grandes conflitos com os empregadores, os quais diziam que tal legislação não poderia ser aplicada a categoria de estivador. Enquanto isso, os estivadores, por não possuírem uma lei que os abraçasse, utilizavam-se da existente. Assim, a Junta de Conciliação e Julgamento se apresentava como um espaço para debates proporcionando uma espécie de discussão entre as classes.

A análise processual dos dissídios entre 1940 a 1942 oportunizou investigar o processo de instalação do Porto de Pelotas em 1940 e seus reflexos para a categoria de estivadores. Deste modo, verificou-se que antes do Porto de Pelotas havia três trapiches que eram arrendados por empresas particulares. Essas, por meio do Sindicato de Cargas e Descargas Terrestres, contratavam os estivadores necessários para o trabalho no trapiche. Foi apresentado neste estudo o caso da firma Décio & Azevedo CIA., a qual por conta da instalação do Porto de Pelotas – por iniciativa do Governo do Rio Grande do Sul – diminuiu consideravelmente a lucratividade a partir de 1940.

Esse declínio dos trapiches particulares se deu em decorrência da taxa que o Governo do Estado passou a pedir aos arrendatários de trapiches, pois este imposto encarecia a utilização dos trapiches, enquanto que as taxas cobradas no Porto Pelotense eram mais vantajosas para as embarcações. Por conta disso, os estivadores que trabalhavam para o trapiche da firma Décio & Azevedo CIA. foram demitidos por justa causa. Assim os estivadores buscaram a Junta de Conciliação e Julgamento a fim de receber indenização, pois para os empregados a demissão foi sem justa causa, pois eles nada teriam feito para dar motivos à despedida justa. Em meio a todos os trâmites e debates entre reclamante e reclamada, percebe-se que mesmo a firma possuindo muito mais embasamento legislativo se comparado com os estivadores, a lei não se apresentou como puro instrumento de dominação. Isso ocorre porque a lei possui um caráter universal (Thompson, 1997), ou seja, por mais que as normas jurídicas trabalhistas se proponham beneficiar a classe empregadora, não se constitui somente desta vertente, sobretudo por que a lei é formada pela aceitação da sociedade, portanto precisa representar os interesses de todos.

Por fim, ao analisarmos os cinco processos trabalhistas existentes que envolveram categoria de estivador em Pelotas entre 1940 e 1942 processos estes que fazem parte do Acervo da Justiça do Trabalho salvaguardado no Núcleo de Documentação Histórica da Universidade Federal de Pelotas, percebeu-se que em dois autos findos ocorreu o arquivamento e no restante foi julgada a procedência dos casos. Isso mostra que mesmo os estivadores não possuindo, entre 1940 e 1942, uma normatização que levasse em conta as especificidades da categoria no trabalho portuário, a Justiça do Trabalho utilizou-se da própria legislação existente considerando assim, o trabalho portuário como parte da indústria e do comércio. Além disso, as lutas destes operários fomentaram a construção de leis específicas para a estiva. Afinal, a Consolidação das Leis Trabalhistas estava sendo discutida no período que remonta esta pesquisa. Sendo assim, as demandas trabalhistas da estiva serviram para inseri-los no meio legislativo, considerando estes como trabalhadores portuários e não só como trabalhadores avulsos.

## **FONTES PRIMÁRIAS**

Acervo da Justiça do Trabalho de Pelotas/NDH-UFPel. Processo nº 02/40, Reclamante: Joaquim Oliveira & Cia LTDA.

Acervo da Justiça do Trabalho de Pelotas/NDH-UFPel. Processo nº 38/41, Reclamante: Antonio Duarte.

Acervo da Justiça do Trabalho de Pelotas/NDH-UFPel. Processo nº 57/41, Reclamante: João Antonio Rodrigues e mais 39 estivadores.

Acervo da Justiça do Trabalho de Pelotas/NDH-UFPel. Processo nº 79/42, Reclamante: Antenor Xavier, Alfredo Gonçalves, José Francisco Vieira, João Silva Mendes e Oscar Barros.

Acervo da Justiça do Trabalho de Pelotas/NDH-UFPel. Processo nº 84/42, Reclamante: Antenor Xavier, Alfredo Gonçalves, José Francisco Vieira, Oscar Barros e Mendes e João Silva Mendes.

BRASIL. Decreto n.º 23.259, de 20 de outubro de 1933. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=47760>. Acessado em: 10 de janeiro de 2013.

BRASIL. Decreto n.º 3346, de 12 de junho de 1941. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1937-1946/De13346.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/De13346.htm). Acessado em: 08 de janeiro de 2013.

BRASIL. Lei n.º 62, de 05 de junho de 1935. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=47760>. Acessado em: 10 de janeiro de 2013.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, José Ribeiro de. **O Porto de Vitória**. São Paulo: USP/IGEOG, 1974.

BARROS, José D'Assunção. O Campo da História: Especialidades e abordagens. Rio de Janeiro: Vozes, 7 ed., 2010.

GANDRA, Edgar Avila. **O cais da resistência**. A Trajetória dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande nos anos de 1959 a 1969. Rio Grande do Sul: UNICRUZ, 1999.

GERTZ, René E. Estado Novo. In: GERTZ, René (Dir.). **República**: da revolução de 1930 à ditadura militar (1930-1985). p.39-58.

GOMES, Angela de Castro. **A Invenção do Trabalhismo**. Rio de Janeiro: RelumeDumará, 1994.

