

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO - UFRJ

CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS - CCJE

FACULDADE NACIONAL DE DIREITO - FND

**CORPOS NEGROS QUE NUNCA SAÍRAM DO CAIS: UMA ANÁLISE DO
MARCADOR RAÇA ENTRE OS TRABALHADORES DO PORTO DO RIO DE
JANEIRO**

ANNA LEONÍDIA DE SOUZA SOARES LUIZ

Rio de Janeiro

2023

ANNA LEONÍDIA DE SOUZA SOARES LUIZ

**CORPOS NEGROS QUE NUNCA SAÍRAM DO CAIS: UMA ANÁLISE DO
MARCADOR RAÇA ENTRE OS TRABALHADORES DO PORTO DO RIO DE
JANEIRO**

Monografia de final de curso, elaborada no âmbito da graduação em Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação da Prof.^a Dra. Carolina Pereira Lins Mesquita.

Rio de Janeiro

2023

CIP - Catalogação na Publicação

L613c Luiz, Anna Leonídia de Souza Soares
Corpos negros que nunca saíram do cais: uma análise do marcador raça entre os trabalhadores do porto do Rio de Janeiro / Anna Leonídia de Souza Soares Luiz. -- Rio de Janeiro, 2023.
70 f.

Orientador: Carolina Lins Mesquita.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade Nacional de Direito, Bacharel em Direito, 2023.

1. Trabalhador Portuário Avulso (TPA). 2. Rio de Janeiro. 3. Comunidade portuária. 4. Escravidão. 5. Sucessão. I. Lins Mesquita, Carolina, orient. II. Título.

ANNA LEONÍDIA DE SOUZA SOARES LUIZ

**CORPOS NEGROS QUE NUNCA SAÍRAM DO CAIS: UMA ANÁLISE DO
MARCADOR RAÇA ENTRE OS TRABALHADORES DO PORTO DO RIO DE
JANEIRO**

Monografia de final de curso, elaborada no âmbito da graduação em Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação da Prof.^a Dra. Carolina Pereira Lins Mesquita.

Data da aprovação: 27 / 11 / 2023

Banca examinadora:

Orientadora: Prof.^a. Dr.^a. Carolina Pereira Lins Mesquita

Prof.^a Dr.^a. Carla Apollinario de Castro

Prof.^a. Doutoranda Flavia Aparecida Nascimento

Prof. Mestrando Vinicius Lomba de Souza

*“Negro, acorda, é hora de acordar
Não negue a raça, torne toda manhã dia de graça
Negro, não humilhe nem se humilhe a ninguém
Todas as raças já foram escravas também*

*E deixa de ser rei só na folia
E faça da sua Maria, uma rainha todos os dias
E cante um samba na universidade
E verá que teu filho será príncipe de verdade*

*Aí então, jamais tu voltarás ao barracão, aí então
Aí então, jamais tu voltarás ao barracão, ó meu irmão”*

(Candeia. Dia de Graça. Rio de Janeiro, 1970)

AGRADECIMENTOS

Enquanto estudante de Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, transitei durante os meus anos de graduação nos arredores do centro da cidade, da Central do Brasil e da Praça XV. A oportunidade deste tema de pesquisa, ao analisar o trabalho do Porto, trouxe para mim uma nova compreensão e uma nova leitura sobre o chão da cidade que carrega histórias e marcas. Perceber o cotidiano para além da historiografia tradicional só foi possível com um olhar aproximado, ao pensar nas pessoas que ali viveram. A compreensão da história, enquanto o que nos fundamenta e justifica, para mim, hoje perpassa a vivência e o olhar sobre o outro, como meios que dão sentido real ao que somos.

Dito isso, agradeço imensamente às pessoas que tornaram esse novo vislumbre possível. Inicialmente, agradeço à Professora orientadora Carolina Mesquita, por ter sido uma grande incentivadora pela escolha do tema e por ter dado todo o apoio possível e necessário. Agradeço também às alunas de graduação Beatriz Borges e Ester Dutra, que desenvolveram essa pesquisa junto comigo e que foram essenciais ao desbravar uma nova realidade.

Agradeço também aos meus amigos de graduação, por todas as palavras de incentivo, apoio e amizade que me permitiram chegar até aqui. A jornada foi muito mais bonita com a companhia de vocês. Agradeço imensamente à minha família, e em especial ao meu pai, por ter me sustentado quando as coisas pareceram difíceis demais, ou complicadas demais.

Agradeço em especial aos trabalhadores entrevistados e ao sindicato dos estivadores que completa 120 anos neste ano. Espero ter ecoado a voz daqueles que foram silenciados.

Agradeço à Faculdade Nacional de Direito, por ter sido orientação e casa. Se hoje sou resultado de minhas vivências e experiências, digo que me sinto completa e feliz por ter tido contato com cada pessoa que conheci e com cada lugar que passei nesses anos de graduação. E para terminar, gostaria de dizer que a faculdade pública nos surpreende, nos ensina e nos possibilita até o último dia que pisamos nela.

RESUMO

O objetivo desta monografia é analisar o Trabalho Portuário Avulso no Porto do Rio de Janeiro a partir de sua correlação com o marcador histórico racial. Ao considerar o Porto da antiga capital federal como produto de particularidades históricas e socioeconômicas, encontra-se a figura do TPA como personificação e resultado dos paradoxos que compuseram a cidade. Por intermédio do contato com a realidade empírica dos trabalhadores, foi traçado um perfil que pudesse identificar as convergências do que se buscava estudar. Para tanto, a partir da particularidade sucessória expressa pela categoria como forma de novos integrantes ingressarem no ofício, somado ao caráter de hereditariedade e ao marcador racial, busca-se analisar o contexto de exploração, que não se limita ao laboral, e que sujeita de forma histórica e racializada a comunidade portuária e os TPAs.

Palavras-chave: Trabalhador Portuário Avulso (TPA); Rio de Janeiro; Comunidade portuária; Escravidão; sucessão.

ABSTRACT

The objective of this monograph is to analyze the temporary dockworkers in the Port of Rio de Janeiro based on its correlation with the racial historical marker. Considering the Port of the former federal capital as a product of historical and socioeconomic particularities, the figure of the temporary dockworkers becomes the personification and result of the paradoxes that made up the city. Through contact with the empirical reality of workers, a profile was drawn up to identify the convergences of what was sought to be studied. Based on the particularity of succession expressed by the category as a way for new members to enter the profession, added to the character of heredity and the racial marker, we seek to analyze the context of exploitation, which is not limited to work, subjected to the historical context, and labeled in a racialized way in the port community and its dockworkers..

Keywords: temporary dockworkers; Rio de Janeiro; port community; slavery; succession.

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Figura 1: Gráfico de idade dos TPAs entrevistados por intervalo etário.....	23
Figura 2 - Gráfico de gênero dos TPAs entrevistados.....	24
Figura 3 - Gráfico de autodeclaração de cor ou raça dos TPAs entrevistados por critérios do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)	24
Figura 4 - Gráfico de grau de escolaridade dos TPAs.....	25
Figura 5 - Gráficos de histórico familiar para o trabalho no porto e gráfico de grau de parentesco para indicação dos TPAs	26
Figura 6 - Gráficos de formas de acesso dos TPAs ao trabalho portuário e tempo de serviço exercido em anos	27
Figura 7 - Gráficos sobre o reconhecimento do trabalho portuário enquanto trabalho de risco e gráfico sobre o interesse do TPA em trabalhar em outro lugar/ outra profissão, respectivamente	29

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO 1: O TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO	12
1.1 Conceitos introdutórios.....	12
1.2 Metodologia e observações da pesquisa de campo.....	17
1.3 Análise dos dados e dos relatos obtidos em questionários	23
CAPÍTULO 2: PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO AO LONGO DO TEMPO: UMA ANÁLISE HISTÓRICA E UM OLHAR SOBRE O PORTO.....	31
2.1 A compreensão da escravização pelo Direito do Trabalho no Brasil e a relevância da pessoa do trabalhador.....	31
2.2 Desdobrando o cenário do Porto do Rio de Janeiro e a escravização.....	37
CAPÍTULO 3: A COMPREENSÃO DO TRABALHO NO PORTO DO RIO DE JANEIRO E SUAS CARACTERÍSTICAS.....	43
3.1 A manutenção de características do trabalho portuário ao longo do tempo	43
3.2 O perfil étnico-racial do trabalhador portuário enquanto transmissão sucessória	56
CONCLUSÃO.....	63
BIBLIOGRAFIA	65

INTRODUÇÃO

A trajetória da cidade do Rio de Janeiro se confunde com a história do seu Porto. A cidade portuária e antiga capital do país, enquanto foi dependente do Porto para qualquer contato com o mundo exterior, dependia também dos trabalhadores que ali estavam presentes (Figueiredo, 2005). Nesse cenário, trabalhadores portuários desempenhavam uma função de grande relevância econômica, que ainda se perpetua, embora também seja determinante de uma condição de marginalização social e invisibilidade para esse grupo (Fonseca, 2019, p. 199-200).

Na condição de avulsos, trabalhadores portuários que executam o serviço de carga e descarga de mercadorias, enquanto categoria histórica e essencial, desenvolveram características próprias, fruto de um tempo de autorregulação e solidariedade necessárias para a consolidação desse grupo laboral (Cruz, 2000, p. 285). Soma-se a isso, ao se considerar o marcador racial expresso entre os trabalhadores, oriundos da cidade que comportou o maior porto de tráfico negreiro da história (Multirio, 2017), o quanto o contingente populacional negro explorado delineou marcas socioeconômicas muito próprias ao espaço portuário, e que repercutem atualmente.

Cabe então tentar elucidar de que forma esses trabalhadores, que vem desempenhando uma função histórica, influenciaram a cidade e foram, por sua vez, influenciados por ela. Logo, busca-se compreender, ao considerar a relevância histórica do espaço do Porto, a influência da população que se construiu a partir dele, e de que forma se deu a correlação entre espaço, raça e tempo.

O aspecto tempo, por fim, fundamenta o trabalho portuário ao conectar o passado histórico que alicerça o presente e, para além, que perpetua a memória de cada indivíduo histórico que se conserva por meio de sua descendência. Isto é, o Trabalhador Portuário Avulso (TPA) contextualizado no hoje, e matriz desta pesquisa, deve ser compreendido como resultado direto daquelas pessoas que anteriormente, e mais especificamente após a abolição da escravatura, ocuparam os mesmos postos de trabalho, sujeitos a uma sociedade escravista que redesenhou seus flagelos, ao passo que não promoveu essas pessoas a novas realidades (Arantes, 2010, p. 39).

A abordagem, com vistas a elucidar esta questão, utilizou-se de ferramentas metodológicas empíricas descritivas, ao estabelecer um contato direto com os TPAs, enquanto protagonistas do cenário em estudo. Para tal, a aplicação de um questionário formal junto aos trabalhadores norteou a pesquisa, o que permitiu delinear um perfil próprio entre os TPAs,

direcionado a perguntas convergentes com as questões em análise. Conversas livres, produtos dos questionários aplicados, integraram a compreensão do cenário de trabalho portuário e da realidade dos trabalhadores, e aqui também serão demonstradas.

Dessa forma, a fim de entender a pessoa do trabalhador avulso, e o meio que o insere atualmente, é necessário considerar as bases históricas que fundamentam e esbarram no aspecto racial. Passa-se então a analisar dois períodos históricos distintos: o tempo presente, que se busca analisar, e o período posterior à abolição da escravatura, datado do final do século XIX e início do século XX, como período de transição e formação da classe trabalhadora no país (Badaró, 2008).

Cumpra-se assim o objetivo a ser estabelecido, em uma análise cujo ponto de partida está em um processo de correlação histórica, que se perpetua através dos mecanismos de exploração trabalhista, externados na realidade laboral presente dos trabalhadores portuários. A questão se agrava pela marcante questão etnicorracial, e evidencia o quanto prevalece a manutenção destes mecanismos, apesar da implementação normativa pretender inaugurar novas relações trabalhistas, ainda que nem sempre favoráveis aos próprios trabalhadores.

CAPÍTULO 1: O TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

Este capítulo tem como objetivo apresentar noções conceituais introdutórias necessárias para melhor compreensão do objeto da pesquisa. Apresenta-se também a etapa metodológica do trabalho de campo, os dados coletados por meio de relatos informais, e aplicação de formulários estruturados. Inclui, por fim, a descrição do levantamento de problemáticas iniciais, sobre as quais foram adotadas ferramentas metodológicas para tentar responder ao conflito percebido. Sendo assim, este capítulo subdivide-se na conceituação do objeto do trabalho, na metodologia adotada e na análise de dados coletados em campo, buscando entender as particularidades do meio no qual estão inseridos os agentes portuários, bem como a dinâmica das suas relações com o Porto do Rio de Janeiro.

1.1 Conceitos introdutórios

O uso de rotas marítimas como uma via de tráfego de produtos e pessoas é uma prática observada de longa data como estratégia comercial para a riqueza dos povos e nações. Nesse cenário de comercialização ultramarina, o trabalho portuário de carga e descarga de navios é de extrema relevância para o comércio global, uma vez que os portos são grandes portas de entrada e de saída para tudo que é comercializado no mundo (Capraro, 2010). A história do Brasil, que se confunde com a de colônia agrária exportadora, está, portanto, intrinsecamente ligada ao trabalho que os carregadores dos portos têm desempenhado.

No Brasil, o Trabalhador Portuário Avulso (TPA) é “todo aquele que trabalha nos portos organizados privativos ou estatais e que exerce a função de estiva, capatazia, bloco, vigilante, conferente de carga e conserto de carga” (Brasil, 1988; Brasil, 2013). Maurício Godinho Delgado define o trabalhador avulso como:

Modalidade de trabalho eventual, que oferta a sua força de trabalho, por curtos períodos de tempo, a distintos tomadores, sem se fixar especificamente a qualquer deles. O que distingue o avulso do eventual, entretanto, é a circunstância de sua força de trabalho ser ofertada, no mercado específico em que atua, através de uma entidade intermediadora. Esse ente intermediador é que realiza a interposição da força de trabalho avulso em face dos distintos tomadores de serviço, realizando o pagamento correspondente ao trabalhador envolvido (Delgado, 2005, p. 341).

Enquanto categoria, o TPA obteve reconhecimento normativo na década de 1930, mas a regulamentação da prática de trabalho avulso portuário adveio somente com a Lei dos Portos (Brasil, 1993), a partir de efetiva institucionalização regulatória e da criação de um

Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) (Brasil, 2013), específico de cada porto. Este, por sua vez, executa o controle do registro dos trabalhadores portuários, calcula e fornece o número de trabalhadores necessários, controla o rodízio de trabalho por turnos, efetua a remuneração e garante o cumprimento das normas de segurança e saúde. (MTE, 2001). Logo, o OGMO desempenha papel de mediador entre o trabalho ofertado no porto e o trabalhador avulso, identificado e registrado para o desempenho da função junto ao Órgão. Nasihgil (2015) constata:

Na prática, o que se verifica é uma triangulação, onde o tomador de serviços – empresa arrendatária do porto e pré-qualificada perante a administração portuária para operar no carregamento e descarregamento de embarcações – solicita ao Órgão Gestor de Mão de Obra uma quantidade de trabalhadores para atender um determinado serviço; os trabalhadores são selecionados e encaminhados para a realização do trabalho; e, após, o pagamento pelo trabalho realizado – a quantia em dinheiro – é entregue pela empresa ao Órgão Gestor, que é o responsável pelo repasse dos valores a cada um dos trabalhadores portuários avulsos que realizaram o trabalho (Nasihgil, 2015, p. 6).

Frisa-se que a intervenção do OGMO como intermediário não supera o caráter avulso da categoria, tampouco exige obrigatoriedade do exercício do trabalho portuário. Nos portos organizados, portanto, cabe ao TPA optar ou não pela jornada de trabalho, que será ofertada ou não, diante da inexistência de vínculo empregatício (Zotto, 2002). Em complemento, a legislação delimita o espaço do porto público apenas à operação e contratação do trabalho dos TPAs, o que implica em uma forma de reserva de trabalho exclusiva para a categoria (Brasil, 2013).

A habilitação para o trabalho avulso portuário no Porto do Rio de Janeiro revela dois momentos distintos: antes e depois da criação da norma regulamentando a implantação do OGMO. Anteriormente, a “carteirinha de TPA”, com caráter vitalício e intransferível, garantia a capacitação ao exercício de determinada função. Após a implementação do Órgão Gestor, os portadores da carteirinha passaram a ser cadastrados como mão de obra apta ao trabalho portuário avulso. Dessa forma, os TPAs ingressados até 1993 passaram automaticamente a compor o quadro do OGMO com nova matrícula e, desde então, cabe ao Órgão Gestor instaurar processo seletivo para o registro de novos TPAs (Brasil, 2013). Em adendo, entretanto, cabe citar que o último processo para novos ingressos junto ao Porto do Rio de Janeiro ocorreu no ano de 1997, conforme informado pelo OGMO, de forma que todos os trabalhadores avulsos que trabalham no Porto ingressaram até essa data, o que configura uma condição de inexistência de renovação dos quadros e uma tendência de envelhecimento e de gradual desaparecimento da categoria em um futuro nem tão distante.

A habilitação para o exercício do trabalho portuário avulso ocorria, antes da implementação do OGMO, via indicação dos próprios trabalhadores. Estes, durante todos os anos anteriores à regulamentação normativa dos portos ocorrida em 1993, designavam conhecidos e familiares a ingressarem nos sindicatos que adquiriam a carteirinha de trabalho. Tratava-se, portanto, de uma rede única e típica do exercício do trabalho portuário avulso, uma vez que a categoria se configurava (e se configura) a partir de relações parentais, de forma a haver uma clara caracterização de sucessão no desempenho do trabalho.

A criação do Órgão Gestor inaugurou um controle estatal inédito sobre uma categoria caracterizada tradicionalmente pela forte capacidade de auto regulação e articulação da classe. Por se tratar de prática de trabalho tão antiga quanto o comércio marítimo, mecanismos de proteção e garantia adotados pelos próprios trabalhadores, a exemplo da forte solidariedade e união do grupo, externam uma demanda histórica pela sobrevivência. De fato, ultrapassava o caráter exclusivamente laboral, característico do universo sindical mais estrito, e alcançava uma dimensão até mesmo afetiva (Cruz, 2006).

Nesse contexto, os sindicatos, distintos para cada função, detinham extrema relevância junto ao Trabalhador Portuário Avulso. Para além de organização representativa, a organização sindical, enquanto organismo articulador que partia dos próprios trabalhadores, representou por anos, desde a sua criação¹ até a implantação legal do OGMO, uma referência de lugar de trabalho e sentimento de identidade e pertencimento social (Zotto, 2002, p.).

Antes da Lei de Portos de 1993, a base sindical cumpria o papel regulador de intermediação do trabalhador portuário com os tomadores de serviço, ao arrecadar o valor pelo serviço prestado e repassar como forma de pagamento ao trabalhador envolvido no trabalho avulso, dentre outras demandas próprias do gerenciamento das atividades.

Logo, a particularidade do exercício da profissão de Trabalhador Portuário Avulso (TPA) permite a associação junto ao Órgão Gestor, enquanto entidade mediadora entre o trabalhador e o trabalho ofertado. Por outro lado, limita o papel do sindicato, o qual fica sujeito ao redirecionamento de funções e competências, que então lhe eram pertinentes, ao OGMO. O enfraquecimento do sindicato devido ao controle de suas funções pelo OGMO evidencia uma insatisfação dos TPAs com o Órgão Gestor, uma vez que se estabelece uma relação laboral que segue padrões nem sempre favoráveis à categoria. De acordo com Zotto (2002):

¹ Fundado em 1903, o Sindicato dos Estivadores do Rio de Janeiro e; fundado em 1905 o Sindicato dos Trabalhadores em Trapiche e Café, também conhecido como Sociedade da Resistência dos Homens Pretos.

A resistência da categoria à figura do OGMO como “substituto” do sindicato em algumas questões é explicada por essa identificação dos trabalhadores com o sindicato e todos os seus papéis, interação que não existe (nem vai existir) com o OGMO, órgão técnico, burocrático, extremamente eficiente, mas que jamais será, para os estivadores, a “casa” e a “família” que o sindicato sempre foi (Zotto, 2002, p. 18).

O processo de integração entre os trabalhadores, sob a forma viabilizada pelo sindicato, se mostra um diferencial característico do TPA. Os sindicatos e “Ternos” – pequenas organizações por equipe de trabalho, subdivididas por função – tinham papel importantíssimo na articulação dos trabalhadores avulsos enquanto categoria. Os Ternos eram escalados para cada jornada de trabalho, mas principalmente, consistiam em agrupamentos que uniam os avulsos, promovendo sentimento de identidade e coletividade. Além disso, como forma de mitigar a competitividade inerente à disputa por jornadas de trabalho, o Terno concentrava a função de dividir os ganhos da produção entre os trabalhadores que a integraram (Zotto, 2002, p. 63). Ainda, segundo a autora, o Terno, enquanto grupo de trabalho para cada operação escalada comum a todos os trabalhadores portuários, desempenhava, assim como o sindicato, funções para além da administrativa: detinha a força simbólica de unir trabalhadores que por sua natureza estavam sozinhos. Portanto, o enfraquecimento do sindicato representou também o fim do Terno, e o esvaziamento do caráter de pertencimento identitário de classe e de liberdade decisória de seus integrantes.

