

**UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS – UNISINOS
UNIDADE ACADÊMICA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
NÍVEL DOUTORADO**

JAIRO LUIZ FLECK FALCÃO

COOPERAÇÃO, EXPERIÊNCIA E SOBREVIVÊNCIA:

A História dos Trabalhadores do Porto de Porto Alegre (1961 – 1989)

**SÃO LEOPOLDO
2009**

JAIRO LUIZ FLECK FALCÃO

COOPERAÇÃO, EXPERIÊNCIA E SOBREVIVÊNCIA:

A História dos Trabalhadores do Porto de Porto Alegre (1961 – 1989)

Tese apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em História, pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade do Vale do Rio dos Sinos.

ORIENTADORA: DRA. MARLUZA HARRES

São Leopoldo
2009

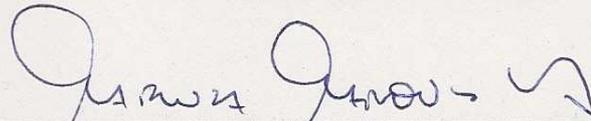
JAIRO LUIZ FLECK FALCÃO

COOPERAÇÃO, EXPERIÊNCIA E SOBREVIVÊNCIA:
A História dos Trabalhadores do Porto de Porto Alegre (1961 – 1989)

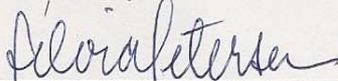
Tese apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em História, pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade do Vale do Rio dos Sinos.

Aprovado em 10 de dezembro de 2009.

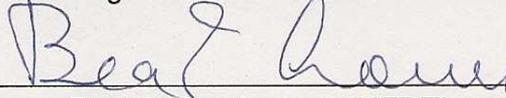
BANCA EXAMINADORA



Marluza Marques Harres, Orientadora – UNISINOS

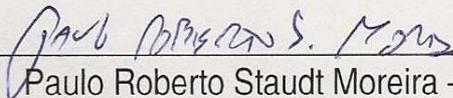


Sílvia Regina Ferraz Petersen – UFRGS



Beatriz Ana Loner – UFPEL

Beatriz Terezinha Daudt Fischer – UNISINOS



Paulo Roberto Staudt Moreira – UNISINOS

F178c Falcão, Jairo Luiz Fleck

Cooperação, experiência e sobrevivência: a história dos trabalhadores do porto de Porto Alegre (1961-1989) / por Jairo Luiz Fleck Falcão. – 2009.

305 f. ; 30 cm.

Tese (doutorado) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Programa de Pós-Graduação em História, São Leopoldo, RS, 2009.

“Orientação: Prof^a. Dr^a. Marluza Harres, Ciências Humanas”.

1.História portuária – Porto Alegre. 2.Porto – História – Porto Alegre.
3.Operário – Porto - História. 4.Trabalhador – Porto - História.
5.Trabalhador avulso - Porto. 6.Mecanização – Porto. I.Título.

CDU 656.615(816.51)(091)

656.615:323.33(091)

656.615:331

Catálogo na publicação:
Bibliotecária Carla Maria Goulart de Moraes – CRB 10/1252

AGRADECIMENTOS

Embora assumindo a responsabilidade pelas análises apresentadas nesta tese, não posso ignorar a contribuição de inúmeras pessoas que, com seu empenho e ajuda exerceram um papel fundamental durante seu processo de realização. Gostaria de manifestar meus agradecimentos a cada uma das pessoas que, de alguma forma, colaboraram para o seu êxito e, em especial, àquelas que serão destacadas a seguir:

À professora Dra. Marluza Marques Harres - mais do que uma orientadora, uma amiga –, que, com seu carinho e apoio, possibilitou a concretização desta tese representando uma colaboração fundamental na estruturação das ideias contidas no texto e que, antes disso, apostou em minha capacidade para a realização de todas as atividades propostas no curso. Aos professores da banca de qualificação, Dra. Sílvia Petersen, pelas contribuições tanto na estrutura quanto nas questões teóricas da tese, e Dr. Odelso Schneider, pelos reforços e correções com relação ao cooperativismo.

À Janaina Vencato, secretária do Programa de Pós-Graduação em História, pelo apoio e presteza em todas as questões do curso e também pelo atendimento afetuoso e bem humorado, fatores que possibilitaram o entendimento dos trâmites do curso.

Aos professores, funcionários e colegas da Universidade do Vale do Rio dos Sinos, principalmente os do Programa de Pós-Graduação em História, pelo apoio em todas as situações.

À professora Tânia M. Merker Candotti, pela revisão de Português.

Ao CAPES/PROSUP, pela bolsa de doutorado, sem a qual seria impossível realizar o curso.

Um agradecimento especial aos entrevistados Antonio Patrício de Mattos, Eduardo Rech, Edson de Mello, Elemar Pereira, Geraldo da Silveira, José Correa

(Cabobabá), Jorge Paiva, João Ferreira, João Albino (Maromba) e Tânia Simões, que compartilharam suas experiências de vida, suas lembranças. Uma parte de suas vidas foi relatada para que este trabalho pudesse ser realizado. Espero que as análises e as referências consigam expressar a riqueza de suas narrativas.

Aos estivadores e aos conferentes, que disponibilizaram a documentação do seu sindicato, e também, aos diretores Marco Araújo, Mario Silva, Ivan Noé Santos e Eduardo Rech.

Aos funcionários da Biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias Jorge e Maria da Graça, pelo atendimento e atenção.

Aos amigos, companheiros e colegas da COOPEARGS, das Escolas Lourdes Fontoura da Silva, Afonso Guerreiro Lima e da Prefeitura Municipal de Sapucaia do Sul. Em especial à Valéria, pela tradução do resumo para o inglês.

Um agradecimento aos meus pais, Ari e Ivonir, pelo estímulo e pela formação que me propiciaram; aos meus irmãos Márcio e Regina, pela alegria em compartilhar momentos.

À Ândria, pela paciência em esperar a disponibilidade do pai em sair, passear e acompanhá-la de maneira mais presente.

À sempre companheira Elenize, ao propiciar diálogo, afeto, carinho e prazer, que despertaram as energias e o estímulo necessários para superar as dificuldades que a vida impõe e, especialmente, para que a árdua tarefa da redação desta tese fosse concretizada.

RESUMO

Esta tese tem por objetivo analisar a trajetória dos trabalhadores do porto de Porto Alegre, subdivididos em funcionários subordinados ao DEPRC e trabalhadores avulsos – estivadores, conferentes, portuários, consertadores, vigias portuários, arrumadores e trabalhadores do bloco – que prestavam serviços para as companhias de navegação na área do porto organizado e, crescentemente no entorno do porto. Por meio da metodologia da História Oral, cotejada com a documentação escrita, investigamos os indícios deixados pelas diversas categorias de trabalhadores que construíram sua história a beira do cais, explorando as relações do ponto de vista estrutural e os nexos com a conjuntura do momento. Caracterizamos as formas de atuação desses trabalhadores na beira do cais, examinando a solidariedade de classe, as assembleias, os costumes e as disputas internas, peculiares na formação da experiência de cada categoria. Com a crise e decadência do porto de Porto Alegre e seus desdobramentos, ocorre uma reorganização dos trabalhadores avulsos e autônomos que buscaram alternativas de trabalho para além do porto.

Palavras chaves: porto de Porto Alegre, mecanização e modernização do porto trabalhadores avulsos, experiência e sobrevivência.

ABSTRACT

This thesis objectives to analyze the way of harbor workers of Porto Alegre, subdivided in subordinate employees to DEPRC and single workers – dockers, conferents, portuaries, repairman fault, portuary watchmen, usher and block workers – whose made services to navigation companies in organized harbor area and, increasement around the harbor. Through the methodology of oral history, collated with written documentation, we investigate the clues left by the various categories of workers who built his story to the waterfront, exploring the relationship between the structural point of view and the links with the conjuncture of the moment. We characterize forms of actions of these workers in the edge of the pier, examining sympathy of this category, assemblies, habits and intern fights, singular in formation of experience in each unfolds occurs a reorganization of single workers and autonomus whose tried alternatives to beyond the harbor.

Keywords: Porto Alegre harbor, mechanization and modernization of the harbor, single workers, experience and survival.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	07
1. O PORTO DE PORTO ALEGRE E SUAS TRANSFORMAÇÕES	21
1.1. PORTO DE PORTO ALEGRE: NORMATIZAÇÕES, ESTRUTURAÇÃO E ORGANIZAÇÃO	23
1.2. POLÍTICA DOS TRANSPORTES DA DITADURA MILITAR	44
1.3. O DEPRC, O PORTO DE PORTO ALEGRE E SUAS MODIFICAÇÕES	71
2. TRABALHO E ORGANIZAÇÃO	95
3. COSTUMES E EXPERIÊNCIAS	136
3.1. O CORPO E O TRABALHO	138
3.1.1. Trabalho Braçal e Memória	139
3.1.2. As Necessidades e as Satisfações do Corpo	150
3.1.3. Usos e Abusos do Corpo	163
3.2. COSTUMES E RITUAIS DOS TRABALHADORES DO PORTO DE PORTO ALEGRE	176
4. AVULSOS: EM BUSCA DE ALTERNATIVAS DE SOBREVIVÊNCIA ...	214
4.1. SINDICATOS DE AVULSOS NO COMÉRCIO ARMAZENADOR	216
4.1.1. Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre: origem e inserção no entorno do porto	217
4.1.2. Arrumadores: Força Supletiva no DEPRC	222
4.1.3. Arrumadores: a distribuição do trabalho	230
4.2. EXPANSÃO PARA ALÉM DO PORTO	248
4.2.1. COOTRABALHO	249
4.2.2. Cooperativas da Estiva: tentativas	259
4.2.3. O Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral de Porto Alegre	261
4.2.4. Os Chapas	266
CONCLUSÃO	275
REFERÊNCIAS	287

INTRODUÇÃO

Classe Operária

Tom Zé

Sobe no palco o cantor engajado Tom Zé, / que vai defender a classe operária, / salvar a classe operária / e cantar o que é bom para a classe operária. / Nenhum operário foi consultado / não há nenhum operário no palco / talvez nem mesmo na platéia, / mas Tom Zé sabe o que é bom para os operários. / Os operários que se calem, / que procurem seu lugar, com sua ignorância, / porque Tom Zé e seus amigos / estão falando do dia que virá / e na felicidade dos operários. / Se continuarem assim, / todos os operários vão ser demitidos, / talvez até presos, / porque ficam atrapalhando / Tom Zé e o seu público, que estão cuidando / do paraíso da classe operária. / Distante e bondoso, Deus cuida de suas ovelhas, / mesmo que elas não entendam seus desígnios. / E assim, depois de determinar / qual é a política conveniente para a classe operária, / Tom Zé e o seu público se sentem reconfortados e felizes / e com o sentimento de culpa aliviado.

No momento em que se anuncia a revitalização do cais Mauá, após a elaboração de diversos projetos sem implementação, o Governo do Estado e a Prefeitura da Capital estão propondo e, segundo divulgam, com todos os trâmites jurídicos, a utilização do porto como ponto turístico-comercial. Entretanto, não propõem tais agentes públicos uma retomada da utilização do porto na sua função de movimentação de mercadoria; na realidade, pretendem apenas a ocupação do espaço para funcionalidades culturais e fins de exploração imobiliária, um símbolo para a cidade, um prédio moderno em forma de torre, que dê visibilidade à cidade. Ironicamente, os trabalhadores do porto de Porto Alegre vêm passando por um longo período de escassez de trabalho, o que eles denominam de *chacho*. Esse fato demonstra a decadência total do porto, a mudança da matriz produtiva e a opção pelo transporte rodoviário, apesar do número crescente de acidentes de trânsito e dos pesados valores de pedágios, determinando uma clara opção política, que deixa os trabalhadores do porto sem trabalho e sem perspectiva.

Em entrevista à revista eletrônica “Porto Gente”, o presidente do Sindicato dos Estivadores de Porto Alegre declara que vem mantendo contato com diversos usuários e com o Governo Municipal e Estadual e que ambos não estão preocupados com tal situação. É o que diz Marco Antonio de Araújo

O Governo do Estado vira as costas para o porto da capital e, assim, vira também as costas para o futuro, pois, sem projetos para a reativação do porto da capital, fica refém dos portos de Santa Catarina e de Rio Grande, perdendo duas vezes. Uma delas, em arrecadação de impostos e outra, no sobrecarregamento do Porto de Rio Grande. Por isso, lutamos pela federalização do nosso porto. Se o governo é incompetente ou omissivo nos interesses que tangem à reativação do Porto de Porto Alegre, não podemos fazer mais nada.¹

A falta de investimentos, de projetos, desentendimentos e desacordos, não deixa os trabalhadores imobilizados, já que estão em busca de acordos com os empresários do setor e na luta estratégica de federalização. No entanto, nos anos sessenta, setenta e oitenta, o porto era um caleidoscópio de pessoas, mercadorias, máquinas e navios ancorados, saindo e entrando nos três cais. Era um coração pulsando e bombeando suas artérias para todos os lados. Era gente indo e vindo na dispersão e na integração, quando a capital era invadida pelo porto e integrada a ele. Hoje, a realidade é desoladora, mas se fala em revitalização e não reativação, objetivos concretos para sediar a copa do mundo em 2014, mas não para resolver o problema do porto e dinamizar o transporte. Portanto, descrever, interpretar e analisar a história de luta e sobrevivência das diversas categorias de trabalhadores do porto de Porto Alegre, nesse emaranhado de relações e de transformações, nessas três décadas, eis o objetivo desta tese.

O tema “Cooperação, Experiência e Sobrevivência: A História dos Trabalhadores do porto de Porto Alegre nos anos 60, 70 e 80” fundamenta-se na história social do trabalho e pretende ser uma contribuição para a historiografia, ao contar a história de um grupo de trabalhadores, que, apesar de suas modificações ao longo do tempo, permanecem lutando pela sua sobrevivência como categorias diversas inseridas no porto ou mesmo no mundo do trabalho. Alguns aspectos são fundamentais para dinamizar a análise; entre eles, a demonstração de algumas peculiaridades da forma organizacional, da inserção, da luta e das formas de sobrevivência das diversas categorias que trabalhavam nos anos sessenta, setenta

¹ PORTO GENTE, Revista eletrônica. Base de dados:
<http://www.portogente.com.br/portosdobrasil/texto.php?cod=5&txt=3746>, acesso 10.07.2009.

e oitenta, no porto de Porto Alegre. Outros elementos discutidos são os aspectos políticos de disputa e cooperação que animavam esses trabalhadores, tanto entre sindicalizados quanto entre membros de sindicatos diferentes, como ainda entre sindicalizados e não sindicalizados. Esses grupos de trabalhadores inseriram-se dentro de uma dinâmica, que é parte do desenvolvimento capitalista, nuançada pela construção da experiência do trabalho. O desenvolvimento do capitalismo, nos anos em estudo, caracterizou-se pela mecanização, modernização, decadência do porto da capital e as conseqüentes modificações nos postos de trabalho, que se configuraram em perdas para os trabalhadores. A experiência caracteriza-se pelas formas de atuação à beira do cais, pela solidariedade de classe, pelas decisões em assembleia, pelas formas de administrar e solucionar problemas e pelos costumes e disputas internas, peculiares a cada categoria.

O marco temporal desta tese, 1961 – 1989, deve-se ao fato de haver sido elaborado, no ano de 1961, o Plano Hidroviário do Estado do Rio Grande do Sul. Esse documento mantinha o porto de Porto Alegre como o principal do Rio Grande do Sul, com a justificativa de que a origem e o destino da carga movimentada pela navegação continuavam sendo a Região Metropolitana de Porto Alegre; logo, pela importância econômica de sua hinterlândia, o porto da capital mantinha seu destaque, apesar de ter sido reconhecido o potencial do porto de Rio Grande. Esta tese tem o marco final no ano de 1989, devido ao fato de haver ocorrido, na década de oitenta, a diminuição constante da movimentação de carga no porto de Porto Alegre, cuja consequência foi a crise do transporte de cabotagem e a constante substituição pelo modal rodoviário, fatores que contribuíram, em nível nacional, para uma modernização dos portos. Portanto, em 1961, tinha-se uma manutenção do porto da capital. Apesar de ser um porto fluvial, o processo que levou à sua decadência tem início com a ditadura militar e se completa no final dos anos oitenta. Nesse período, acirram-se as disputas pelos transportes entre o modal rodoviário, a navegação interior e o projeto de integração dos transportes. Dessa forma, tem-se, no porto de Rio Grande o centro do corredor de exportação associado à hegemonia do modal rodoviário e à decadência do porto de Porto Alegre. Em nível nacional, com participação dos sindicatos dos trabalhadores do porto, desencadeiam-se diversos movimentos pela democratização, enquanto ocorre um retorno à política de solidariedade de classe, com apoio a diversas greves. Também constatava-se,

naquele momento, a luta por direitos, o movimento pelas eleições diretas para presidente e a constituinte, fruto da experiência acumulada, mas também parte da mudança e da leitura do momento.

A escolha desse período (1961 - 1989) deve-se também à preocupação em saber como lidam, reagem e lutam os trabalhadores do porto diante das mudanças sociais advindas do movimento da história, tendo em vista que é nesse momento que os mecanismos de disputas e integração se acirram, porque é um período extremamente repressivo aos trabalhadores e aos seus movimentos. Por isso, é imperativo, para que ocorra a sobrevivência como categorias de avulsos, que esses trabalhadores dialoguem com seu tempo, com essas transformações e com o poder estabelecido. No entanto, os acontecimentos e as teorias de análises mais tradicionais davam apenas dois caminhos a esses trabalhadores: sucumbir e submeter-se ou isolar-se e radicalizar, dada à impossibilidade de diálogo entre a ditadura, por um lado, e os trabalhadores, por outro. Com um Estado ditatorial, politicamente repressivo, sem espaços reivindicativos, com prisão, tortura e arrocho salarial não caberia a esses trabalhadores espaços de reivindicações e, muito menos, greves e paralisações. Ficam as perguntas: Que ações e reações tiveram os trabalhadores do porto de Porto Alegre frente à mecanização, modernização e decadência do porto da capital nos anos 60, 70 e 80? Como esses trabalhadores exerciam a agência sobre suas vidas? Como participavam das decisões sobre sua própria condição de vida, trabalho e sociabilidade? Como eles criaram formas de burlar determinações e referências da ditadura, ou, pelo menos, amenizar as avalanches de mudanças que lhes tirariam sua condição de avulsos e a closed shop do sindicato? Que alternativas criaram para manter suas formas de trabalho, apesar da mecanização/modernização e da perda de espaços no trabalho braçal, sobretudo no porto de Porto Alegre?

Para dar conta dessas questões, além das entrevistas, foi realizada uma pesquisa documental em Arquivos, Bibliotecas, Centro de Documentação, Tribunal Regional do Trabalho - TRT, Internet e Sindicatos.

O Corpus Documental desta tese é composto de quatro entrevistas realizadas para a dissertação de mestrado;² dez entrevistas realizadas para esta pesquisa;³

² **Ataíde Paulo DE PAULA**: atualmente, presidente da Cooperativa COOTRASERVECE, foi bagrinho, quadro-extra no Sindicato dos Arrumadores no início dos anos 70 e sócio-fundador da

fotografias do acervo da Biblioteca do porto de Porto Alegre e do Sindicato dos Estivadores de Porto Alegre;⁴ Plano Hidroviário; Resoluções e Atas do Conselho Hidroviário; alguns artigos da Revista “Portos e Navios”; Dossiê Realizado pela Administração e Advogados da COOTRABALHO; Processos Trabalhistas – TRT; documentos do acervo da Biblioteca do porto de Porto Alegre; documentação da COOTRABALHO e da COOPESTIVA, encontrada no Centro de Documentação e Pesquisa – CEDOPE;⁵ diversos Acórdãos encontrados no site do TRT e na Revista de Jurisprudência do TRT-RS, envolvendo os trabalhadores e empresas contratadoras de mão-de-obra junto aos Sindicatos de Avulsos: arrumadores, movimentação de mercadorias, a COOTRABALHO e os “chapas”; duas obras publicadas pelo Ministério dos Transportes do Ministro Antônio Andreazza: uma, intitulada “Perspectiva para os Transportes” e divulgação na Escola Superior de Guerra, e outra intitulada “Os Transportes no Brasil. Planejamento e Execução”,

COOTRABALHO; **Jorge RIBEIRO**: atualmente diretor-presidente da Cooperativa COOPECARGA, arrumador nos anos 70 e sócio da COOTRABALHO nos anos 70 e 80; **Flávio Luis Luli CAVEDINI**: advogado, contador que trabalhou diretamente com os administradores/interventores na COOTRABALHO de 1975 a 1983. **Vergílio PERIUS**: atual presidente da OCERGS; na época da entrevista, era professor da UNISINOS e, nos anos setenta, foi Superintendente do INCRA, na época da intervenção na COOTRABALHO. Essas entrevistas estão disponíveis para pesquisa no acervo do Núcleo de Memória e Som do Programa de Pós-Graduação em História da PUCRS.

