

HISTÓRIA E CULTURAS

NASCER E VIVER: RIO GRANDE-RS, UMA CIDADE PORTUÁRIA

Elvis Silveira Simões¹

Edgar Àvila Gandra²

Thiago Cedrez da Silva³

Resumo: Este trabalho objetiva discutir os aspectos relacionais entre porto, cidade e trabalho, tendo como foco o município de Rio Grande. Possuindo o único porto oceânico do Rio Grande do Sul, a urbe assumiu um importante destaque no setor industrial e de escoamento produtivo durante o século XIX e XX, na metade sul do estado. Entretanto, a própria ampliação e construção da sua zona portuária constituiu-se como parte de um processo de modernização do capitalismo, local e nacional, o qual objetivava o estabelecimento de um desenvolvimento do capitalismo em sua forma industrial. Neste intuito, a criação de uma infraestrutura que possibilitasse a dinâmica deste setor produtivo condicionou tanto a criação do Porto Novo, na virada do século, bem como no melhoramento da zona urbana, que cresceu com a constante imigração que buscava novos trabalhos diante da expansão dos novos setores empregatícios.

Palavras-Chave: Rio Grande. Cidade. Porto. Trabalho.

Abstract: This paper aims to discuss the relational aspects between port, city and work, focusing on the municipality of Rio Grande. Having the only ocean port in Rio Grande do Sul, the city assumed an important prominence in the industrial sector and in the productive flow during the 19th and 20th century, in the southern half of the state. However, the expansion and construction of its port area itself constituted itself as part of a process of modernization of capitalism, local and national, which aimed at establishing a development of capitalism in its industrial form. In this sense, the creation of an infrastructure that would enable the dynamics of this productive sector conditioned both the creation of Porto Novo, at the turn of the century, as well as the improvement of the urban area, which grew with the constant immigration that sought new jobs in the face of expansion new employment sectors.

Keywords: Rio Grande. City. Port. Job.

Introdução

No decorrer do século XIX, Rio Grande-RS entrou em processo acelerado de industrialização e modernização de seus espaços sociais. Nesse momento histórico, notam-se um crescimento populacional significativo e o desabrochar de atividades ligadas ao comércio, as quais, de acordo com Diego Luiz Vivian, graças à demanda de escoamento da produção pecuária, charqueada e do trigo da Capitania do Rio Grande, estimulou a formação de empreendedores ligados ao comércio, “[...] promovendo as trocas mercantis e a expansão das relações capitalistas na cidade”⁴

¹ Doutorando no Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal de Pelotas – UFPel. Bolsista financiado pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Capes. E-mail para contato: elvis.simoes@yahoo.com.br

² Professor Adjunto da Universidade Federal de Pelotas atuando no Departamento de História e no Programa de Pós-Graduação em História da UFPel. Pesquisador do CITEM da Universidade do Porto-PT.

³ Doutorando em História UFPel. Pós Graduando em Psicologia e Coaching na Faculdade Metropolitana/SP. Professor convidado- Faculdade de Tecnologias SENAC Pelotas/RS.

⁴ 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). Tese de Doutorado (Doutorado em História) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008. p.75-76.

HISTÓRIA E CULTURAS

Observamos que Rio Grande-RS faz parte de um contexto mais amplo, que pode ser entendido a partir do exposto por Sandra Jatahy Pesavento. A autora nos possibilita compreender a característica da dinâmica econômica gaúcha diante do quadro nacional:

A indústria nascera no centro econômico do país associada à economia agroexportadora capitalista do café. Nas demais regiões brasileiras, seu surgimento se deveu a outros circunscritos de acumulação do capital, tal como no Rio Grande do Sul, onde o setor secundário gerou-se na mesma época daquele do complexo cafeeicultor, mas apoiado na acumulação de capital advinda da comercialização dos gêneros da agropecuária colonial imigrante.⁵

Ainda na primeira metade do século XIX, segundo Mario Osório Magalhães⁶, às vésperas da Revolução Farroupilha (1835), havia dois eixos: Pelotas - Rio Grande, núcleos da pecuária da campanha, desenvolvendo a indústria e a exportação da pecuária; e, Porto Alegre - Rio Pardo, especializados no transporte e comercialização de gêneros produzidos no interior e colônia.

De acordo com a historiografia que se ocupa da temática, graças à dinâmica da atividade econômica, em nível nacional, regional e a local, enfatizando principalmente a capacidade importadora e exportadora da urbe rio-grandina, que ela ganhou notoriedade congregando um centro comercial e industrial. De acordo com Nadja Karin Pellejero:

A dinâmica da economia contribuiu para a instalação de grandes empresas têxteis, como, por exemplo, em São Paulo, Rio de Janeiro, alguns estados do Nordeste e Rio Grande do Sul (incluindo a cidade de Rio Grande). Nestes locais, grandes plantas industriais foram implantadas, utilizando-se de equipamentos importados, significando um grande montante de capital fixo instalado para o incremento fabril desenvolvido na primeira fase industrial brasileira.⁷

Entretanto, Pesavento salienta que é demasiado difícil precisar esse crescimento lento da ordem urbano-industrial, devido as falhas estatísticas do período. Além disso, discorrendo sobre o desenvolvimento da indústria no Rio Grande do Sul, a autora nos possibilita observar que:

[...] uma comparação entre os catálogos das exposições realizadas no Rio Grande do Sul em 1875, 1881 e 1901 pode fornecer um quadro da evolução industrial da região. Enquanto que em 1875 predominavam as empresas de pequeno porte, que empregavam reduzido número de trabalhadores e precária tecnologia, baseando-se muito mais nas ferramentas do que nas máquinas, em 1881 já há um crescimento significativo do número e da qualidade de empresas maiores, geralmente **localizadas nos maiores centros urbanos da época**. Embora apresentando ainda um baixo capital por unidade de

⁵ PESAVENTO, Sandra Jatahy. O cotidiano da república. 4 ed. Porto Alegre: Ed. Universitária/UFRGS, 1998. p. 28-29.

⁶ MAGALHÃES, Mário Osório. Opulência e cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a cidade de Pelotas (1680-1890). Pelotas: Mundial, 1993. p.30.

⁷ PELLEJERO, Nadja Karin. Direitos sociais e ações coletivas nas múltiplas escalas entre o local e o global: a luta pela moradia no município de Rio Grande/RS. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2009. p.50.

HISTÓRIA E CULTURAS

produção e combinando o uso de ferramentas simples como máquinas importadas – mecânicas, a vapor ou elétricas –, estas empresas representaram uma centralização de recursos nas mãos de empresários capitalistas.⁸ [*Grifo Nosso*]

Configurando um dos principais centros urbanos econômicos do Rio Grande do Sul, segundo Ticiano Duarte Pedroso, “nas décadas (1890, 1900, 1910, 1920) a cidade de Rio Grande apresentou um crescimento populacional de 25.847 habitantes”⁹. Grande parte de seus habitantes eram migrantes de outras regiões que buscavam serviços em Rio Grande-RS. Vejamos que, conforme Edgar Ávila Gandra¹⁰, ainda no começo do século XX, a cidade contabilizava cerca de 29 mil habitantes, e em torno de 1.200, trabalhavam na Indústria Têxtil Rheingantz, e outro contingente, igual ou superior, na Companhia Frigorífica Swift, entre outros.