O caráter avulso da categoria esconde vulnerabilidades, tanto junto ao Órgão Gestor – diante da inexistência de garantias de uma relação emprego – quanto em relação aos riscos inerentes à profissão, caracterizados por acidentes ou por doenças ocupacionais. A vulnerabilidade do TPA, em virtude da ausência deste vínculo formal à semelhança das relações de empregatícias, por sua vez, permitiu que essa profissão, cuja relevância histórica se tem mostrado tão perene ao longo do tempo, tivesse alto grau de articulação sindical, ativa como instrumento de defesa e sobrevivência (Berdu, 2017, p. 26). Na medida em que suas iniciativas visavam a proteção do trabalhador, o reconhecimento de direitos trabalhistas e a organização de movimentos de reivindicação, era composta uma entidade fortalecida pela união dos seus próprios membros, algo também característico de outras zonas portuárias:

Assim, à forte solidariedade (característica do cais) juntam-se a politização (fruto da arrigada raiz ideológica do sindicalismo portuário santista), o espírito de corpo, o respeito a “autoridade” sindical (mais que a qualquer outra autoridade constituída), a postura inquebrantável (e às vezes inflexível) em defesa de seus direitos e a força da tradição, entendida histórica e sociologicamente [...] (Zotto, 2002, p. 14).

Cabe esclarecer, por fim, o tipo de trabalho de um TPA no Porto do Rio de Janeiro. O trabalho com carga e descarga de mercadorias, com a evolução dos métodos logísticos no comércio marítimo, vem sendo submetido a sucessivas modernizações de processos e rotinas operacionais, de forma a trabalhar com manipulação de cargas de diversos tipos, tais como: carga geral, carga containerizada, produtos siderúrgicos, trigo, concentrado de zinco, ferro gusa, cargas de apoio offshore, além de diversos outros granéis sólidos e líquidos (PortosRio, 2023), em tarefas apoiadas e facilitadas por recursos tecnológicos, em um processo cada vez mais automatizado. Cada mercadoria requer um tipo de manipulação própria à acomodação no porão do navio ou nos armazéns portuários, de forma a exigir um grau de qualificação e especialização do trabalho na cadeia de recebimento de toda carga em trânsito no Porto. Revela-se inviável, portanto, a execução das ações unicamente por máquinas: “botar corrente, acharar, empilhar, paletizar e pear, só TPA sabe fazer”, conforme afirmado por um dos entrevistados desta pesquisa².

Acerca dos tipos de cargas, minérios, grãos e óleos diretamente despejados no porão do navio por maquinário adequado (os chamados *grab*), reduzem o trabalho do TPA por dispensar manuseio direto de carga não embalada. Cargas gerais containerizadas (desde a década de 1960) (Tessaro, 2008, p.43), por sua vez, simplificam o manuseio ao padronizar o produto, cabendo ao TPA organizar e “encaixar” os *containers* nos porões. Cargas mais específicas como produtos siderúrgicos ou até mesmo cargas vivas (animais para o abate) requerem, por outro lado, manuseio próprio e contato direto com a carga, tratando, portanto, de trabalho que um maquinário ainda não consegue desempenhar, ao menos no nível de automação tecnológica aplicado no Porto do Rio de Janeiro. Há também, cargas perigosas como substâncias tóxicas e infectantes, que demandam um manuseio específico, por apresentarem um potencial risco de vida apenas pelo contato ou respiração (MTE, 2001).

Diante do exposto, a pesquisa fundamenta-se na percepção dos TPAs enquanto categoria de trabalho de grande relevância econômica, existente de longa data, e com características distintas de qualquer outra profissão. Entretanto, subjugam-se as condições precárias de trabalho e o alto risco de acidentes. A desvalorização da classe demonstra não se limitar apenas à invisibilidade retratada na marginalização social descrita por muitos deles, mas remonta a um passado de depreciação dos trabalhadores no desempenho dessa função, que se soma ao perfil característico representado por um caráter sucessório e racial dos TPAs no Rio de Janeiro. A precarização da mão de obra portuária, portanto, ultrapassa limites

² Fala do TPA entrevistado no dia 26/09/2022, quando questionado se ele achava que a função do TPA iria sumir e ser substituída por máquinas.

exclusivamente normativos ao encontrar fundamento no papel histórico e socioeconômico do Porto do Rio, ao revestir figuras espoliadas por seus flagelos com novas roupagens no decorrer do tempo.

1.2 Metodologia e observações da pesquisa de campo

A metodologia aplicada adotou uma pesquisa empírica de nível explicativo, para que na análise do trabalho do Trabalhador Portuário Avulso (TPA) sejam identificados os fatores determinantes do caráter sucessório intergeracional, característico da forma de ingresso na função, e sua possível vinculação a um marcador de raça percebido entre os trabalhadores do Porto do Rio de Janeiro, com o intuito de efetuar uma conexão temporal entre o TPA atual e o indivíduo histórico, sujeito por sua vez ao processo de escravização, e o seu persistente viés de marginalização social.

Sob a orientação da Professora Dra. Carolina Pereira Lins Mesquita, foi realizada pesquisa de campo coletiva pelas alunas de graduação da Faculdade Nacional de Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Beatriz Borges di Luccas, Ester Dutra Pereira e a autora deste trabalho. Foi aplicado um questionário previamente estruturado e aberto para conversas informais, ao nos depararmos com a disponibilidade de algum TPA em fornecer informações para além do requerido no formulário. A partir de uma base de dados coletados em comum, coube analisar o trabalho dos TPAs inseridos em três recortes específicos e distintos entre as pesquisadoras. A abordagem de Beatriz Borges voltou-se para a questão etária no processo de envelhecimento do trabalhador portuário, visto que a grande maioria deles tem mais de cinquenta anos e continua exercendo o trabalho, mesmo após a aposentadoria. Ester Dutra, por sua vez, analisou os riscos de acidente de trabalho e como um trabalho essencialmente de alto risco afeta a saúde física e mental dos TPAs.

Para a construção da pesquisa, foram realizadas visitas de campo à Companhia Docas do Rio de Janeiro³, recentemente renomeada Portos Rio, ao Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) do Porto, e ao Sindicato dos Estivadores do Rio de Janeiro, a fim ter acesso ao cenário portuário, mas, principalmente, em vista de ter contato com os TPAs inseridos no contexto prático do trabalho. A partir desse contato direto, foram promovidas três visitas presenciais aos trabalhadores em horários interjornadas, e através de um questionário

³ A Companhia Docas do Rio de Janeiro é a autoridade portuária que atua no porto da cidade do Rio de Janeiro. Criada pelo decreto-lei n. 256, de 28 de fevereiro de 1967, é uma empresa pública vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos/ Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, que tem por objeto realizar a gestão dos portos públicos do estado.

composto por vinte e sete perguntas, foi norteada a pesquisa. Objetivou-se uma quantidade de respostas que possibilitasse uma amostragem significativa sobre o perfil dos TPAs, suficiente para guiar o trabalho e evidenciar os recortes temáticos pretendidos por cada pesquisa. Cabe destacar que os entrevistados assinaram termo de concordância com a divulgação dos dados e informações fornecidas para a construção desse trabalho, considerando o anonimato.

Objetou-se identificar o perfil dos TPAs e fundamentar uma reflexão crítica sobre um possível processo temporal de marginalização histórica, vinculada a um perceptível marcador racial, e associada à sistemática indicação parental como forma de acesso ao trabalho portuário. A pesquisa se orientou, em sua primeira etapa, ao levantamento de dados baseado no formulário elaborado, complementado por entrevistas orais. A partir de relatos dos próprios trabalhadores, somou-se também à pesquisa de campo, a compreensão sobre o cotidiano do trabalho, as impressões dos TPAs sobre o ambiente portuário e relatos mais informais de experiências próprias referentes ao tema.

O trabalho de campo teve início a partir do acesso à área portuária utilizado pelos TPAs, separado apenas por uma avenida da entrada principal da Rodoviária Novo Rio, a uma distância mínima. A pequena porta de acesso ao *hall* do OGMO passa despercebida frente ao longo muro e respectivos armazéns que cercam o Porto naquela região. A possibilidade de contato com os TPAs ocorre unicamente nesse *hall* de circulação comum a todos.

Inicialmente, a busca pelo contato com os TPAs se mostrou complicada pela própria natureza isolada do espaço de trabalho, por se tratar de um ambiente portuário específico, detentor dos seus próprios riscos. O OGMO, de forma solícita, promoveu o contato com os TPAs através do acesso ao *hall*, onde há o fluxo de entrada e saída dos trabalhadores, em um cenário que conta com um sistema de segurança com detector de metais, catracas torniquete com leitura biométrica para o acesso da rua e para o acesso ao porto e diversas câmeras de segurança. O mesmo ambiente em que é diariamente efetuada uma verificação mínima das condições de saúde, contém ainda uma área de entrega de equipamentos de proteção e a própria gestão do OGMO, ao qual não tínhamos acesso, assim como o vestiário, também reservado apenas a quem estava em campo. Basicamente, os trabalhadores portuários ocupam temporariamente e sem qualquer condição de conforto um corredor e *hall* de entrada isolados entre duas catracas de segurança, aguardando o horário de início da jornada⁴ e o transporte interno que os leva para a área de atracamento do dia, em um tempo de espera que poderá se prolongar pelo período de toda uma jornada de 6 horas.

⁴ O Porto do Rio de Janeiro funciona 24 horas e um dia de trabalho compreende quatro jornadas/ turnos de trabalho de seis horas cada: de 01h às 07h, de 7h às 13h, de 13h às 19h e de 19h às 01h.

Acerca da percepção do ambiente portuário e do acesso ao porto, partindo do contato com os TPAs, destacaram-se alguns pontos percebidos em conversas informais com alguns dos entrevistados e que serão destacados a seguir.

A proximidade do Porto do Rio de Janeiro ao centro comercial e ao grande fluxo de pessoas na Rodoviária não supera a invisibilidade que cerca a categoria. Uma das entrevistas complementares refere um depoimento que denota uma notável contradição entre o grau de proximidade espacial com a Rodoviária e o Centro da Cidade, e o incômodo distanciamento social que lhes é imposto pela indiferença das pessoas circulantes por aquele local. Conforme externado por um TPA: “ninguém vê a gente e nem sabe que a gente existe”.

Em relação à remuneração, o trabalho do TPA é pago conforme o tipo de ocupação ou função, e ainda, conforme o tipo de carga a ser manuseada. Estivadores, por exemplo, recebem mais que trabalhadores do bloco. Aqueles trabalhos executados com cargas específicas, que exigem um manuseio mais cuidadoso, são melhores remuneradas do que cargas transportadas dentro de *containers* de forma genérica. Da mesma forma, há adicionais para jornadas noturnas e em finais de semana e, por consequência, são os dias e horários mais disputados pelos trabalhadores. O TPA não sabe o que é noite de sono, natal, aniversário, nem final de semana, como descrito por um trabalhador.

Vale ressaltar a dificuldade nesta pesquisa de se saber a real média de renda mensal dos TPAs. A dificuldade de acesso a respostas sobre valor de remuneração, diante de claro desconforto por parte dos TPAs, demonstrou ser um assunto que não queria ser abordado pela maioria dos trabalhadores. Quando um dos TPAs se dispôs a responder, informou possuir amigos que em “um mês bom” recebem por volta de dez mil reais ao final do mês – o que não afasta a insegurança de renda, diante da natureza do trabalho avulso sem vínculo empregatício. A média de remuneração também foi um ponto argumentado em muitas falas de trabalhadores. Quando perguntados se gostavam do trabalho e se gostariam de trabalhar em outro lugar, respondiam prontamente que não havia outro trabalho no mundo que eles podiam fazer o próprio horário, trabalhar quando quisessem e ainda receber o salário que recebem. Entretanto, apesar de valores salariais médios acima do mercado (IBGE, 2023)⁵, muitos TPAs apresentam dificuldades financeiras e problemas de endividamento, conforme relatado.

Um dos TPAs, durante diálogos mais abertos e informais que foram desenvolvidos, afirmou que os trabalhadores são homens de limitada qualificação profissional, semianalfabetos e pouco informados criticamente, que “preferem não enxergar” e se deixam

⁵ Cf. IBGE (2023), o rendimento real habitual do trabalhador brasileiro em 2023 é de R\$ 2.853.

influenciar pelas ofertas de trabalho das empresas de iniciativa privada que operam no Porto em função dos benefícios complementares ao salário formal contratual estabelecido pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), ainda que estes atinjam valores bem menores. Acrescentou ainda, que qualquer movimento contrário de reivindicação, que divergisse do esperado pelas entidades portuárias, a exemplo da judicialização de questões trabalhistas, era sufocado através do isolamento do indivíduo que requisitava que logo passa a ser malquisto como “encrenqueiro” pelo grupo de trabalhadores.

O mesmo TPA relatou também acerca da dependência química e do histórico criminal que acometia muitos dos trabalhadores. O entrevistado acrescentou que a garantia de trabalho, possibilitada pela carteirinha de TPA de caráter vitalício, somada a baixa escolaridade e pouca instrução, cria situações onde muitos TPAs não sabem administrar o próprio dinheiro e tendem a gastar com drogas compradas na localidade próxima da rodoviária, ou se endividam com os bancos. Conforme relatado por muitos entrevistados e endossado pelo TPA descrito, eles narraram que muitos TPAs adquiriram a carteirinha enquanto jovens, e têm a “liberdade” de cometer crimes e cumprir as penas, mas, uma vez superada a condenação e retomada a liberdade, retornam ao trabalho com a vaga garantida.

Acerca da escala de trabalhadores para cada jornada, ofertada a cada dia conforme a atracação de navio, cabia ao sindicato montar os Ternos e indicar os trabalhadores antes da criação do OGMO. Segundo Zotto (2002), aos TPAs interessados na jornada ofertada, considerando a opção por trabalhar ou não, em razão da inexistência de vínculo empregatício, cabia se apresentarem junto ao representante do sindicato de sua função para que, como em um leilão, houvesse uma disputa das vagas disponibilizadas a cada jornada do dia. Uma grande questão que cerca esse tipo de organização feita pelos próprios trabalhadores; é a facilidade em haver favorecimentos dos mais “bem relacionados” para a escolha de quem iria trabalhar no dia, o que, ao final, acabava por comprometer a renda de uns em detrimento de outros (Zotto, 2002).

Conforme informações coletadas em campo, desde a implementação do OGMO, passou a ser adotado um rodízio imparcial na confecção da escala, sob a forma *online* e sem favorecimentos. As matrículas dos TPAs aptos ao trabalho são arroladas no site em forma de lista. A lista convoca os trabalhadores a partir da ordem de matrícula até que a lista cesse. Dessa forma, todos possuem a mesma oportunidade de convocação, uma vez que para que um TPA seja chamado novamente para uma vaga, todos os TPAs habilitados devem ter recebido anteriormente alguma chance de jornada. O TPA se candidata digitalmente pela disputa da vaga, mas a real disponibilidade só é confirmada pelo OGMO após a recusa do trabalhador

que seria prioridade para a jornada e após todos os nomes anteriores na lista terem sido chamados. Destaca-se que exceder três jornadas de trabalho por dia torna o TPA inapto, assim como não ser aprovado na avaliação diária de saúde.

Este avanço no nível tecnológico, conforme proposto pelo OGMO para o arrolamento dos trabalhadores a cada jornada por meio de escala eletrônica, permite pleitear oferta de jornadas de forma equânime, mas esbarra na limitação digital quanto ao conhecimento tecnológico, ao qual os trabalhadores portuários estão sujeitos, conforme foi relatado durante a pesquisa.

Uma característica muito própria da categoria do Trabalhador Portuário Avulso é, portanto, a permanente expectativa por trabalho e pela próxima jornada. Diariamente é atualizada a relação de navios atracados e, a partir disso, há a escalação dos postos de trabalhos disponibilizados e dos TPAs habilitados – conforme o número de matrícula, seguindo a lógica do rodízio e a regra de intervalo das jornadas. Cabe dizer que a relação de demanda diária por trabalho depende de fatores econômicos maiores, isto é, o fluxo de mercadorias no cenário portuário se sujeita ao fluxo do mercado global. Por se tratar de livre escolha para a pretensão da vaga, é comum que a vaga não preenchida pelo TPA prioridade da fila passe para o seu sucessor em espera, e assim por diante, até que seja ocupada. Há sempre trabalhador dispensando trabalho, assim como há sempre aqueles que procuram encaixe para trabalhar, o que não esvazia a concorrência pelas vagas limitadas.

O caráter de multifuncionalidade⁶, estabelecido pela Lei de Portos, apresenta-se como desdobramento da falta de renovação do quadro de trabalhadores e também da busca individual dos TPAs pela complementação de renda. A lei atribuiu ao OGMO a função de habilitar os TPAs para além de suas funções de origem, visando aumentar a produtividade e a oferta de mão de obra.

Essa permanente expectativa pela próxima jornada pelos que buscam vagas remanescentes faz com que muitos TPAs optem por permanecer no *hall* do Órgão Gestor à espera de oportunidade de trabalho, diante da falta de transporte público em horários adversos e da distância entre suas residências e o porto, de modo que se torna inviável voltar para casa. Cabe citar, contudo, o contingente majoritário de TPAs que residem nos bairros que compõem a comunidade portuária (conceito a ser aprofundado mais a frente), o que não esvazia, por sua vez, o dispêndio de tempo no trajeto trabalho-casa-trabalho. É comum encontrar TPAs, – cansados e com idades avançadas, aguardando no *hall* do OGMO, o qual não tem a menor

⁶ Cf. art. 57 da Lei nº 8.630/1993.

estrutura para acolhê-los, pela intenção de trabalhar mais um pouco. Em complemento, a Rodoviária Novo Rio, local mais próximo que poderia recebê-los, proibiu a permanência de não viajantes em seu interior durante a madrugada. Somado a isso, o armazém que os recebe foi diminuído em seu tamanho pela metade depois da instalação do OGMO, então se antes era possível ficar aguardando na rodoviária ou no próprio armazém, hoje em dia não há lugar que comporte os trabalhadores entre jornadas, aguardando a convocatória para o trabalho.

Ao final dos três dias de visitação, analisando elementos de espaço, relatos pessoais, declarações de integrantes do OGMO e a dinâmica do trabalho, foi possível levantar uma amostragem um tanto curiosa e pouco conclusiva. Ocorre que as percepções sobre as conclusões obtidas empiricamente não eram traduzidas nas entrevistas, isto é, os notáveis problemas de pesquisa detectados durante a construção do estudo de campo não eram relatados pelos entrevistados. Toma-se como exemplo a faixa etária avançada da maioria dos TPAs, que não viam o envelhecimento da classe como um problema e pouco questionavam acerca da falta de ingresso de novos TPAs há mais de vinte anos. Outro ponto que chamou a atenção foi o fato de que embora eles reconhecessem a existência de acidentes de trabalho, poucos entrevistados associavam o risco ao desempenho da função, limitando-se apenas a classificar como potencial risco de vida, “assim como atravessar uma rua em movimento”, nas palavras de um TPA.

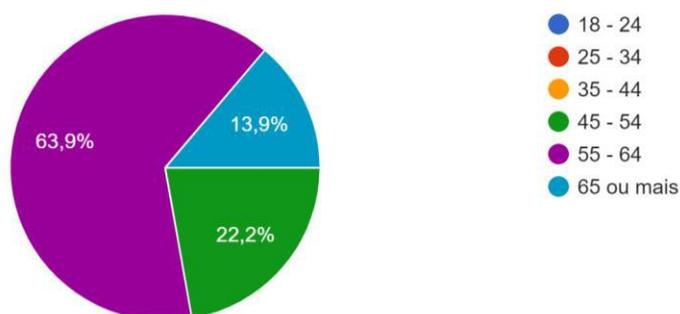
Sendo assim, a principal questão enfrentada no processo de construção do problema de pesquisa foram os diversos paradoxos enfrentados: a desarticulação entre os trabalhadores pela crescente cultura do individualismo (Dieguez, 2016, p. 193 *apud* Carelli, 2018, p. 109), apesar de uma solidariedade histórica da classe (Mattos, 2008); a garantia de trabalho permanente alcançado pela posse da carteirinha, mas que não supera a instabilidade de oferta e da renda (Maciel *et al.*, 2015); a centralidade espacial do porto, apesar da invisibilização social dos trabalhadores; a dificuldade de acesso ao lugar de trabalho ultra protegido, apesar da destreza do OGMO ao contatar os TPAs; a remuneração acima da média nacional para semianalfabetos, mas que não supera a vulnerabilidade social; as notáveis condições adversas de trabalho, apesar da rasa problematização destas por parte dos próprios trabalhadores; o reconhecimento de falta de garantias trabalhistas, apesar do voto quase unânime de que não trocariam o trabalho no porto por nada.