³ **Elemar PEREIRA**: aposentado, ex-sócio e ex-diretor financeiro da COOTRABALHO; **Eduardo RECH**: advogado, presidente do sindicato dos conferentes de Porto Alegre desde 1976; **Jorge PAIVA**: funcionário público do município de Porto Alegre, filiado ao Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre até 1983 e estivador bagrinho dos anos 70 a 80; **João ALBINO (Maromba)**: aposentado, estivador, filiado ao Sindicato dos Estivadores de Porto Alegre desde 1968; **Antonio Patrício DE MATTOS**: engenheiro e ex-diretor do porto de Porto Alegre e do DEPRC; **João Castro FERREIRA**: aposentado, membro da associação dos aposentados, trabalhador do DEPRC (1953-1991), subchefe e chefe da garagem. **Geraldo Mello da SILVEIRA**: estivador, arrumador e trabalhador do DEPRC. Conseguiu o vínculo ao DEPRC. Aposentado. **Tânia Maria Garcia SIMÕES**: arrumadora que trabalhou somente no DEPRC de 1987 a 1994, entrou com processo para conseguir vínculo ao DEPRC, mas somente em 1995, após ter se demitido, conseguiu ganhar o processo. **José Carlos Correa (Cabobabá)**: bagrinho do sindicato dos estivadores desde 1978, atualmente presidente da Associação dos Aposentados da estiva. **Edson de Mello**, filho de estivador, inicialmente foi funcionário do sindicato, na intervenção de 1964, depois saiu e retornou nos anos setenta, novamente como funcionário do sindicato, vindo a se tornar estivador do quadro em 1976. Essas entrevistas estão disponíveis para pesquisa no acervo do Núcleo de Estudos e de Integração de Pesquisa em História Oral - NEIPHO do Programa de Pós-Graduação em História da UNISINOS.

⁴ As fotografias expostas nesta tese são meramente ilustrativas.

⁵ O CEDOPE abriga uma série de documentos originários da OCERGS – Organização das Cooperativas do Rio Grande do Sul –, documentação de cada cooperativa que era enviada à OCERGS anualmente. No CEDOPE, encontramos algumas duas caixas de documentação da COOTRABALHO, bem como a documentação da Cooperativa de Serviço dos Trabalhadores Estivadores Sindicalizados – COOPESTIVA.

ambas publicadas em 1972; legislação sobre trabalhadores dos portos, portos e transportes.⁶

A pesquisa envolveu um conjunto de procedimentos, partindo de uma metodologia qualitativa. Esses procedimentos metodológicos estão inseridos dentro de uma concepção teórica que pretende ouvir os sujeitos, buscando a compreensão dos diversos ângulos dos acontecimentos, enfatizando a visão dos vencidos.

Nesta pesquisa, com inspiração em Carlo Ginzburg, houve preocupação em potencializar a análise qualitativa, atribuindo-se importância a cada documento, individualmente, como fonte, como informação para o desenvolvimento desta tese, pois, carrega cada um deles elementos fundamentais para a análise de uma dada realidade.⁷ Nas entrevistas, as pessoas contam suas experiências de vida, narram suas vivências; são, portanto, narrativas. Nos processos trabalhistas, têm-se um embate de ideias, envolvendo os trabalhadores, os empresários, as instituições representativas de cada grupo, os advogados e o judiciário, demonstrando a riqueza dos documentos. Na legislação, temos a representação do costume tornado norma para mantê-lo ou mesmo para coibi-lo. Na revista *Portos e Navios* e nas publicações

⁶ Decreto nº 36.025, de 12.08.54; Lei Nº 2.196, de 1954; Lei nº 2.196, de 01.04.54; Lei 37.987, de 1955, sobre os Vigia Portuário; Decreto 52.097, de 1963; Decreto 57.424, de 1965; Decreto-Lei nº 3, de 1966; Decreto-Lei nº 5, de 1966; Decreto nº 127, de 1967; Decreto nº 61.851, de 1967; Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967 – DOU, de 27-02-67; Decreto nº 63.912, de 1968; Lei nº 5.480, de 1968; Lei nº 6.222, de 1975: sobre a criação da PORTOBRAS; Decreto nº 80.271, de 1977: sobre férias aos trabalhadores avulsos; Decreto 73.838, de 1974, sobre transporte; Decreto nº 80.145, de 1977, sobre transportes; Decreto sobre trabalho temporário, de 1974; Decreto-Lei nº 415, de 1969; Decreto-Lei nº 1218, de 1972; Lei nº 5.917, de 1973; Lei nº 6261, de 14.11.75; Lei nº 6222, de 10 de julho de 1975; Decreto nº 85.897, de 1981, sobre a SUNAMAM; Decreto nº 90.927, de 1985; Decreto-Lei nº 2.299, de 21 de Novembro de 1986 – DOU, de 24-11-86; Lei nº 7.596, de 10 de Abril de 1987 – DOU, de 13-4-87; Consolidação das Leis do Trabalho: artigos revogados pela Lei 8.630 sobre os trabalhadores do porto; Lei 8.630, de 1993.

⁷ Carlo Ginzburg (1991) ao se perguntar sobre o rigor exigido do conhecimento humano na contemporaneidade, já que as ciências da natureza e a quantificação colocaram as ciências humanas em um dilema: “assumir um estatuto científico frágil para chegar a resultados relevantes, ou assumir um estatuto científico forte para chegar a resultados de pouca relevância. Só a Linguística conseguiu, no decorrer deste século, subtrair-se a esse dilema”, e por esse motivo, serve de modelo para outras disciplinas. Mas para o autor de *Sinais: raízes de um paradigma indiciário* (1991, p. 178-179), “esse tipo de rigor é não só inatingível, mas também indesejável para as formas de saber mais ligadas à experiência cotidiana”. E explica porque, pois “ninguém aprende o ofício de conhecedor ou de diagnosticador limitando-se a pôr em prática regras preexistentes. Nesse tipo de conhecimento, entram em jogo (diz-se normalmente) elementos imponderáveis: faro, golpe de vista, intuição”. Ginzburg propõe um projeto de análise inovador onde a perspectiva micro-histórica não é incompatível com a análise de grandes problemas. Pode-se inferir que, neste caso, o relato de *um indivíduo* é tão importante quanto à informação colhida em um arquivo, não importa a quantidade e sim, a relevância da informação, que se dá pela qualidade. Ele atribui, a priori, o mesmo peso lógico a “todas as formas”, qualquer que seja a “frequência dos fenômenos pesquisados”. Todas as informações encontradas são pistas, rastros, indícios e sinais deixados pelos protagonistas que fizeram a história, no caso, os trabalhadores do porto de Porto Alegre.

do Ministério do Transporte, temos a visão dos empresários e do governo sobre a política de navegação e a ação de ambos na constituição dessas políticas, bem como a visão técnica que pensa o desenvolvimento capitalista, e, por isso, age em prol da modernização. Nas Atas e Resoluções do Conselho Hidroviário, temos a visão da autarquia nuançada por um embate e um jogo de interesse tanto de empresários, do Estado, da União, como de um grupo de trabalhadores estáveis. Nas Atas de Assembleias dos trabalhadores e nas Atas de reuniões de Diretorias dos sindicatos, temos diversas discussões e o acesso a formas de organização dos sindicatos e do trabalho e à maneira como os trabalhadores gerenciavam os conflitos, a aprendizagem prática e os costumes.

Conforme Alberti (2004), cada entrevista é fruto da interação do entrevistado com o entrevistador e, por isso, possui uma especificidade, é o registro de um momento. A partir da provocação que faz o entrevistador, o entrevistado tem que dar conta de transformar lembranças, experiências, vivências e *episódios em linguagem*. A entrevista transforma-se em um documento; por isso, no depoimento, alguns elementos se cristalizam, participam da disputa da memória: “emergência de sentido, ou produção versus interpretação de sentido”, em que o entrevistado produz um novo sentido para um velho “dito popular”, em que busca recursos para explicitar sua narrativa. A entrevista encerra histórias, em que se condensam, esteticamente, acontecimentos e sentidos; boas histórias não devem ser traduzidas por uma “moral”, o significado está cristalizado na narrativa e, por isso, essas narrativas são citáveis.⁸ As entrevistas estão crivadas de lembranças, que são produções de linguagem, mas que caracterizam a memória individual e coletiva.

Para o historiador, a memória é suporte, pois se constitui em uma forma de conservar informações, “reenviando-as, em um primeiro lugar, para um conjunto de funções psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, que ele representa como passadas”.⁹ Sendo assim, a

⁸ Verena Alberti recomenda, em caso de boas histórias, que deixe-se as palavras no original, para não perder os sentidos. Verena Alberti (2004) faz referência ao Projeto Lusir, na Alemanha, para dizer que Lutz Niethammer divide em quatro os componentes dos textos protagonizados pelos entrevistados. São eles: “registro de uma interação social” (entrevistado e entrevistador); “uma ou mais versões de história de vida do entrevistado; variedades de informações, verdadeiras ou não; contém histórias” e, muitas vezes, cabe acrescentar, boas histórias. Cf. ALBERTI, Verena. **Ouvir Contar: Textos em História Oral**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004. p. 84.

⁹ LE GOFF, Jacques (org.). *Memória, História*. **Enciclopédia Einaudi**. Vol 1, Lisboa: Imprensa Nacional, 1984. p. 11.

concordar com Rousso (1996, p. 94), “a memória é uma reconstrução psíquica e intelectual que acarreta de fato uma representação seletiva do passado, um passado que nunca é aquele do indivíduo somente, mas de um indivíduo inserido num contexto familiar, social, nacional”. Quando se estuda a memória de um indivíduo, atribui-se a ele o peso de carregar a memória de um grupo, pois, como já falava Halbwachs (1990), a memória de cada indivíduo é como representação de um coletivo, mas, ao mesmo tempo, não se pode perder de vista que é uma produção individual, do sujeito.

Ao analisar as informações contidas nos processos trabalhistas, leva-se em conta, segundo Thompson (1987), que a lei não está apenas no aparato judiciário e legislativo, mas é um componente intrínseco ao conflito, que aparece como luta, como disputa e como modificação da noção inicial da lei.¹⁰ Desde a origem, a Justiça do Trabalho no Brasil foi apresentada como uma estrutura de proteção ao trabalhador, sobretudo tendo se desenvolvido dentro de princípios paternalistas, mas, ao mesmo tempo, possui noções de universalidade e igualdade, mantendo essa retórica, até mesmo para obter sustentação. Porém, conforme dito anteriormente, a lei é fruto de embates e de disputas; portanto, as decisões Judiciais, as Leis, Normatizações e os Acórdãos são sempre nuançados por pressões sociais.

Cumprido salientar que foi a partir de leituras e releituras de Edward P. Thompson¹¹ que o foco de nossa análise passou a centrar-se nos trabalhadores e

¹⁰ Thompson, ao analisar a lei negra e o embate pela propriedade de um lado e a manutenção de espaços socializados de outro, conclui que a tendência da justiça é “favorecer os interesses econômicos e políticos dos grupos hegemônicos. Mas não é menos verdade que ao fazer isso através de formas legais, ela, continuamente, impunha restrições às ações dominantes”. Cf. THOMPSON, Edward P.. **Senhores e caçadores: a origem da lei negra**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. p. 356.

¹¹ Edward P. Thompson, historiador inglês de tradição marxista, fez parte de um grupo de historiadores ingleses que militavam no Partido Comunista da Grã-Bretanha e participou de discussões internas, que enriqueceram o marxismo, o que possibilitou o surgimento da obra de Maurice Dobb e de historiadores como Eric Hobsbawm, Christopher Hill, entre outros. No contexto do pós-guerra, passaram a contestar o “mecanicismo” stalinista, que subordinava a história a uma espécie de “etapismo” que as sociedades iriam percorrer. Associados a outras disciplinas e contestando um marxismo mais tradicional da metáfora base-superestrutura, afirmam que a análise econômica só tem significado e só pode dar frutos quando ligada ao estudo do desenvolvimento histórico. Composto um grupo seletivo de historiadores, Edward Thompson, Eric Hobsbawm, Christopher Hill, Maurice Dobb, John Saville, entre outros, tornaram-se, nos anos 1950, um dos principais núcleos de elaboração e desenvolvimento do marxismo na Inglaterra e procuravam compreender o capitalismo inglês a partir da perspectiva marxista. Para isso, propõem-se a resgatar e aprofundar os problemas históricos presentes nas obras de Marx, Engels e Lênin, numa retomada do

não mais nas instituições que os representam. Contudo, conforme Batalha (1997), estudar os trabalhadores como foco da análise não significa abandonar a representação e as suas lideranças desses, ou seja, as suas instituições e os seus representantes.

Desde os anos oitenta, a historiografia brasileira busca em Thompson¹² o que ele buscou na historiografia marxista e inglesa, a simples e indispensável orientação teórica à pesquisa das “peculiaridades” dos processos históricos reais, o suporte teórico, para, a partir da realidade empírica, transformar o saber, o fazer e o viver, ou seja, a experiência dos trabalhadores em conhecimento histórico.

A influência de Thompson é sentida na historiografia brasileira do mundo do trabalho, causa e efeito do debate sobre a elasticidade desse campo, ampliando o próprio conceito de classe social. Após uma crise das explicações holísticas e do paradigma marxista, verifica-se um retorno, mas com um viés crítico e antiestruturalista. Além de Thompson, outros autores marxistas são fundamentais nessas mudanças: Hobsbawm, Samuel, M. Perrot e ainda M. Foucault.

Segundo Silvia Petersen (2001, p. 14), a influência de Thompson é sentida na historiografia gaúcha, proveniente dos Programas de Pós-Graduação em História da PUCRS, UFRGS e UNISINOS, e “passa a investigar os aspectos culturais, a experiência dos sujeitos, as resistências formais e cotidianas”, retomando algumas categorias do próprio Marx, sobretudo do materialismo histórico, e avançando com conceitos e categorias pensadas não mais estaticamente, mas, a partir da construção histórica. Criticando a historiografia tradicional,¹³ por esta não dar conta

“materialismo histórico” de Marx, onde discutem o papel da ação humana frente ao peso da estrutura e contra a determinação econômica. Cf. MUNHOZ, Sidnei. Fragmentos de um Possível Diálogo com Edward Palmer Thompson e com Alguns de Seus Críticos. In: **REVISTA DE HISTÓRIA REGIONAL** 2(2):153-185, 1997.

¹² Segundo Dea Fenelon o que os historiadores buscam em Thompson e o que ele buscou em outros pensadores não são “apenas ‘novos modelos’ [...]”; o impulso é de quebrar ortodoxias, é de aprender a construir as categorias, é explorar as experiências vivenciadas e descobrir, neste diálogo constante com as fontes, as possíveis leituras de outras experiências, de outras realidades”. Cf. FENELON, Dea Ribeiro. E. P. Thompson – História e Política. In: **Projeto História**. São Paulo, nº 12, outubro 1995. pp. 78-80.

¹³ Segundo Silvia Petersen, a historiografia tradicional priorizava os estudos de “organizações formais da classe – sindicatos, partidos –, instâncias de dominação – a burguesia e o Estado – e eixos de resistência operária – as greves –, e considera a classe como um efeito da estrutura produtiva”. Cf. PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. Ainda o movimento operário como objeto historiográfico. In: **Anos 90**. Porto Alegre, nº 8, dezembro de 1997. p. 62. Beatriz Ana Loner, em artigo publicado em número especial da revista História-Unisinos, em 2001, analisa a produção historiográfica da história operária no Rio Grande do Sul, desde a implantação do trabalho assalariado até 1937, dividindo-a em

de aspectos históricos fundamentais para a contemporaneidade, a partir de novas questões, que passam a ser colocadas aos historiadores e por eles às suas fontes.

Nos anos noventa, destaca Beatriz Loner (2001, p. 57), assim como na historiografia mais ampla, ocorre na do mundo do trabalho uma ampliação de temas, com a incorporação de autores de correntes teóricas e disciplinas diversas, ao mesmo tempo em que ocorreu um distanciamento do paradigma marxista tradicional, buscando dar outros enfoques – o “cotidiano e biografias” –, novas fontes e novas abordagens, o que possibilitou “um aprofundamento sobre a classe operária, sua formação, condições de vida e trabalho, etc.”.¹⁴

A análise econômica só tem significado e só pode dar frutos quando ligada ao estudo do desenvolvimento histórico:

A narrativa historiográfica tem que ser capaz de contemplar a resistência operária, dentro e fora do processo de produção, mas também sua relação com outros atores sociais como empresariado, partidos políticos, Igrejas e Estado. Esta interação possui um papel central na definição tanto dos significados assumidos pela cidadania no Brasil quanto das condições de efetivação dos direitos sociais.¹⁵

A teoria serve para interpretar uma dada realidade: a experiência, que, em um processo dialético, é determinada, mas também determina. Assim, evidencia Thompson (1981, p. 182), o diálogo entre o ser e a consciência se faz possível

“memorialista” e destacadamente autobiográfica e os trabalhos acadêmicos realizados por alunos e professores ligados a cursos de graduação e pós-graduação. Sobre a historiografia, explica Beatriz, nos anos setenta e nos oitenta, esta produção é marcada por um “viés estrutural”, isto é, entende-se a formação da classe trabalhadora dentro de certa interpretação marxista que via a classe como agente da revolução socialista. A historiografia naquele período via a organização da classe trabalhadora como potencializadora da revolução socialista e entendia-a como parte do “desenvolvimento capitalista instalado no Brasil, que a teria influenciado e condicionado seus rumos”. Cf. LONER, Beatriz Ana; ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA: 5.: 2000. Porto Alegre. A história operária no Rio Grande do Sul. **HISTÓRIA-UNISINOS**, São Leopoldo, n. esp., 2001. p. 55.

¹⁴ A ampliação dos temas destacados por Loner (2001) pode ser pensado como exemplo da dimensão que passou a ter o território do historiador, da possibilidade do historiador do “mundo do trabalho” ampliar horizontes e de redimensionar um revigoramento da luta de classe, da classe e daquilo que parecia “demodê”, mas, na realidade, é a potencialidade da disciplina. A percepção de que muita coisa está por se fazer em “história do mundo do trabalho”, e a produção da historiografia é apenas um início do que este campo poderá produzir. Batalha (2006) identificou muito bem essa questão ao perceber e questionar que os historiadores do mundo do trabalho têm um campo vasto pela frente.

¹⁵ FORTES, Alexandre. “- Nós do Quarto Distrito...” **A classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas**. Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas sob a orientação do Prof. Dr. Michael McDonald Hall. Base de dados: www.ifch.unicamp.br/mundosdotrabalho/teses, Acesso, 01.11.2007. p. XXVI.

porque homens e mulheres “experimentam suas situações e relações produtivas determinadas como relação de interesses e como antagonismos e, em seguida, ‘tratam’ essa experiência em sua consciência e sua cultura”. Apesar de a estrutura delimitar as ações humanas, ela não as elimina, nem as dirige em único sentido. A história é um processo indeterminado, inacabado, no sentido de um permanente vir-a-ser. Como ação humana indeterminada, “a história não é ordem. É desordem: uma desordem racional. No momento mesmo que mantém a ordem, isto é, a estrutura, a história já está a caminho de desfazê-la”.¹⁶

Cumprido salientar que as nossas escolhas – tanto com relação aos entrevistados quanto com relação ao tipo de documentação analisada – têm como base esse elemento de uma história vista de baixo, da relação com os costumes dos trabalhadores, da experiência dos trabalhadores do porto de Porto Alegre, reunidos em diversas categorias.

Seguindo as pistas de Thompson, pretende-se dar voz aos “de baixo”, perceber sua vida, sua luta, seus valores, seus interesses e antagonismos. Maria Rabelo (1992, pp. 73-74), em artigo sobre o conceito de experiência em Thompson, diz que os seres humanos “não experimentam a sua própria história apenas como ideias, como instintos proletários, mas também como sentimentos, e lidam com esses sentimentos na cultura, como normas, obrigações familiares, de parentesco e reciprocidades”. Por isso, é importante entender as “crenças, valores, princípios, identificações e costumes expressos através de várias formas: vestimenta, linguagem, artes, sexualidade, divertimentos e religiosidade”.¹⁷

“Costume” é o termo empregado por Thompson (1998, p. 14) “para denotar boa parte do que hoje está implicado na palavra ‘cultura’. O costume era a ‘segunda natureza’ do homem”. Pode-se traduzir “costume” por produção humana, que passa a ser repetida, produzida e reproduzida por outros semelhantes, com modificações e aperfeiçoamentos. Entendendo o costume como um campo aberto para as disputas, pode-se dizer que o trabalho no porto está permeado de elementos costumeiros, só para citar alguns exemplos: as decisões em assembleias, as formas de gerenciamento do trabalho, de ingresso, de execução do trabalho, as discussões e

¹⁶ THOMPSON, Edward P.. **A Miséria da teoria**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981. p. 48.