Os períodos citados acima demonstram que Rio Grande-RS estava inserido no quadro de desenvolvimento da região sul do país. Ticiano Pedroso¹¹, enfocando o estabelecimento industrial na cidade de Rio Grande-RS, enfatiza que, no transcorrer dos anos de 1870, o município passou a contar com inúmeros estabelecimentos comerciais. Nesse período, encontram-se ainda o surgimento e o desenvolver das primeiras indústrias da cidade, como a têxtil, com a Fábrica de Tecidos Rheingantz, em 1873; a firma Cunha Amaral & Cia, em 1876; a indústria Leal Santos e Cia, em 1889; a indústria de fumo, com a Fabrica Aliança, em 1876. Viu-se também a instalação da Cia. de Fiação e Tecelagem Ítalo Brasileira.

Tanto para Edgar Gandra como para Nadja Karin Pellejero, foi graças ao potencial advindo da importação e da exportação, assim como da instalação de seu parque fabril¹², que o município de Rio Grande-RS “[...] determinou o desenvolvimento urbano no extremo meridional do país”¹³. Destacamos, em conjunto com esses autores, que, de acordo com Diego Vivian, o movimento gerado pelo escoamento da produção local foi fundamental para colocar a cidade no quadro do capitalismo nacional e mundial.

Um aspecto importante para entender a lógica dessa cidade e seu papel no desenvolvimento industrial do país e do Estado, [...] se refere ao fato de no Rio Grande do

8 PESAVENTO, Sandra Jatahy. O cotidiano da república. 4 ed. Porto Alegre: Ed. Universitária/UFRGS, 1998. p. 20.

9 PEDROSO, Ticiano Duarte. Cidade Nova: narrativas do cotidiano no subúrbio operário de Rio Grande. 2012. 162f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas. p. 66.

10 GANDRA, Edgar Ávila. O cais da Resistência: a trajetória do sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande no período de 1959 a 1969. Cruz Alta, UNICRUZ, 1999.

11 PEDROSO, Ticiano Duarte. Cidade Nova: narrativas do cotidiano no subúrbio operário de Rio Grande. 2012. 162f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas.

12 Podemos destacar o Frigorífico Swift, o qual, segundo Oliveira (2000), junto com o Porto, era uma das principais fontes de emprego do começo do século XX. Segundo Pellejero, “houve no período de 1917/1918, a instalação de três grandes frigoríficos de capital estrangeiro no Rio Grande do Sul. Dois se instalaram em Santana do Livramento (Wilson e Armour), e um em Rio Grande (Cia Swift S.A. do Brasil), que se estabeleceu em uma área próxima ao novo porto da cidade” (PELLEJERO, 2009, p.52).

13 PELLEJERO, Nadja Karin. Direitos sociais e ações coletivas nas múltiplas escalas entre o local e o global: a luta pela moradia no município de Rio Grande/RS. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2009. p.49.

HISTÓRIA E CULTURAS

Sul, haver um parque industrial voltado não somente para o mercado regional, mas principalmente para o mercado nacional, o que inclui Rio de Janeiro e São Paulo e também o exterior. Esse parque tinha uma localização estratégica, ou seja, junto a um porto marítimo.¹⁴

O capitalismo, nesse momento, já estendia seus tentáculos pelo mundo, aprofundando as relações econômicas e se desenvolvendo principalmente através do comércio e das indústrias, penetrando diferentes países. O próprio parque industrial desenvolvido em Rio Grande-RS fez parte do desenvolvimento capitalista da virada do século, uma vez que, segundo Pedrosa (2012), parte das indústrias que se instalaram na cidade possuía o amparo do capitalismo estrangeiro. Tal influência pode ser vista também no Porto, uma vez que a companhia concessionária que ficaria responsável pela construção dos Molhes da Barra e do Porto Novo seria a *Compagnie Française du Port de Rio Grande*¹⁵.

A interação com o capital estrangeiro não é uma realidade restrita a Rio Grande-RS. O investimento advindo do exterior faz parte de um contexto nacional muito mais amplo, que envolve outras cidades com indústrias e portos. A critério de exemplificação, citamos Maria Luiza Ugarte Pinheiro¹⁶, a qual, em seu artigo intitulado *Migração, Trabalho e Etnicidade: portugueses e ingleses no porto de Manaus, 1880-1920*, nos demonstra que essa prática também ocorreu no Porto de Manaus:

Uma importante referência veio da constatação de que as grandes firmas que atuavam no porto de Manaus, como a *Manaos Harbour Limited*, concessionária dos serviços portuários, era administrada pelo capital inglês e mantinha apenas ingleses no comando e gerenciamento da firma, enquanto empregos e trabalhos intermediários eram assumidos por estrangeiros de outras nacionalidades e, em menor escala, por trabalhadores nacionais.¹⁷

Frente a esse contexto de ampliação do capitalismo mundial, Maria Lucia Caira Gitahy¹⁸ compreende que “[...] a necessidade de melhor articulação com o mercado internacional de uma crescente produção de matérias primas e alimentos levou à construção de ferrovias e portos em muitas das áreas hoje conhecidas como parte do Terceiro Mundo”¹⁹. Diante dessa diversificação econômica e social, caracterizada pela imigração e pelo surgimento do trabalho livre, a qual

14 Op.cit. p. 50.

15 Companhia Francesa do Porto de Rio Grande.

16 PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. Migração, trabalho e etnicidade: portugueses e ingleses no porto de Manaus, 1880 - 1920. IN: Varia História, Belo Horizonte, vol. 30, n° 54, 2014 p.807-826.

17 Op. Cit. p.811- 812.

18 GITAHY, Maria Lucia. Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914. São Paulo: Editora UNESP, 1992.

19 Op. Cit. P. 17.

HISTÓRIA E CULTURAS

também contribuiu para compreender o fenômeno do desenvolvimento das cidades, indústrias portuárias, e do aprofundamento das relações de trabalho no Brasil.

As cidades brasileiras, na virada do século XIX para o XX, viram um crescimento populacional que levou a um redimensionamento de suas estruturas urbanas, a fim de abrigar um novo perfil. Sandra Pesavento destaca que, diante desse florescer urbano, as relações sociais se tornavam mais complexas, na medida em que:

Ao mesmo tempo que o poder burguês se estruturava, consolidava-se política e administrativamente, criava instituições, difundia normas e valores, criava leis e pautava a conduta dos cidadãos, ocupava terras e erguia fábricas, remodelava cidades e propunha novos moldes de educação, erguia-se também uma outra República, a dos cortiços e dos porões superlotados, dos botequins, das brigas de navalha, dos subalternos, enfim.²⁰

Diante disso, Maria Dalva Casimiro da Silva²¹, em sua tese intitulada *Relações de Trabalho no Cais do Porto do Rio de Janeiro: Resistência e Modernização*, nos permite compreender que a “[...] reforma urbana representava uma ruptura no processo de urbanização do Rio de Janeiro que apresentava de forma evidente uma mudança de paradigma, onde a cidade colonial passaria a ceder espaço determinantes à cidade burguesa, típica de uma cidade moderna do século XX [...]”²²

De acordo com Ticiano Pedroso, estando Rio Grande-RS na esteira do desenvolvimento dos centros urbanos, a cidade cresceu a partir da representação política e dos interesses de uma burguesia ligada ao comércio de importação e exportação. Para o autor, empreenderam-se esforços em direção ao *status* de progresso e modernidade à urbe, tais como:

O alinhamento das desordenadas ruas, o empedramento das principais vias de acesso, a implantação do transporte público por meio dos bondes, os serviços de água, luz, esgoto, as obras de construção do novo Porto e a criação de uma nova área destinada ao realocamento da classe trabalhadora²³ [...].²⁴

Esse projeto, que visava erguer a cidade urbano-industrial, seguiu-se ao longo do século XX, fortalecendo a Revolução de 30, uma vez que “[...] o Presidente Vargas procurou mudar o perfil do

20 PESAVENTO, Sandra Jatay. O cotidiano da república. 4 ed. Porto Alegre: Ed. Universitária/UFRGS, 1998. p. 12.

21 SILVA, Maria Dalva Casimiro. Relações de trabalho no cais do Porto do Rio de Janeiro: resistência a modernização. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Serviço Social) Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

22 Op. Cit. P. 17.

23 Abordaremos de forma mais aprofundada, ao longo deste trabalho, uma das principais questões que vieram na esteira deste processo de reorganização do espaço urbano no Brasil, mas dando enfoque em Rio Grande-RS, os Bairros Operários.