1.3 Análise dos dados e dos relatos obtidos em questionários

Neste tópico serão apresentados os dados obtidos por meio dos questionários aplicados a trinta e seis TPAs nos meses de setembro e outubro de 2022 durante as três visitas feitas ao Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO). A composição das perguntas do questionário foi feita visando o recorte temático buscado. Logo a seguir, serão apresentados os gráficos que ilustram as respostas coletadas, a fim de auxiliar a compreensão da problemática levantada sobre o marcador de raça e o fator sucessório entre os TPAs.

O formulário foi aplicado durante horário interjornada dos trabalhadores, enquanto estavam presentes no *hall* do OGMO, inicialmente através do formato físico e posteriormente digital. Para além, houve a oportunidade de fazer perguntas orais e informais, que possibilitaram um maior entendimento sobre a dinâmica do trabalho como um todo. Seguem, portanto, os dados coletados e seus indicadores, além de um resumo sobre os relatos obtidos nas conversas que, juntos, permitem analisar certas problemáticas abordadas neste texto.

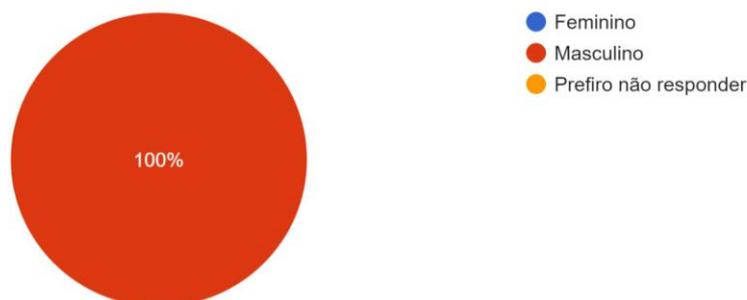
Figura 1 - Gráfico de idade dos TPAs entrevistados por intervalo etário



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

O aspecto etário médio comprova o já analisado visualmente a partir do contato com os TPAs. Em sua maioria, os trabalhadores têm 55 anos de idade (77,8%), aptos ou quase aptos para a aposentadoria, continuam na ativa, por escolha própria, conforme dado em pesquisa. Trata-se, portanto, de uma categoria de trabalhadores que já apresenta limitações físicas associadas à idade e muitas vezes pelo risco profissional inerente ao trabalho, mas ainda assim desempenha um trabalho que demanda usualmente grande esforço. Torna-se possível refletir sobre dois aspectos: a necessidade financeira de trabalhar mesmo após o direito adquirido de aposentadoria, e a permanência no trabalho portuário por longa data, como se não existisse vida para além do trabalho e pessoa para além do ofício.

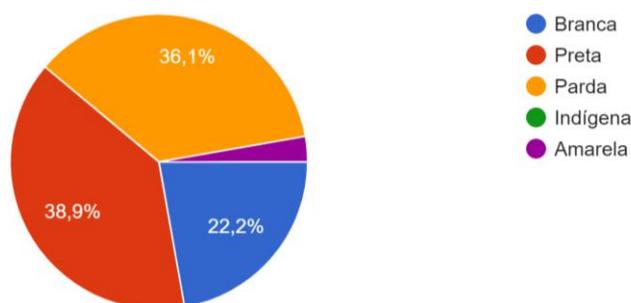
Figura 2 - Gráfico de gênero dos TPAs entrevistados



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

O gráfico sobre gênero demonstra a unanimidade masculina quanto aos trabalhadores do Porto do Rio, presumidamente devido à natureza braçal do trabalho portuário, constituindo o gênero masculino como um marcador do trabalho de TPA. Para além, segundo informações do OGMO e dos TPAs entrevistados, nenhum porto do Estado do Rio de Janeiro possui mulheres desempenhando qualquer uma das funções de Trabalhador Portuário Avulso.

Figura 3 - Gráfico de autodeclaração de cor ou raça dos TPAs entrevistados por critérios do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

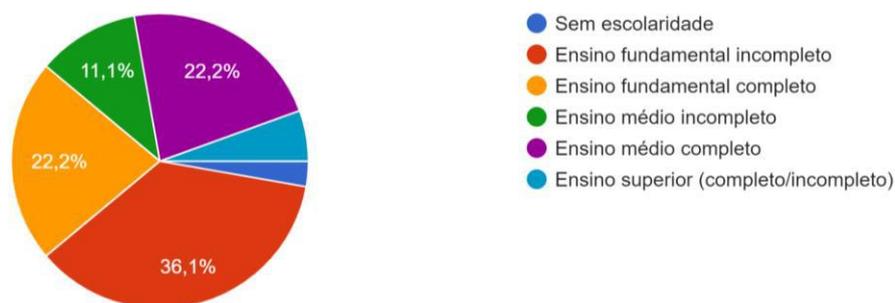


Fonte: Elaborado pela autora (2022)

A análise de autodeclaração de cor ou raça comprova característica percebida a partir do contato com os TPAs, de forma a demonstrar que o desempenho da função de TPA é majoritariamente exercido por pessoas pretas e pardas (75%), sugerindo que o marcador racial se apresenta como o terceiro determinante no grupo portuário avulso do Porto do Rio de Janeiro. Segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2020), a porcentagem de pessoas negras e pardas na população do Brasil é de (56%) e do Rio de Janeiro (54%)

demonstra um expressivo percentual de um marcador racial específico entre a população. Conjectura-se que esse marcador tenha relação com a natureza precária do trabalho portuário predefinida no desempenho de um trabalho pouco qualificado, caracterizado por demandar unicamente transporte de cargas e esforço físico em situações potencialmente de risco. Esse percentual racial entre os TPAs no Rio de Janeiro, por sua vez, supera a contagem populacional etnicorracial da própria população, fato esse perceptível não somente a partir do contato com os trabalhadores, mas comprovado a partir da amostragem dos dados coletados na pesquisa. Dessa forma, é possível perceber uma incidência de um marcador étnico específico e majoritário entre os TPAs.

Figura 4 - Gráfico de grau de escolaridade dos TPAs



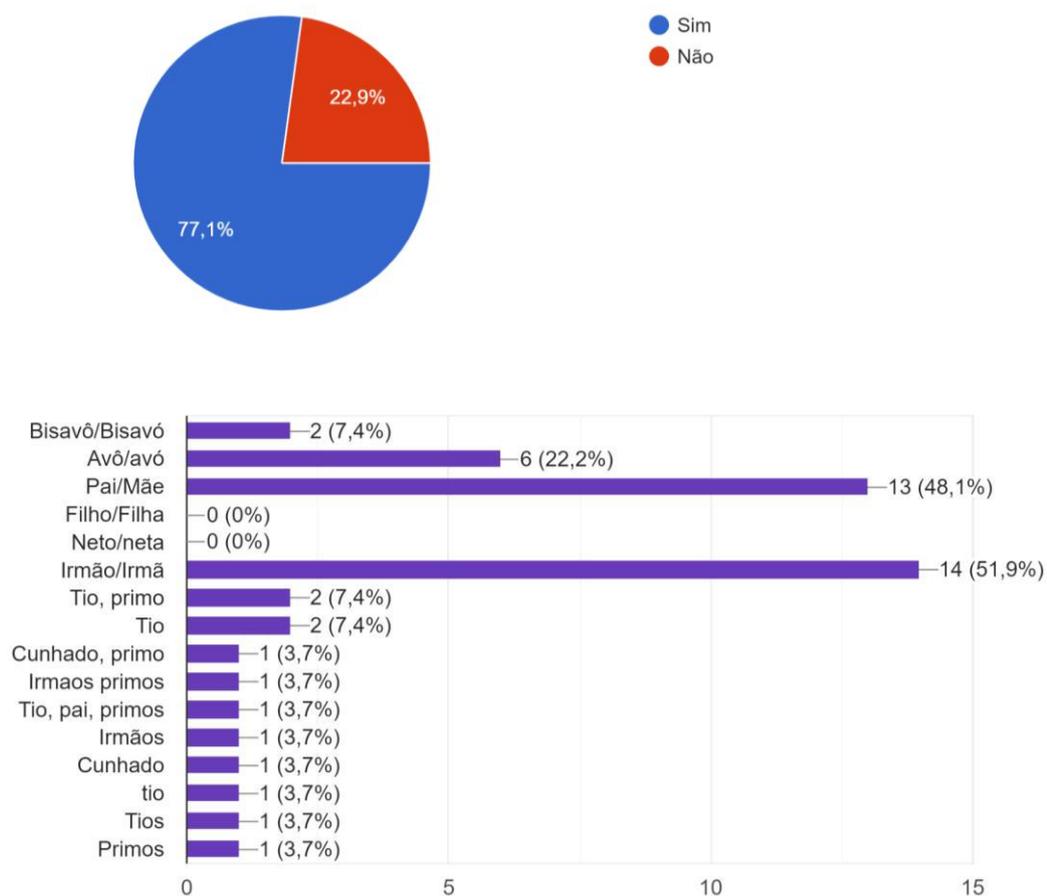
Fonte: Elaborado pela autora (2022)

A informação coletada acerca do grau de escolaridade dos TPAs reflete também outro marcador, que se soma aos três anteriores (gênero, idade e raça), definindo o aparente perfil dos trabalhadores portuários: homens, em sua maioria negros, de baixa escolaridade e alta idade. É certo que o serviço de TPA sequer exige qualificação, por se tratar de trabalho substancialmente braçal. Complementando o perfil dos trabalhadores, ao serem inseridos em critérios de qualificação profissional média do brasileiro, segundo o PNAD IBGE (2022)⁷, baixa é a escolaridade, em que 58,3% dos entrevistados alcançaram apenas o ensino fundamental, seja completo ou incompleto. Sendo assim, há a contradição de se tratar de um trabalho especializado, uma vez que nas palavras de um dos TPAs entrevistados, “não é todo mundo que consegue ser TPA”, mas por outro lado, reflete o abandono do grau de

⁷ Cf. PNAD, IBGE (2022), no Brasil, 53,2% das pessoas com 25 anos ou mais de idade concluíram a educação básica obrigatória; ou seja, possuíam, no mínimo, o ensino médio completo em 2022. Dos que não concluíram sequer a educação básica: 6,0% não tinham instrução, 28,0% possuíam o ensino fundamental incompleto, 7,8% tinham o ensino fundamental completo e 5,0% tinham o ensino médio incompleto.

qualificação e escolaridade que é dispensado a eles. Há uma notável exclusão a esse público que tem raça e cor definida.⁸

Figura 5 - Gráficos de histórico familiar para o trabalho no porto e gráfico de grau de parentesco para indicação dos TPAs



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

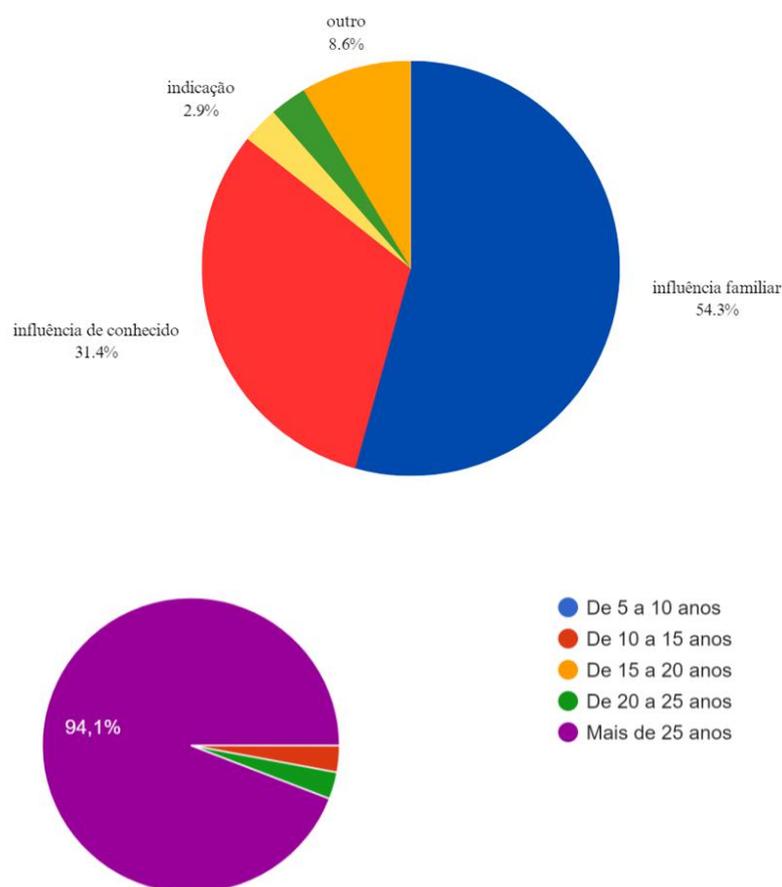
Os gráficos supramencionados apontam para o viés central do presente estudo. Neles, é possível inferir que o perfil médio do TPA segue uma linha sucessória para a habilitação da carteirinha de Trabalhador Portuário Avulso. A forma de acesso ao trabalho anterior às normas regulamentadoras, para fazer parte dos sindicatos e trabalhar como TPA, ocorria através da indicação parental. Esta, conforme já mencionado, é uma característica própria do trabalho portuário avulso: a habilitação concedida pela “carteirinha de TPA” é passada de pai

⁸ Conforme Informativo do PNAD (IBGE, 2019), em 2019, apenas 65,1% dos jovens pretos e 66,7% dos pardos de 15 a 17 anos frequentavam o Ensino Médio, frente a 79,2% dos brancos. Já a conclusão dessa etapa até os 19 anos era uma realidade para apenas 58,3% dos jovens pretos e 59,7% dos pardos em 2019, contra 75% dos jovens brancos.

para filho, dentro da família, como se fosse uma herança de trabalho, de forma a demonstrar mais um marcador característico do TPA no Porto do Rio de Janeiro.

Cabe acrescentar, que por se tratar de categoria de trabalhadores com histórico de autorregulação, o fato de se conhecer previamente e se ter referência da pessoa que viria a trabalhar, não se dava apenas por conveniência, mas também era uma forma de proteção, através de manutenção de relações de confiança. A possibilidade de empregar um parente/sucessor hereditário significava tanto a garantia vitalícia de trabalho e renda – escassa para pessoas negras de baixa escolaridade, quanto à salvaguarda de toda família através da renda, pois indicar um parente sinalizava a permanência de renda familiar por mais anos.

Figura 6 - Gráficos de formas de acesso dos TPAs ao trabalho portuário e tempo de serviço exercido em anos



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Ambos os gráficos descrevem, de forma complementar, o perfil que caracteriza e diferencia o TPA. A maioria dos entrevistados começou a trabalhar no porto por influência de um familiar direto, enquanto que todos os TPAs entrevistados conseguiram o trabalho por

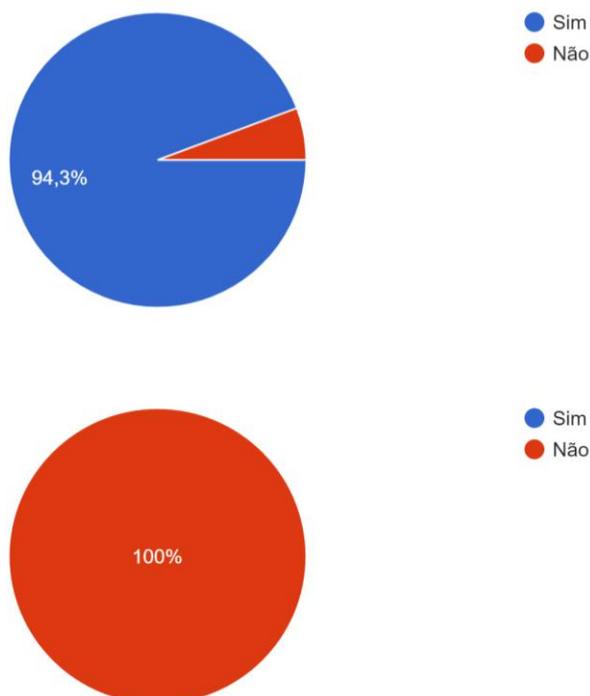
influência de conhecidos, seja parente ou não. Fica demonstrado, portanto, que antes da implementação do OGMO em 1993, a forma de ingressar como TPA no Porto do Rio de Janeiro era conhecendo alguém que já desempenhasse a função.

Em paralelo, ao analisar o tempo de serviço prestado como TPA, figura-se que, diante da inexistência de novos processos seletivos no Porto desde 1997, conforme já mencionado, todos os trabalhadores, em absoluto, são habilitados há mais de 25 anos, como demonstrado em gráfico. Cabe um rápido adendo: a justificativa para falta de renovação de TPAs, sob o olhar do OGMO, recebe, em parte, alguma influência da iniciativa privada. As empresas privadas de operação portuária vêm ganhando espaço no Porto, o que demonstra a tendência de privatização do serviço portuário e, por consequência, a diminuição da demanda por TPAs em atracadouros públicos. Para os TPAs, entretanto, quando perguntados sobre o tema, afirmavam que a falta de renovação de quadro não simboliza um problema, uma vez que sobra mais trabalho diante de uma disponibilidade de mão de obra moderada.

Por outro lado, a tendência à privatização dos portos significa o fim do trabalho avulso, uma vez que este, conforme assegurado em lei, é desempenhado apenas em atracadouros públicos.

Ademais, o segundo gráfico demonstra o caráter de permanência na função de TPA. Somado a característica de sucessão parental mencionada, torna possível estabelecer um paralelo de sujeição do trabalhador e sua descendência, por longos períodos, a um trabalho de baixa qualificação e alto risco. A marca de longevidade do tempo de trabalho e de idade, mescla-se com o fator sucessório a ponto de caracterizar a fusão entre trabalhador, trabalho e tempo, e culminam na fala de muitos TPAs, quando questionados sobre o trabalho portuário (Figuras 9 e 10), que respondiam: “isso aqui é a minha vida, não me vejo fazendo mais nada”.

Figura 7 - Gráficos sobre o reconhecimento do trabalho portuário enquanto trabalho de risco e gráfico sobre o interesse do TPA em trabalhar em outro lugar/ outra profissão, respectivamente



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Os gráficos acima demonstram de forma sucinta o olhar do trabalhador portuário sobre o trabalho. Quase como um paradoxo, se por um lado há o reconhecimento das dificuldades e malefícios inerentes à profissão portuária de risco, por outro lado declarações como “esse é o melhor trabalho do mundo” não são incomuns. Os dois últimos gráficos apresentados demonstram, em suma, que, apesar das questões levantadas sobre o trabalho do TPA, a categoria não problematiza da mesma forma. A falta de olhar crítico por parte dos trabalhadores acarreta no enfraquecimento enquanto categoria reivindicatória.

Além dos formulários respondidos, houve a coleta de informações de forma mais livre e informal, como mencionado, a partir das conversas com os TPAs que se mostraram dispostos para tal. Fundamentando-se nessas conversas, tornou-se perceptível a noção de diversos questionamentos, que ultrapassam o prestador de serviço TPA ao perceber relatos de experiências pessoais, de forma a estabelecer uma compreensão um pouco mais ampla sobre o contexto portuário, as dinâmicas do cotidiano e o perfil desses trabalhadores.

Cabe destacar acerca do perfil traçado que se trata de trabalhadores pretos e pardos em sua maioria, com baixo grau de escolaridade e pouca qualificação, mas com muitos anos de

profissão. A invisibilização que os acomete ocorre no campo social com a marginalização desses trabalhadores por questões socioeconômicas, de forma que a vida na invisibilidade, pode-se dizer, não só é inerente ao TPA, como se expressa em paralelo à própria vida social. Nesse contexto, o valor de remuneração acima da média não os isenta de flagelos, como o histórico comum de dependência química e a antecedência criminal entre os TPAs.

Alude-se ao processo de privatização dos portos organizados, com o crescimento de empresas de operações portuárias privadas responsáveis pelas operações portuárias. A concessão de acostagens de carga e descargas de mercadoria para a iniciativa privada faz com que os TPAs percam espaço para trabalhadores com carteira assinada que desempenham a mesma função portuária, mas distante do caráter avulso, recebem bem menos pelo serviço.

A carteirinha de TPA garante a trabalhadores majoritariamente dentro do perfil de marginalização social, historicamente invisíveis, com baixa escolaridade e remunerações acima do mercado, o exercício de um trabalho exclusivo e permanente, com garantias legais anteriores à regulação normativa, quando a classe regulava a si mesma por meio dos sindicatos autônomos.