¹⁷ Cf. RABELO, Maria Aurora de Meireles. Materialismo Histórico de Thompson e a problemática dos movimentos sociais. In: **História & Perspectiva**. Uberlândia: jan/jun 1992, p. 74.

brigas no trabalho e nos espaços de sociabilidade, elementos que serão analisados nesta tese, para entender as formas de resistência dos trabalhadores do porto ao desenvolvimento capitalista adotado a partir da ditadura militar no setor dos transportes, as formas de sobrevivência e gerência dos trabalhadores.

A partir desses fundamentos, verifica-se a potencialidade e a riqueza dos termos e conceitos, como classe social, cultura, costume e experiência, mas que, por si só, dizem pouco sobre a realidade de uma determinada época, se não forem cotejadas com os dados empíricos. Por isso, servem fundamentalmente para intermediar um diálogo com as fontes e possibilitar a análise.¹⁸

Tendo em vista essas fundamentações, expõem-se algumas linhas básicas que demonstram como ocorre o entendimento, a organização e a análise das informações apropriadas ao longo da pesquisa realizada no período de doutoramento e que se configurou no Corpus Documental. Nesta tese, utiliza-se a metodologia da Análise Qualitativa de Conteúdo. Segundo Bardin (1995, p. 38), Análise de Conteúdo é “um conjunto de técnicas de análise das comunicações que utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens”. Acrescenta-se o termo qualitativa, pois a intenção é dar ênfase à informação sem importar a quantidade e sim a sua densidade e potencialidade.

Na Análise de Conteúdo, pretende-se captar o que está por trás da superfície textual; o ponto de partida é a mensagem, porém, segundo Fabiane Clemente (2008, sp), considerando as “condições contextuais de seus produtores”, tendo em vista a “concepção crítica e dinâmica da linguagem [...] não apenas a semântica da língua, mas também a interpretação do sentido que um indivíduo atribui às mensagens”.¹⁹

¹⁸ Para Edward P. Thompson “um modelo é uma metáfora do processo histórico, indicando suas partes significativas, a forma pela qual estão inter-relacionadas e a forma pela qual mudam. Por um lado, a história se mantém irreduzível: permanece sendo tudo o que aconteceu. Por outro, a história não se torna história até que haja um modelo. A partir do momento em que as mais elementares noções de causa, processo ou padronização cultural entram em cena, algum modelo é adotado. Será bem melhor se for explicitado”. Cf. THOMPSON, Edward P.. **As Peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Organizadores: Antonio Luigi Negro e Sergio Silva. Campinas, SP: Unicamp, 2001. p. 155.

¹⁹ Segundo Clemente, as primeiras utilizações da Análise de Conteúdo, como técnica, assemelhavam-se “ao processo de categorização e tabulação de respostas a questões abertas”. Criada como “técnica de pesquisa com vistas a uma descrição objetiva, sistemática e quantitativa de comunicações em jornais, revistas, filmes, emissoras de rádio e televisão”, a Análise de Conteúdo transformou-se em uma metodologia e vem sendo cada vez mais “empregada para análise de

Para a análise, serão utilizadas diversas técnicas delineando-se a sequência da Análise Qualitativa do Conteúdo das fontes colhidas, recolhidas e produzidas, que formaram o Corpus Documental: a decodificação em unidades de análise, a categorização e a produção do metatexto ou síntese.

A primeira etapa após a reunião e organização do corpus documental é a “desconstrução”, que consiste em desmontar os textos em unidades de “análise ou unidades de registro”, fragmentando-os e rompendo com a ordem em que se encontram. Separar os conteúdos das fontes coletadas em palavras, expressões, frases ou ainda pequenos textos que possuam informações resumidas e que possam se prestar à produção de inferências.

No sentido de desconstruir textos e informações, procura-se fazer leituras em profundidade, tantas vezes quantas forem necessárias para impregnarmo-nos dos conteúdos, isto é, desmontar os textos de maneira que se possam produzir unidades de análise ou unidades de significados que, segundo Ramos (1995), são “frações do texto que tenham significado para o estudo que estamos realizando” e que podem ser palavras, frases, parágrafos ou conjuntos de parágrafos.²⁰ Desconstruir os textos possibilita a busca de significados mais profundos, a observação e o entendimento do texto de diversas perspectivas, adequadas aos objetivos da análise e de acordo com a fundamentação teórica da História Social, adotada para esta tese. Como ponto de partida para o trabalho com as fontes selecionamos algumas expressões que se configuraram como unidades de análise, dentre elas utilizamos: cooperação, trabalho braçal, corpo e memória, sobrevivência, alternativas, trabalhadores avulsos. No exercício da síntese essas unidades de análise aparecem sem destaque, embora seja possível encontrar a formulação de questões envolvendo essas expressões ao longo do trabalho.

material qualitativo”, portanto a denominação de Análise Qualitativa de Conteúdo, ou, simplificando, Análise de Conteúdo. Cf. CLEMENTE, Fabiane Aparecida Santos. **Análise de conteúdo: uma metodologia para análise de dados.** Base de dados: http://www.administradores.com.br/artigos/analise_de_conteudo_uma_metodologia_para_analise_de_dados/14317/, acesso em 25.06.2008.

²⁰ A partir do estudo de Verena Alberti (2004), cabe inferir que, ao desmontar textos, falas, fragmentos, está-se em busca de “formas simples, unidades indivisíveis, acontecimentos chave, boas histórias, passagem de peso e gestos verbais”, ou, conforme Ramos (1995, p. 3), informações “que contêm em si sentidos semânticos ou pragmáticos reveladores ou desveladores acerca da realidade que se está investigando”.

Ao cumprir a primeira etapa, passa-se para a segunda parte do processo de Análise de Conteúdo, que é a produção e/ou organização das unidades de análise em categorias. Conforme Ramos (1995, p. 3), “as categoria, ou rubricas, são termos ou expressões que representam abstrações do conjunto das unidades de significados semelhantes” e, portanto, após a reunião das informações contidas nas “unidades de significados, podemos decompor um texto para cada categoria”.²¹

A partir das categorias, podem ser produzidas as inferências, o que exige intuição para procurar, separar e organizar as fontes; conhecimento teórico, para fazer e responder a perguntas relevantes; metodologia, para juntar e ordenar as fontes e a teoria, de forma a responder às perguntas. Assim, o historiador juntamente com sua visão de mundo, sua forma de ver a história, sua formação, construirá a síntese histórica.

A Análise Qualitativa de Conteúdo é uma metodologia flexível e depende do conhecimento e da erudição do historiador, para que este, ao utilizar-se da teoria e das informações colhidas e recolhidas, possa praticar o distanciamento e estranhamento ao que já foi dito, ao aparentemente óbvio e ao que parece ser.

Tendo em vista os aspectos teóricos, a enunciação das formas de coleta e tratamento da documentação, procuramos vincular teoria e prática no sentido de construir uma síntese da história dos trabalhadores do porto de Porto Alegre.

²¹ Cf. RAMOS, Maurivan G.. **Análise de conteúdo e análise de discurso: comparando concepções e procedimentos.** Porto Alegre: nc., set/1995, p. 3.

1. O PORTO DE PORTO ALEGRE E SUAS TRANSFORMAÇÕES

O problema de Porto Alegre é o calado, os navios cresceram se modernizaram, mas hoje em muitos portos da África do Sul o calado é que nem o de Porto Alegre e existe navegação própria para isso, navios de cento e poucos metros que fazem esse trabalho, isso se fazia aqui em Porto Alegre. Agora por que diminuiu o serviço em Porto Alegre, sendo que a maior parte da carga, que entra e sai do Rio Grande do Sul, avizinha aqui à grande Porto Alegre, 60% da carga do Estado do Rio Grande do Sul avizinha à grande Porto Alegre?²²

Na foto abaixo, pode-se ver como está estruturado, atualmente, o porto de porto Alegre. (imagem 01) Possui um cais acostável, com extensão de 8.028m, subdividido em três trechos: Cais Mauá, Cais Navegantes e Cais Marcílio Dias.

IMAGEM 01



Fonte: www.sph.rs.gov.br, acesso 30.01.2008

²² ALBINO, João popularmente conhecido por Maromba. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre.** Porto Alegre, 01.04.2008. Todas as citações desta entrevista serão indicadas no corpo do texto, referenciada pelo nome Maromba.

O Cais Mauá possui 3.240m de comprimento, contendo 16 berços,²³ com profundidade variando entre 4m a 5,5m. Nesse cais, eram realizada a carga e descarga de mercadoria geral – madeira, cereais, farelo de trigo, adubo, soda e alimentos em geral – por meio da navegação de longo curso, de cabotagem e interior. Possui o cais Mauá, em sua extensão, “18 armazéns, dos quais 12 são para carga geral, totalizando 20.178m², e os demais seis com utilizações diversas. Os pátios, em número de quatro, perfazem 2.180m²”.

O Cais Navegantes tem profundidade de 6m de calado²⁴, com extensão de 3.268m, “dispõe de 12 berços, com 11 armazéns, sendo seis para carga geral e cinco para granéis sólidos, somando as áreas, respectivamente, 23.880m² e 16.320m²”.

O Cais Marcílio Dias, com profundidade variada entre 4 e 5 metros, possui uma extensão de 1.366m de comprimento. Os cinco berços servem “à movimentação de areias e seixos rolados”. Em toda a extensão do cais, existem cinco pátios descobertos, servindo o maior, com 36.105m², para acondicionamento do carvão “e os demais totalizando 22.340m²”.²⁵

Neste capítulo, analisa-se o desenvolvimento do porto de Porto Alegre, discutindo as normatizações referentes às condições de navegação e os projetos para os transportes no Brasil e seus desdobramentos no Rio Grande do Sul, tratando da expansão da rodovia, da integração entre os transportes, da otimização, mecanização e modernização do porto e dos transportes gaúchos. Por fim, examina-se a decadência do porto de Porto Alegre, resultado desse amplo processo de redefinição do transporte no Estado e de interesses políticos.

²³ Berços são locais onde os navios atracam no cais, possuem um fundeio que facilitam a atracação.

²⁴ Calado é o canal por onde trafega o navio até chegar a seu destino, esses canais têm que ser limpos constantemente para possibilitar a navegabilidade e evitar que a embarcação encalhe na areia. O processo de limpeza dos canais é denominado de dragagem.

²⁵ Superintendência de Portos e Hidrovias. **Porto de Porto Alegre**. Base de dados: <<http://www.sph.rs.gov.br>>, acesso 30.01.2008.

1.1. PORTO DE PORTO ALEGRE: NORMATIZAÇÕES, ESTRUTURAÇÃO E ORGANIZAÇÃO

O porto de Porto Alegre, nos anos em estudo, submetia-se a um conjunto de normatizações estabelecidas em âmbito nacional e estadual e também baseadas em acordos internacionais no que se relaciona à navegação e à movimentação de carga e descarga. Estas são parte de um conjunto de Leis sobre o trabalho em alto mar, a navegação, a movimentação e armazenamento de mercadorias na orla portuária, as condições de contratação do trabalho e os direitos trabalhistas. Neste texto, destaca-se o conjunto de normas nacionais e estaduais atinentes à organização do porto, às normatizações que regulamentam a contratação de mão-de-obra e às que estabelecem os direitos e deveres dos trabalhadores.

A Legislação nacional, que será analisada neste trabalho, tem suas raízes na Era Vargas e caracteriza o processo de organização e coordenação dos portos brasileiros: são as Leis de organização dos portos e a legislação referente ao trabalho portuário.

As Leis de organização dos portos têm seus objetivos centralistas e estatizantes, criando instituições para esse fim. Essas instituições possuem uma coordenação central, com subsidiárias em cada porto ou estão vinculadas a algum Ministério, ou mesmo a vários. Este último é o caso das Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM), criadas em 1933, por meio do Decreto nº 23.259, para disciplinar a prestação de serviços nos portos e fazer inspeção e policiamento do trabalho nos portos. As DTM faziam parte diretamente da estrutura do Ministério do Trabalho, mas eram presididas pelos Capitães dos Portos, ligados ao Ministério da Marinha. Por um período de quase sessenta anos (1933 – 1989), as DTM foram integradas por representantes dos Ministérios do Trabalho, da Viação e Obras Públicas (a partir de 1967, dos Transportes), da Agricultura e da Fazenda, bem como por representantes dos empregadores e trabalhadores. A DTM tinha como funções emitir opinião e orientação sobre o trabalho portuário, organizar as matrículas dos trabalhadores portuários avulsos, fiscalizar o trabalho e a escala de rodízio dos sindicatos, estabelecer a quantidade de trabalhadores portuários avulsos necessários para o desempenho do trabalho de acordo com a realidade do porto,

aplicar pena aos trabalhadores portuários avulsos e mediar os conflitos podendo, inclusive, baixar normas sobre o andamento do trabalho²⁶. No caso de Porto Alegre, funcionava uma subdelegacia, porém a sede da Delegacia era Rio Grande.

Outro caso específico de centralização é o do Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPN) criado em 1934, alterado em 1943 para Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (DNPRC), transformado em autarquia pela Lei nº 4.213, de 14/02/1963, denominado Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN). Como autarquia, tornou-se um órgão da administração indireta, com autonomia administrativa, técnica e financeira, cujo objetivo era administrar diretamente alguns portos e vias navegáveis sob a responsabilidade da União, além de constituir empresas para dirigir a atividade portuária, o que originou as companhias docas federais. Da mesma forma, era função do DNPVN fiscalizar a administração das autarquias estaduais e das empresas privadas que administravam os portos no Brasil.

Em 1967, por força do Decreto-Lei 200/67, foi criado o Ministério dos Transportes – MT e extinto o Ministério de Viação e Obras Públicas, mas o DNPVN continuou com sua função de controle sobre os portos e vias navegáveis no Brasil, um órgão de coordenação.

Portanto, em 1975, com o objetivo de administrar e explorar os portos, através da Lei nº 6.222/75, foi criada a empresa estatal PORTOBRAS e extinta a autarquia DNPVN. As obrigações que o DNPVN havia assumido até então passaram para a responsabilidade da nova empresa, bem como incorporaram-se ao seu patrimônio “a totalidade das ações, dos créditos e direitos que a União tinha nas entidades destinadas à exploração dos Portos ou vias navegáveis”.

A PORTOBRAS foi projetada dentro dos planos e programas do governo Geisel, que pretendia continuar o crescimento econômico, apesar da crise, projetando um elevado numerário de investimentos financiados por empréstimos internacionais com juros oscilantes e pretendendo ser, nas relações internacionais, o Pragmatismo Responsável, ao buscar outras frentes de relações com outros países que não somente os Estados Unidos da América. Havia intenção, por parte do

²⁶ BRASIL. **Decreto nº 23.259**, de 20 de outubro de 1933. Institui Delegacias de Trabalho Marítimo, para a inspeção, disciplina e policiamento do trabalho nos portos, e dá outras providências. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=35500>, acesso 07.01.2007. Art. 3º.

governo, de constituir uma empresa holding, com capital privado e controle público, dentro da política expansionista do Brasil no período. Quanto ao setor dos transportes, a PORTOBRAS foi estratégica na construção da infraestrutura necessária para auxiliar na pretensão de manter um crescimento econômico, que justificava a permanência da ditadura militar. Portanto, a PORTOBRAS, teve a incumbência de “realizar atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores, exercendo a supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre tais atividades”.²⁷

Outra instituição, criada em 1941, foi a Comissão de Marinha Mercante (CMM), autarquia vinculada ao Ministério da Viação e Obras Públicas, cujo objetivo era organizar as tabelas de tráfego das embarcações, fixar as linhas de navegação para cada empresa ou armador, os calendários das escalas, as disponibilidades ou as medidas de utilização de tonelagem para cada frota ou unidade, os prazos de estada nos portos e os ajustes de tráfego com outros serviços de transporte, estudar, organizar e alterar, tendo em vista as peculiaridades regionais, as tarifas de fretes e de salários de pessoal, fixando as que deveriam ser obrigatoriamente observadas. Em substituição à CMM, em 1969, o governo militar criou a Superintendência da Marinha Mercante (SUNAMAM), através do Decreto-Lei 64.125 de 19.02.1969. Esse mesmo Decreto reformulava as estruturas e determinava algumas atribuições com o objetivo de adequá-las à Política da Marinha Mercante.

A SUNAMAM passou a exercer a tarefa de fixar as tabelas do trabalho de carga e descarga dos navios em portos nacionais, as fainas²⁸ específicas de cada porto e os salários-produção pagos aos trabalhadores por tonelagem e cubagem, bem como os valores das diárias; por isso, intermediava as negociações dos

²⁷ BRASIL. **Lei nº 6.222**, de 10 de julho de 1975. Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. PORTOBRÁS, dispõe sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN e dá outras providências. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes>, acesso 07.01.2007.

²⁸ As tarifas portuárias ou fainas estavam divididas em quatro tipos de taxas, apresentadas por Hélio Silveira na Revista Portos e Navios, que explica que as tarifas estavam “estruturadas segundo tabelas e estas em taxas discriminatórias de serviços específicos, compreendendo taxas gerais, especiais, acessórias e convencionais”. A tabela está distribuída de acordo com os serviços utilizados pelo navio, tripulação e carga, que são os seguintes: Utilização do porto; Atracação; Capatazia; Armazenagem Interna; Armazenagem Externa. Armazenagem em Armazéns Gerais; Armazenagens Especiais; Transportes; Estiva das Embarcações; Suprimento do Aparelhamento Portuário; Reboques; Suprimento D’água às Embarcações; Serviços Acessórios; Movimento de Mercadorias Fora do Cais e Pontes de Acostagem. Cf. PORTOS E NAVIOS. Rio de Janeiro: Revista Técnica e Informativa. Abr/1979, p. 74.

sindicatos e federações dos trabalhadores avulsos com os sindicatos e representantes dos Armadores Nacionais.

A partir de então, a SUNAMAM passou a controlar a oferta de serviços de transporte marítimo, exceto a de petróleo. Também passou a ser tarefa da instituição selecionar empresas para a concessão de financiamento e escolher as características das embarcações a serem construídas, tendo a prerrogativa de autorizar o funcionamento de novas empresas e o segmento do mercado de atuação, bem como as linhas e o percurso.²⁹

Quanto ao processo de melhoramento dos portos nacionais, o governo federal necessitava de recursos para financiar o desenvolvimento de cada porto; por isso, ao longo dos anos, estabeleceu e aperfeiçoou mecanismos de cobrança dos próprios usuários. Com o objetivo de reaparelhar, conservar e melhorar as instalações dos portos, em 1945, foi criada a Taxa de Emergência, transformada em Taxa de Melhoramento dos Portos (TMP) pela Lei 3.421/58. A partir de então, passou-se a cobrar, diretamente nos portos, 1% sobre as importações, 0,2% sobre as exportações e 0,2% sobre o comércio de cabotagem, valores que seriam destinados ao Fundo Portuário Nacional (FPN), gerenciado pelo DNPRC. Após a aprovação da TMP e do FPN, foi criada a Comissão do Plano Portuário, vinculada ao DNPRC, cuja função era basicamente elaborar um plano portuário nacional.³⁰ Uma Comissão Mista Brasil e Estados Unidos encarregou-se de elaborar os projetos de reaparelhamento dos portos brasileiros, buscando recursos também em bancos estrangeiros para implementação dos melhoramentos. Cabe referir que o segundo governo Vargas, de 1951 a 1954, foi marcado por um projeto de desenvolvimento industrial implementado pelo Estado, com o propósito de construir uma indústria de base. Porém, com o suicídio de Vargas em 1954 e a eleição de Juscelino Kubitschek em 1955, um novo modelo se consolidou: um projeto de desenvolvimento utilizando a via do capital estrangeiro. Nesse contexto, a área do porto organizado passou a ser considerada área de segurança nacional e, com isso, intensificou-se a participação do Estado, intervindo nos sindicatos. Conforme Humberto Gomes (2003, sp), “esse período pode ser considerado como o auge do poder para as

²⁹ Ibid., p. 34.

³⁰ BRASIL. **Lei nº 3.421**, de 10 de junho de 1958. Cria o Fundo Portuário Nacional, a Taxa de Melhoramentos dos Portos e dá outras providências. Disponível em: http://www.dji.com.br/leis_ordinarias/1958-003421/1958-003421.htm, acesso 23.06.2009.

Delegacias do Trabalho Marítimo, que nessa época podiam solicitar apoio da Capitania dos Portos nas fiscalizações”.³¹

A legislação referente ao trabalho portuário, especificamente aos direitos e deveres dos trabalhadores avulsos, teve sua origem em 1943, com a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que regulamentou, em duas seções (nº VIII e IX) do capítulo I, do título IV³², o trabalho portuário avulso, consolidando o processo de normatização e intervenção estatal nas relações de trabalho nos portos. A pretensão do governo Vargas era criar mecanismos de atrelamento e controle dos trabalhadores, por meio dos sindicatos, mas, ao mesmo tempo, dirimir os conflitos advindos das relações de trabalho.