\_\_\_\_\_. Questão social e historiografia do Brasil no pós-1980: notas para um debate. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, nº 34, julho-dezembro, 2004, p. 157 – 186.

\_\_\_\_\_. **Cidadania e Direito do Trabalho**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.

GROS, Denise. Associações de classe patronais e ação política. In: GERTZ, René (Dir.). **República**: da revolução de 1930 à ditadura militar (1930-1985). p.257-272.

HOBBSAWM, Eric. **O século**: Vista aérea olhar panorâmico. In: \_\_\_\_\_. A era dos extremos: O breve século XX 1914-1991. São Paulo: Companhia das letras, 1995, p.11-26.

JANKE. Neuza Regina. **Entre os valores do patrão e os da nação, como fica o operário?** (O Frigorífico Anglo em Pelotas: 1940-1970). 1999. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 1999.

LONER, Beatriz Ana. **Construção de Classe**: Operários de pelotas e Rio Grande (1888-1930). Pelotas: Editora e Gráfica Universitária UFPel, 2001.

\_\_\_\_\_. O acervo sobre trabalho do Núcleo de Documentação Histórica da UFPel. In: SCHMIDT, Benito Bisso (Org.). **Trabalho, justiça e direitos no Brasil**: pesquisa histórica e preservação das fontes. São Leopoldo: Oikos, 2010.

\_\_\_\_\_. Porto. In: LONER, Beatriz Ana; GILL, Lorena Almeida; Magalhães, Mario Osório (Org.). **Dicionário de História de Pelotas**. Pelotas: Editora UFPel, 2010, p 197-199.

MAGALHÃES, Mario Osório. **Opulências e Cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul**: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890). Pelotas: EdUFPelCo-edção Livraria Mundial, 1993.

NEGRO, Antonio Luigi. **O que a justiça do trabalho não queimou**: novas fontes para o estudo do trabalho no século xx. IN: Politeia: História e Sociedade, Vol. 6, nº 1, 2006. Acessado em: 05 de fevereiro de 2013. Disponível em <http://periodicos.uesb.br/index.php/politeia/article/view/213>.

NEVES, Hugo Alberto Pereira. **A importância do Porto do Rio Grande na Economia do Rio Grande do Sul (1890-1930)**. Dissertação de Mestrado. Curso de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade federal do Paraná. Curitiba, 1980.

OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa**: Memórias e experiências de estivadores do Rio Grande/RS (1945-1993). Tese de Doutorado em História Social. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2000.

PERROT, Michelle. **Os excluídos da história**: Operários, mulheres e prisioneiros. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

PETERSEN, Áurea; PEDROSO, Elizabeth. Movimentos Sociais Urbanos (1930-1985). In: GERTZ, René (Dir.). **República**: da revolução de 1930 à ditadura militar (1930-1985). p.193 - 234.

RANSOLIN, Antonio Francisco. **Frigoríficos no RS** - Artigos Do Memorial, Porto Alegre, 2005. Arquivo eletrônico. Porto Alegre: Memorial do TRT 4ª Região, 2004. Disponível em: <http://www.trt4.jus.br>. Acessado em: 12 de dezembro de 2012.

SARTI, Ingrid. **Porto Vermelho**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SCHARPE, Jim. A história vista de baixo. In: BURKE, Peter (org.): **A escrita da história: novas perspectivas**. São Paulo: Universidade de São Estado Paulo, 1992.

SPERANZA, Clarisse G.; SHMIDT, Benito B. Processos Trabalhistas: de papel velho a patrimônio histórico. IN: MARQUES, José; STAMPA, Terezinha. **Arquivos do mundo dos trabalhadores**: coletânea do 2º Seminário Internacional o Mundo dos Trabalhadores e seus Arquivos: Memórias e resistência. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2012, p.214-229. Acessado em 10 de janeiro de 2013. Disponível em: <http://www.portalmemoriasreveladas.arquivonacional.gov.br/media/Arquivos%20do%20Mundo%20dos%20Trabalhadores%20Colet%C3%A2nea%20do%202%20Semin%C3%A1rio.pdf>

SILVA, Fernando Teixeira. **A Carga e a Culpa**: os operários das docas de Santos: Direitos e Cultura de Solidariedade 1937-1968. São Paulo: Editora Hucitec, 1995.

\_\_\_\_\_. **Operários sem patrões**: Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. São Paulo: UNICAMP, 2003.

\_\_\_\_\_. Valentia e Cultura do Trabalho na Estiva de Santos. In: BATALHA, Claudia; SILVA, Fernando Teixeira; FORTES, Alexandre. **Cultura de Classe**: Identidade e diversidade na formação do operariado. São Paulo: Editora da UNICAMP, 2005, p.205-245.

THOMPSON, E.P. **A formação da classe operária inglesa**. 2.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

\_\_\_\_\_. **Senhores e Caçadores**: a origens da lei negra. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

\_\_\_\_\_. Algumas observações sobre classe e “falsa consciência”. In: NEGRO, Antonio Luigi; SILVA, Sérgio (Org.). **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. São Paulo: Editora Unicamp, 2001.

\_\_\_\_\_. **Costumes em comum**: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

VIVIAN, Diego Luiz. **Indústria portuária sul-rio-grandense**: portos, transgressões e a formação da categoria dos vigias de embarcações em porto alegre e rio grande (1956 - 1964). 2008. 344 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.