Em contraponto, conforme declarado por um dos TPAs entrevistados, grandes empresas de operação portuária buscam mecanismos para desarticular os TPAs e os sindicatos, através de programas de demissão voluntária, negociação de acordos extrajudiciais e medidas para os TPAs deixarem de recorrer à justiça na busca pelos seus direitos trabalhistas. Sob o risco de ficar mal visto diante de uma categoria que se articula a partir da boa relação política entre os indivíduos, o trabalhador estar bem relacionado com os grupos de trabalho e com o sindicato, é quase sinônimo de sobrevivência.

Sob uma análise crítica, é possível perceber que a possibilidade do valor de remuneração como vista ao TPA é incomum em um Brasil de subempregos e baixos salários. O fenômeno acaba por ser um fator que os mantém trabalhando apesar da idade avançada e do risco inerente ao trabalho. Declarações como “esse é o melhor trabalho do mundo” foram comuns entre os entrevistados que, ludibriados pela remuneração, perdem o olhar reivindicatório de classe.

Ao final, a instabilidade permanente e a precarização do trabalho que incide sobre os trabalhadores portuários no Rio de Janeiro, sem afastar o marcador de raça, acompanham o TPA desde a formação do Porto organizado. Logo, constitui-se fenômeno anterior às normativas legais, que não se mostraram suficientes para superar as dicotomias inerentes à realidade da classe, como sinaliza a autora Silvia Maria de Araújo (2013).

CAPÍTULO 2: PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO AO LONGO DO TEMPO: UMA ANÁLISE HISTÓRICA E UM OLHAR SOBRE O PORTO

Neste capítulo 2 descreve sobre o trabalho portuário no Rio de Janeiro durante séculos de escravização, tráfico e aviltamento de mão de obra, que caracterizaram a diáspora africana e tiveram o porto como cenário de chegada. De forma singular, as particularidades do trabalho escravizado no Porto da antiga capital federal alçaram o ente sujeito ao ambiente à posição de um agente influenciador. Dessa forma, propõe-se, em primeiro plano, que seja destacado, à luz do Direito do Trabalho, a capacidade de traduzir as características típicas daquele período, e assim reconhecer o sujeito do trabalho, seja ele escravizado ou livre. Em um segundo momento, discorre-se acerca da pessoa negra inserida no contexto daquela época, como vítima do “mercado de almas” (Honorato, 2008, p. 62), sujeita a uma relação de trabalho exploratória e de esvaziamento da subjetividade humana. O trabalho escravizado, enquanto trabalho desumano e precário, conserva o caráter de relação de trabalho, embora imbuído de desumanização e marginalização do indivíduo marcado pela raça, que perpassa e reflete no tempo histórico.

Para essa parte da pesquisa, utilizou-se como fonte de pesquisa sócio-histórica autores como Erika Bastos Arantes, Célia Maria Marinho Azevedo, Sidney Chalhoub, Maria Cecília Velasco Cruz, Cláudio Figueiredo, Thiago Vinícius Mantuano da Fonseca, Jorge Luiz Souto Maior, Vanessa Rodrigues Silva, João Victor Marques da Silva, e demais pesquisadores citados ao longo do texto.

2.1 A compreensão da escravização pelo Direito do Trabalho no Brasil e a relevância da pessoa do trabalhador

O Direito do Trabalho no Brasil se consolidou somente em meados da década de 1940, na medida em que agregou a esparsa legislação trabalhista que se fez presente nas primeiras décadas do Século XX. Em períodos anteriores à codificação trabalhista, resta limitado o olhar do legislador, que em sua visão um tanto obtusa, considera a abolição da escravatura de 1888 como um mero evento histórico superado, o que acaba por minimizar a compreensão de todas as relações de trabalho, em seu sentido mais amplo. Seria para eles como se o período de trabalho escravo não se constituísse como parte de uma mesma linha sucessória, como sinaliza Vanessa Rodrigues Silva (2015, p.32).

Entretanto, é necessário o questionamento da formação da classe trabalhadora brasileira na historiografia. A dimensão de continuidade histórica, não compreendida de forma direta e retilínea, mas como processo construído por indivíduos, requer o reconhecimento do quanto o trabalho assalariado e livre no Brasil é, de fato, produto de lutas anteriores de todos os sujeitos históricos e de suas forças de trabalho, sejam eles escravizados ou não. De acordo com Baraúna (2009, p. 13):

A expressão máxima do ocultamento das disputas pelo trabalho livre – que ocupam um espaço das lutas pelo fim da escravidão – dá-se no contexto da narrativa ambientada no Brasil: é a constante referência à Lei Áurea como o fator definitivo do fim do sistema escravista, marcando a abolição da escravidão como um processo passivo, sem sujeitos históricos, e reduzindo o conflito pela liberdade ao ato de decisão da Princesa Isabel (Baraúna, 2009, p. 13 *apud* Silva, 2015, p. 33).

Ao se sobrepor a ideia da “ausência do trabalho juridicamente livre” com a suposta inexistência de uma dinâmica toda própria de um trabalho anterior ao marco da abolição, gera a invisibilização de pessoas negras que foram escravizadas por tantos séculos⁹ (Silva, 2015, p. 35). Enquanto trabalho relevante, e até mesmo imprescindível na construção de toda a base econômica brasileira, generalizar essa mão de obra a uma “massa única” e sem identidade, somado à atribuição de narrativas e reivindicações históricas de natureza diversa, oculta esses trabalhadores (Silva, 2023, p. 960-962). Exemplo disso é a crença de emancipação da escravidão em todo um país ao julgo de uma única pessoa, a caracterizar um dos mecanismos de exclusão de pessoas negras, na medida em que são reduzidas a meros sujeitos passivos da história brasileira, e assim “escamoteia o conflito entre as classes sociais, dissimulando a dominação e ocultando a presença do particular, dando-lhe aparência de universal”, como descreve Marcos Nobre (2011). Essa invisibilidade, acrescida à tentativa de redução da complexidade das relações sociais e econômicas, de modo a limitar a compreensão coletiva apenas ao reconhecimento do trabalho livre e assalariado, exclui a verdadeira história de lutas e resistência por parte das comunidades negras que foram trazidas à força para trabalhar.

A escolha pela limitada análise das dinâmicas do trabalho que antecederam o Século XX, sejam elas livres ou escravas, se por um lado isenta de uma visão recuada ao Direito do Trabalho, por outro oculta as relações que de fato construíram o Brasil. A história do Direito do Trabalho brasileiro exige uma análise crítica para que haja uma real compreensão sobre as

⁹ Dentre as referências citadas não houve alusão ao trabalho portuário indígena, motivo pelo qual não será aprofundado, tendo em vista o recorte racial exposto na monografia e o trabalho avulso portuário do Rio de Janeiro.

circunstâncias de criação de leis trabalhistas, e esta só é possível a partir de um inequívoco estudo do passado e de suas reais circunstâncias. Mais do que isso, a falta de interesse sobre o assunto parece ser a norma – e a exclusão das dinâmicas históricas do trabalho escravizado negro desumaniza ainda mais as pessoas que foram sujeitadas a esse processo. Conforme Silva (2023):

Marcada fortemente por uma perspectiva dogmática, a narrativa sobre o surgimento desse ramo jurídico [Direito do Trabalho] não insere em seu bojo o trabalhador negro, invisibilizando-o como força de trabalho na nascente sociedade de classes pós-1888, ao mesmo tempo em que enaltece o papel do imigrante europeu para a formação da classe trabalhadora brasileira e para a constituição de um sistema de proteção social, especialmente a CLT. Por outro lado, o campo crítico do Direito do Trabalho, apesar da formulação de uma análise pertinente sobre os fundamentos do ramo juslaboral no capitalismo dependente brasileiro, tem mostrado pouca capilaridade para o enfrentamento dessa temática. Em outras palavras, tem sido incapaz de romper com certos lugares comuns que margeiam a contribuição do trabalhador negro para a própria constituição da regulação social do trabalho no país (Silva, 2023, p. 943).

Em adendo, cabe dizer que a justificativa da grande omissão histórica sobre a compreensão do trabalho anterior ao século XX, adota o trabalhador imigrante europeu como categoria que constituiu a classe trabalhadora no país¹⁰, ao destinar apenas a ela o papel de precursora de lutas e reivindicações com resultados frutíferos. Entretanto, ainda que reconhecida como relevante, conforme apontado em diversos estudos sobre a mão de obra imigrante na história do trabalho no Brasil, não poderá jamais ser ignorado o outro contingente populacional formador desse país, cabe dizer, muito mais numeroso, e que é bem pouco descrito, para não dizer mal reconhecido nos estudos sobre o tema. Sendo assim, o trabalho do imigrante para a construção do país, apesar da sua significativa relevância, não será aprofundado nesta temática.

João Victor Marques da Silva (2023, p. 961) aponta um *déficit* racial do Direito do Trabalho, que se estrutura sem dialogar com os marcadores raciais presentes na sociedade brasileira, limitando-se a análises superficiais e pontuais sobre o papel do trabalhador negro na história. Entretanto, ao ser acolhida pelo Direito do Trabalho a história laboral brasileira como algo único, e pertencente a uma linha temporal contínua, preenche-se lacunas até então ignoradas, e se torna inegável o reconhecimento da transição de uma sociedade anteriormente

¹⁰ A crítica à assimilação entre a história da classe operária brasileira e história das imigrações das últimas décadas do século XIX e primeiras do século XX, que privilegia o imigrante como o agente formador da classe trabalhadora e que ignora os sujeitos egressos da escravidão, é recorrente na bibliografia sobre a historiografia social do trabalho consultada (Lara, 1998, p. 32-33 *apud* Silva, 2015, p. 37).

estruturada na exploração e escravização de corpos, para o trabalho livre e remunerado. Consoante afirma Silva (2023):

Veja que a História Social do Trabalho no Brasil, por um certo período, descrevia a classe trabalhadora como exclusivamente branca, fabril, de ascendência europeia, masculina e urbana, deixando lacunas consideráveis a respeito dos trabalhadores escravizados, livres ou libertos no século XIX, que constituíam a própria classe trabalhadora por meio da qual se sustentava o escravismo colonial. Tais agentes não figurariam como relevantes para a configuração do mercado de trabalho pós-Abolição, para a dinamização da urbanização e para o processo de industrialização ocorrido nas primeiras décadas do século XX. [...]. Nesse contexto, acertadamente afirma que condições de trabalho extremamente degradantes não são problematizadas, mas naturalizadas como inerentes às atividades executadas pela população negra (Alves, 2017 *apud* Silva, 2023, p. 953).

Reconhecer os trabalhadores escravizados como sujeitos da própria história e do seu trabalho, é um ato que visa trazer luz aos anos de escravidão, cujo típico viés configura uma relação exploratória, sendo este reconhecimento algo determinante para a promoção de mudanças das formas de organização de trabalho. É necessário elucidar a real narrativa histórica e assim, devolver o protagonismo aos verdadeiros sujeitos. Sendo assim, admitir o trabalho assalariado enquanto sucessor do trabalho escravocrata no Brasil só é possível por meio da análise do protagonismo de agentes históricos autônomos, que ativamente têm lutado em prol de melhorias das condições de trabalho no País.

Em complemento, para a construção do raciocínio crítico proposto, entende-se o trabalho no Brasil a partir do indivíduo particular sobre o coletivo generalizado. Considera-se assim, inegável a relevância da coletividade para a promoção de mudanças de *status quo*, mas, no presente estudo, busca-se resgatar o papel do indivíduo histórico como forma de ultrapassar massas homogêneas e aproximar, de forma indutiva, pessoas e contextos históricos particulares. Tal estratégia reflexiva assume maior relevância diante de temáticas raciais, ao abordar indivíduos paulatinamente invisibilizados.

A devolução do protagonismo ao indivíduo histórico deverá, sem dúvida, considerar a realidade fática de um corpo habitualmente relegado ao lugar para o qual a sociedade o subordina. Sujeitos espoliados pela escravidão e submetidos a todos os tipos de estigmas sociais, enquanto produto de séculos de subtração de sua identidade ancestral e perda de subjetividade, não foram reintroduzidos espontaneamente através de políticas públicas que ajustassem uma adequada participação socioeconômica. Pelo contrário, foram lançados à marginalização em uma sociedade até então escravocrata (Alves, 2017, p.).

A marginalização socioespacial dessas pessoas se inicia na precária transição à sociedade remunerada, conforme observado por Célia Maria Azevedo (1987), e se perpetua

em um sistema de mão de obra livre que não os acolhe, antes os sujeita a precárias condições de trabalho, baixos salários e ocupações informais¹¹. É a partir dessa observação que se busca avaliar como o processo histórico socioespacial ao qual o Porto do Rio de Janeiro se insere, continua sujeitando a trabalhos precários pessoas com um marcador racial definido. Como sinaliza Vanessa Rodrigues Silva (2015):

Ainda, falar-se em “passagem” de uma categoria de trabalho para outra em um país como o Brasil, em que, por quase quatro séculos, as relações de trabalho foram marcadas pelo trabalho escravo e por disputas constantes pela liberdade é especialmente insuficiente. A menção à Revolução Industrial e à Revolução Francesa como pressupostos para a formação da mão de obra livre é insuficiente no contexto brasileiro, pois silencia as lutas pela liberdade – inclusive liberdade de trabalho – da população subalternizada: escravos, ex-escravos (libertos) e trabalhadores nacionais pobres (Silva, 2015, p. 34).

A particularidade da marca da estrutura social racializada diferencia a história brasileira, de forma a se tornar inegável a figura do indivíduo enquanto elemento determinante para os rumos do Direito do Trabalho, por certo que inexistiria emancipação de trabalho sem a presença do trabalhador que a reivindica, na condição de escravizado ou livre. Mobilizações, paralisações e greves foram instrumento de descontentamento e protesto antes mesmo do primeiro imigrante do Século XX chegar ao Brasil para trabalhar, conforme descrito pela mesma autora, Silva (2015):

Segundo E. Duarte (2011, p. 425), a “resistência ao trabalho” foi a principal forma de resistência no cotidiano dos trabalhadores escravizados. E, conforme Gomes e Negro (2013, p. 56-57), não apenas dos trabalhadores escravizados: na realidade, a paralisação coletiva como forma de barganha ou protesto teria sido “consequência [...] espontânea e lógica da experiência dos trabalhadores”. É por essa razão que defendem que antes dos imigrantes e das greves do início da República, os trabalhadores escravizados e livres já realizavam paredes, inclusive sob outras formas de protesto, como as fugas (Gomes; Negro, 2013 *apud* Silva, 2015, p. 49).

Jorge Souto Maior descreve que “as relações de trabalho no Brasil estão envolvidas, desde sua formação, em lógicas capitalistas, mas que se concretizam sob estruturas escravistas e servis” (Maior, 2017, p. 17), isto é, acatar o histórico escravocrata da sociedade capitalista e

¹¹ Conforme IBGE (2021), Em 2021, considerando-se a linha de pobreza monetária proposta pelo Banco Mundial, a proporção de pessoas pobres no país era de 18,6% entre os brancos e praticamente o dobro entre os pretos (34,5%) e entre os pardos (38,4%). Em 2021, a taxa de desocupação foi de 11,3% para a população branca, 16,5% para a preta e 16,2% para a parda. Já as taxas de subutilização destas populações foram, respectivamente, 22,5%, 32,0% e 33,4%. Em 2021, a taxa de informalidade da população ocupada era 40,1%, sendo 32,7% para os brancos, 43,4% para os pretos e 47,0% para os pardos. O rendimento médio dos trabalhadores brancos (R\$3.099) superava muito o de pretos (R\$1.764) e pardos (R\$1.814) em 2021.

liberal enquanto condição que se sustenta em bases exploratórias, que coexistiram em um mesmo cenário histórico ininterrupto.

Cabe verificar, diante do exposto, de que forma o trabalho portuário avulso no Rio de Janeiro, enquanto herança histórica de trabalhadores escravizados, libertos e livres sujeitos ao trabalho por demanda (Silva, 2015; Arantes, 2010; Berdu, 2017; Honorato, 2016), vive consequências do mesmo processo de invisibilização a que essa categoria era submetida. Desta forma, portanto, o trabalhador portuário é vulnerável por carregar o estigma de pertencer a uma categoria de trabalho historicamente desempenhado de forma braçal por marginalizados sociais, acentuado com o marcador raça, ainda presente. Soma-se ao demonstrado, a particularidade do caráter sucessório dos trabalhadores no Porto do Rio que evidenciam o caráter de trabalho por herança, desempenhado por sucessão de negros descendentes, em sua maioria.

Sendo assim, uma vez reconhecida a exploração de mão de obra escravizada como base do que se estabeleceu como trabalho no Brasil, cabe tratar as pessoas sujeitas a esse processo como indivíduos históricos, autônomos e reagentes. Na medida em que a história não se constrói sozinha, devolver a individualidade aos reais colaboradores do processo de emancipação do trabalho, permite visualizar o presente como resultado de lutas e reivindicações de pessoas que conquistaram o que hoje existe. Em se tratando de Rio de Janeiro, a nomeação de agentes históricos para além de uma massa indefinida¹², invisível e sem personalidade, permite também entender subjetividades que vão além da simples relação de trabalho, uma vez que acrescenta à pesquisa o meio ao qual o indivíduo usualmente encontra-se sujeito.

É a partir da identificação desses verdadeiros atores sociais que se busca explorar a transição da relação de trabalho escravocrata para a remunerada no contexto do trabalho portuário. E ir além do que é tradicionalmente apresentado como história do Direito do Trabalho, ao compreender a transformação do trabalhador portuário do Rio de Janeiro enquanto verdadeiro protagonista deste espaço, permitindo que se vislumbre de forma mais completa o trabalho no Porto.

¹² As autoras de algumas bibliografias estudadas Arantes, Berdu e Cruz, descrevem pessoas negras inseridas no contexto portuário. Mano Eló – estivador e fundador da escola de Samba Império Serrano; e Prata Preta – herói da revolta da vacina e referência no combate à desapropriação portuária, enquanto personalidades notáveis, dentro de seus contextos, e ainda hoje lembradas. Para além, as autoras também citam pessoas anônimas documentadas, seja nos registros dos sindicatos da estiva, seja nos registros policiais de presos por vadiagem.

2.2 Desdobrando o cenário do Porto do Rio de Janeiro e a escravização

Inicialmente, pondera-se acerca dos fatores que particularizam o espaço urbano portuário do Rio de Janeiro. Como descreve Cláudio Figueiredo (2005), apresentar a trajetória do Porto do Rio de Janeiro é tratar da história da cidade, intimamente ligada à memória do Porto, enquanto protagonista fundador de uma cidade que surgiu a partir dele, uma vez que sua história está marcada pela dominação colonial. O autor continua, ao dizer que o Porto acompanha a história da sociedade urbana carioca, nas suas estruturas econômicas e conflitos sociais, sendo ao mesmo tempo produto e condição das transformações da cidade.

As movimentações portuárias que se confundiam com o próprio movimento da cidade somam-se à análise explorada, ao admitir o trabalho escravizado como antecessor do trabalho livre, a partir da continuidade temporal existente. É possível inferir, observando o convívio íntimo entre o Porto e a cidade a partir do compartilhamento de um mesmo espaço, que os mesmos indivíduos históricos participantes das mudanças políticas e econômicas e da abolição da escravatura em 1888, experienciaram a transição da dinâmica do trabalho forçado para o trabalho livre (Honorato, 2016, p. 3). Sendo eles trabalhadores portuários, permaneceram ali, inseridos, ainda executando as mesmas ocupações de trabalho, entretanto, sob a nova condição de relação trabalhista e remunerada.

O Porto do Rio de Janeiro se traduz historicamente como o principal centro de comércio exterior no século XVIII, por onde saíam ouro e diamantes e entravam escravizados e produtos manufaturados, ao ponto de ter motivado a transferência de sede do governo da América Portuguesa, antes instalada em Salvador, na Bahia, até 1763 (MultiRio, 2015). A sua relevância histórica na época o converteu, por um longo período, no porto marítimo mais importante do país. Posteriormente, segundo Honorato (2008, p. 73), procedeu-se uma unificação do trabalho de carga e descarga, até então efetuada em pontos distintos da orla – seja na praça XV, seja no Valongo, seja na Alfândega, ou ainda em outros locais, racionalizando a movimentação comercial para um único cais, organizado a partir de 1910.

O fim do tráfico negreiro¹³ interrompeu a chegada de pessoas escravizadas ao Cais do Valongo – antigo cais de desembarque de africanos escravizados, mas o mercado interno de escravos e a prática da escravatura perdurou até a sua abolição em 1888. Nesse ínterim,

¹³ A Lei de 7 de novembro de 1831, conhecida como Lei Feijó, declarou livre todos os escravos vindos de fora do Império e impôs penas aos importadores dos escravos. A lei n. 581, de 4 de setembro de 1850, conhecida como Lei Eusébio de Queirós, proibiu terminantemente o tráfico negreiro ultramarino.

compartilhavam de um mesmo contexto urbano carioca pessoas escravizadas, alforriadas e livres, sujeitas a semelhante processo de transição sociolaboral (Arantes, 2010, p. 82).