Para Fernando Teixeira da Silva (1995, p. 213), João Goulart foi um dos governos mais eficazes na aplicação de alguns elementos fundamentais do trabalhismo varguista, que tinha como pedra angular “criar uma cidadania corporativista com base na qual os trabalhadores deveriam reivindicar os seus direitos, se sentir participantes das decisões políticas e retribuir com manifestações de gratidão” ao líder e ao governo. De certa forma, os trabalhadores “aprenderam a manipular e a se apropriar dos mecanismos construídos sob o princípio da *cooptação*”, já que a base de sustentação dos governos populistas era o sistema de *cooptação* e pacto entre classes por meio das leis; portanto, dessa forma, os trabalhadores, cômicos dos seus direitos, puderam fazer parte da arena política. Apesar do atrelamento dos sindicatos, nos primeiros anos da década de sessenta, “os trabalhadores se apropriaram” dos elementos discursivos que vinham sendo divulgados nos últimos anos “no que diz respeito às questões sociais, e acabaram tirando do modelo paternalista os recursos necessários às suas reivindicações e lutas, aproveitando as noções de dignidade e benefícios justos”.³³

O exemplo dessa busca por direitos está na construção de lutas específicas e conquistas advindas dessas lutas. Especialmente na orla portuária, as conquistas,

³¹ Cf. GOMES, Humberto. **Antecedentes históricos da Lei dos nossos Portos**. Publicado em 12.09.2003. Base de dados: <http://www.portosma.com.br/jurisportos/jurisportos.php?id=11>, acesso em 28.02.2008, sp.

³² Esses artigos foram revogados pela Lei 8.630/93, a lei de modernização dos portos. Essa Lei foi instituída no governo Fernando Collor de Mello, que estabeleceu o fim da contratação do trabalho pelo sindicato, instituindo o Órgão Gestor de Mão-de-obra (OGMO) como intermediário na contratação do trabalhador avulso.

³³ SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa**. Os operários das Docas de Santos: Direitos e Cultura de Solidariedade 1937-1968. Santos: Hucitec, 1995. pp. 213-214.

nos anos sessenta, unificadas para todos os portos do Brasil, foram: 25 diárias por mês, salário-chuva, taxa de 25% em diversos serviços perigosos e insalubres, descanso semanal e férias remuneradas, salário-família, extraordinários à base de 70 a 290%, salário produção por tonelagem e cubagem, entre outras.

O golpe militar de 1964 marcou para os trabalhadores uma frustração nas intenções de autonomia, na crença de um Estado promissor, que assegurasse as leis e a cidadania. Durante os primeiros anos de ditadura, “foram decretadas intervenções em 761 sindicatos e daí por diante todos os controles internos e externos foram utilizados para submeter as entidades sindicais”. A partir de 1966, com a edição do Decreto-Lei nº 3, o artigo 528 da CLT, que possibilitava a intervenção nos sindicatos “por vários motivos, passou a admiti-lo também por motivos de segurança nacional”.³⁴ Além disso, pela edição da lei nº 56.420/65, os acordos firmados entre a Federação Nacional dos Portuários e o Ministério do Trabalho foram anulados, e o Decreto nº 5/66 “considerou vencidos os acordos estabelecidos há mais de dois anos”.³⁵

Desde o início, a ditadura militar, representada pelo ministro da Viação e Obras Públicas marechal Juarez Távora, pretendia reorganizar o trabalho nos portos. Com a instituição do Decreto-Lei nº 5/66, a ditadura militar pretendia modificar a estrutura de trabalho nos portos, unificando as categorias de estivador e de capatazia, extinguindo ambas e passando a criar o “operador de carga e descarga”; dessa forma, possibilitaria a contratação de mão-de-obra por empresas de navegação. Entretanto, o artigo 22 do Decreto-Lei nº 5/66, que regulamentava a navegação interior, acabou possibilitando novas interpretações por parte de algumas empresas, que passaram a não fazer uso de mão-de-obra de trabalhadores sindicalizados avulsos, ao que Darcy Flexa di Paolo (1986, p. 107-108) denominou “estiva livre, isto é, livre do controle dos sindicatos dos estivadores, mas dependente diretamente das empresas”.

Para regulamentar o Decreto-Lei nº 5/66, foi elaborado o decreto 127/67, que, em seu artigo 5º, deixava claro que a realização dos serviços de carga e descarga competiria às categorias de operadores de carga e descarga, conferentes, consertadores, e vigias, porém passava a exclusividade da realização à

³⁴ DI PAOLO, Darcy Flexa. **Os estivadores do Pará no movimento sindical brasileiro**: um estudo sociológico. Belém: CEJUP, 1986. p. 43.

³⁵ SILVA, op. cit. p. 206.

Administração do Porto, às Empresas de Navegação e às Empresas especializadas em movimentação de carga. Como o parágrafo 1º do mesmo artigo facultava às empresas especializadas possuírem, em seus quadros, operadores de carga e descarga, consertadores e conferentes, com vínculo empregatício, esse decreto terminava com a necessidade de contratação das categorias de trabalhos avulsos por meio de seu sindicato. Essas determinações legais levaram a diversas manifestações dos trabalhadores e seus sindicatos, bem como a discussões de representantes das federações e sindicatos no Congresso Nacional e a tentativas de diálogo com os ministérios, mas o certo é que, após diversas confabulações, conseguiram barrar parcialmente os efeitos de tais normatizações, principalmente no aspecto da contratação do trabalhador avulso e da manutenção das categorias de estivador separados da capatazia do porto.

Fernando Silva, analisando a luta dos trabalhadores do porto de Santos, conclui que, com a edição do Ato Institucional nº 5 e o fechamento do Congresso, os espaços institucionais por onde poderia chegar alguma mobilização ou reivindicação dos trabalhadores foram fechados. Dessa forma, abria-se o caminho para a *reorganização* do trabalho nos portos brasileiros. A partir de 1964, mas principalmente após o ano de 1969, o porto de Santos passou por uma série de “reformulações em tamanho e inovações tecnológicas. Há tempos era exigida a modernização das instalações portuárias, a fim de substituir uma mão-de-obra indócil e hostil a qualquer grande modificação no processo de trabalho”. Essas inovações tecnológicas eram “apontadas como o talismã dos empresários para aparar os conflitos de classe”.³⁶

Além da legislação e da constituição de instituições reguladoras das relações nos portos no Brasil já apresentadas, neste texto serão especificados aspectos da legislação estadual referentes basicamente ao porto de Porto Alegre e à organização do Departamento Estadual de Portos e Rios e Canais (DEPRC).

Porto Alegre, como capital do Estado do Rio Grande do Sul, desenvolveu-se em volta do seu porto, fato que deu origem a seu nome. No entanto, as instalações que deram origem ao atual porto de Porto Alegre iniciaram suas construções em 1911, por iniciativa do governo do Estado do Rio Grande do Sul, mas, somente em 1913, foram concluídos 146m de cais com 4m de profundidade. Porém, sob a

³⁶ Ibid., p. 209.

administração da Secretaria da Fazenda do governo estadual, começou a operar comercialmente o trecho de cais de atracação, com 300m, em 1921. A situação foi regularizada com a edição do Decreto nº 24.617, de 9 de julho de 1934, e a autorização ao Estado do Rio Grande do Sul para explorar o porto durante 60 anos³⁷.

Segundo o Decreto nº 24.617/1934, o Estado do Rio Grande do Sul realizaria, por conta do Governo Federal, com recursos supridos por este, as obras nos canais de navegação, por meio de uma conta capital³⁸. Mas o Estado se obrigava a realizar a construção e o aparelhamento do porto de Pelotas e a ampliação ou o complemento das instalações portuárias dos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, de acordo com as exigências do respectivo tráfego, por conta própria e com os recursos que lhe compete prover.³⁹ Para executar tais funções, ficou estabelecida a cobrança das tarifas e taxas pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul.

Antônio Patrício de Mattos,⁴⁰ que foi administrador do porto, engenheiro do DEPRC, lembra-se da responsabilidade que o governo estadual e federal passou a ter dentro dessa configuração, pois o contrato deu ao Estado a incumbência de administrar os portos organizados, ampliar as instalações quando necessário, assegurar os direitos e deveres de empresários e trabalhadores e cobrar as tarifas e taxas. Com o tempo, relata o entrevistado, “teve que haver o aprofundamento dos canais, e aí foi numa conta capital, que seria por conta do governo federal [...] o Estado nem sempre fez por falta de recursos”.

³⁷ Dalva Reinheimer (2007), ao analisar a navegação fluvial na República Velha nos Rios Jacuí, Sinos, Taquari, Caí, Gravataí e no lago Guaíba, concluiu que a navegação fluvial foi um componente fundamental da economia do Estado, explicando a relação que se estabelecia entre o setor público e o setor privado. Cf. REINHEIMER, Dalva. A Navegação Fluvial na República Velha Gaúcha, iniciativa privada e setor público: Ações e implicações dessa relação. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da UNISINOS. Orientadora Dra. Heloísa Reichel. São Leopoldo: UNISINOS, 2007.

³⁸ Será criada a conta de capital dos canais e balizamento, que registrará as despesas realizadas pela União e pelo Estado, com o melhoramento dos canais de navegação e com o balizamento. Na conta de capital referida, serão registradas as despesas com as obras já executadas para o melhoramento do canal marítimo da barra do Rio Grande; com a conclusão das que, autorizadas, estejam em execução e com as obras novas que venham a ser realizadas, de acordo com o disposto na cláusula XII; as despesas nas condições especificadas no inciso relativas aos canais de navegação de Lagoa dos Patos e dos estuários dos rios São Gonçalo e Guaíba e as despesas relativas ao balizamento dos canais de navegação dos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre. Cf. BRASIL. **Decreto nº 24.617**, de 9 de julho de 1934. Cláusula XV.

³⁹ Ibid., Cláusulas XII e XVII.

⁴⁰ MATTOS, Antonio Patrício de. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Porto Alegre, 17.04.2008. Todas as citações desta entrevista serão indicadas no corpo do texto, referenciada pelo nome Antônio de Mattos.

O que destaca Antônio de Mattos é que nem sempre o governo federal investia no porto, e nem mesmo o governo do Estado, por falta de recursos. Mas, apesar disso, o porto continuou trabalhando em sua capacidade; a carga e a descarga eram realizadas totalmente de forma manual. Lembra o entrevistado que, antes dos anos cinquenta, “praticamente não havia granéis, a não ser, por exemplo, carvão, coisa assim desse tipo [...] toda a mercadoria, inclusive a importada e exportada era toda ensacada, e carregada manualmente”.

Em 1951, pela Lei 1561/51, foi criado o Departamento de Portos, Rios e Canais, uma autarquia estadual, para fazer a exploração comercial dos portos, e cuidar administrativamente de todos os portos do Rio Grande do Sul, unificando, em um órgão só, a dragagem, os serviços hidroviários, os serviços de atracação e a administração dos portos, rios e canais do Estado. Essa autarquia era “constituída por dois órgãos harmônicos e independentes”: o “Conselho Hidroviário” e a “Diretoria Geral, com suas dependências”.

Com funções deliberativas, o Conselho Hidroviário do Estado do Rio Grande do Sul era constituído pelo “Diretor Geral da Secretaria das Obras Públicas, que será o Presidente do Conselho; Diretor Geral do Departamento; Diretor Geral da Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio” e também, por um representante de cada uma das seguintes entidades do Rio Grande do Sul, indicados pelo governo do Estado dentre os nomes que lhe fossem indicados, em nominata tríplice: Federação das Associações Comerciais, Federação das Indústrias, Sociedade de Engenharia, Sociedade de Economia, Federação das Associações Rurais, Empresas de Navegação que operam neste Estado e entidade ou entidades que congregam a maioria do pessoal do Departamento. Estavam previstos ainda, como integrantes do Conselho Hidroviário, mais dois componentes, um representando a Comissão da Marinha Mercante e outro composto pelo “Capitão dos Portos do Rio Grande do Sul, ou um seu delegado, caso assim o desejem as autoridades competentes. Nesta hipótese, caberá ao Ministério da Marinha a designação desses representantes”.⁴¹

A Diretoria Geral era um órgão executivo, tendo, à sua frente, um Diretor Geral, “cargo em comissão [...], de livre nomeação e demissão do Governador do

⁴¹ RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Lei 1561**, de 01 de outubro de 1951. Cria o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (D.E.P.R.C) e dá outras Providências. Art. 4, parag. 3º.

Estado [...] e que só poderá ser ocupado por engenheiro de reconhecida competência e idoneidade, brasileiro nato”.⁴²

Um elemento que caracterizou o DEPRC, desde o início de sua existência é a preocupação técnica, pois era um órgão bastante especializado, que havia de dar respostas aos problemas tanto de gestão, quanto de organização do transporte hidroviário e marítimo, realizando estudos para o melhor aproveitamento desse meio de locomoção, que, na época ainda era um dos principais. Essa especialização era referendada pela crescente prática tecnicista da sociedade capitalista, que criava um ideal de competência técnica representada por um engenheiro, a quem exclusivamente, era atribuída a capacidade não só de administrar um organismo técnico como também de lidar com engenheiros de transportes de alta capacidade. Outro aspecto que se pode analisar dessa questão é a vinculação ao fordismo e ao taylorismo com configuração da administração científica, em que cada um tem suas funções e estas devem ser as mais especializadas possíveis.

Seguindo esse raciocínio, havia também, para assistência técnica do Diretor Geral o Conselho Técnico, que era “constituído pelos Chefes dos diversos órgãos subordinados à Diretoria Geral, na forma que dispuser o Regulamento,⁴³ e com as atribuições aí definidas”.⁴⁴

⁴² Ibid.. Segundo a Lei 1561/51, era da competência do Diretor Geral do Departamento a coordenar as atividades do DEPRC, bem como “dar execução às determinações do Governo do Estado e, quando devidamente aprovadas, aos programas de trabalho e de obras, e demais resoluções do Conselho Hidroviário; executar o atualizar o Plano Hidroviário do Estado, submetendo-o à aprovação superior; elaborar e submeter ao Conselho Hidroviário os programas anuais do trabalho, [...] os projetos de Regulamentos e da organização do DEPRC, da criação e extinção de funções, e das vantagens do pessoal do Departamento; admitir e contratar os servidores do Departamento, autorizar a admissão do pessoal diarista ou de obras, e exercer os demais atos relativos à administração do pessoal; autorizar as despesas, observadas as formalidades legais, dentro das dotações orçamentárias e créditos adicionais existentes, o ordenar os pagamentos; movimentar, nos termos do que dispuser o Regulamento, as contas nos estabelecimentos bancários; assinar os contratos de serviços, obras e aquisições; aprovar o julgamento das concorrência, submetendo os das concorrências públicas ao Conselho Hidroviário; encaminhar ao Secretário das Obras Públicas os assuntos que lhe devam ser submetidos à apreciação, bem como apresentar os relatórios que lhe requeira esta autoridade e respeito dos serviços a cargo do Departamento; prover as funções gratificadas e cargos de comissão; presidir o Conselho Técnico, e participar do Conselho Hidroviários; despachar o expediente da Diretoria Geral; prestar anualmente, ao Conselho Hidroviário, pormenorizadas contas de sua gestão; autorizar a venda, mediante concorrência pública, do material inutilizado ou inaproveitável para o Departamento, ouvido o Conselho Hidroviário [...]; submeter ao conhecimento e deliberação do Conselho Hidroviário matérias da alçada deste; encaminhar ao Tribunal de Contas [...] e ao secretário das Obras Públicas, o balanço do exercício financeiro encerrado; representar o Departamento em juízo, pessoalmente ou por delegação expressa; exercer outras atribuições que lhe forem cometidas pelos regulamentos”. Cf. Ibid..

⁴³ O Corpo de Conselheiros do Conselho Técnico, segundo o Regulamento do DEPRC, seria formado pelos seguintes membros: “o Diretor Geral, que será seu Presidente; o Subdiretor Geral; o Administrador do Porto de Porto Alegre; o Administrador do Porto de Pelotas; o Administrador do

Para garantir certa autonomia à autarquia, ficou instituída a composição da receita do Departamento, advinda de recursos próprios, por meio das tarifas portuárias, do Estado e da União.⁴⁵ No início, quando foi criado o DEPRC, lembra o engenheiro Antônio de Mattos, a autarquia estava vinculada ao gabinete do governador: “a gente despachava no palácio, mas depois ficamos ligados à Secretaria dos Transportes, criaram os Transportes [...] e a gente ficou subordinado aos Transportes”.

Segundo o organograma a seguir (imagem 02), o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais estava subdividido em diversos setores e subordinado diretamente ao Governo do Estado.

Diego Vivian, ao analisar o organograma da administração do DEPRC e outros documentos, observa que a administração do departamento, desde sua fundação, tinha uma preocupação técnica orientada por “medidas propostas por trabalhadores intelectuais especializados, em particular engenheiros ligados aos interesses estatais”. Os setores da autarquia estavam diretamente subordinados aos “engenheiros de Estado” e, acrescenta Vivian, “se estendia desde a Diretoria Geral até o Conselho Técnico e Gabinete de Estudos Hidroviários, passando ainda pelas Divisões de Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas e a Divisão de Portos e Vias Fluviais”. Vivian completa dizendo que esse padrão técnico era fundamentado em “um paradigma orientado por ideais de fluidez que postulavam um planejamento perfeito dos fluxos comerciais e, por conseguinte, uma continuidade absoluta do trânsito dos bens materiais”.⁴⁶

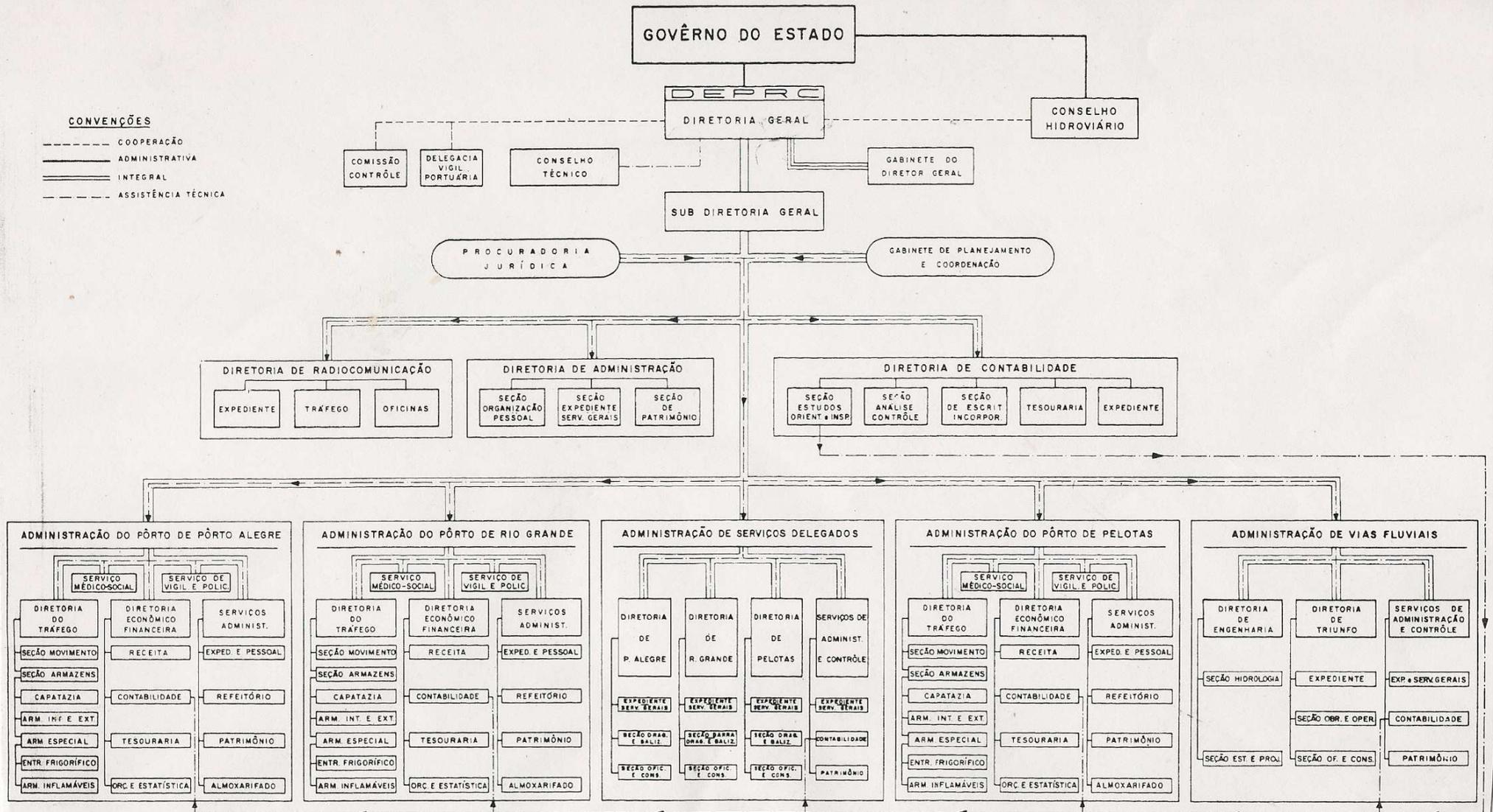
Porto de Rio Grande; o Administrador do Porto de Vias Fluviais; o Administrador do Porto de Serviços Delegados; o chefe do Gabinete de Planejamento e Coordenação; o Chefe da Procuradoria Jurídica; o Diretor da Diretoria de Administração; o Diretor da Diretoria de Contabilidade; o Diretor da Diretoria de Radiocomunicações”. Cf. *Ibid.*, Art. 20 e 21.