24 PEDROSO, Ticiano Duarte. Cidade Nova: narrativas do cotidiano no subúrbio operário de Rio Grande. 2012. 162f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas. p. 28.

HISTÓRIA E CULTURAS

Brasil agrário transformando-o num país urbano e industrializado”²⁵ Conforme Silvio Roberto França Araújo, mesmo após Getúlio Vargas, o intento continuou a desenvolver os centros urbanos, levando ao crescimento de diversas cidades:

Este processo de urbanização acelerada que se verificou no Brasil, nas últimas décadas, promoveu a transferência da população da zona rural para a zona urbana. Por outro lado, essa urbanização se produziu sob um processo de ocupação do solo profundamente desordenado, de uma forma irracional, na medida em que foram autorizados assentamentos em regiões distantes do núcleo central das cidades. Foi justamente nas periferias das cidades, que as pessoas das camadas mais desfavorecidas da população se instalaram vindo em busca de uma nova oportunidade de vida na cidade, o que em geral nunca encontraram.²⁶

12

Diante dessa conjuntura, destacamos o problema do transporte e da criação dos bairros operários, visto que, na cidade de Rio Grande-RS, “em 1939, começaram a circular pela cidade os primeiros ônibus de transporte coletivo, da marca Ford, adquiridos pela Prefeitura Municipal. No ano seguinte, mais três modelos, da Chevrolet, seriam incorporados à frota”²⁷. De acordo com o autor, em uma cidade que ultrapassava os 60 mil habitantes, “em 1940, 164.170 pessoas foram transportadas, e no ano seguinte, 292.611 utilizaram este serviço”²⁸

Observamos, através do jornal Rio Grande, que, nos anos 60, havia um grande contingente de operários na cidade que necessitavam de transportes, mas o sistema ainda se mostrava em desenvolvimento frente ao número de operários.

Tendo a Cia Française modificado o sistema de transporte entre a cidade e o novo porto de seus trabalhadores de estiva, estes declaram-se em greve, desde domingo, como é de domínio publico. O sr. Dr. Edmond Fromaget, diretor da CIA, respondendo a reclamação de seus operários declarou ser grande o número de pessoal que tem a cia de transportar diariamente, 2.500 operários, e que dispendo apenas de 700 lugares em bondes, e necessitando descongestionar o tráfego de bondes, resolveu transportar gratuitamente o referido pessoal em vagões de passageiros pelas estradas de ferro, durante o dia, parando os trens na usina dos esgotos, na fábrica Ítalo Brasileira e no Cemitério; que de noite o serviço de transporte do pessoal será feito também gratuitamente, pelos bondes, como até aqui, visto à noite o tráfego de bondes ser menos intenso; que a cia tomou medidas para evitar acidentes, roubos de passagens, insultos e agressões de que são vítimas, seguidamente os condutores e motoristas, e enfim todos os inconvenientes, quer para a cia, quer para os operários, resultantes do modo por que até agora era feito o transporte durante o dia, levando bonde pessoal com grande excesso de lotação.²⁹

25 ARAÚJO, Silvio. A construção do GEIPOT ao planejamento dos transportes no Brasil. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Engenharia Civil Área de Transporte e Gestão das Infra-estruturas Urbanas) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013. P. 13.

26 Op. Cit.p.13

27 PEDROSO, Ticiano Duarte. Cidade Nova: narrativas do cotidiano no subúrbio operário de Rio Grande. 2012. 162f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas. p. 69.

28 PEDROSO, 2012, p.69 apud PIMENTEL, 1944, p. 80.

29 Jornal RIO GRANDE, 5/05/1960, p.2.

HISTÓRIA E CULTURAS

A citação a cima elucida a dificuldade em disponibilizar transporte para todos trabalhadores. Na medida em que cresciam as indústrias, Porto e a cidade, aumentava a requisição de mão de obra, e com isso a necessidade de facilitar o acesso e a locomoção para o local de trabalho. Para tanto, ao longo do século XX, expandiram-se as linhas de transportes coletivos, abriram-se novas ruas, assim como passaram a ser empedradas e asfaltadas³⁰. Além de estimular a ampliação do transporte urbano, esse debate mostrou os limites dessa ampliação, visto que os trabalhadores tiveram, em sua maioria, que construir suas moradias próximas ao Porto e às indústrias.

13

Portos em perspectivas

Historicamente, os portos estão relacionados com o desenvolvimento das cidades que possuem contato com o mar, rios, lagos e oceanos, uma vez que se constituem numa das principais portas de entrada e saída de riquezas. Vemos que, no processo histórico do Brasil, diversas cidades se constituíram ou tiveram uma significativa relação com seu caráter portuário.

Rio de Janeiro, a qual se estabeleceu como a capital da Colônia do Império e da República, de 1716 a 1960, foi um importante centro político e econômico do país. Ao longo século XIX e XX, tornou-se um significativo centro urbano, que absorvia parte significativa da produção e tinha um importante porto na escala nacional e internacional. Conforme Maria Dalva Casimiro da Silva (2007):

O Rio de Janeiro manteve durante muito tempo intacta a sua vocação de centro cultural e turístico e continua sendo a principal porta de entrada dos estrangeiros que vêm ao país. Mesmo perdendo a liderança para o Porto de Santos, sendo este o principal porto exportador do país, a cidade tinha já no século XIX o porto como o maior importador de imigrantes, se tornando um dos portos mais movimentado do mundo, estando na mesma posição dos portos de Montevideu e Buenos Aires, já na segunda metade do século em questão. Este fato despertou nos governantes o interesse particular em manter relativamente as instalações modernas e em bom estado.³¹

Sobre a cidade de Santos-SP, Fernando Teixeira da Silva nos possibilita compreender que, assim como Rio Grande-RS, essa cidade também nasceu enquanto uma cidade portuária. Assim como na cidade de nosso estudo, “[...] o porto é o principal elo de articulação com a comunidade

30 PEDROSO, Ticiano Duarte. Cidade Nova: narrativas do cotidiano no subúrbio operário de Rio Grande. 2012. 162f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas. p. 70.

31 SILVA, Maria Dalva C. Relações de Trabalho no Cais do Porto do Rio de Janeiro: Resistência e Modernização. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Serviço Social) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007, P.19-20.

HISTÓRIA E CULTURAS

local, estendendo tentaculares raízes no campo social e econômico da região”³². Segundo o autor, em Santos, o principal ramo econômico, ao final do século XIX, estava ligado prioritariamente às atividades marítimas, possuindo um pequeno parque industrial fabril³³.