Sinalizado por Fonseca (2019, p. 168), a chegada da corte portuguesa e das mais de quinze mil pessoas que acompanharam a família real no Rio de Janeiro em 1808, promoveu a zona portuária da então capital de uma colônia agrária exportadora, à principal porta de entrada para o comércio de mercadorias manufaturadas que chegavam da Europa, a fim de atender as comodidades da realeza de Portugal e dos recém-chegados, a partir das movimentações portuárias que se confundiam com o próprio movimento da cidade.

Repentinamente, com o aumento da população e da demanda por comércio de produtos, a cidade passou a ser o maior centro urbano e comercial do país, tendo o seu Porto, até então formado por pequenos cais autônomos, adquirido uma grande relevância socioeconômica (Fonseca, 2019, p. 172). O crescente volume de produtos que chegavam ao Porto vindos da Europa e as pessoas negras que eram traficadas para atender a produção que era exportada, se somavam ao centro comercial que crescia. Não tardou para a pequena cidade de baía, limitada por mar de morros e manguezais, demandar uma expansão geográfica que, associada à intenção de tornar a nova capital imperial uma metrópole tal qual a europeia, deu início a grandes reformas urbanas (Fonseca, 2019, p. 201).

Ao passo que medidas de planejamento e infraestrutura urbana perpassaram os Séculos XIX e XX, promovendo o aterramento de mangues e alagadiços e demolindo cortiços e moradias irregulares para a construção de largas ruas, outras áreas permaneciam geograficamente indesejáveis. A ocupação da cidade depois da reorganização urbana feita em consequência da chegada da família real impeliu para a periferia pessoas e práticas indesejadas. Nesse contexto, restou ao afastado Cais do Valongo, localizado na área dos atuais bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo e distante da área urbanizada abrigar o mercado de escravos. Consoante apontado por Fonseca (2019):

O marquês do Lavradio, vice-rei do Brasil, relegou o comércio de homens a uma área afastada da zona urbanizada, num pequeno vale espremido entre o morro da Conceição e o do Livramento, a rua do Valongo. O ponto final de desembarque dos escravos, após passarem pelo fisco e pelas autoridades sanitárias, era o Cais do Valongo. Esse pequeno cais público sobreviveu até a sua transformação, em 1843 quando o desembarque de pretos novos foi proibido na região e o mercado de almas foi removido do Valongo. De acordo com o banco de dados Slave Voyages, entre 1801 e 1850, desembarcaram no porto do Rio de Janeiro 880.439 negros escravizados (Fonseca, 2019, p. 174).

O crescimento populacional daquele período está intrinsecamente ligado ao tráfico negreiro, que tinha o Cais do Valongo como principal porta. As pessoas negras que ficavam

na cidade na condição de escravizadas, alforriadas ou livres, e exerciam os mais diversos tipos de ofício, eram limitadas às piores regiões da cidade, marginalizadas na mesma condição das atividades que ninguém queria ver, como o mercado de almas. Segundo Fonseca (2019), a escravidão marcou a região em todos os sentidos:

(...) muitos dos barracões onde eram recebidos os escravos foram adaptados para serem novas e limitadas infraestruturas portuárias. As habitações mais pobres e precárias da cidade estavam lá e recebiam os escravos que acabavam de chegar do continente africano. Tudo o que o governo monárquico ou a administração municipal consideravam como estorvo se dirigia para aquelas freguesias ou lá encontrava solução (Fonseca, 2019, p. 174).

Não tardou para a região da Gamboa, Santo Cristo e Saúde se tornar reduto de pessoas negras que lá eram desembarcadas e passavam a viver, diante da impossibilidade de habitação em outros lugares mais disputados. Os morros do Livramento, da Conceição e da Providência são exemplos de lugares povoados pelos “indesejados”, que encontravam na mesma região portuária de alto grau comercial a possibilidade de trabalho de expediente, com constante demanda por serviço e que não exigisse nada além de força física e do transporte de cargas (Honorato, 2016, p. 15). A massa trabalhadora do Rio de Janeiro do século XIX, era formada de pessoas escravizadas, alforriadas e livres, onde ex-escravizados e seus descendentes compartilhavam com homens livres a ocupação desprestigiada de carregador portuário, enquanto serviço braçal e perigoso.

Conforme aponta Vanessa Rodrigues Silva (2015):

Especificamente no caso do Rio de Janeiro, Cruz (2000, p. 274) conclui que houve “uma forte linha de continuidade entre os escravos e libertos dos velhos tempos imperiais e os proletários da Primeira República”. Conforme destaca L. Soares (1998, p. 130), o “regime de ganho, típico do ambiente urbano, manteve-se até as portas da abolição da escravatura [...]” e algumas das atividades típicas dos escravos de ganho eram justamente a estiva e o carregamento e descarregamento de mercadorias no porto. A área portuária foi marcada, durante o século XIX, pela alta concentração de trabalhadores de ganho, que, por sua vez, eram trabalhadores escravos ou ex-escravos. Segundo Mattos (2004b, p. 233), de acordo com o censo 1872, a categoria de “marítimos” estava entre as categorias profissionais mais anotadas dos escravos de ganho do Rio de Janeiro, sem contar os que genericamente estavam registrados como “carregadores”, sem assinalação precisa da especialização profissional. Essa concentração perdurou após a Abolição (Arantes, 2003, p.1 *apud* Silva, 2015, p. 64).

Nesse contexto, a relevância do “escravo urbano de ganho” enquanto transição do trabalho escravizado para o livre cabe ser analisada. A modalidade do trabalho de ganho

apresentava particularidades que diferenciavam essa mão de obra. Segundo a autora supracitada, o trabalho de ganho tinha como característica particular a remuneração pelo exercício de trabalhos nas cidades, independente da atividade que era exercida no núcleo urbano. Parte do valor excedente que era recebido não precisava ser devolvido ao senhor, havendo aí uma primeira expressão de trabalho remunerado. Um dos ofícios desempenhados por esses escravizados urbanos era o trabalho portuário que, devido suas características de não requerer qualificação diante da constante necessidade de mão de obra para atender ao fluxo incessante de navios, representava fácil disponibilidade de trabalho para essas pessoas marginalizadas. Dessa forma, o Porto, enquanto ponto de integração urbano de fluxo de pessoas e mercadorias, concentrou em um pequeno espaço condições de autonomia do indivíduo, raríssimas para época. Para o escravo de ganho, a possibilidade de ir e vir, o desempenho de múltiplas atividades sem a supervisão do senhor e a chance de ficar com parte do rendimento excedente, somada ao alcance que a zona central portuária possibilitava em termos de acesso a “outros mundos não escravocratas”, se mostrou como primeira expressão de uma pseudo liberdade, pouca, mas relevante para o cenário escravocrata, descrita por Silva (2015, p. 52).

Soma-se a essa análise o contexto urbano a que esse escravizado de ganho se insere, sendo determinante para novas dinâmicas com o trabalho e o ambiente. É notável o protagonismo da zona urbana carioca, principalmente do Porto que se insere, na transição de formas de organização de trabalho escravista para trabalho livre. A concentração de pessoas negras nos bairros portuários do Rio de Janeiro como consequência do recorte socioespacial de marginalização de indesejáveis a redutos mais afastados da área urbanizada (Honorato, 2016, p.6-7), somado a permanente oferta de trabalho avulso em um contexto onde sequer consideravam remunerar pessoas negras (Fonseca, 2019, p.; Silva, 2015, p. 53), gerou uma articulação única entre os negros e a região onde estavam inseridos: mais do que fornecer mão de obra, significava sobreviver em um lugar que os recebia, mesmo que a margem. Segundo Fonseca (2019, p. 199), “o que os unia era a situação de pobreza, a vulnerabilidade social constante, o grande mercado de trabalho que significava o porto e seu colar econômico, além das trocas materiais e culturais, realizadas em redes sociais pré-existentes”. De acordo com Chalhoub (1989):

É o engendramento de um tecido de significados e de práticas sociais que politiza o cotidiano dos sujeitos históricos num sentido específico – isto é, no sentido da transformação de eventos aparentemente corriqueiros no cotidiano das relações sociais na escravidão em acontecimentos políticos que fazem desmoronar os pilares da instituição do trabalho forçado (Chalhoub, 1989, p. 283).

A zona portuária passou a ter uma identidade confundida com seus habitantes. Enquanto pessoas livres ou não, os trabalhadores do cais conviviam em um mesmo ambiente o cotidiano de trabalho e descanso, de moradia e exploração, senão enquanto escravizados, na condição de marginalizados, como descreve Fonseca (2019, p.188). Nesse ínterim, formas de sobrevivência coletiva afluíram o desenvolvimento de uma personalidade própria aos moradores da localidade portuária identificável como comunidade, com práticas culturais que demonstravam uma raiz afro-brasileira do que já se caracterizava como Cidade negra, Pequena África, África em miniatura¹⁴ – nomes usados para se referir ao espaço urbano que possibilitou a criação de identidade própria fruto de herança africana às pessoas que ali moravam (Honorato, 2016, p.17).

Ademais, sob o prisma de sobrevivência coletiva, cabe dizer que o grau de articulação entre os carregadores portuários explora muito além da simples execução do trabalho. Consiste em prática de resistência. A tradição de reunir enquanto categoria descende da própria característica do trabalho na estiva em si, na qual os Ternos eram essenciais para a execução do trabalho, mas, principalmente, da organização entre os escravos de ganho para conseguir a liberdade, conforme explica Ronaldo Curado Fleury (2014, p. 35). Grupos organizados de escravos de ganho estivadores trabalhavam para juntar dinheiro e comprar a alforria de cada um do grupo e, mesmo após libertos, continuavam trabalhando em conjunto até que todos alcançassem a liberdade.

Sob esse cenário de trabalhadores livres e escravizados despontando resistências coletivas que foi fundada “A Sociedade de Resistência”, primeira organização de trabalhadores do Brasil, composta majoritariamente de pessoas negras a ponto de ser apelidada de “Companhia dos Pretos”, como descreve Arantes. Alguns de seus fundadores, arrumadores portuários, eram nascidos antes das leis abolicionistas, conforme descreve Erica Bastos Arantes (2010, p. 12). Cerca de 65% dos sócios que constam do Livro de Matrícula de Sócios da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, de 1906 até 1915, nasceram antes de 1888. Entre eles, 80% eram pretos e pardos.

Sendo assim, segundo a autora supramencionada, os escravos de ganho que desempenhavam funções portuárias, após a abolição, se converteram em trabalhadores do porto avulsos, com todas as características perceptíveis que marcam a categoria até hoje. A não absorção desses trabalhadores para trabalhos mais qualificados se relaciona com o mercado excludente de mão de obra negra e pouco qualificada, como já demonstrado aqui

¹⁴ Denominação cunhada pelo ali nascido Heitor dos Prazeres. Se refere à ancestralidade africana e a rica dinâmica social, política e cultural presente nos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

através de dados, mas considera-se também a iniciativa dos próprios trabalhadores de permanecerem no trabalho portuário, como percebido através da pesquisa de forma quase unânime. Esse sentimento pode ser avaliado como fruto de medidas de proteção para si e para sua prole. A mínima garantia laboral que o trabalho no porto proporciona, tanto por causa da permanente oferta de emprego, quanto pela carteirinha vitalícia de TPA, faz com que a classe, historicamente regida pela autonomia do indivíduo e pela autorregulação, que tem na coletividade a sua sobrevivência, perpetue geração após geração a prática do trabalho portuário.

Ao admitir o trabalho livre no Brasil como produto de luta de trabalho escravizado por se tratar de uma relação de continuidade histórica, infere-se que pessoas, na condição de livres ou escravizadas, enquanto agentes históricos, participaram da luta por sobrevivência travada no Porto do Rio de Janeiro. Fizeram deste lugar, portanto, resistência de cultura, trabalho e permanência, que ecoa até hoje.

CAPÍTULO 3: A COMPREENSÃO DO TRABALHO NO PORTO DO RIO DE JANEIRO E SUAS CARACTERÍSTICAS

Tendo em vista a compreensão do indivíduo histórico e sujeito político, enquanto agente e reagente à realidade que o insere, procura-se analisar os elos históricos laborais que unem o trabalho portuário avulso a partir de características que perpassam o tempo histórico. Reúne-se, no capítulo que se apresenta, o trabalho exercido pelo Trabalhador Portuário Avulso (TPA) do Porto Rio de Janeiro, enquanto pessoa já identificada a partir do perfil analisado, e inserida em um contexto próprio, fruto de conflitos específicos e historicamente determinados. Os dados coletados e anteriormente expostos no capítulo 1, serão analisados a partir das percepções sobre tempo e espaço contidas no capítulo 2, para então expor no presente capítulo, as convergências histórico laborais, sob uma perspectiva crítica que busca o protagonismo do sujeito trabalhador.

3.1 A manutenção de características do trabalho portuário ao longo do tempo

Com base nos dados obtidos e analisados acerca do Trabalho Portuário Avulso (TPA) e considerando o valor histórico da profissão, ao analisar a conjuntura socioeconômica ao qual o Porto do Rio de Janeiro historicamente se inseriu, é possível criar paralelos das condições e relações laborais racializadas. Diante de uma sociedade estruturada sobre a exploração da mão de obra de pessoas negras, o Porto reproduz marcas da divisão do trabalho que se constrói a partir de séculos de escravização de uma parcela da população. Se antes sob a condição de tráfico e escravização, tendo como pano de fundo o Porto, após a abolição alterou-se a forma de exploração, mas a subalternização de indivíduos sujeitos a graus de precariedade no trabalho permaneceu.

Sem pretensão de servir como referência à historiografia sobre os acontecimentos que cercaram a cidade no final do século XIX marcado pela abolição da escravatura em 1888 e o século XXI, usa-se desse mesmo recorte temporal, para somente elucidar, a partir de um caráter comparativo, semelhanças e diferenças que os trabalhadores portuários avulsos (TPAs) experienciaram, enquanto categoria de trabalho que integrou a formação da classe trabalhadora e perpassou todo esse tempo histórico. Busca-se perceber a permanência de elementos e características do trabalho portuário que cercam essa categoria racialmente definida, em sua maioria.

O legado escravocrata que emergiu após 300 anos de escravização de pessoas negras não foi facilmente superado com a abolição da escravatura. O Rio de Janeiro era a cidade com a maior população escravizada das Américas (Figueiredo, 2005, p. 76). A transição para uma sociedade pós-escravocrata, estabelecida sobre uma dinâmica de trabalho não mais exploratória da subjetividade e dignidade do indivíduo, se deu no ritmo da existente lógica racista (Berdu, 2017, p. 2). A compreensão de transição do modo de trabalho, mas não de mentalidade social se faz necessária, portanto, para o reconhecimento de mecanismos que ainda refletem um trabalho com as mesmas bases escravistas.

O trabalho no Porto do Rio de Janeiro, segundo Cezar Honorato (2016, p. 13), apresenta-se a partir do surgimento de uma comunidade econômica portuária constituída por um conjunto de atividades produtivas ou de serviços que, direta ou indiretamente, se desenvolveram a partir dos portos. Isto é, a comunidade portuária compreende todas as relações laborais que se desenvolveram a partir do Porto e dele obtiveram sustento, enquanto que o trabalho portuário se define especificamente a partir do exercício laboral ligado diretamente ao Porto enquanto espaço de fluxo de entrada e saída de embarcações, mercadorias e pessoas.

Considerando as particularidades socioeconômicas já descritas e por se tratar de trabalho desempenhado por escravizados, livres, libertos e alforriados que conviviam no mesmo ambiente, o trabalho portuário existiu enquanto verdadeira transição, abrigando de forma gradual a realidade presente nesses dois cenários de trabalhadores, livres ou não segundo Livia Berdu (2017, p. 1). O Porto passa a adquirir posição de espaço de disputas, do trabalhador livre e de suas reivindicações e do trabalhador escravizado e suas lutas. Os conflitos, por sua vez, se mostram indissociáveis para uma análise do trabalho portuário.

Cabe avaliar, para além, a particularidade do Porto do Rio de Janeiro e de sua zona portuária, entendida como Gamboa, Santo Cristo e Saúde, ao contemplar um papel socioeconômico e abrigar as mais diversas pessoas, em maioria negras, que obtinham trabalho e sustento através do Porto. A autora Maria Cecília Velasco e Cruz (2006) descreve que pessoas remanescentes do período escravocrata, marginalizadas pela lógica racista, permaneceram na região por encontrar grande oferta de trabalho relacionado ao Porto, principalmente no transporte de mercadorias. Dessa forma, a comunidade portuária heterogênea que se formou, demonstra ser lugar de transição da dinâmica de trabalho exploratória e escrava para o trabalho livre. Com a abolição da escravatura e com a chegada de imigrantes na virada do século XIX, a região passou a abrigar um grupo diverso, que

contemplava brasileiros, africanos, imigrantes europeus, pessoas livres, libertas e descendentes de escravizados. Todos em busca do trabalho que aflorava,

trabalhadores livres, libertos e escravizados dividiram o mesmo setor ao longo de todo aquele século. No entanto, a participação dos diferentes trabalhadores no setor de transporte não se deu de forma igual, e foi possível encontrar uma hierarquização e segmentação. Os trabalhadores livres parecem ter reservado para si o transporte com veículos. Enquanto isso, o transporte manual de mercadorias permaneceu sendo comandado por uma maioria de cativos. Na segunda metade do século, os carregadores negros tiveram no porto a possibilidade de manterem uma reserva em um mercado de trabalho que se tornava cada vez mais competitivo com a entrada intensiva de imigrantes. Segundo Maria Cecília Velasco e Cruz, os negros continuaram sendo, na segunda metade do século XIX e início do XX, maioria entre a mão de obra do porto (Terra, 2010, p. 79-80 *apud* Berdu, 2017, p. 2-3).

É fundamental dizer que após a abolição da escravatura, a permanência do estigma racial sobre pessoas negras foi fator que dificultou a empregabilidade desse grupo desde aquela época. Com o crescimento da competição por postos de trabalho diante da chegada de imigrantes e de nacionais em fluxo migratório interno, a compreensão de remunerar a mão de obra negra não estava no bojo da sociedade, como expõe Figueiredo (2005). Nesse cenário, o trabalho portuário, enquanto espaço de constante demanda de trabalho, ao configurar esforço braçal e risco inerente, não se limitava ao critério racial para a empregabilidade, diante da constante necessidade de mão de obra e da negação desse tipo de serviço manual por certos trabalhadores livres.

Entretanto, o mercado de trabalho pós-abolição não absorveu a totalidade da oferta de mão de obra negra e livre, ao optar por imigrantes europeus. Ao excedente desempregado, segundo Livia Cintra Berdu (2017, p.3-4), restaram trabalhos esporádicos que a rua oferecia, e que muitas das vezes já eram desempenhados na condição de escravos ganhadores. Nesse cenário de subemprego, o trabalho indesejado restava aos indesejáveis. O momento de superação de um modelo de trabalho presente em uma sociedade escravista exige contornos únicos e particulares, onde o passado escravocrata e o trabalho livre coexistem, através de uma transição que dificilmente supera o caráter exploratório do trabalho. Ainda mais se o trabalho é tradicionalmente desempenhado por corpos negros sujeitados à essa superexploração, como é o caso do trabalho portuário no Rio de Janeiro. A mesma autora descreve:

Surge daí o conceito de “classes perigosas” usado pelos parlamentares e a classe dominante em relação aos pobres e miseráveis, que por conta de seu suposto “vício” e “perversão”, possuíam uma predisposição ao crime, representando uma afronta à moral e aos bons costumes. É importante destacar que toda essa visão acerca dos

trabalhadores libertos e nacionais, foi construída em oposição à imagem que se formava em relação aos imigrantes, esses vistos como bons trabalhadores, “esforçados”, ambiciosos e que deveriam ser exemplo de trabalhadores ideais para os demais. Além disso, os imigrantes representavam uma das supostas formas de “progresso” trazidas da Europa para o Brasil, através do permanente branqueamento da população negra, vista como inferior e degenerada (Berdu, 2017, p. 8).

Isto é, em uma sociedade racista, entende-se como suficiente substituir um modo de superexploração penoso para um mais contido, mas sem perder a divisão racial do trabalho e o caráter de sujeição do indivíduo a condições de trabalho degradantes, que deveriam ser superadas. Como defende Berdu (2017, p. 16), a nova forma de exploração utiliza, legítima e reforma, sem desconsiderar a opressão racial. Desde então, é notável características que permanecem sobre o trabalho portuário no Rio de Janeiro, enquanto profissão histórica e racializada. O tempo passa e assume novas roupagens, mas certas características ligadas ao trabalho portuário carioca enquanto espaço racializado permanecem, e aqui serão pontuadas.