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ Conforme Lei 1561/51, o DEPRC sobreviveria da “contribuição anual do Estado; do produto da exploração dos serviços portuários e demais serviço do Departamento; do produto do imposto adicional sobre os direitos aduaneiros recolhido pela União e entregue ao Estado; das rendas de serviços e fornecimentos prestados para terceiros; do produto das operações de créditos; do produto, ou parte dele, de qualquer tributo ou taxa estadual, destinados aos serviços hidroviários; dos créditos adicionais abertos em favor do Departamento; outras rendas eventuais”. Cf. *Ibid.*, Art. 11.

⁴⁶ VIVIAN, Diego Luiz. **Indústria Portuária Sul-Rio-Grandense**: Portos, transgressões e a Formação da Categoria dos Vigias de Embarcações em Porto Alegre e Rio Grande (1956-1964). Porto Alegre: UFRGS, Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, 2008. pp. 122-3.

IMAGEM 02
 ORGANOGRAMA
 DO
 DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS



(Fonte: Regulamento do DEPRC)

As divergências sobre os portos gaúchos e a importância do porto da capital na configuração da navegação do Rio Grande do Sul foram fruto de discussões desde o início do século XX, quando o projeto Porto Alegre Porto de Mar⁴⁷ foi implementado, porém, nos anos cinquenta e sessenta, dois estudos demarcam posições: o relatório da comissão mista Brasil – Estados Unidos e o Plano Hidroviário do Estado do Rio Grande do Sul.

Nos anos cinquenta, foi elaborado o relatório da comissão mista formada por Estados Unidos e Brasil, que considerou o porto de Rio Grande como principal porto gaúcho e colocou os de Porto Alegre e Pelotas como auxiliares, pois, segundo esse estudo, “seria um grave erro, de consequências custosas, considerar Pelotas e Porto Alegre portos independentes do Rio Grande”, uma vez que o porto de Rio Grande “é o único porto, naquela área, que poderia, em bases econômicas, ser desenvolvido para abrigar navios de longo curso, pois que Pelotas e Porto Alegre são e devem continuar como portos terminais de trânsito”.⁴⁸

A partir das conclusões desse estudo citadas no Plano Hidroviário do Estado do Rio Grande do Sul, como referência e contraponto, pode-se perceber um claro indicativo de transformar Porto Alegre e Pelotas em portos de navegação interior. Essa comissão, ao afirmar que é “sintomático o fato de estar sendo construídos 3.000 metros de novos cais em Porto Alegre, o que seria muitas vezes a necessidade previsível para os próximos 59 anos, se fosse adotado o transporte por barcas” e, após discorrer sobre o uso de outros tipos de transportes que poderiam ser menos onerosos e mais eficientes, desconsidera a possibilidade de manutenção do porto de Pelotas e acrescenta que, se tivesse que investir no porto de Pelotas, seriam “despendidas grandes quantias na construção de um cais apropriado [...] quantias que poderiam, com muito maior proveito, ser destinadas aos melhoramentos da rodovia e da ferrovia”. A comissão ainda sugere, em tal estudo, que “a solução ideal para toda a área da Lagoa dos Patos seria uma frota de

⁴⁷ O Projeto Porto de Mar propôs a construção de um porto moderno na capital e o aprofundamento dos canais de navegação de Porto Alegre a Rio Grande com um calado de 6 metros para viabilizar a navegação de longo curso. Cf. ALVES, Augusto. **A Construção do porto de Porto Alegre 1895-1930**. Modernidade urbanística como suporte a um projeto de estado. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da UFRGS como requisito parcial para a obtenção do grau de mestre. Orientadora: Profa. Dra. Sandra Jatahy Pesavento, 2005.

⁴⁸ RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Plano hidroviário do Estado**. Porto Alegre: [s.n.], 1961. pp. 65-66. Usarei abreviadamente PLANO HIDROVIÁRIO para as próximas referências a este documento.

barcaças entre o porto marítimo de Rio Grande e os portos de pequenos calados localizados em Pelotas e Porto Alegre”.⁴⁹

Convém esclarecer que, nos anos sessenta, foram concluídos os estudos que resultaram na elaboração do Plano Hidroviário do Estado. Esse estudo contrapôs o Relatório da Comissão Mista Brasil – Estados Unidos, pois os técnicos do DEPRC que elaboraram o Plano Hidroviário do Rio Grande do Sul defendiam o porto de Porto Alegre como o principal do Estado, e, para isso, elaboram uma série de argumentos, explicados a seguir. Partiam da afirmação de que, como o porto de Porto Alegre está localizado em centro econômico de importância, “superior a Rio Grande e havendo possibilidade de ser atingido pela navegação marítima, não é de admirar que essa para lá se dirigisse, ficando Rio Grande com um papel especializado”. Porto Alegre é um porto pouco profundo, mas importante como centro econômico, porém, justifica o Plano Hidroviário do Estado do Rio Grande do Sul, o “fato de Rio Grande estar situado à orla marítima e Porto Alegre a uma distância de 315 km (170 milhas marítimas) para o interior não tem significado de eliminação”, porque, sendo “o transporte hidroviário marítimo o mais barato, é de interesse levá-lo o mais profundamente possível no território, o que é comprovado por vários portos importantes no mundo”.⁵⁰

Os técnicos ainda consideram de extrema importância o fato de as Companhias de Navegação européias possuírem três linhas de navegação para o Rio Grande do Sul, “uma com terminal em Porto Alegre, outra tendo terminal em Buenos Aires com escala em Rio Grande e uma terceira com ponte terminal em Assuncion (Paraguai) com escalas em Itajaí (SC) e Porto Alegre”. E acrescentam ainda que também as “linhas americanas têm ponto terminal em Buenos Aires com escalas em Porto Alegre e Rio Grande”. E concluem que “a existência das linhas estrangeiras de navegação até Porto Alegre mostram o que já havia sido frisado, de que a importância do centro econômico é fator ponderável no estabelecimento de um porto”. E arrematam dizendo que, ao observar o tipo de carga movimentada nos dois portos, pode-se perceber que, “com raras exceções, esta provém (exportação) de regiões distintas, justamente o hinterland de cada um deles”; dessa forma, “o estudo da importação, tanto de cabotagem como de longo curso, corrobora essa

⁴⁹ Ibid., p. 66.

⁵⁰ Ibid., p. 61.

diferença”.⁵¹ Contudo, ponderam os técnicos que, desde a inauguração do porto de Rio Grande, a movimentação total no de Porto Alegre vem se avolumando, que “a importação por longo curso, no porto de Rio Grande tem crescido continuamente em valor e bastante mais elevado que Porto Alegre, sendo a principal causa a importação de petróleo e seus derivados”. No entanto, refere-se ao fato de o porto de Rio Grande servir “de interposto canalizando para o porto de Porto Alegre grande parte de sua importação de longo curso (petróleo), mas já então sob outro título: pequena cabotagem”. Dessa forma, se “à importação por longo curso do porto de Porto Alegre adicionarmos a importação por pequena cabotagem, teremos valores muito próximos aos da importação por longo curso em Rio Grande e de mesma tendência”. Assim sendo, os dados apresentados pelos técnicos acaba “revelando a influência de Porto Alegre como centro econômico de importância e explicando que essa importação não atinge diretamente Porto Alegre por falta de acesso”.⁵²

Uma das projeções do Plano Hidroviário do Rio Grande do Sul era a da ligação do porto de Porto Alegre ao mar, considerada uma terceira etapa a ser executada, a qual, portanto, acarretaria o fim da interdependência entre o porto de Porto Alegre e o de Rio Grande, pois ambos “possuem hinterlândia complementares e de características diferentes”. Complementavam os técnicos que essa fase só poderia se realizar “quando um dos portos mencionados puder trabalhar independentemente. Enquanto isso não acontecer, os navios que saem de Porto Alegre, à exceção dos pequenos (17’), terão conveniência em completar sua carga em Rio Grande”.⁵³

As intenções dos técnicos, ao elaborarem o Plano Hidroviário, era prover o Estado do Rio Grande do Sul de condições de navegabilidade por rios, por meio de investimentos nas diversas vias fluviais que dotam o Estado. Portanto, a construção de barragens eclusas passou a ser a meta e propaganda do governo militar através do Ministério dos Transportes, esse projeto foi divulgado pelo Ministro Mário Andreazza em discurso à Escola Superior de Guerra, denominado de “Planejamento e Execução”, neste documento diz o Ministro: “duas eclusas já foram construídas no

⁵¹ Ibid., p. 79.

⁵² Ibid., p. 61.

⁵³ Ibid., p. 102.

Rio Grande do Sul”, em São Marcos e Fandango, tendo sido projetadas para 1973, mais duas, Amarópolis e Bom Retiro, nos rios Jacuí e Taquari.⁵⁴

A proposta do Plano Hidroviário era manter o porto de Porto Alegre como maior movimentador. No entanto, o potencial de Rio Grande passou a ser percebido e, se a justificativa era o transporte mais barato, com alguns investimentos em rodovias e em caminhões, essa realidade poderia ser modificada, o que ocorreu nos anos setenta e oitenta.

Verifica-se, então, o início de uma política de substituição dos transportes desde o começo do regime militar. Faltava, porém, uma disputa pelo transporte rodoviário, o que iria ocorrer nos anos setenta, com o advento das transportadoras por rodovias, do sistema intermodal⁵⁵, da contentorização⁵⁶ e do sistema Roll-on-Roll-off⁵⁷, a qual seria organizada no final dos anos setenta. Entretanto, o incentivo governamental iria contribuir para que grupos econômicos passassem a usufruir de mecanismo para a difusão da substituição do porto de Porto Alegre, como centro, por Rio Grande, passando a figurar o porto de Paranaguá, os portos de Santa Catarina, Uruguai e Argentina como escoamento das mercadorias do Rio Grande do Sul. Entretanto, o DEPRC consegue manter, por um longo período, o porto de Porto Alegre com suas funções de porto de mar, utilizando os canais de navegação para além da navegação de cabotagem e a navegação interior, a fim de proporcionar a navegação de longo curso.

A utilização do porto de Porto Alegre chegou ao auge nos anos sessenta e setenta. Utilizando os canais da Laguna dos Patos, do Rio Guaíba para ligar Porto Alegre a Rio Grande, realizava-se a entrada e saída para o mar, indispensável ao

⁵⁴ ANDREAZZA, Mario David. **Os transportes no Brasil: Planejamento e execução**. 1. ed. Rio de Janeiro: Comp. Bras. Artes Gráficas, 1972, pp. 21-22.

⁵⁵ O Intermodal é um sistema de integração entre os diversos transportes, de maneira que possa facilitar a carga e descarga utilizando-se da tecnologia. Esse sistema é considerado porta a porta, pois diminui o uso de mão-de-obra ao fazer a passagem de um tipo de transporte a outro. Por exemplo, partindo uma mercadoria de uma indústria de calçados em contêiner utilizando caminhão até um terminal de trem, neste terminal, o contêiner passa para o trem, que o transporta até um porto de mar, onde é embarcado no navio e levado ao seu destino.

⁵⁶ A contentorização é a utilização do contêiner ou o cofre de carga para cargas consideradas gerais.

⁵⁷ O sistema “Roll-on-Roll-off” em uso abreviado “Ro-Ro” é um sistema de carga e descarga utilizando equipamentos de maneira a que caminhões, automóveis, máquinas, tratores e outros veículos entrem e saiam do navio pelos seus próprios meios. Por exemplo, a carga de automóveis com auxílio de rampa na embarcação ou no cais de maneira que não necessite o uso de guindaste. Outro exemplo é o de caminhões que transportam contêineres e levam a carga até o interior do navio.

comércio de exportação/importação, e pelos rios dos Sinos, Jacuí, Ibicuí e Gravataí mantinha-se a ligação entre o interior e a capital, pela navegação interior e fluvial.

O transporte no porto de Porto Alegre era realizado através dos três tipos de navegação: Longo Curso, Cabotagem e Navegação Interior. A Navegação de Longo Curso é a de importação e exportação, em que se transportam mercadorias para outro país e de outro país. A Navegação de Cabotagem é o transporte via mar, mas que fica na costa do país, não se deslocando mar adentro; dessa forma, transportam-se produtos dentro do país. A Navegação Interior, subdivida em Interior Fluvial e Interior Lacustre, é o transporte realizado por embarcações de pequeno calado, que navegam por rios e canais, no caso de fluvial, e transportam mercadorias de origem agrária, conforme a produção local, e através de lagos e lagoas, no caso do lacustre. Com o tempo, especialmente com a ditadura militar, a noção de produção local e de origem agrária deixa de ser implementada, passando a uma navegação que transporta todos os produtos que o tipo de embarcação possibilita.

Um dos entrevistados comenta a respeito do funcionamento prático dessas diferentes modalidades da navegação. Conforme Maromba, a navegação interior já existia regulamentada na legislação brasileira, “desde 1940 e poucos, mas aí falava na pequena embarcação até 400 toneladas, hortifrutigranjeiros [...] o decreto-lei nº 5 modificou [...] tirou as 400 toneladas”. Dessa forma, não importava a tonelagem para considerar esse tipo de navegação, mas, sim, o tipo de embarcação, o que possibilitou, inclusive, a utilização de chatas em comboios por intermédio de um empurrador, para baratear os custos da navegação, e também o desenvolvimento de chatas e barcaças que utilizavam mecanismos para serem transportadas dentro de navios maiores, por meio do sistema *lash*⁵⁸ – autocarregáveis, e transportados para águas em regiões onde não entravam os navios de calados maiores, chegando até o porto em navios e através de chatas e barcaças até os confins de canais e vias navegáveis.

Em 1961, os técnicos que elaboraram o Plano Hidroviário do Estado do Rio Grande do Sul referendavam o seguinte sobre a navegação de cabotagem e longo curso para o porto de Porto Alegre. Sobre a navegação de cabotagem, chamada de

⁵⁸ *Lash* significa “batelão a bordo do navio”; é o mesmo que Navio Porta-Barcaças.

costeira, foi afirmado pelo estudo da Comissão Mista Brasil - Estados Unidos: “a navegação costeira é o meio menos dispendioso, e, em alguns casos, o único, para transporte de produtos a granel entre as cinco ‘ilhas econômicas’”: que são entre as regiões Norte do Amazonas e Pará; a salientar do Nordeste Brasileiro, Bahia e Espírito Santo; Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná; Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Porto Alegre possuía diversas linhas que partiam do seu porto e levavam mercadorias até essas diversas regiões do Brasil, e que de lá traziam outras, de que o Estado do Rio Grande do Sul necessitava.⁵⁹

Sobre a Navegação de Cabotagem, em discurso do Ministro Andreazza realizado em Bagé, por ocasião da visita ao Rio Grande do Sul, em dezembro de 1967, sobre a linha que chamou de Integração Nacional aparece a seguinte referência: “que vem assegurando, com navios do Lóide Brasileiro, a realização da linha Porto Alegre – Manaus, com a frequência sistemática de duas saídas mensais [...], com escalas em cerca de 15 outros portos brasileiros”.⁶⁰

A importância do porto de Porto Alegre é uma marca na memória dos entrevistados. Segundo Maromba, “na década de 60, na década de 50, o porto de Porto Alegre [...] era o terceiro maior porto do Brasil, acho que continua sendo o maior do Brasil, e era o terceiro em movimentação de carga também. Só perdia para o porto de Santos e Recife”. Na verdade, o porto de Santos sempre foi o maior do Brasil, em movimentação, em tamanho e acostagem, mas também sempre teve o problema do calado. Porém, apesar disso, grande parte das exportações e importações brasileiras passa por Santos, por ser São Paulo o Estado maior produtor industrial do país e, por isso, o porto utilizado como escoamento e receptor de matéria-prima e equipamentos para a indústria. O escoamento da produção de açúcar do nordeste brasileiro dava-se pelo porto de Recife, o que ocorria, conforme Maromba, porque “exportava açúcar para o mundo inteiro”; então, apesar disso, revezava com Porto Alegre o segundo lugar. Diz o entrevistado: “uma hora tava em segundo em movimentação de carga, mas é bem como carga geral, granel, adubo; então era a segunda colocação era assim, ora Recife, ora Porto Alegre. Mas, enfatiza adiante, é o maior porto fluvial da América Latina”.

⁵⁹ PLANO HIDROVIÁRIO, op. cit., p. 63.

⁶⁰ ANDREAZZA, Mário David. **Perspectivas para os transportes**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1972a.. pp. 238-239.

Portanto, no período de auge do porto de Porto Alegre, este estava sempre cheio de embarcações, segundo Eduardo Rech (em entrevista ao autor, 22.01.2008),⁶¹ “era em torno de cinco, seis navios por dia, e complementa, nos anos 70, era muito movimento, muito movimento. Havia sempre três ou quatro navios esperando atracação e os armazéns cheios”.

Demonstrando o auge da movimentação de mercadorias e do porto de Porto Alegre, Maromba diz que “no porto de Porto Alegre, chegaram a existir dois pontos de serviço, no seu auge, nos anos setenta”. Um dos pontos era na frente do sindicato, onde atualmente fica a Delegacia Regional do Trabalho; aquele prédio era do Sindicato dos Estivadores e o outro ponto era nos Navegantes. Por isso, e por ter os três cais em linha reta, uma distância de 8 km de ponta a ponta, o porto tinha dois ônibus que transportavam os trabalhadores do DEPRC da administração do cais Mauá para o cais Navegantes, mas, segundo João Ferreira (em entrevista ao autor, 16.04.2008),⁶² “papa-fila, que chamávamos [...] o outro, o teco-teco, como nós chamávamos, foi adaptado, colocaram uns bancos de madeira. Aquilo ali, para ir para lá era um inferno, uns paralelepípedos brabos”. A estiva também tinha o seu ônibus, que levava o pessoal para o outro ponto, no cais navegantes, “e às vezes quebrava o ônibus da estiva e [...] nós tínhamos que socorrer eles”. O caso ficava até inusitado, pois, além de ser um ônibus bastante precário, adaptado, de madeira, tinha que socorrer os trabalhadores avulsos que estavam com dificuldade com o seu ônibus. Isso tudo, conforme conta João Ferreira, era porque havia “muito serviço e muita gente ia para lá [...], levava de manhã, buscava às 11h, 11h15min, levava à 1h e depois às 5h buscava quem não iria trabalhar”. Além disso, havia o pessoal que trabalhava à noite: havia os horários após as 18 horas, porque a carga e descarga não parava; era dia e noite.

Essa fase de intensa atividade no porto ficou marcada nas entrevistas. Conforme conta Eduardo Rech “como o trabalho era dia e noite, tinha um espaço, que era a parte de dormitórios”. E ainda reforça João Ferreira que o trabalho era muito, que as máquinas da garagem tinham que ser utilizadas direto dia e noite; os

⁶¹ RECH, Eduardo. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Porto Alegre, 22.01.2008. Todas as citações desta entrevista serão indicadas no corpo do texto, referenciada pelo nome Eduardo Rech.

⁶² FERREIRA, João Castro. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Porto Alegre, 16.04.2008. Todas as citações desta entrevista serão indicadas no corpo do texto, referenciada pelo nome João Ferreira.

responsáveis faziam 12 horas cada um, para manter as máquinas à disposição. Segundo diz, o “trabalho era tanto que, em algumas épocas, passava 15 a 20 dias, nós não fechávamos a porta da garagem, saía um chegava o outro; era dia e noite”.

Quanto às companhias de Navegação, lembra Eduardo Rech, eram várias: “a Malla Real Inglesa, tinha a Cranston, tem até hoje, só que antes era mais forte, tinha as Holandesas, as nacionais e as estrangeiras”.