Também destacamos o Porto de Belém-PA, o qual se constituiu historicamente pelas exportações através de seus trapiches. No século XX, este Porto passou a absorver grande parte do comércio da região amazônica³⁴. De acordo com Darcy Fléxa Di Paolo³⁵, sua relevância histórica também vai além do seu caráter econômico para região, incluindo o engajamento sindical dos trabalhadores estivadores do Pará.

Abarcando a região sul do Brasil, lembramos o Porto de Itajaí-SC. José Bento Rosa da Silva³⁶ discute sobre uma disputa política que visava a municipalização do Porto de Itajaí, em 1996, e, nesta, seus atores estabeleceram os laços históricos profundos que o Porto estabeleceu com a formação da memória da sociedade do Vale do Itajaí-SC. Segundo o autor, “durante a primeira república, as lideranças políticas do Estado estiveram, de uma maneira ou de outra, vinculadas às atividades portuárias”³⁷.

A partir da bibliografia, também podemos perceber que, no contexto histórico exposto, a cidade de Rio Grande-RS, enquanto cidade portuária, cumpriu um papel relevante para a economia nacional e regional. Tamanha foi sua relevância, que, no começo do século XX, Rio Grande-RS recebeu um projeto que visava à ampliação e ao desenvolvimento de seu Porto, buscando desobstruir sua Barra e construir um novo cais, mais amplo e moderno. Dessa forma, seu Porto absorveu a demanda da produção que se destinava principalmente ao comércio nacional, mas também internacional.

Observamos, com isso, que o Porto rio-grandino tem um papel de destaque não só para o florescer da urbe, mas também para o intuito de expansão mais amplo da economia. Segundo Diego Vivian³⁸, o desenvolvimento capitalista nacional e regional ambicionava impulsionar o país a partir da construção de portos, pois estes possibilitavam melhores conexões comerciais com o estrangeiro e com o restante do país.

O contexto do Rio Grande do Sul ainda inclui que o Presidente do estado, Carlos Barbosa Gonçalves, em 1911, demonstrava contentamento com as obras da Barra, iniciado pela Companhia

32 SILVA, Fernando Teixeira. Operários sem patrões: os trabalhadores de Santos no entreguerras. São Paulo: Unicamp, 2003.p. 23.

33 Op. Cit. P. 24

34 Disponível em < <https://www.cdp.com.br/porto-de-belem> > Acesso em: 17 outubro de 2017

35 DI PAOLO, Darcy de Nazaré Fléxa. O trabalhador da Estiva: um estudo sociológico sobre os estivadores do Pará. Belém: CEPAS, 1981.

36 SILVA, José Bento da. Estiva “Papa-siri”: as mãos e pés no porto de Itajaí. Itajaí: Ed. Do autor, 2004.

37 Op. Cit. 24.

38 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). Tese de Doutorado (Doutorado em História) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

HISTÓRIA E CULTURAS

Francesa, em Rio Grande-RS, ao mesmo tempo em que almejava também a desobstrução dos canais interiores³⁹. A desobstrução da Barra rio-grandina, observa Diego Vivian, compôs um importante elemento a ser destacado, visto que:

[...] as condições de navegabilidade através da Barra do Rio Grande foram precárias até o início do século XX, pois em determinados períodos seu calado atingia a profundidade de apenas 2 metros, obstaculizando um desenvolvimento mais virtuoso da navegação de longo curso ou mesmo de cabotagem.⁴⁰

As obras que visavam superar as condições precárias, para comportar um maior fluxo de embarcações de maior calado, foram vistas pelo Presidente do Rio Grande do Sul como algo positivo, pois “considerava que em breve os navios encontrariam a Barra aberta e franca, e depois seriam satisfeitas as necessidades da navegação de grande tonelagem [...]”, e assim “[...] num amanhã que não estaria longe, seria confortante realidade a aspiração semi-secular dos rio-grandenses”⁴¹.

Destacamos que o objetivo da desobstrução dos canais interiores do estado também abria possibilidades para o desenvolvimento de outros portos. Portanto, o franco investimento realizado para construção de um Porto moderno em Rio Grande-RS está ligado a um projeto que se estendia para outros portos no Rio Grande do Sul, como os de Porto Alegre e Pelotas, enquanto forma de fortalecimento da economia regional:

Ao mesmo tempo, o detentor do executivo estadual manifestava, como consequência dos progressos em vista, a sua inteira fé e convicção de que chegaria o momento de pensar seriamente nos meios de melhorar quanto possível os canais interiores, aprofundando-os e alargando-os, e também os portos internos, o de Porto Alegre sobretudo, que deveria ser dotado de um cais moderno e suficientemente extenso, munido de aparelhos aperfeiçoados para carga e descarga. Neste sentido, anunciava que seu governo elaborara um projeto de cais para a “famosa e progressista” capital, o qual serviria oportunamente de base para uma concorrência, que versaria igualmente sobre as obras a realizar nos canais. Concluía que, efetuado tais trabalhos, corolários necessários da abertura da Barra, então evidente realidade, os gaúchos assistiriam, surpresos e patrioticamente emocionados, ao desdobramento assombroso do progresso e da grandeza econômica.⁴²

Não por acaso, Porto Alegre foi vista como uma das principais cidades que deveriam ser inclusas no projeto de modernização. Segundo Gandra, o fluxo de mercadorias nessa cidade era intenso, sendo seu Porto um grande exportador de “entre outros, farinha de mandioca, feijão, milho

39 ALVES, Francisco das Neves. Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária. Vol. 1 e 2. Porto Alegre: CORAG, 2008.

40 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). Tese de Doutorado (Doutorado em História) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008. p.76.

41 ALVES, Francisco das Neves. Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária. Vol. 1 e 2. Porto Alegre: CORAG, 2008. p. 355.

42 Op. Cit. 355.

HISTÓRIA E CULTURAS

e erva-mate procedente do interior do Estado”. Seus principais artigos comercializados “[...] são artigos de consumo, vestuário, mobiliário, utensílios domésticos e ferramentas [...]”, servindo para o consumo das colônias⁴³.

Acrescentamos ao exposto, o excerto a baixo, a fim de compreendermos a importância do Porto de Porto Alegre junto ao contexto em que nos detemos:

Neste período se verificou um crescimento demográfico significativo acompanhado do incremento das atividades econômicas em Porto Alegre. Autoridades governamentais e empreendedores dos setores industriais, comerciais e do transporte de passageiros via navegação começaram a se ressentir cada vez mais com a ausência de um porto moderno na capital. O aparelhamento e a modernização deste equipamento urbano eram concebidos por muitos destes sujeitos como os principais meios de desenvolver o estado do Rio Grande do Sul através dos altos lucros do comércio nacional e internacional, demonstrando ao resto do país e até ao exterior a potência e dinamismo da economia sul-rio-grandense. Deste modo, se solidificaram expectativas de atingir o mesmo nível de desenvolvimento das nações da Europa e da América do Norte, sendo que a estruturação do Porto de Porto Alegre e a melhoria da acessibilidade a ele representavam oportunidades de estabelecer estreitas ligações com a modernidade e o progresso oriundos destes países.⁴⁴

Dessa forma, o Porto de Porto Alegre também fez parte do plano de desenvolvimento do Estado do Rio Grande do Sul, uma vez que, nesse período, é percebido que os incentivos aos meios de transportes do estado buscavam superar as dificuldades nas relações entre os centros de produção e os centros de consumo⁴⁵. Segundo Jairo Luiz Fleck Falcão, “[...] as instalações que deram origem ao atual Porto de Porto Alegre iniciaram suas construções em 1911, por iniciativa do governo do Estado do Rio Grande do Sul, mas, somente em 1913 foram concluídas”⁴⁶.