O estigma da região portuária como suja e atrasada, como primeiro aspecto a ser analisado comparativamente, vincula-se à sua ocupação urbana por indivíduos marginalizados socialmente e à marca da presença negra na análise do espaço geográfico do Rio de Janeiro. Isto é, o estigma se estende aos que ali residem e trabalham, ao passo que a região, conhecida popularmente como “cidade negra” e “Pequena África”, presume a direta conexão do controle urbano com o controle social (Ethiene, 2017, p 131-133.). Os bairros da zona portuária são alvo de reformas urbanísticas, com a justificativa de planejamento urbano, desde que foram estabelecidos como tal. A intenção de melhorar a “imagem da cidade” é prática recorrente. Dessa forma, ao longo da história, mostram-se diversas intervenções governamentais sobre aquele espaço entendido como atrasado, na busca de promover melhorias à região próxima ao “cartão-postal”, às custas da remoção dos moradores que ali habitam (Demuner, 2021). Sob um olhar crítico, entende-se que remover pessoas de suas moradias, inseridas em um reduto sociocultural específico, é também remover e ocultar suas expressões identitárias e culturais ali presentes, que pouco ou nada interessam aos governos reformistas. Mais do que isso, políticas de revitalização do Porto e da área que o cerca, sem o devido cuidado de manutenção e retomada da história dos que ali se fizeram presentes, ao fim, dissocia e apaga a memória escravocrata de uma região que se construiu historicamente sobre o mercado de tráfico de escravizados. Como sinaliza Flávia Carolina da Costa (2020):

[...] a necessidade de garantir a moradia e a sobrevivência de famílias afro-brasileiras que permaneceram vivendo em condições precárias nos limites da zona portuária do Rio de Janeiro, desde o período da escravidão. [...] partia não apenas do interesse coletivo daquelas famílias em serem reconhecidas como quilombolas, mas

também de um conflito territorial bem delimitado. As famílias eram locatárias de imóveis localizados nos arredores da Pedra do Sal havia muito tempo. Os aluguéis, contudo, não eram regulados por uma lógica fixa de mercado, o que conferia ao grupo uma vulnerabilidade extra no exercício de permanecer pela região, condição cara a todos os seus integrantes não apenas por questões afetivas, como também por questões práticas de trabalho e renda: os homens eram quase todos trabalhadores portuários, ocupando cargos simples na estiva e na arrumação, funções braçais historicamente designadas aos africanos e afro-brasileiros escravizados. As mulheres, por sua vez, dedicavam-se à comercialização de quitutes diversos nas ruas da região portuária do Rio, ocupações também descendentes do contexto da escravidão (Costa, 2020, p. 96).

Em acréscimo, cabe citar dois marcos temporais de reforma urbana portuária que demonstram o paralelo entre passado e presente, e a permanência de particularidades socioespaciais que refletem na conservação de mecanismos de sujeição do indivíduo. O primeiro marco temporal trata-se da reforma urbana protagonizada pelo então prefeito Pereira Passos (1903-1910). Com sua política do Bota Abaixo, que promoveu uma grande reforma urbana em toda a região do Centro da cidade. O aterramento de grande área da Baía de Guanabara distanciou os ancoradouros das encostas dos morros da região; a abertura de novas avenidas como Rodrigues Alves, Francisco Bicalho e Central (atual Rio Branco), bem como a criação da Companhia das Docas e da Praça Mauá, foram algumas das medidas tomadas àquela época, segundo Márcia Pimentel (2011). Naquele mesmo período, as trocas comerciais de mercadorias foram limitadas à região do bairro Caju, e permanece até os dias atuais. Segundo Demuner:

Mas toda essa imponência que fazia do Rio de Janeiro um cartão postal, não correspondia à realidade do cotidiano carioca. Ao mesmo tempo em que embelezava uma parte privilegiada da cidade, Passos interferia na vida da população, condenando hábitos segundo a ótica de quem fazia parte de uma minoria privilegiada. O espaço urbano do Centro estava marcado há décadas por usos que ele desejava eliminar em quatro anos, desconsiderando o abismo histórico da desigualdade social. Apesar de algumas mudanças positivas para a cidade, Pereira Passos representava os interesses de uma elite a qual ele pertencia. Suas atitudes traduziam o autoritarismo, a utopia e o desconhecimento do cotidiano das classes populares. Mas o prefeito da capital foi transformado pela imprensa em herói nacional (Demuner, 2021).

O segundo marco temporal é o projeto de “revitalização do Porto Maravilha”, da gestão do então prefeito Eduardo Paes (2009-2013), iniciado em 2011 e que ainda perdura. Com o fito de “legado olímpico” diante de eventos mundiais que ocorreram na capital do Rio de Janeiro, houve diversas intervenções urbanas delimitadas geograficamente sobre os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, e justificadas pelo reconhecido quadro de isolamento e deterioração da região do Porto. Diante das políticas de remoção das favelas que incidiram

sobre a região portuária e sobre o morro da Providência que a compõe, Flávia Carolina da Costa descreve, em referência a Rafael Soares Gonçalves (2012 *apud* Costa, 2020, p. 101-102) que “as favelas estão historicamente relacionadas à noção de algum tipo de risco para a cidade, desde os discursos higienistas do início do século XX até aqueles que as relacionam com o risco da violência urbana.” E a autora complementa, em referência aos moradores do Morro da Providência:

se apegar às memórias de suas vidas ali na Providência, porque eram elas as únicas capazes de trazer de volta a esperança e a resistência. E o rapaz [morador do morro em debate sobre as remoções] seguiu dizendo: eles criaram o discurso do risco pra tirar a gente daqui. A favela tem 114 anos, essas famílias sempre moraram ali e nunca representaram risco pra ninguém, mas agora, como é conveniente pra eles expulsar o pobre do centro da cidade, pra construir um teleférico pra inglês ver, aí a gente vai virando risco. Mas a gente sabe contar a nossa história (Morador do morro em debate sobre as remoções) (Costa, 2020, p. 101).

A marginalização do território da zona portuária e de seus habitantes é fenômeno intrinsecamente ligado ao olhar sobre o Porto e seus moradores, de forma a repercutir nas dinâmicas promovidas naquele espaço. O esquecimento da região do Porto afeta diretamente as pessoas que ali habitam (Ethiene, 2017, p.133-134). Em retrospecto histórico, considera-se também que tal exclusão se entrelaça na sua origem com a própria ocupação do território, e com seus habitantes descendentes do grande contingente de pessoas que tiram o seu sustento e tem sua cotidianidade atrelados ao universo portuário, segundo César Honorato (2016, p. 5). Em uma sociedade racializada, o ocultamento agrava-se pelo marcador de raça presente nos trabalhadores portuários, sendo este consequência do grande número de pessoas negras que se concentraram na região. Tal cenário é traduzido pelo apontamento de um dos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA) entrevistados em pesquisa de campo, que relatou o sentimento de invisibilidade e indiferença da sociedade para com eles.

A invisibilidade dos trabalhadores portuários, enquanto pessoas que trabalham, ocupam e sobrevivem daquele ambiente, relaciona-se à marginalização do espaço portuário e de seus integrantes. O estigma associado a um espaço historicamente ocupado por marginalizados sociais, conforme exposto, entende-se como consequência, diante de uma sociedade historicamente racializada, ao trabalho desempenhado por uma comunidade portuária composta majoritariamente por pessoas negras.

Conforme Berdu:

Assim, para além da esfera do trabalho, todos esses ambientes junto aos inúmeros botequins e bares existentes no entorno, consistiam em espaços que possibilitavam a

socialização, aproximação e organização dos sujeitos que ali habitavam, trabalhavam ou frequentavam, que em grande parte, eram os mesmos. Por outro lado, esses espaços também permitiam constantes discussões, brigas e conflitos, que consistiam em mais um atrativo para a repressão policial republicana no local contra os ditos crimes de contravenção como a vadiagem, a capoeiragem e a embriaguês. No início do século XX, a repressão policial era bastante concentrada na zona portuária e seu entorno, já que a mesma era vista com bastante desconfiança e discriminação em relação aos sujeitos que a compunham, seja por parte do Estado ou a burguesia nascente. Assim, parte da classe trabalhadora em formação era vista como composta de desordeiros, vadios e sujeitos propensos ao crime, e os negros recém libertos em especial, eram diretamente associados às “classes perigosas” (Berdu, 2017, p. 3).

O paradoxo espacial, por sua vez, é gritante ao passo que se marginaliza quem está no centro geográfico de uma cidade que cresceu a partir do porto e de todo trabalho que se relacionava a ele. Em contraponto, surge a comunidade portuária, formada e sustentada por pessoas que trabalham e vivem a partir do Porto em redes de solidariedade, que ressignificam o espaço como formador de cultura e associativismo, a partir de experiências e trocas políticas e ideológicas. Dessa forma, como resistência e oposição, delineou-se a formação de uma classe portuária de trabalhadores pós abolição, que se corresponde e se influencia pela mútua contribuição socioeconômica existente até os dias atuais, sendo esta perceptível também dentre os Trabalhadores Portuários Avulsos (Honorato, 2016).

O caráter combativo e de resistência dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro é, portanto, marca histórica da classe, segundo Arantes (2010), e característica que cabe ser destacada. Ao contrariar o demonstrado tradicionalmente na historiografia, a percepção da comunidade portuária descendente de escravizados como categoria que se reconhece e identifica dentro de suas reivindicações, em prol da subsistência, reconhecimento social e permanência naquele mesmo território (Arantes, 2010; Berdu, 2017; Silva, 2015). Configuram sujeitos históricos ativos, que adotam mecanismos de sobrevivência cotidiana em uma sociedade que não os acolheu como iguais a partir de uma livre escolha.

Conforme Berdu:

Além dos quilombos, a capoeiragem, as irmandades e associações mutualistas (ou sociedades de socorro mútuo), existiam inúmeras formas de organização e resistência, fossem elas individuais ou coletivas, parciais ou radicais. Ademais, a ideia de alienação por parte dos escravizados e libertos mostra-se como o outro lado da ideia complementar das superestimadas consciência de classe e combatividade por parte dos imigrantes europeus, ou seja, o disseminado mito de que esses trouxeram para o Brasil a consciência de classe e a combatividade em suas malas (Berdu, 2017, p. 16).

Da mesma forma que demonstra exagerada a crença de que o reconhecimento enquanto classe adveio de operários europeu que inauguraram o caráter combativo e

associativista no universo do trabalho apenas no início do último século, a leitura da nulidade e passividade de todo um contingente negro superexplorado por séculos também não se aplica. Os trabalhadores do Porto do Rio, historicamente e majoritariamente negros, se articularam enquanto categoria definida em um tempo histórico anterior a formação do próprio porto organizado (Arantes, 2013; Mattos, 2008; Silva, 2015). A transição de trabalhadores portuários escravizados e urbanos na condição de ganho, para trabalhadores livres que mantiveram suas fontes de subsistência a partir do Porto, requereu a figura do sindicato como viabilizador e voz daqueles que tinham acabado de ingressar no mercado de forma remunerada.

Arantes narra que:

Episódios de organização dos escravos em torno de questões relativas às condições de vida e de trabalho, como a descrita acima, sempre foram vistas como levantes ou rebeliões e nunca entendidas como reivindicações legítimas de trabalhadores. No entanto, elas colocam a questão de se é possível dissociar essas manifestações de luta escrava do processo mais amplo de formação da classe trabalhadora, especialmente em uma cidade como o Rio de Janeiro, onde as trajetórias de escravos, libertos e livres se cruzavam constantemente no trabalho e fora dele (Arantes, 2013, p. 8).

A natureza do trabalhador portuário avulso detém um grau de autonomia, no sentido de pleitear vaga e trabalho, de forma que requer um grau de organização próprio a fim de estabelecer o contato entre o operador portuário e o trabalhador que carrega a mercadoria. Agrava-se diante da grande oferta de mão de obra originada a partir da abolição da escravatura, onde um contingente crescente de mão de obra pleiteava postos de trabalho que não acompanhavam a oferta. Demonstra ser característica que transcende o tempo da própria categoria, portanto, a capacidade de autorregulação de serviço e mão de obra, que culmina na figura do sindicato (Arantes, 2013; Cruz, 2006). Nesse ínterim, o sindicato enquanto primeira casa, conforme relatado pelos Trabalhadores Portuários Avulsos, desempenha papel essencial de voz e refúgio ao grupo. “A casa de lá só funciona se a casa de cá der certo”, conforme apontado em uma fala de um TPA, é um demonstrativo do papel do sindicato na vida dos trabalhadores.

Porém, o dúplice caráter de rivalidade e solidariedade presente entre os trabalhadores portuários avulsos não se esvazia. A partir de uma relação dialética demonstrada por Erika Arantes (2013, p. 38-39), “a experiência do trabalhador escravizado nas ruas, muitas vezes “vivendo sobre si”, bem como a convivência com os trabalhadores livres, muitas vezes compartilhando as mesmas ocupações e buscando os mesmos “clientes”, levou ao surgimento

de rivalidades e disputas, no entanto, também levou ao surgimento de várias formas de solidariedade.” Em complemento, Sidney Chalhoub (1986),

em seu livro sobre o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro dos primeiros anos do século XX, define a situação dos portuários naqueles tempos afirmando que as diferenças internas à classe limitaram em algum grau a organização daqueles operários, mas reconhece que o grupo era forte, e bastante consciente de sua situação de classe. Segundo ele, a enorme competição pelo trabalho traduzia-se em ações contraditórias, revestindo-se não só de um conteúdo de luta e desagregação, mas também de solidariedade e de espírito comunitário. Mas, baseando-se em Maram, o autor também cita o conflito no “Resistência” como o motivo do vertiginoso declínio do sindicato e que sua revitalização se deu sob uma liderança diferente daquela anterior. O autor argumenta ainda que o fato de alguns sócios estrangeiros gritarem “abaixo à plebe” durante a falação de Rozendo Alfredo dos Santos demonstra o “inequívoco caráter racial da disputa” (Chalhoub, 1986, p. 107-109 *apud* Arantes, 2013, p. 28).

Fica demonstrado o valor do caráter solidário como sobrevivência de uma categoria de trabalhadores que buscava se estabelecer em uma sociedade adversa. É certo que a execução do trabalho portuário de manuseio de cargas e mercadorias requer grupo de trabalhadores pela natureza do trabalho, mas a ampliação do significado e valor do coletivo, apresenta-se como sinônimo de sobrevivência diante dos riscos inerentes à jornada e à função. Torna-se fator essencial diante do trabalho com natureza de risco e operado de forma isolada nos porões e armazéns, de forma que não estar sozinho pode ser traduzido como vigilância e socorro diante de um eventual acidente (Cruz, 2000). Ao mesmo tempo, o senso de grupo e comunidade tornam-se importantíssimos também na construção de identidade e de pertencimento, perceptíveis na realidade atual dos TPAs que se reconhecem e se orgulham do sentimento de integração. Neste sentido:

Esses negros que passam, cesto à mão, ou esses outros imóveis aos cantos dos corredores... são os pretos de ganho a vossa espera. Percorrem a cidade, as ruas comerciais, as praças públicas. ... A qualquer hora vergam sob o fardo. Quando este é por demais pesado formam grupo... e lá se vão ao som cadenciado de uma canção breve e triste. ... Os que ficam nos mercados são os velhos... que não têm força senão para carregar cestos de frutas, provisões, ou para pequenos transportes. Enquanto os outros, os mais moços e robustos fazem o serviço entre os armazéns e o porto, carregam e descarregam navios. (...) mais além encontramos a rua de São Bento. Grande entreposto de café. Dela, sobretudo, partem os negros minas, atléticos, mármore vivos, que fazem o transporte dos armazéns ao cais. Rebeldes a toda sorte de escravatura doméstica, formam entre si uma corporação, sustentam uma caixa de resgate que a cada ano alforria e remete alguns às plagas africanas (Ribeyrolles, 1980, p. 208-209 *apud* Cruz, 1998, p. 258).

Deste modo, a relevância do trabalho em grupo ultrapassa a necessidade do exercício da função, uma vez que adquire sentido de coletividade e identificação de cada trabalhador

como parte pertencente, de forma inédita em contraposição ao histórico escravocrata que recai sobre a categoria. Unir uma parcela da população fragmentada por séculos de escravização é também devolver a subjetividade a cada indivíduo, ao mesmo tempo que o estabelece o reconhecimento enquanto parte de um grupo.

Outra característica da categoria de trabalhadores portuários é o caráter ambíguo que recai sobre a particularidade da denominação de avulso. A transição ocorrida no porto, de escravos de ganho a operários sem patrão, reflete uma autonomia pretendida enquanto oposição ao trabalho escravizado, mas esconde uma verdadeira vulnerabilidade do trabalhador ante a incerteza de trabalho e renda, e logo, de estabilidade e sustento. A transição de escravizados urbanos para trabalhadores portuários na condição de avulso produziu a categoria ambígua do trabalhador livre. Conforme descreve Maria Cecília Velasco e Cruz (2010, p. 127), em referência a José de Souza Martins, a ambiguidade é marcada pelas relações entre senhores e escravos, e definida pelo pressuposto ideológico de que livre era “um trabalhador que trabalhava para si mesmo, ainda que disfarçadamente estivesse preso a uma complicada teia de dependências sociais, de mando, de pobreza e de opressão”.

A característica de flexibilidade na contratação, enquanto inerente ao caráter avulso, é entendida como a habilidade de um sistema para assumir diversos estados sem deterioração significativa de custos, qualidade e tempo, e se expressando na jornada, nos salários, na produção, nos direitos trabalhistas, nas relações de trabalho e de mercado e no próprio direito trabalhista, segundo Silvia Maria de Araújo (2013, p. 567). Nesse ínterim, cabe à categoria reivindicar e negociar diretamente junto ao Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) e à autoridade portuária, acerca da limitação do quantitativo de TPAs cadastrados e aptos, como forma de garantir uma remuneração digna e condições de trabalho satisfatórias, a partir de um quadro concorrencial limitado.

O trabalho eventual, enquanto outro traço a ser observado, caracteriza o trabalho portuário, uma vez que a demanda se faz por expediente. A não contratação e não especialização da mão de obra no conjunto de atividades produtivas, mostra-se suficiente para atender a natureza do trabalho de transporte de mercadorias (Araújo, 2013, p. 571-572). Entretanto, tal característica pode ser analisada à luz da particularidade histórica e social existente no Rio de Janeiro. O caráter avulso do trabalho descontínuo, por um lado, historicamente possibilitou a empregabilidade de pessoas negras recém libertas em um contexto de exclusão sociolaboral, como já exposto, contudo, estabeleceu uma vulnerabilidade da classe, ainda não superada.

Agrava-se, ao analisar a qualidade de expectativa pela próxima jornada e sua existência até os dias de hoje. O trabalho por demanda guarda uma imprevisibilidade de oferta laboral de forma que, os trabalhadores se submetem ao tempo de aguardo pela expectativa de oferta de trabalho. É comum, como apurado na pesquisa de campo, que os trabalhadores aguardem a próxima jornada nas imediações do Porto. Entretanto, tal questão esbarra em limites impostos pela sociedade a cada época aqui analisada. No início do século XX, governos da época perseguiram e condenaram os que vagavam à espera de trabalhos esporádicos. Nesse cenário, o porto e suas imediações foram espaço de espera por “bicos” de trabalho para muitas pessoas que não conseguiam emprego formal e que eram amplamente perseguidas pelas forças policiais da época que associavam a desocupação, fruto do desemprego, ao crime. Como cita Arantes (2010),

focalizar a relação dos negros do porto com a polícia republicana no início do século XX, tendo como preocupação principal os crimes de contravenção (mais especificamente a vadiagem, mas também embriagues e capoeiragem). A intensa repressão sofrida pelos portuários está intimamente ligada ao sistema de contratação da mão-de-obra portuária, que fazia com que os trabalhadores “vagassem” pelas ruas (e bares) da zona portuária a espera de trabalho. Aqui será possível analisar como a criminalização dessas práticas no início do século fazia parte de uma política de controle que teve como alvo principal os negros libertos, estendendo-se a todos aqueles que não se encaixavam nos ideais de civilização e do bom trabalhador.¹⁹ Nesse sentido, os negros portuários, particularmente os trabalhadores avulsos (estivadores, arrumadores, carregadores, e outras categorias) eram alvos privilegiados da repressão, pois, somada à peculiaridade do sistema de contratação da mão de obra do porto, estava o estigma de sua cor (Arantes, 2010, p. 20).

Sob aspecto do cenário mais atual, após a Lei de Modernização dos Portos de 1993, o trabalho avulso tornou-se vinculado e dependente do OGMO para conseguir ser escalado para a prestação do serviço. Entretanto, a liberdade do caráter avulso oculta a dependência e sujeição de renda dos trabalhadores aos imprevistos inerentes à relação entre TPA–OGMO – tomador de serviço, uma vez que as demandas do fluxo de comércio de mercadorias não garantem a oferta de trabalho regular (Araújo, 2013, p.577-579).