Dentre as brasileiras, havia a estatal Lóide Brasileiro, que, na época, era muito forte, mas também existiam as privadas: segundo Rech, “tinha a Conan, tinha umas vinte empresas de peso, todas operavam. Tinha o pessoal só do sal”, e, completa o entrevistado, entre todas, “a mais forte era a Malla Real Inglesa, como os navios ingleses e holandeses”.

Apesar do baixo calado para chegar ao porto de Porto Alegre, vinham muitos navios grandes, que faziam escala no porto de Rio Grande, ou para completar a carga quando saíam ou para descarregar quando entravam na Lagoa rumo a Porto Alegre. Nos anos setenta, diz Maromba, “entravam navios aqui com 240 metros; o maior deles que entrou foi com 248 metros [...] com 16 mil toneladas; ele entrou com 16 mil toneladas de adubo e saiu com quase 20 de soja”.

As mercadorias que passavam pelo porto iam desde as destinadas à exportação, quanto as que iam para o interior do Estado, nos armazéns e granjas nas regiões. Então, havia cargas de todo o tipo, geral, a granel, minérios: sal e carvão, líquidos, madeiras, bobinas, sacaria e congelados. Os entrevistados contam sobre as diversas cargas com que trabalharam no porto de Porto Alegre. Segundo Geraldo Mello da Silveira,⁶³ transportava-se pelo porto

sacaria de arroz, madeira, fardo de madeira, os pacotes de fumo, a gente chamava um resíduo, um caule que cortavam aqui não sei para que país que ia, depois fazia e voltava para cá ou vendia como cigarro, tinha o cimento também, a uréia, que era um dos trabalhos mais dolorosos que tinha, porque uréia não adiantava tu botar luva, porque, ela escorregava, tinha que trabalhar só com a mão, ela te comia [...] sangrava.

⁶³ SILVEIRA, Geraldo Mello da. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Sapucaia do Sul, 10.06.2008. Todas as citações desta entrevista serão indicadas no corpo do texto, referenciada pelo nome Geraldo da Silveira.

Jorge Paiva⁶⁴ conta que, no trabalho de carga e descarga, na estiva, havia a “uréia, tinha o enxofre, adubo, adubo a granel, [...] era a granel, eu acho que ensacavam depois que ia para os depósitos deles lá, não sei como é que faziam. [...] o enxofre deixava a pessoa assim meio mal, o cheiro do enxofre, no nariz”. Ainda demonstrando a quantidade de trabalho e os tipos de cargas que eram movimentadas pelo porto, Geraldo da Silveira conta que era a “carga seca, o que fugia do sal, do adubo, do enxofre ou do farelo, o farelo de soja, tinha o farelo e tinha o farelo de soja”.

Portanto, relacionando os diversos transportes que se entrecruzavam no porto e a dinâmica que ocorria na carga e descarga, conforme Jorge Paiva, “muita gente, aquelas caçambas [...] chegava no cais, chegava lá e só abria aquela caçamba e já descarregava... ficava aquela carga a granel, o adubo e o enxofre era o que mais dava dinheiro. Tinha o adubo quente e o adubo frio”. Sobre a remuneração, a carga rica era aquela que tinha menos dispêndio de energia para a movimentação, era a que dava mais dinheiro. Um exemplo de carga rica era a de bobina de papel, que era utilizada para confeccionar jornal. Segundo João Ferreira, “a bobina para o Jornal Zero Hora, a bobina tinha que ter um cuidado redobrado”, porque ela não podia ter nenhum pique; por isso, tinha que carregá-la com uma capa especial para não estragar.

Dessa forma, pode-se concordar com Jorge Paiva que, até 1979, “foi uma época de ouro” para o porto de Porto Alegre, tanto em carga e descarga quanto em serviço, e também quanto em possibilidade de trabalho e rendimento para os trabalhadores, porque as mercadorias passavam pelo porto de Porto Alegre, “tanto estrangeira, que vinha de fora, como a nossa nacional, que exportava. Então, foi a época de ouro do serviço ali”. Mas, segundo Jorge Paiva, a construção do muro, no final dos anos setenta, escondeu e isolou o porto do resto da cidade, o que acabou por diminuir a sua importância. Porém, diz Jorge Paiva, “no auge, eu posso dizer [...] que eu convivi, foi quase quinze anos ali, só naquela volta ali, muito vivi dali. [...] me deixou marcas; quando eu passo ali, me dá até uma certa nostalgia [...] dei murro sem tamanho, mas me dá nostalgia...” E, de seus depoimentos, como um

⁶⁴ PAIVA, Jorge. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Porto Alegre, 20.02.2008. Todas as citações desta entrevista serão indicadas no corpo do texto, referenciada pelo nome Jorge Paiva.

representante dos trabalhadores, que, ao se lembrar do porto, tem lá suas nostalgias, revigorando suas memórias, caladas pela modernização e consequente diminuição da utilização do trabalho braçal, ou pela falta de oportunidade de falar, fica a imagem e esta fala, como sons que ainda ecoam nas vozes dos trabalhadores: “muito convivi e muito vivi dali”.

Para finalizar, cabe ressaltar que as instituições criadas pelo governo, ao longo do tempo, tinham por função o controle dos portos brasileiros, visto que cabia à União esse controle, intensificado no período da ditadura militar, quando a doutrina da segurança nacional era a ideologia e um dos combustíveis de manutenção dos militares no poder. Apesar de os portos do Rio Grande do Sul estarem sob a administração de uma autarquia estadual, a interferência dos órgãos governamentais passam a ser mais intensas.

1.2. POLÍTICA DOS TRANSPORTES DA DITADURA MILITAR

Nesta seção, serão analisadas a política da ditadura militar para o setor dos transportes, a otimização, a mecanização e a modernização dos portos.

A política para o setor dos transportes do regime ditatorial está vinculada ao seu projeto econômico e social, cuja ideologia, base teórica da Escola Superior de Guerra⁶⁵ (ESG), fundamentou um desenvolvimento de acumulação capitalista, baseado na indústria de bens duráveis, entre elas, a automobilística.

Em contrapartida, houve a priorização de ampliação e conservação das rodovias a fim de possibilitar a circulação de automóveis e caminhões e também, conforme veremos, a elaboração de um projeto de desenvolvimento nos transportes rumo à integração e modernização de todos os modais.

A otimização é a ideia de melhorar o atendimento nos portos, de maneira que

⁶⁵ A ESG foi criada em 1949, com o objetivo de proporcionar e desenvolver Altos Estudos de Política, Estratégia e Defesa. O grupo de civis e militares ligado a ESG, considerada a Sorbone brasileira, que planejou e executou o golpe de estado de 1964, sua política econômica, baseada no conceito de Segurança e Desenvolvimento está caracterizada no livro “Geopolítica do Brasil” do General Golbery do Couto e Silva.

diminuísse o tempo de permanência das embarcações à espera no cais, aumentasse a eficiência na carga e descarga e diminuíssem os custos das tarifas⁶⁶ portuárias. Otimização foi a expressão que apareceu como sugestão de melhoria nos portos em trabalhos divulgados pela UNESCO e organismos internacionais.

Conforme livro das Nações Unidas sobre “Desarrollo de los puertos” especialmente a otimização dos portos, um porto ótimo é aquele que funciona com um custo mútuo quando são levados em conta todos os aspectos pertinentes aos custos. Por isso, *óptimus* é a capacidade mínima para assegurar que uma embarcação nunca tenha de esperar para atracar. Esse custo *óptimus* seria incompatível com o ótimo do custo mínimo se as demoras dos navios fossem sempre mais custosas que o excesso de capacidade das instalações.⁶⁷

Portanto, é um termo que pode ser utilizado para expressar a caracterização e a ânsia por modernização nos portos brasileiros nos anos sessenta e setenta, que diz respeito à busca pela melhor utilização dos portos, diminuindo custos, acelerando o embarque e desembarque, abrandando a necessidade de espera do armador com o navio nos portos. A preocupação com o tempo sempre foi uma constante não só nos portos brasileiros, como também nos do mundo todo, por motivos de perecibilidade de algumas cargas – que passaram a ter prioridade na descarga – e de perdas de lucros em consequência da espera e da impossibilidade de aumentar a capacidade de carga. Essa preocupação aumentava, sobretudo, porque se vivia um período de transformações, em que a velocidade estava em processo de aceleração. Sentia-se essa aceleração nas comunicações, nas estradas, no dia-a-dia e no processamento das informações. Essa constante

⁶⁶ Segundo Hélio Siqueira Silveira, “tarifa é o preço público que a Administração fixa, prévia e unilateralmente, por ato do Executivo, compreendendo taxas correspondentes às utilizadas e aos serviços industriais, prestados por repartições, ou indiretamente, por seus delegados-concessionários e permissionários sempre em caráter facultativo para os usuários. [...] a taxa de uma tarifa portuária só se torna obrigatória, quando devida pelos usuários, que pagam, então, por um serviço específico que lhes é prestado [...]”. Cf. PORTOS E NAVIOS, op. cit., abr/1979, p. 74.

⁶⁷ “se ha utilizado varias veces el término ‘optimización’ y se ha sugerido que el puerto óptimo es aquel que funciona con un costo mínimo cuando se han tenido en cuenta todos los aspectos pertinentes de los costos. Este no es más que uno de los criterios razonable, también puede haber otros. Por ejemplo, cabe definir el óptimo como la capacidad mínima para asegurar que un buque nunca tendrá que esperar para atracar. Ese óptimo sería incompatible con el óptimo del costo mínimo si las demoras de los barcos fueran siempre más costosas que el exceso de capacidad de las instalaciones”. Cf. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO. **Desarrollo de los puertos**. Mejoramiento de las operaciones portuarias e instalaciones conexas. Nueva York: Naciones Unidas, 1969, p. 10.

preocupação com o tempo resultou em soluções mais práticas: os navios passaram a ser maiores, e assim, aumentaram sua capacidade de carga. Os armadores e empresário da navegação passaram a exigir mais agilidade nas operações de liberação das embarcações.

Ao longo dos anos e do desenvolvimento da economia capitalista no Brasil, os empresários e armadores aumentavam suas reivindicações por melhorias nos portos em busca da otimização e da modernização. Essa ideia é, portanto, uma antiga reivindicação dos armadores e dos empresários do transporte, que procuravam reunir elementos para questionar o que consideravam privilégios dados aos trabalhadores e seu domínio sobre a escala do trabalho nos portos brasileiros. As críticas vinham sempre associadas às dificuldades em submeter os trabalhadores e às possibilidades de estes retardarem a carga e descarga, já que as categorias de avulsos tinham o “monopólio” sobre o trabalho. Essa reivindicação de empresários e armadores ganhou o nome de “estiva livre”.

Outra crítica dos armadores voltava-se ao governo, com relação à obsolescência das máquinas e instalações portuárias, bem como às operações realizadas nos portos nacionais, englobando as instalações, os equipamentos e as tarifas portuárias, ou fainas, que consideravam muito altas.

Outra crítica, ainda, era direcionada às administrações portuárias, que estabeleciam as prioridades na carga e descarga, armazenamento e liberação dos navios, para evitar trancá-los. Nesse ínterim, havia muitas cobranças, por parte de armadores às administrações portuárias, quanto às providências tomadas em relação às avarias e perdas de produtos nos portos.

A partir das reivindicações dos empresários e das necessidades dos portos e dos transportes, os agentes do regime militar planejaram e programaram um projeto de desenvolvimento dos transportes, modificando as estruturas anteriores, o que transformou o porto de Porto Alegre e contribuiu decisivamente para a política de desmonte da organização e das formas de trabalho no porto. Essa política, portanto, teve início com a ditadura militar, a partir dos anos sessenta, quando se projetou o processo de mecanização e modernização dos portos e o desenvolvimento do transporte rodoviário. Não foi somente a construção do superporto de Rio Grande e o incremento do transporte rodoviário que diminuiu o uso do porto de Porto Alegre e

levou-o à decadência, mas principalmente os diversos interesses políticos, que tiveram sua configuração na ditadura militar. Depreende-se essa constatação a partir da documentação analisada, sobretudo de livros publicados pelo Ministério dos Transportes e da Revista Portos e Navios, que será explicada a seguir.

A partir de 1964, o governo ditatorial tomou para si a responsabilidade por desenvolver os transportes no Brasil; por isso centralizou suas ações e regulamentou, através de Leis e Decretos, as políticas para o setor.

A centralização da política de transporte nas mãos do governo deve-se ao objetivo de vincular o setor dos transportes à política econômica, resumido em dois aspectos:

1º - Realizar a circulação da riqueza nacional, garantindo a ligação das fontes de produção aos centros de consumo, mediante a existência de uma adequada infraestrutura viária, buscando o desenvolvimento na sua forma mais ampla;

2º - Conter ou reduzir os custos básicos de transportes, sob controle direto ou indireto do Governo, consoante uma exploração harmônica e eficiente do sistema. O custo dos transportes não pode constituir em ônus para a economia do País [...], então, a necessidade de um controle direto sobre as empresas governamentais que realizam transportes, particularmente o sistema portuário e o sistema ferroviário e a parte relativa à navegação...⁶⁸

Uma das ações que identificam essa sistemática é a da criação do Ministério dos Transportes (MT) em substituição ao Ministério da Viação e Obras Públicas. A intenção, desde o início da formação do MT, era a integração entre os diversos modais;⁶⁹ para isso, criaram-se dois ramos dentro do Ministério: um, que se destinava a operacionalizar as obras de infraestrutura e outro, para cuidar da parte de prestação de serviços, pelos setores públicos e privados. Segundo Andrezza (1972, p. 9), essa ação teria por objetivo o aproveitamento de “cada modalidade de transporte, evitando, assim, duplicações e gastos desnecessários [...], de forma a que o Brasil pudesse dispor de um sistema viário racionalmente coordenado em sua exploração intermodal”.

⁶⁸ ANDREAZZA, Mario David. **Os transportes no Brasil: Planejamento e execução**. 1. ed. Rio de Janeiro: Comp. Bras. Artes Gráficas, 1972, pp. 10-11.

⁶⁹ A integração dos diversos modais de transportes, reivindicada pelos empresários do setor e proposta pelo governo militar, fazia parte do processo de modernização dos transportes brasileiro e tinha como fator principal utilizar diversos modos de transporte: rodoviário, ferroviário, fluvial e marítimo, para agilizar e baratear a carga, diminuindo distâncias e facilitando-o de todas as maneiras.

No planejamento de Andreazza (1972, p. 15) para o setor de Portos e Vias Navegáveis, o ministro mencionava dois grupos de atividades. O primeiro tinha como objetivo a “adaptação e os melhoramentos da estrutura já existente, de forma a atender às necessidades imediatas” e o segundo, que pretendia ser concomitante, buscava a “execução de novas obras e medidas [...], considerando o fluxo crescente das nossas exportações e, sobretudo, a evolução da nossa Marinha Mercante, que passou a exigir instalações que comportassem maior calado”. No primeiro grupo de atividades, Andreazza (1972, pp. 15-16) comentava as ações imediatas que já vinham sendo executadas, que eram a ampliação dos portos existentes e a substituição de “equipamentos obsoletos de carga por equipamentos novos e mais eficientes”. Sobre a mecanização dos portos, citava o exemplo do que já havia sido adquirido e realizado nos portos brasileiros, “227 guindastes de pórticos, equipamentos modernos inclusive para movimentação de contêiner, grandes cábreas, construção de silos e frigoríficos mecanizados”.

No planejamento das ações que levariam a melhor utilização de cada setor dos transportes, para Andreazza (1972, p. 13), os investimentos deveriam priorizar os critérios econômicos, ressaltando as necessidades imprescindíveis de “natureza de segurança nacional e as de caráter social”. A intenção era controlar e reduzir os custos dos transportes, especificamente para o setor de portos e vias navegáveis, enfatizar a política de melhorar a eficiência na carga e descarga, otimizar os portos e vias navegáveis, praticando uma mecanização e modernização dos portos, pois, segundo Andreazza (1972, p. 16),

visa-se a menor permanência dos navios nos portos, de modo a obter uma redução dos custos e maior rotatividade da nossa frota, enquanto que, paralelamente, se estimulava a construção de terminais privativos que já se multiplicam em todos os portos, inclusive, o crescimento de várias atividades econômicas nas áreas portuárias.

Nessa fala do General Andreazza, está presente claramente uma alusão à modernização, ao principalmente o princípio de privatização dos portos, no que se refere ao estímulo aos terminais privativos dentro dos portos, o que o Decreto-Lei nº 5 já assegurava desde 1966.

Outra preocupação do Ministério dos Transportes, que cabe dentro da ideia de otimização, está ligada aos altos preços das fainas, ou tarifas portuárias e, portanto, à intenção de baixá-los: segundo Andreazza (1972, p. 14) “os preços dos

serviços de transporte pagos devem refletir os custos reais desses serviços, em regime de eficiência empresarial, o que significa dizer que não deva onerar o usuário com as deficiências das estruturas de transporte”.⁷⁰

Porém, mais duas mudanças conceituais que levavam à privatização dos transportes foram postas por Andreazza (1972), o que possibilitou a otimização e o caminho para a modernização no setor dos transportes. A primeira mudança diz respeito à ideia de liberdade de escolha do usuário. Como proprietário da carga, o usuário deveria ter o direito de escolha. Essa ideia estabelecia o princípio da concorrência capitalista, cujo objetivo era a eficiência e a eficácia nas operações e serviços, para forçar uma diminuição dos preços das tarifas e aumentar a qualidade dos serviços, seguindo a cartilha liberal. Essa noção também evidenciava o interesse do governo em investir no transporte rodoviário, para possibilitar ao usuário a escolha do modal de transporte considerado mais otimizado. Sobre a liberdade de escolha do usuário, Andreazza (1972, p. 14) diz que o dono da carga escolhe a “modalidade que mais lhe interessa. Essa liberdade de opção leva os responsáveis pelas diferentes modalidades a se especializar no transporte das cargas que for mais adequado, procurando, assim, através da eficiência, a preferência do usuário”. A segunda mudança apontava a ideia de participação dos usuários dos transportes na gestão das sociedades de economia mista criadas para administrar os portos. Sobre essa mudança, Andreazza (1972, p. 20) diz que, sendo o usuário “o maior interessado no bom funcionamento do serviço, e ele, fazendo parte da administração portuária, assegurará, obviamente, maior eficiência operacional”.

Na abertura da 1ª convenção portuária do DNPVN, Porto Alegre, 14 de julho de 1971, Andreazza (1972a, p. 167) diz que a preocupação do governo Médici “tem sido o fortalecimento da Unidade Nacional, através da realização de um programa de desenvolvimento integrado, visando a alcançar, no menor prazo possível, o bem-estar do povo brasileiro”. Nessa fala para representantes de diversos segmentos de usuários, empresários e engenheiros, apresenta dois discursos: o do

⁷⁰ A alusão ao termo “regime de eficiência empresarial” leva a entender que o empresário nunca desperdiça nada, não cobra nada indevido, possui um moderno sistema de controle que lhe possibilita a diminuição dos custos. Pode-se dizer que isso é a divulgação da máxima liberal e neoliberal, em que os empresários devem sobreviver em um mercado bastante competitivo, e que para isso, devem obedecer as leis de mercado. Esta imagem de um controle eficiente do empresário sobre sua empresa leva a percepção de um interesse claramente privatista do sistema público.

“desenvolvimento e segurança”,⁷¹ elemento ideológico do regime militar, e o do papel do “Estado do Bem-Estar Social”, justificando os investimentos em infraestrutura e posicionando-se pela divisão do bolo que estava crescendo, mas que deveria antes crescer, para depois ser dividido.

Dessa forma, o planejamento dos transportes está relacionado com a forma e visão da ESG e da Segurança Nacional, dentro dos objetivos nacionais selecionados para o desenvolvimento e segurança. A política de transportes é um “conjunto de princípios que orientam e regulam a concepção de um sistema viário, de modo a atender às necessidades de transporte da nação, nos campos econômicos, político, psicossocial e militar”.⁷²

Sobre a infraestrutura portuária, o governo militar adotou essa postura e divulgou no “Planejamento dos Transportes” apresentado na ESG e publicado pelo Ministério dos Transportes, uma série de investimentos a serem realizados, a partir do ideal de desenvolvimento que se pretendia e se implementou no Brasil.

As bases ideológicas da ditadura militar estão contextualizadas pelo momento histórico por que passava o mundo: nas relações internacionais, estava associada à guerra fria, à bipolarização entre Estados Unidos e União Soviética, entre capitalismo e comunismo. A guerra fria, surgida no pós-guerra, gerou, no Brasil, uma disputa entre os ditos nacionalistas e os entreguistas⁷³ contextualizados pela história política e social do Brasil nos anos cinquenta e sessenta.

⁷¹ Ocorre a construção do discurso em que segurança traz desenvolvimento, abalizado no referencial da Escola Superior de Guerra – ESG, bases ideológicas do Regime Militar, em que segurança era definida por um controle do Estado sobre a população e, principalmente, sobre os movimentos sociais. E o desenvolvimento fundamentou-se em ações de arrocho salarial, atração de investimentos estrangeiros com a ampliação da possibilidade de envio de taxas de lucros para o exterior, aumento das taxas de lucros e aumento da base de consumo.