Quanto a Pelotas, embora não tenha ocupado uma posição de destaque no que se refere à exportação de mercadorias por meios fluviais⁴⁷, a prática sempre esteve presente dentro do contexto social da cidade. Durante o século XIX, a fim de proporcionar o escoamento do charque e das matérias-primas produzidas na cidade, os atracadouros particulares, existentes ao longo do Arroio Pelotas nas charqueadas, facilitavam o transporte das mercadorias⁴⁸. De 1868 a 1875, foi realizada a

43 GANDRA, Edgar Ávila. O cais da Resistência: a trajetória do sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande no período de 1959 a 1969. Cruz Alta, UNICRUZ, 1999. P.44.

44 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). Tese de Doutorado (Doutorado em História) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008. p.58-59.

45 Op. Cit. P. 50.

46 FALCÃO, Jairo. Cooperação, experiência e sobrevivência: A história dos trabalhadores do Porto de Porto Alegre (1961-1989). 2009. Tese (Doutorado em História) Programa de Pós-graduação, Universidade Vale do Rio Sinos- Unisinos, São Leopoldo. P. 29.

47 Embora Pelotas-RS realizasse pequenas exportações de suas mercadorias, a cidade de Rio Grande ocupava destaque quanto a essa questão. Assim sendo, Pelotas era a principal indústria na produção de matéria-prima, como o charque, e Rio Grande a principal exportadora dessa produção (MAGALHÃES, 1993).

48 Segundo Spolle, em 1835, já constava a existência do Porto de Pelotas, na planta da cidade. Contudo, necessitava-se de um porto central na cidade (SPOLLE, 2010, p.90).

HISTÓRIA E CULTURAS

desobstrução do Canal São Gonçalo, e a cidade passou a receber maiores embarcações, como o Tampico, que foi o primeiro navio de grande porte a atracar na urbe e que realizou o transporte de charque para os Estados Unidos⁴⁹. Esse foi apenas o início de uma trajetória que seguiria se desenvolvendo e ganhando cada vez mais importância, ao longo do século XIX e XX, uma vez que, segundo Jordana Pieper:

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.⁵⁰

Como o último Porto entre Rio Grande e Porto Alegre, em Pelotas houve autorização para a exploração comercial de seu Porto, que ocorreu em 1928⁵¹, e somente em 1940 foi concluída, tornando-se assim um Porto público.

Destacamos também que, no decorrer do século XX, houve a encampação dos portos pelo estado, passando esses três portos a serem gerenciados pelo Departamento Estadual de Portos Rios e Canais (DEPREC). Falcão⁵² percebe que, a partir do Decreto Nº 24.617/1934, o estado do Rio Grande do Sul realizaria as obras de seus canais de navegação, com recursos do Governo Federal, por meio de uma conta capital.

Mas o Estado se obrigava a realizar a construção e o aparelhamento do porto de Pelotas e a ampliação ou complemento das instalações dos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, de acordo com as exigências do respectivo tráfego, por conta própria e com os recursos que lhe compete prover. Para executar tais funções, ficou estabelecida a cobrança das tarifas e taxas pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul.⁵³

O autor enfatiza que, com a tomada da administração dos portos pelo estado, uma série de órgãos gestores passou a regulamentar os portos. Segundo Falcão:

Uma comissão mista Brasil e Estados Unidos encarregou-se de elaborar os projetos de reaparelhamento dos portos brasileiros, buscando recursos também em bancos estrangeiros para implementação dos melhoramentos. Cabe referir que o segundo governo Vargas, de 1951 a 1954, foi marcado por um projeto de desenvolvimento industrial implementado pelo Estado, e como o propósito de construir uma indústria de base. Porém, com o suicídio de

49 MAGALHÃES, Mário Osório. Opulência e cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a cidade de Pelotas (1680-1890). Pelotas: Mundial, 1993.

50 PIEPER, Jordana Alves. Carregar e descarregar: os estivadores de Pelotas e suas relações Trabalhistas entre 1940 e 1942. 2013. TCC (Trabalho de Conclusão de Curso). Universidade Federal de Pelotas, Curso de Licenciatura Plena em História. Pelotas/RS. P. 17.

51 SPOLLE, Marcus Vinicius. A mobilidade social dos negros no Rio Grande do Sul: os efeitos da discriminação racial nas trajetórias de vida. Tese de Doutorado (Doutorado em Sociologia) Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS, Porto Alegre, 2010.

52 FALCÃO, Jairo. Cooperação, experiência e sobrevivência: A história dos trabalhadores do Porto de Porto Alegre (1961-1989). 2009. Tese (Doutorado em História) Programa de Pós-graduação, Universidade Vale do Rio Sinus- Unisinos, São Leopoldo.

53 Op. Cit. P. 30.

HISTÓRIA E CULTURAS

Vargas em 1954 e a eleição de Juscelino Kubitschek em 1955, um novo modelo se consolidou: um projeto de desenvolvimento utilizando a via do capital estrangeiro. Neste contexto, a área do porto organizado passou a ser considerada área de segurança nacional, e com isso, intensificou-se a participação do Estado, intervindo nos sindicatos.⁵⁴

Assim sendo, endossamos que a construção de portos modernos e de maior capacidade de movimentação de mercadorias e pessoas potencializava as relações internas e externas de transportes, tão cruciais para o desenvolvimento do país. Ao mesmo tempo, potencializava-se ainda o processo de industrialização.

Conjuntamente, esse contexto tornou mais complexas as relações de trabalho que se constituíam no mundo urbano e que absorviam muitas vezes os trabalhadores que migravam do meio rural, e também os negros, os quais, no momento de virada do século, estavam na transição do trabalho escravo para o livre. Dessa forma, quando Gitahy⁵⁵ aponta a emergência do operariado, a autora dialoga com tais questões circunscritas, visto que tinham um reflexo direto na requisição de uma massa de trabalhadores apta a atuar na linha de frente da produção, garantindo tal ambição de desenvolvimento nacional⁵⁶.

Em suma, foi através de um movimento dialético que cidade e Porto puderam se desenvolver mutuamente, uma vez que, quanto mais expressivos fossem à dinâmica de circulação de mercadorias no cais, maiores reverberações se apresentariam para o desenvolvimento da industrialização, do comércio e da cidade, e, por conseguinte, estimulariam que o Porto se expandisse. Esse estímulo de crescimento dos múltiplos setores também marca o crescimento da demanda por operários que atuavam nas fábricas, no comércio e no Porto, sendo requisitados, muitas vezes, como trabalhadores avulsos nos serviços de cargas e descargas, ou nas demais atividades que se necessitasse. Vemos, com isso, o desenrolar de uma prática histórica que ganhará força, ainda que se moldando no decorrer do século XX.

O Porto de Rio Grande-RS: a construção de seu cais

Tendo em vista o discutido até aqui, quando realizamos uma comparação entre a cidade de Rio Grande-RS e as demais mencionadas, ainda que observemos que todas receberam um cais novo como parte do projeto de desenvolvimento econômico, em Rio Grande-RS o Porto foi um fator fundamental e determinante no desenvolvimento da urbe ao longo do século XX. Esse Porto

⁵⁴ Op. Cit. P. 26.