O caráter avulso esconde uma dependência e sujeição pouquíssimo elaborada pelos trabalhadores. A aversão ao OGMO se limita a uma espécie de contraponto ao sindicato, mas é raso em perceber a vulnerabilidade de cada trabalhador, enquanto avulso, diante de um órgão que acumula a função de aplicar penalidades e escalar para o trabalho. O trabalho por demanda, enquanto remunera acima da média nacional, esvazia qualquer garantia trabalhista e vulnerabiliza o trabalhador sujeito a uma profissão de risco, a partir de processos como a

subcontratação e a crescente terceirização, conforme denominado por Silvia Maria de Araújo (2013, p. 566).

Ao observar o trabalho portuário no presente, a permanência da falsa liberdade concedida, existe a partir da crença de vida sem patrão e da liberdade de trabalho, enquanto ocultam a realidade de controle e negação de quem determina as ofertas de trabalho. A autonomia do avulso não supera a sujeição às operadoras portuárias, mas tal faceta esconde o caráter de fragilidade do trabalho eventual. Como descreve Carelli e Carelli (2020),

a alegada liberdade, que tanto o trabalhador avulso quanto os trabalhadores por demanda teriam, de optar por trabalhar quando quisessem seria equiparável à liberdade que o empregado tem de não ir ao emprego: ambos serão penalizados igualmente ao não receberem a remuneração referente ao período não trabalhado, bem como podem ser excluídos pela não assiduidade (Carelli; Carelli, 2020, p. 39).

Ademais, a demarcação histórica de limite das funções dos trabalhadores portuários é característica proeminente do exercício portuário avulso. Cada trabalhador executa rigidamente a função que lhe foi capacitada, seja ela estiva, capatazia, bloco, vigilante, conferente de carga ou conserto de carga, a partir de uma estrita separação. Tal aspecto não se confunde com a multifuncionalidade desempenhada pelos TPAs, no qual muitos trabalhadores se capacitam para mais de uma função, e recorrem a esse mecanismo como forma de receber mais ofertas de trabalho, uma vez que participar do rodízio de vagas para mais de uma função dobra a chance de ser convocado.

Segundo Cruz, citada por Berdu:

(...) No Rio de Janeiro existia uma linha de demarcação muito clara entre terra e o mar, e que duas redes de emprego básicas estruturavam o mercado de trabalho dos operários. A primeira reunia todos aqueles que desempenhavam funções que pelos usos comerciais do porto cabiam à mercadoria. Estas funções ocorriam em terra, e abarcavam não só o transporte, a preparação e o armazenamento dos gêneros importados ou exportados, como a lingagem que os trazia ou retirava do solo. A segunda rede tinha como foco central o navio, e congregava todos aqueles que de algum modo estavam implicados no desempenho das funções que, por costume, cabiam às embarcações. Imersos na primeira rede estavam os carregadores e arrumadores, e na segunda os estivadores (Cruz, 1998, p. 170 *apud* Berdu, 2017, p. 8).

O limite de cada função corresponde ao grau de competitividade e rivalidade consequente de um período de oferta de trabalho escassa a um grupo de trabalhadores libertos que emergia. Limitar o desempenho de cada atividade é fator garantidor de exercício de função, uma vez que, fracionar a cadeia operacional aumenta a demanda por trabalhadores, situação que não ocorreria em um possível acúmulo de função. Em contraponto, a criação da

multifuncionalidade, que converge com a criação do OGMO, aumenta o nível de competitividade em outro aspecto por ser obstáculo à contratação de novos trabalhadores. A demarcação do exercício de cada função imposta pela categoria garante a oferta mínima de postos de trabalho, mas o caráter da multifuncionalidade surgido com a Lei de Modernização dos Portos de 1993, expressa também exploração do trabalho através do acúmulo de funções, ao delegar ao trabalhador o domínio de múltiplas tarefas.

Presume-se, portanto, diante dos aspectos destacados, a criação de paralelos temporais acerca do trabalho portuário avulso, ao reconhecer o porto do Rio de Janeiro como local relevante para o que se fez trabalho negro – produto de ambiguidades permanentes, caracterizado pela dicotomia entre aspectos históricos não superados, e a manutenção e ressignificação de características de exploração do trabalho. Aspectos estes, como a precariedade e marginalidade do trabalho, acabam por se confundir com a própria realidade ao qual o indivíduo se insere a partir de uma fusão muito própria entre ambiente de trabalho e lugar de convívio na zona portuária, que encontra raízes históricas no processo de tráfico negreiro e escravos urbanos de ganho. De forma que reuniram em um mesmo espaço o que culminou no que hoje é a figura do Trabalhador Portuário Avulso (TPA), enquanto corpo historicamente invisibilizado e produto das tensões a que se insere. Segundo Dieguez, citada por Carelli:

Essas ambiguidades são resultados de tensões que se colocam aos estivadores em um processo de transição de estruturas objetivas assentadas no controle operário de trabalho para estruturas fundamentadas no controle patronal do trabalho. Assim, o capital amplia seu controle sobre o trabalho portuário e o estivador ainda não compreende completamente a nova situação, existindo entre eles elementos da cultura do trabalho antiga que induzem a esse comportamento ambíguo do grupo e às tensões entre o entendimento das estruturas (Dieguez, 2016, p. 190 *apud* Carelli, 2018, p. 109).

Nesse ínterim, o fator renda média dos TPAs, percebido durante o trabalho de campo, por estar muito acima da média salarial do brasileiro pouco qualificado, não supre a histórica carência de categorias, mas apenas a mascara. Reflete apenas uma parcela mínima do montante correspondente ao manuseio de grandes volumes de mercadorias negociadas internacionalmente através do porto e não supera a baixa escolaridade, e a vulnerabilidade social que expõe esses trabalhadores a contextos de antecedência criminal e dependência química, como relatado por eles.

A modernização portuária implementada pela Lei de 1993, regulamentou o trabalho avulso no século XXI e trouxe garantias e regulamentação trabalhista à categoria avulsa

portuária, na mesma medida que aprofundou métodos sofisticados de exploração não explícita. A transferência da responsabilidade laboral exclusiva ao trabalhador isenta qualquer forma de garantia de trabalho e, por consequência, de renda. A jornada de trabalho flexível ajustável à demanda delega também uma falsa escolha ao trabalhador avulso por trabalhar, mas não supera a expectativa permanente do trabalhador, que suprime os dias de descanso remunerado e o tempo interjornada, diante da constante expectativa de trabalho e renda. A instabilidade inerente à categoria, diante do caráter avulso, reveste-se de autonomia do indivíduo dono do seu próprio tempo, enquanto esconde insegurança social e precarização do trabalho, entendida a partir das formas particulares de emprego que recobre situações heterogêneas: aquelas sem contrato, interinidade e com formas atípicas de emprego.

De acordo com Maciel *et. al.*:

As mudanças ocasionaram a redução dos postos de trabalho, a inclusão e a extinção de funções, a introdução do trabalhador multifuncional, o aumento da jornada e do ritmo de trabalho, assim como o estabelecimento de patamares superiores de produtividade, exigidos pelos compradores dos serviços. Gomes e Junqueira (2008) acreditam que a ação adotada pela força modernizadora supervaloriza a razão técnica, deixando de lado a questão dos trabalhadores e sua exposição aos riscos inerentes ao trabalho. Para os trabalhadores, a modernização portuária tem significado a perda da autonomia, com o aniquilamento da capacidade de gerirem, através dos sindicatos, a mão de obra e os interesses da categoria (Maciel *et al.*, 2015, p.310).

As mudanças da categoria histórica marcada pela influência do que se fez Porto do Rio de Janeiro a partir de particularidades socioeconômicas, ao passo que conservam características de autorregulação, não superam o verdadeiro caráter de vulnerabilidade. Vulnerabilidade pelo estigma social sobre corpos portuários, pelo caráter avulso e a falsa liberdade, pelo trabalho tipicamente eventual, pelo grau de competição inerente e potencializado e por demais práticas de flexibilização e exploração do trabalho. Requer, em acréscimo, analisar o marcador racial como parte que compõe a compreensão do trabalho histórico e do trabalhador que o executa e delinea, portanto, contornos muito próprios ao que se compreende como trabalho avulso portuário.

3.2 O perfil étnico-racial do trabalhador portuário enquanto transmissão sucessória

O perfil étnico-racial dos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs) do Porto Rio de Janeiro se mostra majoritariamente composto por pessoas negras e pardas. A partir dos dados coletados em pesquisa com os TPAs, ficou demonstrado um marcador racial entre os

trabalhadores, no qual 75% dos entrevistados se inserem nesse perfil étnico-racial. O dado informativo racial reflete particularidades históricas que compõem o Porto do Rio de Janeiro e sua comunidade portuária. Compreende-se grande parte dos trabalhadores avulsos, majoritariamente negros e pardos, descendentes de pessoas que sempre habitaram e viveram a partir do Porto, enquanto grupo composto em uma pós abolição por antigos escravizados urbanos, que tiravam da efervescente oferta de trabalho esporádico do Porto sua subsistência (Arantes, 2010; Berdu, 2017; Cruz, 2006; Silva, 2015). Presume-se através da análise histórica e social já exposta, que o perfil de trabalhadores portuários pode ser delineado a partir de características que particularizam a composição do Porto e de sua comunidade portuária (Honorato, 2016; Mattos, 2008), e assim se mantiveram conservadas, a partir do elemento determinante de indicação e sucessão como forma de manutenção de mecanismos de renovação de trabalhadores portuários.

A típica sucessão, como estratégia de garantir uma manutenção da subsistência dos trabalhadores a partir do Porto, constitui características que reflete sobre os TPAs e os novos ingressantes. Fica demonstrado pelos dados coletados em pesquisa junto aos TPAs, que 85,7% ingressaram através de parente ou conhecido, 51,4% dos entrevistados começaram a trabalhar no Porto por influência familiar e 77,1% dos mesmos já tiveram algum parente desempenhando o mesmo trabalho, em sua maioria enquanto pais, avôs e/ou irmãos, conforme demonstrado.

Todos os trabalhadores portuários em atividade no Porto do Rio de Janeiro ingressaram antes da Lei de Modernização dos Portos de 1993, que implementou o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), responsável formalmente pelo ingresso de novos TPAs através de processo seletivo. A inexistência de renovação dos quadros de trabalhadores avulsos por parte do OGMO¹⁵, demonstra o perfil da categoria ainda sob a característica de autorregulação, esvaziada pela Lei de 1993. A não interferência do OGMO na composição do quadro de TPAs ativos permite perceber a manutenção de características históricas próprias a esses trabalhadores, como o fator sucessório e sua correspondência com o perfil étnico-racial, embora não mais implementadas.

A escolha dos TPAs em manter os postos de trabalho entre os seus, e assim estabelecer um perfil de sucessão parental e trabalho por herança, e a indicação de novos trabalhadores baseada em grau afetivo e familiar, soma-se ao perfil étnico-racial e delinea características determinantes que particularizam à compreensão do perfil do trabalhador portuário que hoje

¹⁵ Informação baseada no ano de 2023. O sindicato dos estivadores informou, durante pesquisa de campo e entrevista, que há previsão de novo processo seletivo para o ingresso de 100 novos TPAs para o ano de 2024.

trabalha como avulso. Ao considerar o histórico socioeconômico que formou a comunidade portuária da cidade já analisada, torna-se possível perceber uma conexão através do vínculo geracional dos grupos familiares que integram o trabalho portuário. Tal conexão, entre os trabalhadores portuários do início do século XX inseridos em um contexto social de pós-abolição e formação de categoria, e os trabalhadores portuários avulsos do século XXI, reflete o estabelecimento e a conservação de características laborais que recaem e se perpetuam sobre tais sujeitos, de forma a ser o viés que justifica a linha de raciocínio apresentada no presente estudo.

O fator de transmissão do trabalho de TPA através da forma de ingresso por indicação se apresenta enquanto herança por memória e resistência. Memória como forma de garantir à descendência, a partir da dignidade social alçada pelo trabalho, a perpetuação da sua família e consequentemente, de toda herança cultural composta por tradições e hábitos familiares viabilizados através de descendentes, somado ao alcance em saber sua própria história, desenrolada a partir do que foi o trabalho portuário. Tal fenômeno amplia-se ao analisar a resistência que se aflora pelo caráter sucessório da categoria. A insegurança histórica da categoria, composta majoritariamente por negros descendentes sujeitos a um trabalho eventual e de risco, trouxe essa demanda necessária ao grupo. Uma vez conquistado o ofício, a forma de proteger a si e aos seus descendentes é transmitindo o trabalho como uma herança de emprego.

O vínculo afetivo ou familiar como critério, resulta de um contexto socioeconômico de baixa oferta de trabalho e incerteza futura diante de trabalhos eventuais e sem vínculo. Observa-se aqui, que a garantia referida não trata apenas de garantia de renda, mas de garantia de exercício futuro de uma profissão. O trabalho como herança mostra-se como mecanismo de garantia mínima à parcela negra da população carioca marginalizada, que não conseguiu se inserir no mercado de trabalho sob as mesmas condições de trabalho e renda.

Como descreve Livia Berdu (2017, p.2), a escravidão negra imprimiu contornos específicos na história da cidade e na região portuária do Rio de Janeiro, mesmo após a abolição. A sucessão aponta, portanto, para um mecanismo histórico de sobrevivência da comunidade portuária do Rio de Janeiro. O caráter avulso, diante da inexistência de vínculo empregatício, permitiu à categoria estabelecer as próprias regras de organização e trabalho. Nesse ínterim, diante de flagelos como a marginalização e a sujeição a trabalhos de expediente de baixa remuneração, trabalhadores da estiva e demais funções viam a possibilidade de colocar alguém da família para trabalhar no Porto como oportunidade de garantir trabalho para a próxima geração.

De acordo com Mattos:

Ao nutrirem suas experiências, expectativas e valores coletivos, os trabalhadores negros e abolicionistas tinham os seus próprios meios para confrontar a instituição da escravidão e ir além da dicotomia entre “uma liberdade inacabada do ponto de vista daqueles que lutaram pela emancipação humana em seu sentido amplo” e a proposta de por fim à “divisão da sociedade em classes (Mattos, 2008, p. 161).

Trata-se de mecanismo de sobrevivência utilizado por pessoas negras libertas como forma de manter um lugar no cenário laboral. Soma-se, a recriminação governamental promovida contra quem não tivesse trabalho: “O fato é que grande parte dessas pessoas vistas como “vadias” e “perigosas”, que vagavam pelas ruas do Rio de Janeiro e enchiam as cadeias da cidade, eram na verdade, trabalhadores desempregados ou subempregados que não eram absorvidos pelo mercado de trabalho assalariado que se formava” (Berdu, 2017, p. 3). Ser identificado como estivador significava, portanto, sobrevivência diante da dura repressão policial.

Outro paralelo que cabe elucidar, e que apresenta a questão racial como diferencial e determinante, é a associação dos trabalhadores portuários ao universo de crimes e contravenções. Historicamente, a falta de ocupação formal que gerava a prática de viver de trabalho de expediente era associada à vadiagem e era criminalizado pela polícia, que perseguia aqueles que não eram vinculados a algum trabalho. A compreensão do emprego como aquilo que qualifica e dignifica a pessoa, é expressiva. Atualmente, após o contato estabelecido com os TPAs, foi possível perceber que o estigma da criminalização recai sobre eles de outra forma. A permanência na marginalização e a baixa qualificação dos trabalhadores faz com que muitos tenham um histórico criminal, sendo aspecto assumido pelos próprios trabalhadores. A “má-fama” da categoria, reportada pelos próprios TPAs, deve-se muito ao estigma de criminosos, a partir de uma associação da marginalização social com o universo criminoso, e complementa-se, a partir de um prisma étnico-racial, uma vez que pessoas negras, conforme estatisticamente demonstrado, possuem quantitativamente um nível de qualificação abaixo de pessoas brancas, o que repercute na vulnerabilidade de seus papéis sociais.

A abolição da escravatura disponibilizou mão de obra negra anteriormente escravizada. Os postos de trabalho, antes ocupados de forma escravista, não fizeram a transição para trabalho assalariado (Berdu, 2017, p.3-4). Pelo contrário, com a chegada massiva de imigrantes europeu no início do século XX, a disputa por trabalho se intensificou e acabou por limitar a empregabilidade de pessoas negras a trabalhos de expediente,

anteriormente exercido por escravos de ganho (Cruz, 2000, p. 270). O trabalho portuário de carregador de mercadorias, enquanto estivador e afins, foi uma das ocupações que, dentro de um cenário de diminuição de oferta de trabalho diante do aumento da concorrência pela mão de obra imigrante, se manteve.

Cruz afirma que:

Se a composição social da classe trabalhadora carioca foi refeita de modo radical com a chegada contínua dos imigrantes, o mesmo não ocorreu, pelo menos nas mesmas proporções, entre os operários do porto do Rio de Janeiro. (...) Os brasileiros e os pretos e pardos predominavam na força de trabalho portuária, tanto em terra como no mar. A Resistência era um reduto negro, indicando que os escravos e os homens livres de cor seguraram com unhas e dentes os seus postos de trabalho, apesar de terem sofrido a concorrência dos imigrantes, principalmente dos portugueses (Cruz, 1998, p. 233-234 *apud* Berdu, 2017, p. 11).

A garantia de trabalho futuro viabiliza também o fator memória, enquanto componente que cerca toda a trajetória da comunidade portuária do Rio de Janeiro. Ao também buscar fundamentos históricos para compreender o presente, o estigma portuário deve-se pelo povoamento de pessoas que encontraram em seus arredores lugar para viver, estabelecer-se e trabalhar. Enquanto região marginalizada devido às atividades que ali eram exercidas, o mesmo Porto que recebeu o cais do Valongo e o mercado de almas, promoveu as mais diversas atividades econômicas desenvolvidas por escravizados urbanos que tinham o Porto como cenário de fundo. Na mesma localidade, já indesejada pela sociedade carioca em crescimento, após a abolição, ex-escravizados estabeleceram moradia próximo ao espaço que despontava oportunidades de trabalho esporádicos. A comunidade portuária constituída, enquanto composição social, segundo Honorato (2016),

onde emerge o homem simples (Honorato, 2008) aquele que vive esta realidade complexa e que vaga pelas suas ruas e locais de trabalho, sem dignificação social que tem como referência a atividade direta ou indireta portuária e que vive em determinados lugares marcadamente da pobreza e da exclusão social. Pessoas que trabalham, sentem, pensam e vivem em contato com outros como ele, mas que do outro se diferencia devido a sua origem, às suas características étnicas ou culturais, pelos grupos de sociabilidade que frequentam, pelos seus problemas pessoais e ou coletivos e, neste sentido, num determinado território (Honorato et al, 2015, p. 5). (Honorato, 2016, p. 4).

A determinação de território e grupo marginalizado, enquanto coletivo formador de experiências, cultura, tradições e atividades próprias, requer o fator de memória enquanto resistência e perpetuação dos elementos que os identificam. A possibilidade de manutenção da identidade da comunidade portuária através das gerações é viabilizada pelo espaço laboral,

enquanto conquista diante da histórica dificuldade de reconhecimento social. A categoria histórica dos trabalhadores portuários, atualmente se coloca no lugar de coletivo unido e organizado, ao exercício de um trabalho relevante para seu grupo e comunidade. Nesse cenário, a leitura do trabalho portuário avulso como símbolo de orgulho entre eles é notável e reflete a tradição de valorizar o espaço conquistado, tanto o território urbano quanto o espaço laboral.

Perceber os mecanismos de memória e transmissão existentes na comunidade portuária, é concebê-la enquanto resistência a partir da ressignificação do espaço pelos próprios indivíduos que ali habitam. O conceito de re-territorialização, conforme analisado por Cesar Honorato (2016, p. 5), perpassa a compreensão de que a comunidade portuária, em busca de um lugar na sociedade pós-abolição, estabeleceu uma nova relação com os espaços portuários. A partir de uma rede de sociabilidade, relações de pertencimento, regimes de identidade e novas dinâmicas sociais se estabeleceram no mesmo espaço de forma solidária, dando coerência e estrutura à comunidade que buscava sobreviver.

Nesse ínterim, o marcador racial presente entre os TPAs se correlaciona, em paralelo, com o tipo de trabalho a que são submetidos. Avaliar o perfil dos trabalhadores, as condições de trabalho e vulnerabilidade, as condições de saúde e segurança e a localização geográfica submetida à contradição de invisibilidade, auxiliam na reflexão e compreensão dos questionamentos aqui inseridos. Culminam, por fim, nas condições sociolaborais dos TPAs, enquanto reflexo da categoria histórica e simbólica de tradição combativa, mas que permanecerem sob o véu da invisibilidade socioeconômica, ao mesmo tempo em que são limitados ao caráter avulso do trabalho.