⁷² ANDREAZZA, op. cit., 1972, p. 9.

⁷³ Os termos nacionalistas e entreguistas foram utilizados no embate político dos anos cinquenta, sobretudo no governo Getúlio Vargas, para denotar, de um lado, os que defendiam um desenvolvimento a partir de uma indústria nacional com o financiamento do Estado, os nacionalistas, e, de outro, os entreguistas, os que pretendiam buscar recursos no capital internacional para financiar um desenvolvimento, abrindo a economia para as empresas multinacionais. Essa caracterização acabou perdendo sentido no governo de Juscelino Kubitschek de Oliveira, com o ingresso de capital estrangeiro. Porém ficou a caracterização de que os nacionalistas eram o grupo que se vinculava ao projeto desenvolvimentista getulista, populista e trabalhista, os quais tinham como objetivo o desenvolvimento nacional por meio de investimentos estatais em infraestrutura, nas áreas prioritárias, que eram, grosso modo, os setores dos transportes, energético e metalúrgico. Também auxiliando nesse processo, a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe – CEPAL propôs um diagnóstico estrutural e um projeto econômico que influenciaram o governo João Goulart, pois o Ministro do Planejamento, Celso Furtado, foi um dos principais teóricos no Brasil.

Os economistas do ISEB e da CEPAL⁷⁴, em suas análises estruturais, afirmavam que, para ocorrer um desenvolvimento da América Latina, era necessário fazer uma redistribuição da renda, para aumentar o consumo e desenvolver o campo, para gerar uma maior oferta de alimentos e produtos agrícolas baixando o preço e tornando-os mais acessíveis. Dessa forma, para que isso ocorresse, era primordial fazer reformas, a principal das quais seria a da reforma agrária.

Entretanto, as ações do regime militar no campo econômico foram objetivas e proporcionaram um desenvolvimento desigual, com o enriquecimento de um grupo, para desenvolver o capitalismo. Segundo Boris Fausto (2001), o governo proporcionou à burguesia internacional o envio de lucros ao exterior, conteve o movimento social, incentivou e criou mecanismos para aumentar o consumo de bens duráveis e fez algumas reformas pontuais, tais como a reforma administrativa e bancária⁷⁵, menos a Reforma Agrária, substituída por uma política agrária de

⁷⁴ Pode-se considerar que os pressupostos teóricos da CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe) assemelham-se aos do ISEB (Instituto Superior de Estudos Brasileiros), conforme analisa Luiz Carlos Bresser-Pereira (2005): “O desenvolvimento devia ser o produto de uma estratégia nacional de industrialização. Para legitimá-lo, porém, era necessário fazer a crítica da lei das vantagens comparativas, demonstrando que, ao contrário do que pressupunha essa lei ou a teoria econômica ortodoxa, sua aplicação não permitia que os ganhos de produtividades que ocorriam com a industrialização nos países centrais se transformassem em baixa dos preços, beneficiando os países em desenvolvimento. Nos países, industriais o valor adicionado já é maior porque a indústria exige um trabalho mais qualificado do que o da produção agrícola e mineradora. Somava-se a isto, o fato de que, ao contrário do que previa a teoria do comércio internacional, os aumentos de salários nos países centrais não resultavam apenas em baixa de preços, mas em aumento de salários proporcionais aos aumentos de produtividade, devido à boa organização dos trabalhadores, enquanto o mesmo não acontecia nos países em desenvolvimento com os ganhos de produtividade. Daí resultava a tese de que havia uma tendência secular à deterioração dos termos de intercâmbio. Os dois grupos filiavam-se à ‘teoria do imperialismo’ – ou seja, à teoria que explica o subdesenvolvimento principalmente como resultado da ação imperialista das grandes potências, que busca manter os países da periferia exportadores de produtos agrícolas e matérias primas”. Cf. BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. Do Iseb e da Cepal à Teoria da Dependência. *Paper* a ser publicado em livro organizado por Caio Navarro de Toledo, *50 Anos do ISEB* (2005). São Paulo: Editora da UNESP. Base de Dados: www.bresserpereira.org.br/view.asp?cod=1534, acesso, 19.05.2008. pp. 4-5.

⁷⁵ Segundo Boris Fausto, o governo ditatorial procurou reformar o “sistema econômico capitalista, modernizando-o como um fim em si mesmo e como forma de conter a ameaça comunista. Para atingir esses propósitos, era necessário enfrentar a caótica situação econômico-financeira que vinha dos últimos meses do governo Goulart; controlar a massa trabalhadora no campo e na cidade; promover uma reforma do Estado”. Conforme Delgado essas reformas foram consideradas indispensáveis ao desenvolvimento industrial, que culminou no chamado Milagre Brasileiro e “incluíam as reformas administrativa, bancária – destacando-se a criação de um mercado de capitais, do Conselho Monetário, do Banco Central e do Conselho Nacional de Crédito Rural, entre outras providências – fiscal e agrária”. Cf. FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: EDUSP, 9 ed., 2001. Cf. DELGADO, Nelson Giordano. A agricultura nos planos de desenvolvimento do Governo Federal: do Plano Trienal ao III PND. In: BENETTI, Maria Domingues e FRANZ, Telmo Rudi (coord.). **Desenvolvimento e crise do cooperativismo empresarial do RS 1957 – 84**. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 1988. p. 37.

colonização e ocupação dos espaços vazios e das terras devolutas. Em termos políticos, passou a governar com base nos atos institucionais e fundamentados na ideologia da segurança nacional, expurgando a oposição, “controlando” os sindicatos, os movimentos sociais e o próprio Congresso Nacional.

O milagre brasileiro apoiou-se num tipo de crescimento econômico, priorizando a desigualdade econômica e social. O próprio Delfim Neto prognosticou “crescer o bolo para depois dividir”,⁷⁶ e, por isso, o plano de desenvolvimento do grupo civil-militar no poder baseou-se no aumento das taxas de lucros, na redução de salários, na contenção do crédito, na redução da dívida pública e no encolhimento das importações para conter o déficit externo.

No quadro de conceituação da política de Segurança Nacional, Golbery do Couto e Silva (1967, p. 155-159) considera os Objetivos Nacionais Permanentes como um Núcleo Universal e constante: “autodeterminação, integração, bem-estar, prosperidade, prestígio, manutenção do território”; e Objetivos Nacionais Atuais como ações específicas para alcançar os Objetivos Permanentes, “uma hierarquia de ideias, valores, aspirações e interesses específicos da comunidade no período Histórico definido”.

Dessa forma, ao traçar estratégias para alcançar esses Objetivos Permanentes, o governante deverá planejar as suas ações de maneira que estas estejam submetidas aos Objetivos Nacionais Atuais. O que demonstra o Planejamento do Ministério dos Transportes realizado pelo General Ministro Antônio Andreazza é essa preocupação com a segurança e a construção de um desenvolvimento econômico pautado na estratégia traçada pelos militares para tal, visando a diminuir os riscos de penetração do comunismo, através do desenvolvimento econômico de regiões consideradas áreas de risco.⁷⁷

Diante do exposto, pode-se afirmar que o transporte é fundamental para o acesso a lugares distantes dos centros urbanos, o que possibilita um desenvolvimento local associado ao do país, e, ao mesmo tempo, uma possibilidade

⁷⁶ Os militares propuseram um desenvolvimento desigual, com o objetivo de criar uma elite econômica; dizia-se que, no capitalismo, seria impossível um desenvolvimento com equidade. Por isso, era necessário fazer que as empresas enriquecessem e alavancassem um desenvolvimento econômico para possibilitar uma maior participação da sociedade nessa riqueza, tendo em vista que isso geraria emprego e traria opulência para o país.

⁷⁷ ANDREAZZA, 1972 e ANDREAZZA, 1972a.

de controlar – política e militarmente – todos os espaços, mesmo os confins mais distantes. O Estado do Rio Grande do Sul, por exemplo, por situar-se em uma região fronteiriça, era propício ao ingresso de ideias, ideologias e pessoas de diferentes credos e posicionamentos, e, assim tornava-se estrategicamente vulnerável para a penetração do inimigo. Por isso, constatava-se a preocupação com a ocupação dos espaços nessa região com a construção de rodovias e/ou estradas para “levar o progresso” até as mais longínquas regiões. Além disso, o Brasil tinha que tomar para si a liderança na América Latina, e os espaços do território rio-grandense eram primordiais para tais intentos.

O projeto de transporte rodoviário associado à política de integração Nacional, tinha a intenção de levar desenvolvimento aos lugares mais distantes do centro econômico do país, com o objetivo de eliminar os espaços vazios. Essa política estava conectada ao projeto de desenvolvimento elaborado pela Escola Superior de Guerra, divulgado por Golbery do Couto e Silva em diversos artigos unificados no livro “Geopolítica do Brasil”, que apresenta características ideológicas do regime militar. A lógica de um desenvolvimento com segurança⁷⁸, proposto nos Objetivos Nacionais, uma Geopolítica e uma Geoestratégia, conforme diz Andreatza (1972, p. 34), “nesse conjunto todo avulta, uma verdadeira obra de integração nacional, onde se procura concorrer para a eliminação dos espaços vazios e atingir as nossas fronteiras, três quartos delas ainda inacessíveis”.

Com o golpe de 1964, segundo a revista *Portos e Navios* (jan/79, p. 23), foi lançado o “Programa de Ação Imediata para o triênio 1964-1966”, a Lei que punha

⁷⁸ Para os ideólogos da ESG e do Regime Militar, a Segurança é fundamental, mas o Desenvolvimento é necessário para evitar a penetração de ideias comunistas, pois uma população pobre não tem nada a perder, podendo ser cooptado pelas ideias comunistas. Por outro lado, segundo Lúcia Oliveira (2001, p. 35), para a os ideólogos da ESG e da ditadura militar, cabe à elite assumir sua função histórica de interpretar as “legítimas aspirações e interesses nacionais e as formulações da política e da estratégia nacional e ainda a função pedagógica de conscientização da população”. Complementando, Lúcia de Oliveira (2001, p. 28) analisa a ação da Escola Superior de Guerra nos anos 70 utilizando, como documento base de divulgação de ideias, um Manual Básico da ESG de 1975, para quem a finalidade do Estado contemporâneo é *a segurança*, e para isso deverá “criar e manter a ordem política, econômica e social”; mas também *o desenvolvimento*, cuja finalidade é “promover o Bem Comum”. Mais adiante, complementa o pensamento ao dizer que “Sem ordem não há desenvolvimento e sem desenvolvimento a segurança nacional está seriamente ameaçada, vulnerável à infiltração do inimigo”. Cf. OLIVEIRA, Lúcia Maciel Barbosa de. **Nossos Comerciais, Por Favor – A Televisão Brasileira e a Escola Superior de Guerra: O Caso Flávio Cavalcanti**. São Paulo: Beca, 2001. p. 36.

em “ação o Plano Nacional da Viação” e o “Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social”. No ano de 1965, o Governo da ditadura “assinava com Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento, Acordo de Assistência Técnica para realização de um estudo de Transportes do Brasil”. Esse estudo apontava as primeiras ações, no período de 1968 a 1973, para o planejamento voltado às rodovias.

Desde os anos sessenta, verifica-se a opção do governo e do capital por um transporte mais individualizado, menos massificado, o que trouxe à tona, em larga escala, o caminhão e a carreta. Pelo lado do governo, incrementaram-se os investimentos em construção de rodovias, os incentivos e financiamentos com créditos especiais para a aquisição de caminhões e carretas. Pelo lado do capital, por sua vez, desenvolveu-se a formação de transportadoras com suas frotas.

Percebe-se, no planejamento dos Transportes, a opção pelo transporte rodoviário em detrimento do ferroviário e do fluvial e marítimo. O transporte ferroviário, por exemplo, foi remodelado, tendo sido, inclusive, abandonados e desmanchados ou erradicados alguns quilômetros de estradas de ferro; em 1972, conforme Andreazza (1972, p. 45), do total de 10.795 km, foram erradicados 7.419 km. Mas, reforça o Ministro dos Transportes da época, que “toda erradicação de um ramal corresponde à construção de uma rodovia substitutiva e a solução de problemas locais de marcante sensibilidade social”. E ainda revela que “não tem sido fácil a eliminação desses ramais, e isso demandará algum tempo para sua completa realização”.

Dois elementos estão em jogo, apresentados nessa fala de Andreazza: primeiro, o da substituição dos transportes pelo modal rodoviário e, segundo, o da resistência a essa substituição que aparece com a imagem de “dificuldades”.

A preocupação do governo com relação ao transporte ferroviário, segundo o ministro Andreazza (1972, pp. 43-44), era com a “recuperação” e a “remodelação das linhas existentes”, bem como com a redução do déficit da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Por isso, os esforços eram no sentido de “equilíbrio financeiro da empresa. Os seus investimentos devem atender principalmente aos critérios econômicos, que assegurem o retorno rápido do capital”.

Quanto ao setor rodoviário, a preocupação, desde os anos sessenta, baseava-se muito mais na implantação e pavimentação do que na conservação das estradas, o que demonstra a característica principal desse período, que foi o da expansão rodoviária. Segundo a revista *Portos e Navios* o período de maior intensidade de investimentos no setor foi o de 1971 a 1973, tendo sido investidos, anualmente, mais do que 4% do Produto Interno Bruto (PIB), e nos setores Ferroviário e Marítimo juntos, o investimento ficava em torno de 1% do PIB, tendo sido duplicada a frota nacional de caminhão, o consumo de óleo diesel e dos derivados do petróleo. Também, segundo a revista, entre 1968 e 1973, “o movimento de transporte rodoviário aumentou de 48,5% para um aumento na extensão da rede de 38,7%, indicando sua maior utilização”.⁷⁹

No entanto, após 1974, a preocupação do governo federal passou a ser a redução da participação do setor rodoviário nos transportes, visto que o preço do petróleo havia disparado devido à crise energética. Em reportagem sobre a evolução dos transportes no Brasil, a revista *Portos e Navios* (jan/79, p. 24) identifica esse recuo do governo ditatorial, isto é, “a mudança em relação à expansão rodoviária”. Enquanto o período de 1968-1973, caracterizou-se pela “expansão”, o de 1974-1977 apresentou como característica a “conservação”.

Apesar da intenção do governo ditatorial, a participação nos transportes de carga do setor rodoviário teve um aumento “de 75,8% em 1974 para aproximadamente 80% em 1977, que foi acompanhado pela produção de caminhões de maior porte”. Portanto, quando foi lançado, o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) focalizou-se nos “Corredores de Transporte” e “Corredores de Exportação” prevendo, para 1979 e 1980, uma série de metas a serem atingidas pelos diversos setores de transportes. A intenção do governo, segundo a revista *Portos e Navios* (jan/79, p. 25), era dar ênfase para o “deslocamento progressivo dos transportes de grandes massas para os setores ferroviário, marítimo e fluvial [...]. O II PND previa em investimentos Cr\$ 28 bilhões para o Desenvolvimento Ferroviário, Cr\$ 23 bilhões para a Construção Naval [...]”. Inclusive, reforça o artigo da revista *Portos e Navios* (jan/79, p. 25), que o Governo baixou um Decreto-Lei⁸⁰ estabelecendo “a prioridade do transporte ferroviário e de

⁷⁹ PORTOS E NAVIOS, op. cit., jan/79, pp. 23 – 24.

⁸⁰ Decreto-Lei nº 79.132 de 17 de janeiro de 1977.

cabotagem para as cargas de propriedade das repartições públicas, autárquicas, órgãos de administração descentralizada e entidades de direito privado beneficiadas pelo governo da União”.

Portanto, analisando o período de 1964 a 1980, pode-se concluir que o setor rodoviário teve total atenção do governo militar, e, por isso, passou a ter um extraordinário desenvolvimento. Apesar disso, outros setores também foram contemplados em algumas medidas.

Em 1979, a revista *Portos e Navios* traz uma reportagem assinada por Newton do Amaral Figueiredo, intitulada “Aspectos da Evolução do Planejamento de Transportes no Brasil”, que mostra, de 1950 até 1977, através de tabelas, o que considerou a evolução dos transportes no Brasil. Dessa reportagem, destaca-se a informação de que, em vários planos e programas, estavam envolvidos os transportes, o que demonstra uma preocupação com a elevação e expansão do Produto Interno Bruto (PIB). Por isso, o Programa Estratégico de Desenvolvimento (PED) do período de 1968 a 1970 identificava “a importância do setor de transportes na criação de condições para permitir a expansão desejada do PIB”. Além do PED, outros programas de desenvolvimento são citados pela reportagem, como o Programa de Construção Naval (1971-1975), a criação da SUNAMAM, o Plano de Metas e Bases de Ação do Governo, o Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (PND), o Plano Nacional de Aviação (PNV) e os quatro “Programas Especiais”: o Programa de Integração Nacional (PIN), o Programa de Redistribuição de Terras e Estímulos e Agroindústria do Norte e Nordeste (PROTERRA), o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE) e o Programa Especial para o Vale do São Francisco (PROVALE). O Plano de Metas e Bases de Ação do Governo foi apresentado em 1970, com metas a serem atingidas em 1973. Conforme a reportagem da revista *Portos e Navios* “tal plano teve caráter transitório e deu maior tempo para a elaboração do Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, para vigência no período de 1972/1974”, porém, o I PND trouxe, com mais clareza, as metas a serem atingidas e apontando, inclusive, os “recursos” disponíveis para atingir tais metas, mostrando a “integração e a coordenação” dos transportes.⁸¹

⁸¹ PORTOS E NAVIOS, op. cit., jan/79, p. 24.

Dentro dessas medidas e tendo por objetivo o desenvolvimento do setor dos transportes como um todo, o governo da União propôs algumas ações, tais como investimentos na Marinha Mercante, com a criação da SUNAMAM, incentivos à iniciativa privada para ingressar na produção de embarcações em estaleiros nacionais, incentivos às armadoras nacionais ao realizar navegação de longo curso, criação da Conferência de Fretes. E, para o setor de Portos e Vias Navegáveis, o governo propôs duas medidas fundamentais: a primeira buscava a “adaptação e os melhoramentos da estrutura já existente, de forma a atender às necessidades imediatas” e a segunda, a execução de novas obras, “tendo em vista as necessidades a médio e longo prazos, considerando o fluxo crescente das nossas exportações e, sobretudo, a evolução da nossa Marinha Mercante, que passou a exigir instalações que comportassem maior calado”.⁸²

A partir de 1967, o governo da ditadura militar, com o intuito de alavancar um determinado tipo de desenvolvimento, passou a adotar para a Marinha Mercante brasileira a filosofia 40-40-20⁸³, que consistia em uma política de participação no transporte determinando, no mínimo, 40% para a bandeira brasileira nas cargas de intercâmbio com o exterior. Com essa política, associada a medidas de controle das Conferências de Frete⁸⁴, o governo brasileiro pretendia promover o desenvolvimento do setor de produção de navios, pois, além de adotar a “entrada de empresas privadas na navegação de longo curso, o governo incentiva a produção nacional através de um programa de novas embarcações em estaleiros nacionais”.⁸⁵

Conforme exposição de Mário Andreazza, em 1972, à Escola Superior de Guerra, a proposição do Ministério dos Transportes era de aumentar a participação

⁸² ANDREAZZA, op. cit., 1972, p. 15.

⁸³ Essa filosofia determina a divisão da carga geral em três partes: 40% de participação na carga internacional de navios de bandeira brasileira, 40% de participação dos navios de bandeira da origem ou destino da carga e 20% na de navios de terceiras bandeiras. Portanto, essa política fundamenta-se em três princípios básicos: “predominância dos armadores nacionais no tráfego pelo comércio entre os dois países interessados”; “deve haver disciplina governamental das atividades marítimas” e, por fim, o “princípio da ‘Reserva de Carga’” (PORTOS E NAVIOS, op. cit., jul/81, p. 22).

⁸⁴ “Para um controle mais efetivo do que o Brasil exigia das Conferências, a Comissão de Marinha Mercante estabeleceu, através de legislação, que todas as Conferências de Frete que operavam de e para portos brasileiros deveriam submeter à Comissão de Marinha Mercante seus Estatutos, Acordos de Rateio de Carga e suas respectivas tabelas de fretes em vigor para aprovação. Passava, assim, a Comissão de Marinha Mercante a ter um controle direto sobre as Conferências de Frete, especialmente no que diz respeito à participação de bandeira brasileira e nível de fretes”. Cf. *Ibid.*, jul/81, p. 23.