⁵⁵ GITAHY, Maria Lucia. Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914. São Paulo: Editora UNESP, 1992.

⁵⁶ Tal assertiva, no que concerne ao setor portuário, será abordada ao longo deste artigo, visto que está diretamente ligada ao aumento da requisição de mão de obra avulsa no Porto e ao processo de migração de trabalhadores do meio rural para o centro da cidade, remodelando a forma de organização da sociedade rio-grandina ao longo do século XX.

HISTÓRIA E CULTURAS

também se constitui diante dessa tessitura histórica e social e oportunizou a inserção, na década de 50/60, de nosso objeto de estudo, os arrumadores, uma vez que sua ampliação e modernização gerou um aumento da requisição de mão de obra avulsa, que teve sua gênese na discussão que ora apresentamos.

Imagem nº 1



Imagem aérea do Porto Novo de Rio Grande-RS, em 1950⁵⁷

A foto acima nos permite observar o que se tornaria o grande complexo portuário ao longo de sua construção no decorrer do século XX. Na imagem, podemos identificar, à esquerda, o local de atracação dos navios. É visível também, que entre o cais e a divisão que separava as imediações portuárias e a rua, encontravam-se os armazéns, os quais serviam para o armazenamento da produção que os trabalhadores carregariam até as embarcações, ou as que advinham destas. A partir desse momento, o Porto Novo passaria a receber embarcações de grande calado e possuiria um maior fluxo de mercadorias, deixando seu antigo Porto – Porto Velho –, segundo Pedroso, “[...] destinado a receber apenas embarcações de transporte e pesca [...]”⁵⁸.

⁵⁷ Fonte: Disponível em <<https://www.flickr.com/photos/fotosantigasrs/11018662796/in/photostream>> acessado em: 20/10/2017.

⁵⁸ PEDROSO, Ticiano Duarte. Cidade Nova: narrativas do cotidiano no subúrbio operário de Rio Grande. 2012. 162f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas. p. 60.

HISTÓRIA E CULTURAS

Imagem nº 2



Fotografia do Porto velho de Rio Grande-RS⁵⁹

No entanto, até que esse Porto despontasse, em sua plena capacidade, e se tornasse imperativo para a economia rio-grandense, uma árdua trajetória se sucedeu. De forma sucinta, buscaremos traçar um panorama sobre esse percurso.

Em Rio Grande-RS, deu-se início ao projeto de construção de um Porto moderno no começo do século XX, e, ao seu já existente, optou-se por uma reforma que visasse sua ampliação e melhor adequação. Dessa forma, a cidade passaria a contar com dois portos que pudessem suportar o escoamento da produção nacional/regional de importados e exportados. Todavia, esse projeto, ao longo de sua realização, contou com inúmeros problemas, ao mesmo tempo em que oportunizou um remodelamento do entorno do Porto, com a criação de bairros, indústrias, estabelecimentos comerciais e espaços de sociabilidade.

O início da construção do chamado Porto Novo deu-se em 1910 e levaria em torno de cinco anos para ser construído. Assim sendo, teve início anterior aos portos de Porto Alegre e Pelotas, tornando-se assim o principal Porto do estado nesse período. No entanto, observamos que no decorrer do século XX Porto Alegre passou a ter protagonismo, absorvendo grande parte da produção a ser escoada através de seu cais. O Porto de Rio Grande, o qual já era importante para a conjuntura econômica, passou a ocupar o segundo lugar na relevância do fluxo de mercadorias,

⁵⁹ Fonte: Disponível em <http://www.portoriogrande.com.br/site/imprensa_midia_galerias.php> acessado em: 17/10/2017.

HISTÓRIA E CULTURAS

enquanto Pelotas seria considerado o terceiro cais com maior significância para a economia do estado.

Durante os cinco anos que levariam para a conclusão das obras de construção do Porto e da desobstrução da Barra em Rio Grande-RS, diversos problemas e conflitos entre os interesses do estado e a concessionária Companhia Francesa aconteceram. As citações de Francisco das Neves Alves⁶⁰, retiradas da mensagem enviada à Assembleia dos Representantes do Estado do Rio Grande do Sul e do jornal O Tempo, de Rio Grande, nos elucidam as diferentes oposições sobre o percurso de posições antagônicas que esse projeto sofreu:

21

Em seu relatório de 1913, o Presidente do Estado do Rio Grande do Sul ressaltava o papel do transporte para evolução da sociedade humana e lembrava que, naquela data, as obras da Barra já deveriam estar concluídas. [...] Não deixaria de enfatizar a já tradicional convicção dos governantes gaúchos, opondo-se à construção do Porto de Rio Grande, ao declarar que, como era sabido, fora quase igual ao custo da abertura da Barra o da construção desse Porto, fato que concorreria indubitavelmente para torná-lo um dos mais caros do Brasil e, portanto, demasiado oneroso ao comércio do estado e aos próprios interesses da União, sujeitos uns e outros a taxas múltiplas e inalteráveis por longo tempo. Argumentava que seria preferível a construção de um porto barato, único compatível com as conveniências da atualidade e que fora erro ainda mais grave a concessão de privilégio ao contrato, e por prazo excessivo, para a exploração do projetado Porto.⁶¹

Uma série de artigos sobre a Barra e o Porto do Rio Grande, com ênfase aos efeitos econômicos do empreendimento, foi publicada pelo Tempo em abril de 1914, destacando que essas obras representavam a maior e mais justa ambição do povo rio-grandense, e, em vez de constituírem um encargo para a Fazenda, teriam sido a melhor medida econômica, de efeitos reprodutivos para a própria União, cuja receita aumentaria pelo desenvolvimento natural advindo do comércio importador. Considera-se, desse modo, que as consequências econômicas seriam de todo ponto propícias, pois o estado se veria desoprimido desse óbice considerável que lhe tolhia os movimentos de expansão, ocorrendo aquela espécie de desnacionalização que se fazia sentir na fronteira pelo desvio de grande parte de sua produção, qual seria substituída por um movimento de centralização determinada pela facilidade de comunicações e vantagens dela decorrentes.⁶²

Os fragmentos apresentados nos conduzem a refletir que o processo de construção da Barra e do Porto foi controverso, possibilitando assim múltiplos olhares até sua conclusão. Todavia, a ambição de desenvolvimento requeria, como vimos, um sistema portuário eficiente, que cumprisse com a demanda, principalmente quando observamos que a intenção de sua criação também visava competir com o Porto de Montevideú.

60 ALVES, Francisco das Neves. Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária. Vol. 1 e 2. Porto Alegre: CORAG, 2008.

61 Op. Cit. P.370

62 Op. Cit. P.374.

HISTÓRIA E CULTURAS

Segundo Gandra⁶³, havia um claro objetivo, do governo do estado e do governo central, de reorientar o fluxo comercial marítimo do estado, uma vez que era um campo dominado por Montevideu⁶⁴. Segundo Ana Beatriz Loner⁶⁵, tal domínio era expresso pelas baixas tarifas cobradas pelo governo uruguaio e pela qualidade dos serviços, com as linhas férreas que se estendiam até a fronteira gaúcha.

Nesse intuito, a desobstrução da Barra, a modernização e a ampliação do sistema portuário eram uma forma de controlar/regular o setor e reduzir os prejuízos, aproveitando que Rio Grande-RS possuía uma ligação direta com o oceano.