Considerando o panorama do trabalho portuário avulso precário já apresentado neste trabalho, é possível analisar um fenômeno histórico de corpos negros, historicamente invisibilizados e limitados a trabalhos exploratórios, que chegaram ao cais do Rio de Janeiro como pessoas escravizadas, e ali muitos permaneceram sujeitados sob a reprodução da exploração de suas forças de trabalho. Atualmente, conservam-se muitos aspectos de um trabalho portuário precarizado e direcionado a pessoas negras, apenas revestido de novas roupagens atualizadas em época.

A correspondência temporal percebida pode ser delineada através do critério de sucessão estabelecido pelos próprios TPAs, como forma de ingressar na categoria. Uma vez considerado que os trabalhadores atuais possuem vínculo afetivo e familiar com os trabalhadores portuários antecessores, e assim por diante, é possível perceber uma marca de trabalho exploratório vinculado ao grupo racial que desempenha o trabalho portuário sob o

viés da invisibilidade, da precariedade e do risco laboral. A precarização que se esconde no caráter avulso definidor da categoria, que carrega noções de falta de garantia social em um trabalho com risco inerente e condições de trabalho prejudiciais, de flexibilização de vínculo e das horas trabalhadas, demonstra por fim, que esses trabalhadores, com marcador racial definido e historicamente imersos no cenário portuário, sequer alçaram um trabalho não precarizado.

CONCLUSÃO

O Trabalhador Portuário Avulso (TPA) inserido no Porto do Rio de Janeiro submete-se a condições histórico-sociais que os particularizam e diferenciam. A constituição da categoria histórica e composta majoritariamente por pessoas negras é melhor avaliada quando compreendida como resultante de elementos históricos protagonizados por indivíduos. Conforme descrito por Flávia Costa (2020, p. 103), é necessário que memórias sejam narradas como experiências do passado capazes de reconstituir experiências do presente, como testemunhos para fortalecer, debilitar e, também, complementar os discursos e os sentidos que se queria dar a determinados eventos. O reconhecimento crítico de que o presente é resultado indissociável do passado e que a centralidade dos fatos perpassa o agente histórico, retoma elementos estrategicamente ocultados, mas que nos compõem enquanto sujeitos.

A compreensão da formação do Porto do Rio de Janeiro perpassa pelo olhar histórico dos indivíduos que a construíram. Nesse cenário, o Cais do Valongo, enquanto maior porto escravagista da história (MULTIRIO, 2017), imprimiu marcas não superadas na cidade, que se fez negra ao fundamentar a sua economia na escravização de milhões de pessoas. O período escravocrata passou, mas o estigma social sobre corpos negros, na medida em que não foram incluídos socialmente, foi o que permaneceu. A sobrevivência dessa numerosa parcela populacional esteve atrelada, então, à busca por postos de trabalho que aceitassem remunerar aqueles que dantes sequer eram reconhecidos como gente. Diante da difícil transição de sociedade escravocrata, ex-escravizados encontraram no porto a oportunidade de trabalhos que os aceitassem; nisso, eram favorecidos pela baixa concorrência, por se tratar de trabalho de expediente e com elevados riscos.

O Porto então se fez casa e trabalho para o contingente populacional não inserido após a abolição. Enquanto lugar geograficamente desvantajoso e insalubre, e com histórico de nefastas práticas comerciais que afastavam moradores nas proximidades, mostrou-se espaço para uma comunidade portuária que surgia nos bairros dos arredores – Saúde, Gamboa e Santo Cristo. Na qualidade de comunidade, a resignificação do território e das práticas que ali se desenvolveram foram berço para que, a partir de um arraigado senso de solidariedade por sobrevivência, prosperassem diferentes formas de memória, cultura e hábitos sociais próprios, como um ato de reapropriação, resistência e luta, a diferenciar a região até os dias atuais.

A junção da zona portuária como espaço de trabalho e convivência expandiu noções de sobrevivência para ambos os espaços. Torna-se possível correlacionar, a partir de um

prisma histórico-social, de que forma o contingente negro da população urbana carioca estabelecida no Porto e em suas adjacências, influencia e é influenciado pelo trabalho portuário avulso. O trabalho portuário passa a compartilhar o valor da solidariedade, a autorregulação da categoria, a gestão do próprio tempo, a autonomia laboral pela livre escolha, a segmentação estrita das funções desempenhadas no porto e outras características que marcam e particularizam o trabalho avulso. Entretanto, não supera a marginalização, a insegurança de renda pelo trabalho eventual, e o risco que acomete tais trabalhadores como expoentes da exploração do trabalho, enquanto oculta uma exploração histórica sobre corpos com marcador racial definido, para depois evoluir, com a implementação legal do OGMO, a um esvaziamento do caráter combativo e sindical de toda uma categoria de trabalhadores com histórico de luta e autodeterminação.

Foi, por fim, observado no presente trabalho, o quanto a falta de reconhecimento do período escravocrata, como parte da trajetória histórica do direito do trabalho no Brasil, nada mais é do que uma sutil estratégia de invisibilização dos que foram sujeitos a tal processo por vários séculos. É necessário, portanto, não apenas reconhecer que o trabalho no Brasil começa com o trabalho escravizado, mas também devolver o protagonismo ao indivíduo ativo de sua própria história, sendo este com raça e etnia definida.

A partir disso, usando de um recorte espacial portuário no Rio de Janeiro, com todas as suas particulares históricas que tornaram aquela região única, especialmente para pessoas negras, é possível delinear um perfil próprio dessas pessoas que estabelecem as suas vidas ligadas ao porto do Rio ao longo dos anos, seja como escravizado traficado, seja como escravo de ganho ou trabalhador livre no desempenho de funções nessa região comercial, ou até mesmo, como trabalhador portuário avulso, uma vez analisando o tempo presente.

Tal paralelo se torna possível, pois as condições de trabalho das pessoas sujeitas a esse contexto apresentam aspectos de precariedade e marginalização desde o início, que não foram adequadamente superados até o momento. É fato que legislações trabalhistas, a luta por direitos, e o próprio direito do trabalho, trouxeram conquistas para essa categoria de pessoas. Entretanto, a invisibilidade e a indiferença continuam presentes diante desses trabalhadores braçais, em sua maioria, negros.

BIBLIOGRAFIA

ALVES, Raissa Roussenq. **Entre o silêncio e a negação: uma análise da CPI do trabalho escravo sob a ótica do trabalho “livre” da população negra**. 2017. 152 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade de Brasília: Brasília, 2017. Disponível em: <http://icts.unb.br/jspui/bitstream/10482/24473/1/2017_RaissaRoussenqAlves.pdf>. Acesso em: 15 out. 2023.

ARANTES, Erika Bastos. **O Porto Negro: cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX**. 2010. 223 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010. Disponível em: <<https://www.historia.uff.br/stricto/td/906.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2023.

_____. **À moda da Costa da Mina: experiências e organizações de africanos no porto do Rio de Janeiro do século XIX**. In: XXIX Simpósio Nacional de História - Contra os Preconceitos: História e Democracia, 2017, Brasília. Anais do XXVII Simpósio Nacional de História - conhecimento histórico e diálogo social. Natal: Associação Nacional de História, 2013. Disponível em: <https://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1364862947_ARQUIVO_Anpuh2013_ErikaArantes.pdf>. Acesso em: 10 out. 2023.

_____. **A Vida na Estiva: O cotidiano dos trabalhadores do porto do Rio de Janeiro nos primeiros anos do século XX**. Revista Trilhas da História. Três Lagoas, v. 3, n. 5, p. 21-40, jun-dez, 2013. Disponível em: <<https://trilhasdahistoria.ufms.br/index.php/RevTH/article/view/433>>. Acesso em: 10 out. 2023.

ARAÚJO, Silvia Maria de. **Da precarização do trabalhador portuário avulso a uma teoria da precariedade do trabalho**. Revista Sociedade e Estado. Brasília, v. 28, n. 3, p. 565–586, set-dez, 2013. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/se/a/trSmhvJj4dzvv3gYv4qvJYN/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso em: 10 out. 2023.

AZEVEDO, Célia Maria Marinho. **Onda Negra, Medo Branco: o negro no imaginário das elites Século XIX**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

BERDU, Livia Cintra. **Trabalhadores Negros Libertos na Formação da Classe Trabalhadora no Rio de Janeiro (1888-1910)**. In: Colóquio Internacional Marx e o Marxismo 2017: De O Capital à Revolução de Outubro (1867 - 1917), 2017, Niterói - RJ. Anais do Colóquio Internacional Marx e o Marxismo 2017: De O capital à Revolução de Outubro. Niterói: Núcleo Interdisciplinar de Estudos e Pesquisas sobre Marx e o Marxismo (NIEP-Marx), 2017. Disponível em: <<https://www.niepmarx.blog.br/MM/MM2017/AnaisMM2017/MC50/mc501.pdf>>. Acesso em: 26 out. 2023.

_____. **O Sindicato 'Resistência': Trabalhadores negros libertos na Zona Portuária do Rio de Janeiro.** In: XXIX Simpósio Nacional de História - Contra os Preconceitos: História e Democracia, 2017, Brasília. Anais do XXIX Simpósio Nacional de História - contra os preconceitos: história e democracia. Brasília: Associação Nacional de História, 2017. Disponível em: <https://www.snh2017.anpuh.org/resources/anais/54/1502806709_ARQUIVO_ArtigoANPUH.pdf>. Acesso em: 26 out. 2023.

BRASIL. **Lei de 7 de novembro de 1831.** Declara livres todos os escravos vindos de fôra do Império, e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos. Brasília, DF. Diário Oficial da União. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LIM/LIM-7-11-1831.htm#:~:text=LIM%2D7%2D11%2D1831&text=LEI%20DE%207%20DE%20NOVEMBRO,do%20Imperador%20o%20Senhor%20D.>. Acesso em: 14 set. 2023.

_____. **Lei n. 581, de 4 de setembro de 1850.** Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império. Coleção das leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro, p. 267, v. 1, parte 1, 1850.

_____. **[Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 14 set. 2023

_____. **Lei n. 8.630, de fevereiro de 1993.** Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS). Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1993. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18630.htm>. Acesso em: 15 set. 2023.

_____. **Lei n. 12.815, de 5 de junho de 2013.** Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2013. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/lei/112815.htm>. Acesso em: 15 set. 2023.

CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. **Direito do Trabalho Portuário e o Direito do Trabalho Marítimo: estudos introdutórios.** 2010. 44 f. Dissertação (Mestrado em Fundamentos do Direito Positivo) - Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2010.

CARELLI, Bianca Neves Bomfim. **Trabalho Portuário: Reconfigurações Institucionais e Precarização.** 2018. Dissertação (Mestrado em Ciências Jurídicas) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2018.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CARELLI, Bianca Neves Bomfim. **A zona cinzenta de trabalho e emprego, trabalhadores sob demanda em plataformas digitais e trabalhadores portuários avulsos: direitos trabalhistas além da relação de emprego.** Revista Contracampo: Niterói, v. 39, n. 2, p. 28-41, ago-nov, 2020. Disponível em: <<https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38553/pdf>>. Acesso em: 14 set. 2023.

CHALHOUB, Sidney. **Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte**. 1989. 431 f. Tese (Doutorado em História) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1989.

COSTA, Flávia Carolina da. **Construindo formas de habitar: memória e política no contexto revitalizado da região portuária do Rio de Janeiro**. Revista Aceno, Mato Grosso, v. 7, n. 15, p. 94-108, set-dez, 2020. Disponível em: <<https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/aceno/article/view/11229>>. Acesso em: 27 set. 2023.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Da Tutela ao contrato: "**Homens de cor**" brasileiros e o movimento operário carioca no pós-abolição. Revista Topoi: Rio de Janeiro, v. 11, n. 20, p. 114-135, janeiro – junho, 2010. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/topoi/a/hrjXrdMNfDxYxkSZMmYYrdq/#>>. Acesso em: 27 set. 2023.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. **Cor, etnicidade e formação de classe no porto do Rio de Janeiro: a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café e o conflito de 1908**. Revista USP: São Paulo, n. 68, p. 188-209, 2006. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/13493>>. Acesso em: 27 set. 2023.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. **Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café (1905-1930)**. Revista Afro-Ásia: Salvador, v. 24, n. 24, p. 243-290, 2000. Disponível em: <<https://periodicos.ufba.br/index.php/afroasia/article/view/21001>>. Acesso em: 14 set. 2023.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2005.

DEMUNER, S. T. As reformas urbanas do rio de janeiro no início do século XX (1903-1906) e sua repercussão no território nacional. Portal Estudos do Brasil Republicano, 27 jun. 2021. Disponível em: <<http://querepublicaessa.an.gov.br/temas/323-reformas-urbanas-do-rio-de-janeiro-no-inicio-do-seculo-xx.html>>. Acesso em: 28 set. 2023.

ETHIENE, V. S Wenceslau. **Cidade Negra: as remoções no município do Rio de Janeiro e a luta pelo Direito à Cidade**. Revista Convergência Crítica. Dossiê: Regime Empresarial-militar no Brasil, 2017. Disponível em: <<https://periodicos.uff.br/convergenciacritica/article/view/36550/21152>>. Acesso em: 27 set. 2023.

FAVORETTO, Rodrigo. **Salário médio do brasileiro sobe para R\$ 2.853 em fevereiro**. ISTOÉ, 01 abr. 2023. Disponível em: <<https://istoedinheiro.com.br/salario-medio-do-brasileiro-sobe-para-r-2-853-em-fevereiro/>>. Acesso em: 29 ago. 2023.

FIGUEIREDO, Cláudio. **O Porto e a Cidade: O rio de Janeiro entre 1565 e 1910**. Texto Cláudio Figueiredo. (Orgs) Nubia Melhem Santos; Maria Isabel Lenzi. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

FONSECA, Thiago Vinícius Mantuano da. **A Região Portuária do Rio de Janeiro no Século XIX: Aspectos Demográficos e Sociais**. Revista Almanack: Guarulhos, n. 21, p. 166–204, abril, 2019. Disponível em:

<<https://www.scielo.br/j/alm/a/KFvd4mqQtpBwtsvXSdjMprn/?format=pdf&lang=pt>>.

Acesso em: 27 set. 2023.

FLEURY, Ronaldo Curado. **O Trabalho Portuário no Brasil – Uma breve história de evolução e retrocessos e o meio ambiente do trabalho.** In: MEIRINHO, Augusto Grieco Sant’Anna, DE MELO, Mauricio Coentro Pais (Org.). Trabalho portuário e aquaviário: homenagem aos 10 anos da CONATPA. Revista LTr: São Paulo, 2014, p. 33-39.

GOMES, Danilo Frazão. **Burlar a Lei e zombar da ordem: estratégias de resistência do sujeito escravizado em São Luiz, década de 1870.** 2017. 59 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em História), Universidade Federal do Maranhão, Maranhão, 2017. Disponível em: <<https://monografias.ufma.br/jspui/bitstream/123456789/2224/1/DaniloGomes.pdf>>. Acesso em: 27 set. 2023.

HONORATO, Cesar Teixeira. **Os afrodescendentes e a comunidade portuária do Rio de Janeiro do final do século XIX ao início do XX.** Revista Crítica Histórica. V. 7, n. 13, jun. 2016. Disponível em: <<https://www.seer.ufal.br/ojs2-somente-consulta/index.php/criticahistorica/article/view/2994/pdf>>. Acesso em: 04 out. 2023.

HONORATO, Cláudio de Paula. **Valongo: o mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758 a 1831.** 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosóficas, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008. Disponível em: <https://www.historia.uff.br/stricto/teses/Dissert-2008_HONORATO_Claudio_de_Paula-S.pdf>. Acesso em: 28 ago. 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Brasileiro de 2023.** Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua: **Características gerais dos domicílios e dos moradores 2022.** IBGE, 2023. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102004_informativo.pdf>. Acesso em: 29 ago. 2023.

LAMARÃO, S.T. de N. **Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1991.

LAURA, A. IBGE - **Educa | Jovens.** Disponível em: <<https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/18317-educacao.html>>. Acesso em: 29 ago. 2023.

MACHADO, Sandra. **Cais do Valongo é Patrimônio da Humanidade.** MultiRio, Rio de Janeiro, 19 jul. 2017. Disponível em: <<https://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/12557-cais-do-valongo-%C3%A9-patrim%C3%B4nio-da-humanidade>>. Acesso em: 04 out. 2023.

MACIEL, R. H., GONÇALVES, R. C., MATOS, T. G. R., FONTENELLE, M. F., & SANTOS, J. B. F. **Análise do trabalho portuário: transformações decorrentes da modernização dos portos.** Revista Psicol., Organ. Trab.: Brasília, v. 15, n. 3, p. 309-321,

2015. Disponível em <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-66572015000300008&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 13 out. 2023.

MAIOR, Jorge Luiz Souto. **História do direito do trabalho no Brasil: curso de direito do trabalho**, volume I, parte II, 2017.

MATTOS, Marcelo Badaró. **Escravidos e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca**. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.

MEIRINHO, Augusto Grieco Sant'Anna, DE MELO, Mauricio Coentro Pais. **Trabalho portuário e aquaviário: homenagem aos 10 anos da CONATPA**. Revista LTr: São Paulo, 2014.

MINISTÉRIO do Trabalho e Emprego. **Manual do trabalho portuário e ementário**. Brasília: MTE, 2001. Disponível em: <http://www.prt7.mpt.gov.br/at_portuario/Manual_Portuario.pdf>. Acesso em: 14 set. 2023.

NASIHGIL, A. A. N. **O trabalhador portuário avulso e o prazo prescricional de seu direito de ação**. Revista de Estudos Jurídicos da UNESP: Franca, v. 18, n. 28, 2015. DOI: 10.22171/rej.v18i28.1239. Disponível em: <<https://ojs.franca.unesp.br/index.php/estudosjuridicosunesp/article/view/1239>>. Acesso em: 26 ago. 2023.

NOBRE, Marcos. **A Teoria Crítica**. 3 ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor: 2011.

O Porto do Rio de Janeiro. A cidade do Rio de Janeiro sob a órbita de Portugal. **MultiRio**, 29 nov. 2015. Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/historia-do-brasil/rio-de-janeiro/2441-o-porto-do-rio-de-janeiro>>. Acesso em: 20 ago. 2023.

PESSOAS pretas e pardas continuam com menor acesso a emprego, educação, segurança e saneamento. **Agência IBGE de Notícias**. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/35467-pessoas-pretas-e-pardas-continuam-com-menor-acesso-a-emprego-educacao-seguranca-e-saneamento>>. Acesso em: 06 set. 2023.

PIMENTEL, Márcia. Zona portuária: revitalizações e marcas históricas. **MultiRio**, Rio de Janeiro, 25 out. 2011. Disponível em: <http://multirio.rio.rj.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=369&catid=20&Itemid=115>. Acesso em: 04 out. 2023.

PNAD Educação 2019: Mais da metade das pessoas de 25 anos ou mais não completaram o ensino médio. **Agência IBGE de Notícias**. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/28285-pnad-educacao-2019-mais-da-metade-das-pessoas-de-25-anos-ou-mais-nao-completaram-o-ensino-medio>>. Acesso em: 29 ago. 2023.

PORTO do Rio de Janeiro - História. [S. l.], 14 set. 2023. Disponível em: <<https://www.portosrio.gov.br/pt-br/portos/porto-do-rio-de-janeiro/historia>>. Acesso em: 29 ago. 2023.

SILVA, J. V. M. DA. **O déficit racial do direito do trabalho no Brasil.** Revista Direito e Práxis, v. 14, n. 2, p. 940–966, abr. 2023. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rdp/a/3xqMQKZfSV8bcGbcJspzwCm/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso em: 30 ago. 2023

SILVA, Vanessa Rodrigues. **Escravidados livres: crítica ao discurso jurídico sobre a história do direito do trabalho a partir da representação historiográfica do trabalho escravo.** Monografia de Graduação (Bacharelado em Direito). Universidade de Brasília. Brasília, 2015. Disponível em: <https://bdm.unb.br/bitstream/10483/11155/1/2015_VanessaRodriguesSilva.pdf>. Acesso em: 29 ago. 2023

TERRA, Paulo Cruz. **Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870).** 2007. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, 2007. Disponível em: <https://www.historia.uff.br/stricto/teses/Dissert-2007_TERRA_Paulo_Cruz-S.pdf>. Acesso em: 14 out. 2023.

TESSARO, E. A., A. **O desenvolvimento da containerização e seus efeitos no comércio internacional.** 96f. Monografia (Graduação no Curso de Comércio Exterior) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2008.

VASSALLO, S.; CICALO, A. **Por onde os africanos chegaram: o Cais do Valongo e a institucionalização da memória do tráfico negreiro na região portuária do Rio de Janeiro.** Revista Horizontes Antropológicos, v. 21, n. 43, p. 239–271, jan. 2015. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ha/a/9GddDnyKHmFvLTyw6Zr35WB/abstract/?lang=pt>>. Acesso em: 30 ago. 2023

ZOTTO, Tânia Christina. **O trabalho da estiva. Modernização x tradição: os desafios da tecnologia e da gestão no cais.** São Paulo: LTr, 2002