Essa situação controversa, segundo Francisco das Neves Alves, se agravaria com a deflagração da Primeira Guerra Mundial, a qual dificultou a tomada de empréstimos, causando maiores dificuldades na execução dos trabalhos.

A conflagração mundial poria em questão até mesmo o contrato assinado entre a Companhia Francesa e o Governo Federal, uma vez que a firma não conseguiria prosseguir os trabalhos normalmente, pois uma parte do material, interceptada pelos inimigos, estava retida nos portos, ou simplesmente porque a empresa estava profundamente atacada no plano financeiro pelo conflito, de maneira que os prazos foram grandemente ignorados.⁶⁶

Em virtude da guerra, os trabalhos da construção civil em outras regiões do Brasil também sofreram com as grandes restrições. De acordo com Fernando Teixeira da Silva⁶⁷, o impacto foi sentido tanto no setor privado como em setores que dependiam da atenção pública, principalmente no que tange às obras de infraestrutura urbana, as quais sofriam com a restrição de importações de bens de capital, ferro, aço e cimento, e com o aumento dos preços na compra destes materiais.

O autor ainda evidencia que, na cidade de Santos, até a deflagração da guerra, também acontecia um intenso processo de urbanização, que diminuiu com a crise desse período. Tal processo acarretou em diferentes formas de organização dos trabalhadores, e, na visão do autor, os serviços que não poderiam ser interrompidos devido a contratos firmados seguiram sua execução, todavia de forma alternada pelos trabalhadores, a fim de que não fossem despedidos. Observando essa conjuntura sócio-histórica, é possível pensar que o transcorrido também tenha se abatido sob a

63 GANDRA, Edgar Ávila. O cais da Resistência: a trajetória do sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande no período de 1959 a 1969. Cruz Alta, UNICRUZ, 1999.

64 Tensões no plano econômico do estado marcaram o processo de transição da Monarquia para República, e isso se acentuava devido ao contrabando da produção enviado a Montevideu (ALVES, 2005, p.25).

65 LONER, Ana Beatriz. Construção da classe: operários de Pelotas e Rio Grande (1888- 1930). Pelotas: Ed. UFPel, 2001

66 ALVES, Francisco das Neves. Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária. Vol. 1 e 2. Porto Alegre: CORAG, 2008. P. 375.

67 SILVA, Fernando Teixeira. Operários sem patrões: os trabalhadores de Santos no entreguerras. São Paulo: Unicamp, 2003.

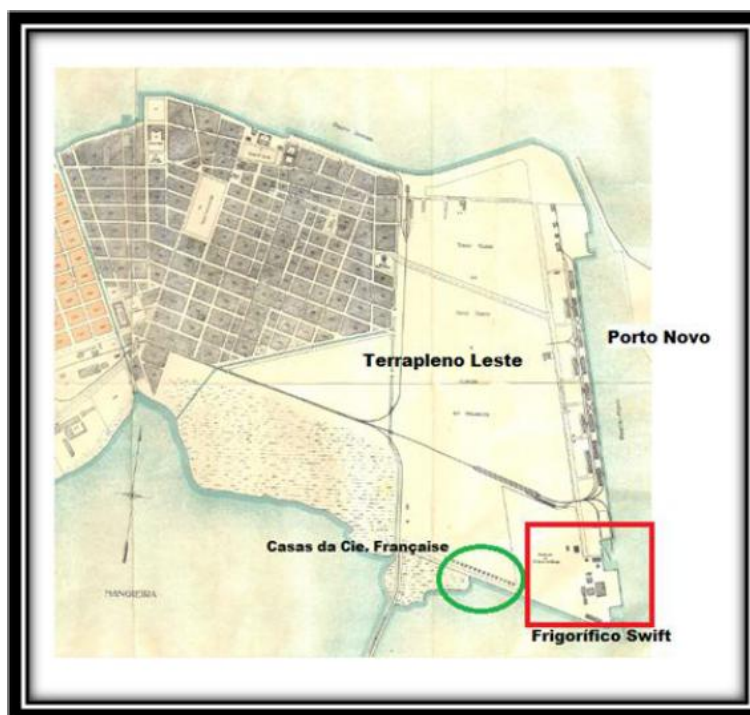
HISTÓRIA E CULTURAS

condição do operariado portuário de Rio Grande-RS, uma vez que não apenas a Companhia Francesa encontrou dificuldades.

O decorrido aqui faz parte de um período histórico de impacto direto para “os operários da construção civil, tanto os do setor de edificações quanto os da chamada construção pesada e da infra-estrutura urbana, fossem eles subordinados à Prefeitura ou a empresas particulares.”⁶⁸ . É importante que destaquemos isso, visto que, segundo a historiografia rio-grandina, para construção do referido Porto, envolveram-se milhares de trabalhadores, de forma direta e indireta⁶⁹.

Apesar disso, na cidade de Rio Grande-RS, a construção dos Molhes da Barra e do Porto Novo sofria com atrasos anteriores à deflagração da guerra. Alves, através do Jornal Echo do Sul, de junho de 1910, apresenta que a Companhia Francesa tinha dificuldade para a obtenção de terrenos a preços razoáveis, assim como sofria com as pressões exercidas pelo governo, pelo não cumprimento dos prazos estipulados em contrato. Nesse sentido, chegou-se à conclusão, segundo o Relatório Ministerial apresentado pelo autor, de que não seria possível a companhia concluir dentro do prazo as obras da Barra e do Porto⁷⁰ .

Mapa nº 3



Mapa da região do Porto Novo de Rio Grande-RS⁷¹

68 Op. Cit. P. 63.

69 De acordo com Pellejero, durante o período de construção das obras, sob-responsabilidade da *Cie. Française*, envolveram-se cerca de quatro mil de trabalhadores (PELLEJERO, 2008, p.51).

70 ALVES, Francisco das Neves. Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária. Vol. 1 e 2. Porto Alegre: CORAG, 2008. P. 349.

71 PEDROSO, Ticiano Duarte. Cidade Nova: narrativas do cotidiano no subúrbio operário de Rio Grande. 2012. 162f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas. p. 62.

HISTÓRIA E CULTURAS

A imagem acima, a qual foi adaptada por Pedroso, embora represente uma planta geral da cidade em 1922, nos permite ter uma visão clara sobre a região que a Companhia Francesa ficou responsável por construir o Porto Novo.

Outros dois pontos fundamentais e que cumprem papel significativo na análise do mapa acima, foram o amplo espaço vazio que existia entre o Porto e a cidade e o local de instalação do Frigorífico Swift. Segundo Gandra⁷², com a construção do Porto, inicialmente possuía-se o intento de construir um bairro que abrigasse as classes mais abastadas da sociedade, porém ele foi ocupado pelos setores mais pobres, oriundos das mais diversas atividades laborais, e dentre estes, inúmeros trabalhadores portuários. Essa região constituía-se em princípio em um terreno alagadiço, mas que foi aterrado com o material advindo da dragagem do canal, que logo após passaria a ser conhecida como Terrapleno Oeste⁷³.

Destacamos também a proximidade que existia entre a Companhia Frigorífica Swift e o Porto de Rio Grande-RS. Como dissemos outrora, a Swift era uma das principais indústrias que empregavam os trabalhadores rio-grandinos. Dessa forma, segundo Gandra⁷⁴ (1999), foi essa aproximação entre o Porto e as indústrias que condicionaram a instalação dos trabalhadores nas proximidades.

Assim como para o setor industrial era mais eficiente manter suas instalações próximas do complexo portuário, o qual escoaria tal produção, para os trabalhadores, possuir moradia nessa localidade permitia rápido e fácil acesso aos portões do porto, local onde seriam feitas as chamadas para suas contratações. E, quando temos claro que, ainda nos anos 60, grande parte do trabalho portuário concentrava-se na obtenção de mão de obra avulsa e no caráter sazonal do serviço, morar próximo ao porto era imprescindível, inclusive para a redução dos custos com viagens para um trabalho incerto.

Como nos referimos ao longo do texto, a respeito de um projeto nacional/regional abrangente de desenvolvimento do capitalismo, as obras de Rio Grande-RS estavam relacionadas a uma dinâmica que abrangia os diversos setores da economia e da tecnologia e também os meios de transportes que interligavam diferentes municípios. Como mencionado por Gandra⁷⁵, o aumento

72 GANDRA, Edgar Ávila. O cais da Resistência: a trajetória do sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande no período de 1959 a 1969. Cruz Alta, UNICRUZ, 1999.

73 PEDROSO, Ticiano Duarte. Cidade Nova: narrativas do cotidiano no subúrbio operário de Rio Grande. 2012. 162f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós-graduação, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas. p. 61.

74 GANDRA, Edgar Ávila. O cais da Resistência: a trajetória do sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande no período de 1959 a 1969. Cruz Alta, UNICRUZ, 1999.

75 GANDRA, Edgar Ávila. 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, 2009.

HISTÓRIA E CULTURAS

das atividades econômicas na cidade de Porto Alegre-RS demandaram necessidades de criação de ferrovias e bondes.

Na cidade de nosso estudo, para construção dos Molhes da Barra, foram necessárias muitas toneladas de pedras. Com isso, foi requisitado que se realizasse, em 1911, pela Companhia Francesa, um ramal férreo que ligasse a pedreira do Capão do Leão à estação de Pelotas, o qual possibilitaria estabelecer uma conexão de transporte rápido, facilitando a exploração⁷⁶. Mesmo após a encampação do Porto pelo estado, na década de 20, segundo Francisco das Neves Alves, um dos vários aspectos que passou a competir à Direção Geral do Porto e da Barra foi “[...] a construção de linhas férreas que se tornassem necessárias no Porto; a exploração da pedreira do Capão do Leão e Monte Bonito [...]”⁷⁷.

A imagem abaixo ilustra a necessidade da exploração das pedreiras bem como a melhoria nos transportes, e nos demonstra como ficaria tal empreendimento após sua conclusão.

Imagem nº 4



Molhes da Barra de Rio Grande-RS⁷⁸

Deixamos evidente que a construção do Porto impactou a dinâmica da cidade de Rio Grande-RS em aspectos mais amplos, possibilitando uma economia interdependente em diversos setores. Luís Amaral, diferenciando os tempos atuais dos anteriores à década de 70 e 80, nos diz que:

76 ALVES, Francisco das Neves. Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária. Vol. 1 e 2. Porto Alegre: CORAG, 2008. P. 353.

77 Op. Cit. P. 448.

78 Fonte: Disponível em: <www.flickr.com/photos/fotosantigasrs/13477169365/lightbox/> Acessado em 01/06/2017

HISTÓRIA E CULTURAS

[...] agora com essas paradas de navios nos portos são poucos. Muitas vezes a tripulação nem desce. Tempo atrás ficava bastante tempo. O navio chegava e dava trabalho para o rapaz da lavanderia, o táxi, todo mundo ganhava em cima de uma parada de navio. Hoje com esses tempos reduzidos, o navio já chega programado pra sair, o navio para 12 horas, até 6 horas.⁷⁹

26

O Porto de Rio Grande-RS não desenvolvia apenas a economia local pelos contratos estabelecidos entre as empresas e o órgão público, tampouco somente pela necessidade de mão de obra à beira do cais. O estímulo ocorria em diferentes segmentos da sociedade, como os citados acima, possibilitando a criação de novos postos empregatícios que, embora não tivessem vínculos com o Porto, eram em certa medida estimulados por ele.

Retomando a discussão, os investimentos realizados no Porto Novo objetivavam oportunizar melhores condições de navegabilidade e permitir a atração de embarcações de maior calado, a fim de ampliar o fluxo e desenvolver suas atividades comerciais. Todavia, a partir de 1920, o Porto passaria a ser administrado pelo governo do estado, e, conforme aborda Francisco das Neves Alves:

O Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em março de 1920, considerando a necessidade de regularizar definitivamente os serviços do Porto e da Barra de Rio Grande do Sul, bem como os que lhe eram anexos, em conformidade com os contratos transferidos ao Estado pela União e a Companhia Francesa, decretava que em todos os serviços do Porto e Barra do Rio Grande do Sul e seus anexos seria observado o regulamento que com este baixava, expedido pela Secretaria do Estado dos Negócios das Obras Públicas, e que se relacionasse exclusivamente com a administração do Porto, pela Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda.⁸⁰

A partir desse contexto, o estado ficaria responsável pela administração do porto e pela conclusão de suas obras. Dessa forma, a citação não se refere exclusivamente ao Porto de Rio Grande-RS, como vimos anteriormente, mas também a Porto Alegre e a Pelotas.

Conclusão

Haja visto o exposto, compreende-se que para o desenvolvimento e estruturação do capitalismo industrial, foi importante uma reorganização das cidades e, nas quais existiam canais, dos portos. Todavia, a infraestrutura tornou-se um paradigma a ser superado em uma sociedade, como a rio-grandina, que carecia de modernização de ruas, portos e sistema de transportes. Desta forma, tanto mais crescia a indústria, mais necessitava-se de infraestrutura para escoamento desta produção, bem como, para comportar o número de trabalhadores que migravam do campo.

79 Entrevista realizada por Elvis Silveira Simões e Edgar Ávila Gandra, com o vice-diretor do Sindicato dos Arrumadores, Trabalhadores Portuários Avulsos em Capatazia do Rio Grande & São José do Norte (Sindatacap), Luis Carlos Silva Amaral, em 23 de maio de 2016.

80 ALVES, Francisco das Neves. **Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária**. Vol. 1 e 2. Porto Alegre: CORAG, 2008. P. 448.

HISTÓRIA E CULTURAS

Neste sentido, a construção do Porto Novo, ainda que de forma controversa, foi uma das maneiras pelas quais o estado optou para potencializar o escoamento produtivo local e dos arredores. Assim sendo, os trabalhos que se iniciaram em 1910 seguiram até 1915, tiveram um impacto na cidade de Rio Grande de uma forma muito abrangente. A construção e desenvolvimento do Porto condicionou o desenvolvimento de novos bairros operários, ruas, e estimulando a migração de pessoas vindas de outras cidades e do meio rural, na esperança de novas oportunidades de empregos que surgiriam com a relação estabelecida entre Porto, indústrias e cidade. Portanto, a construção do Porto foi mais do que um aspecto prático de engenharia da construção, no início do século passado, mas sim a criação de um ambiente que atuou como espinha dorsal para o desenvolvimento da sociedade rio-grandina. Assim, sua importância não se restringe apenas ao período de construção, mas também ao desenvolvimento de novas indústrias e setores empregatícios, no decorrer do século XX, propiciando a emergência de novas classes trabalhadoras.