⁸⁵ *Ibid.*, p. 42.

da bandeira brasileira na navegação de longo curso; por isso, adotou a Política de fretes, cujo objetivo era desenvolver a indústria naval e incentivar as empresas nacionais a praticar a navegação de longo curso, e, com isso, alavancar um desenvolvimento nos transportes seguindo o desenvolvimento econômico brasileiro. Por isso, segundo Andreazza (1972, p. 40), o governo decidiu

realizar uma corajosa política de fretes, através de atitudes firmes e decididas, enfrentando os grandes grupos internacionais que se opunham à entrada do Brasil nesse mercado internacional, uma vez que os fretes, assim como o petróleo constituem os maiores negócios do mundo [...] proporcionar ao País um volume de fretes bem maior, e com isso, conseguimos interessar a iniciativa privada na navegação de longo curso, oferecendo-lhes um mercado compensador, mas exigindo, em compensação, que seus navios sejam encomendados nos estaleiros nacionais.

A SUNAMAM propôs o primeiro e o segundo “Programa de Construção Naval”, respectivamente, para os quinquênios 1971/75 e 1975/79 elevando a quantidade da frota mercante e da participação brasileira.⁸⁶

Em julho de 1981, a revista Portos e Navios publicou uma reportagem intitulada “Política Marítima Nacional”, que foi a apresentação de Elcio Costa Couto aos participantes do “Encontro Brasil – Exportação 81” em São Paulo, demonstrando a expansão da participação brasileira na navegação de longo curso, através de uma série de dados e tabelas. Diz a reportagem introdutória que “a política de navegação de longo curso, por onde é feito 99% do comércio exterior brasileiro tem atingido seus objetivos: aumentar a participação nos fretes gerados e a intensificação do comércio exterior do País”.⁸⁷ Por isso, essa política de navegação adotou diversas medidas e obteve resultados, apontados pelo expositor, como “a expansão pronunciada e agressiva da participação brasileira nos fretes gerados na navegação exterior para a obtenção de divisas no comércio de “invisíveis” ou de serviço; e a intensificação do comércio exterior do Brasil”.⁸⁸ Mostrando as etapas desse processo, segue a reportagem:

entrada da armação privada nacional na navegação exterior; construção de uma frota mercante adequada às necessidades do comércio exterior brasileiro; denúncia de todas as Conferências de Fretes ou Acordos de Fretes que serviam ao tráfego exterior do Brasil antes de novembro de 1967; formação de novas Conferências e Acordos de Fretes, com a

⁸⁶ Ibid., p. 42.

⁸⁷ Ibid., p. 22.

⁸⁸ Ibid., p. 24.

participação brasileira desejada nos fretes gerados; efetivação de Convênios e Acordos Bilaterais com base 50/50 nos fretes gerados para incrementar a participação brasileira; implantação de linhas pioneiras para abertura de novos mercados de exportação; controle efetivo de fretes das Conferências e Acordos de Fretes, dos Acordos Bilaterais e das Linhas Pioneiras através da Sunamam; e extensão a todas as empresas de longo curso privadas e estatais, da autorização para operarem no transporte “cross-trade”.⁸⁹

Outra preocupação ainda, além da que dizia respeito ao desenvolvimento da Marinha brasileira e da conservação e ampliação das instalações portuárias, foi com a manutenção, limpeza sinalização dos canais de navegação, que se constituía em uma preocupação com a dragagem de rios e canais para possibilitar sua utilização para o transporte de cereais, em vista da política de exportação e das condições de navegabilidade de navios superiores a 40mil Tonelagem de Porte Bruto (TPB). Dessa forma, segundo Andreazza (1972, p. 20), “as dragas necessárias já estão sendo adquiridas e, as disponíveis, realizam serviços permanentes em todos os portos, tendo atingido um volume de dragagem, em 1971, de cerca de 11 milhões de metros cúbicos”. Cumpre destacar que, naquele momento, o governo brasileiro estava em contato com os empresários do Japão para a exportação de cereais para aquele país, o que, se pode dizer, possibilitava a intensa produção e o estímulo à produção de cereais.

Nos anos setenta, o governo e os empresários passaram a investir e aceleraram o processo de modernização dos transportes, sobretudo através do transporte intermodal⁹⁰, representado em quatro frentes: a *containerização*⁹¹, o sistema *Ro/Ro*⁹², a *palletização*⁹³ e o sistema de Barcaças *Lash*⁹⁴. Além disso, o

⁸⁹ Ibid., pp. 24-5.

⁹⁰ O Transporte Intermodal é um sistema de integração entre os diversos transportes - rodoviário, ferroviário e marítimo – facilitando a carga e descarga utilizando-se da tecnologia e diminuindo a utilização de trabalhadores para passar de uma modalidade de transporte para outro.

⁹¹ Containerização é o uso de contêiner ou cofre de carga, segundo o Decreto nº 80.145/77 (Art. 4º) “O *container* é um recipiente construído de material resistente, destinado a propiciar o transporte de mercadorias com segurança, inviolabilidade e rapidez, dotado de dispositivo de segurança aduaneira e devendo atender às condições técnicas e de segurança previstas pela legislação nacional e pelas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil”. Cf.

⁹² *Roll-on/Roll-off* é um sistema que possibilita transportar veículos, caminhões ou carretas, carregados ou não, em navios, sendo a entrada a bordo realizada por rampas apoiadas no cais.

⁹³ O *pallets* consiste de uma plataforma, geralmente de madeira, algumas vezes de metal, plástico, fibra ou outro material, colocada na horizontal, onde a carga pode ser empilhada de maneira a ficar estabilizada. Em geral, o *pallets* já é projetado para ser movimentado mecanicamente, por meio de guindastes, empilhadeiras ou veículos de garfo.

governo estimulou a melhoria de maquinários e de navios, a navegação interior, o uso de barcaças ou chatas, o uso de terminais privativos e os investimentos em construção de rodovias, além de preocupar-se com incentivos por meio de leis, não somente poupadoras, mas também, barateadoras de mão-de-obra.

As imagens 03, 04, 05, 06, 07 e 08 demonstram o potencial de modernização à disposição dos empresários do setor dos transportes, inclusive facilitando o uso do transporte intermodal, utilizando o contêiner e o sistema Ro-Ro. Porém, o mais empregado, por ser o mais fácil de ser utilizado e o mais barato, era o sistema palletizado, pois o uso de pallets é simples e facilita o trabalho utilizando a empilhadeira de garfo. Por meio da palletização, uniam-se mercadorias previamente amarradas (lingadas), facilitando a movimentação nos diversos sistemas de transporte, caracterizando a unitização⁹⁵ (unificação).

IMAGEM 03
PALLETS



Fonte: www.eps.ufsc.br/labs/grad/disciplinas/GerenciaDeMateriais/99.1/unitizacao.doc -, acesso 12.06.09.

⁹⁴ *Lash* é a sigla para “lighter aboard ship”, que significa “batelão a bordo do navio”; é o mesmo que Navio Porta-Barcaças. Esse sistema possibilita transportar cargas em geral previamente carregadas em barcaças, as quais são içadas para bordo com equipamento próprio do navio. Navios rápidos nas operações de carga e descarga, as barcaças são trazidas a bordo em distâncias variáveis do local de fundeio.

⁹⁵ Termo que denota operação de união de mercadorias de formatos, tamanhos e pesos distintos carregados em volumes unitários, possibilitando, assim, maior agilidade, racionalidade, espaços e maior segurança na movimentação das mercadorias.

IMAGEM 04
EMPILHADEIRAS DE GARFO



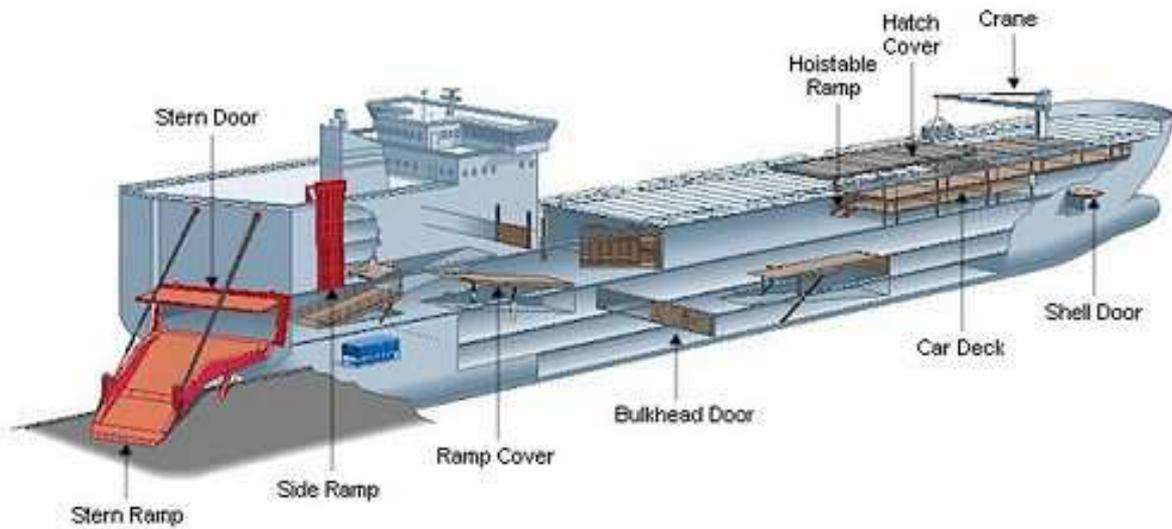
Fonte: Acervo Biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias

IMAGEM 05
CONTÊINER



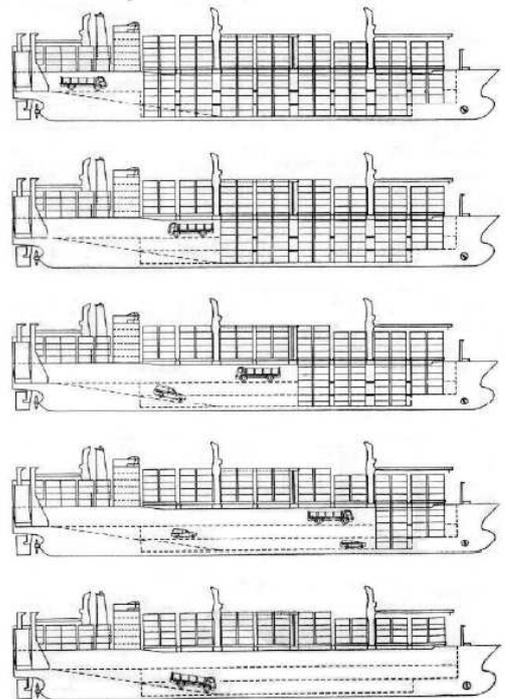
Fonte: www.eps.ufsc.br/labs/grad/disciplinas/GerenciaDeMateriais/99.1/unitizacao.doc -, acesso 12.06.2009.

IMAGEM 06
NAVIO ROLL-ON/ROLL-OFF



Fonte: http://farm1.static.flickr.com/8/7154867_f96b82a0cb.jpg, acesso em 12.06.2009.

IMAGEM 07
SISTEMA ROLL-ON ROLL-OFF



Fonte: http://farm1.static.flickr.com/8/7154867_f96b82a0cb.jpg, acesso em 12.06.2009.

IMAGEM 08
SISTEMA LASH



Fonte: http://farm1.static.flickr.com/8/7154867_f96b82a0cb.jpg, acesso em 12.06.09.

Essa mecanização, na forma do transporte intermodal, teve início nos anos setenta e ganhou especial atenção do governo ditatorial. Dois órgãos foram criados para atuar no setor de planejamento e estudo: o primeiro deles, de cunho mais geral, o GEIPOT, e o segundo órgão, já bem mais específico, a CIDETI. Cada uma dessas instituições será examinada a seguir, para que se possa compreender a dinâmica desse processo.

O Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes – GEIPOT, foi criado pelo Decreto nº 57.003/65 para prestar apoio técnico e administrativo aos órgãos do Poder Executivo que tenham atribuições de formular, orientar, coordenar e executar a política nacional de transportes nos seus diversos modais, bem como promover, executar e coordenar atividades de estudos e pesquisas necessárias ao planejamento de transportes no País. Segundo o site do órgão, o que, no início, era um grupo interministerial foi transformado em Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes e, com a criação do Ministério dos Transportes, passou a subordinar-se a esse Ministério. Essa subordinação foi mantida pela “Lei nº 5.908, de 20 de agosto de 1973, que transformou esse Grupo de Estudos em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, preservando a sigla GEIPOT”.⁹⁶ Na preocupação com relação à Integração dos transportes, para Andreazza (1972, p. 57), a responsabilidade do GEIPOT, fundamenta-se nas diretrizes nomeadas pelo

⁹⁶ Disponível em <http://www.geipot.gov.br/Inventarianca/AEmpresa.htm>, acesso 18.05.2009.

MT: “planejamento integrado dos transportes nacionais; Pesquisa e projetos sobre transportes; Aperfeiçoamento das atividades de planejamento e projeto [...]; Patrocínio e realização de cursos para o aperfeiçoamento de técnicos [...]”. Portanto, coube ao GEIPOT, nos anos setenta, dentro do novo Ministério dos Transportes, as seguintes tarefas, que foram selecionadas especificamente para o Rio Grande do Sul, conforme Andrezza (1972, p. 57): a “revisão e atualização dos planos diretores rodoviários elaborados para os Estados do Sul e do plano de ação ferroviário” e a realização de “uma série de estudos e projetos em todas as modalidades de transportes”. Associado à política para os transportes da ditadura militar, elaborada pelo MT, desenvolveram-se estudos para o “reaparelhamento dos portos de Santos, Paranaguá e Rio Grande, como terminais de corredores de transportes, voltados para exportação de granéis e pallets. [...] Anteprojeto global de ligação dos rios Jacuí e Ibicuí, no Rio Grande do Sul”.⁹⁷

Ampliando as preocupações do MT com relação à unitização das cargas, pelo Decreto nº 80.107/77, foi criada a Comissão Coordenadora de Implantação e Desenvolvimento do Transporte Intermodal – CIDETI, que recebeu como funções coordenar e sugerir medidas relativas ao transporte em “unidade de carga”, cofre de carga ou contêiner; estudar a legislação nacional e internacional referente ao transporte de carga *unitizada*, bem como atualizar e aprimorar as normas vigentes; “promover a harmonia das providências a serem tomadas nas diversas áreas da economia nacional relacionadas com o transporte intermodal de carga *unitizada*” e por fim, subsidiar, com seus estudos, os representantes do Brasil em debates internacionais sobre o tema.⁹⁸

A preocupação do governo em dar solução aos problemas do transporte intermodal é demonstrada pela composição interministerial da CIDETI, formada, segundo a revista Portos e Navios (1981, p. 30), pela “representação dos Ministérios da Marinha, Aeronáutica, Fazenda, Indústria e Comércio, Relações Exteriores e Seplan”.

Dentro do projeto de integração dos transportes, existe uma diferença entre o transporte multimodal e o transporte intermodal. O transporte multimodal é o que

⁹⁷ ANDREAZZA, op. cit., 1972, pp. 57-58.

⁹⁸ SEBRAE Internacionalização. **Glosário**. Base de dados: <<http://www.internacionalizacao.sebrae.com.br/portal/portal/print.php?tipo=glossario>>, acesso 18.05.2009.

utiliza diversas modalidades de transporte desde a origem do produto até o seu destino, mas não se preocupa com a unificação da carga, que é transportada de maneira sedimentada. O transporte de arroz em casca, por exemplo, pode ser realizado dessa forma. Inicialmente, a carga é carregada em caminhão na lavoura; é armazenada em silos; após a secagem dos grãos, estes são embalado em sacas, que são transportadas, em vagões de trem, até o porto de Porto Alegre, onde são carregadas em um navio e transportadas para o norte do país, onde passam a ser descarregadas e depositadas nos armazéns do porto e, depois, carregadas em caminhões e transportadas para um engenho.

O transporte intermodal não pode ser entendido como operações realizadas em diversas modalidades, com diversas cargas e descargas e de maneira sedimentada, mas de maneira que as transferências de uma modalidade de transporte a outro seja o menos dispendioso possível, geralmente realizado por transbordo. Por exemplo: o arroz em casca sai dos silos direto em um contêiner adaptado para o trem, levado até o porto, transferido para o navio e depois de transportado para o nordeste, desovado⁹⁹ diretamente nos caminhões que o levam a seu destino, o engenho.

A modalidade de transporte intermodal, segundo o presidente do CIDETI, Marcelo Perrupato e Silva, em artigo da revista Portos e Navios (1981, p. 29), é um conceito que está implicado “num só conhecimento de transporte, num só agente de transporte e numa série de operações de transbordo em que a carga não fique exposta a perdas, danos e avarias. Implica também numa responsabilidade integral de todas as operações”. A partir daí, depreende-se “a complexidade do sistema, quer em termos de integração operacional, quer nos seus aspectos gerenciais, organizacionais, fiscais e tributários, sem falar nos problemas de responsabilidade e seguro”.¹⁰⁰

A preocupação do governo com a *unitização* em implantar terminais de containeres em portos brasileiros, em regulamentar o sistema Ro/Ro aparece nas reportagens da revista Portos e Navios, citadas a seguir, mais uma propaganda do governo, representado pelo presidente do CIDETI, para os armadores investirem e acreditarem no sistema de transportes do Brasil e suas inovações, através do

⁹⁹ Termo utilizado para denotar descarga de contêiner.

¹⁰⁰ PORTOS E NAVIOS, op. cit., 1981, p. 29.

intermodal. Por exemplo, dizendo que o governo estava fazendo um “grande esforço” para apoiar o transporte intermodal, Marcelo Perrupato e Silva estava divulgando, em tom de propaganda, as leis e a estruturação que o governo pretendia e estava realizando para aquele setor. Logo após, o presidente do CIDETI divulgava as diversas leis, decretos e incentivos do governo, iniciando pela Lei do Container nº 6.288/75, regulamentada pelo Decreto 80.145/77. A seguir dizia, na Revista Portos e Navios (1972, p. 30), que o governo havia aprovado as instruções para implantar o transporte intermodal de contêiner, através da Portaria MT-890/77, onde eram estabelecidos “os requisitos básicos para autorização das empresas de transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e fluvial, para operarem no transporte intermodal”. Adiante, ainda, Silva diz que ocorreu a implantação do sistema *Roll-on/Roll-off* no transporte de cabotagem em 1977, através da portaria MT-997, que completou a MT-890; Marcelo Perrupato e Silva, complementa que, pela Portaria MT-083, estabeleceram-se condições especiais para o *Roll-on/Roll-off*.

Dispensa dos serviços de capatazia nas operações de desembarque efetuadas em navios especializados integrantes do serviço de transporte intermodal de carga unitizada pelo sistema Ro/Ro. Condicionamento da estiva, nessas operações especializadas, a existência de motoristas habilitados para a movimentação das unidades de carga especiais. Além disso, em 15 de agosto de 1978, aprovou-se a Portaria MT-553 que declarou desnecessários, no sistema Ro/Ro os serviços de capatazia, de conferência de mercadorias, de consertadores de carga e de vigias portuários.¹⁰¹

O Ingresso na Justiça do Trabalho foi uma forma de resistência dos trabalhadores, Conferentes de Carga e Descarga do Porto de Porto Alegre, aos benefícios dados pelo governo, através da portaria 553/78, às empresas que operassem no sistema *roll-on/roll-off*, ou intermodal, dispensaria a contratação de conferentes de carga e estabeleceria a contratação de estivadores. Após se colocarem à disposição da empresa RB Agência Marítima LTDA., no período de 9 de março a 9 de junho de 1980 e não serem pagos, ingressaram na Justiça do Trabalho e, apesar de perder em primeira instância, recorreram, e, seis anos depois, saiu a sentença com ganho de causa aos trabalhadores. Segundo assegura o Acórdão (TRT – 2262/81),

o emprego de mão-de-obra especializada no serviço de conferência de mercadorias, nas embarcações mercantes em operações de carga e descarga, é obrigatória nos portos organizados [...]. A circunstância de a

¹⁰¹ Ibid., jun/81, p. 30.

empresa reclamada não ter utilizado os serviços dos conferentes nas operações de carga e descarga do navio N/M Lady Sophie não a desonera do pagamento da remuneração correspondente, visto que estes profissionais foram regularmente colocados à sua disposição.

Outra observação do presidente do CIDETI diz respeito ao custo com mão-de-obra, que, segundo ele, na movimentação portuária, vinha crescendo, “exigindo, gradualmente, medidas capazes de aumentar a sua produtividade, para não onerar, proporcionalmente, os custos finais das mercadorias. E essas medidas, caracterizam-se, substancialmente, pelo incentivo à unitização das cargas”.¹⁰²

Além da visão e ação claramente favoráveis aos empresários, a matéria da revista é patrocinada pela MacGregor, uma empresa com sede no Rio de Janeiro, especializada em equipamentos do sistema Roll-on/Roll-off, que na propaganda, traz o seguinte anúncio, como título: “MacGregor Ro-Ro” e, logo abaixo: “Mais de 700 navios estão equipados com: rampas, porta, elevadores e card-decks. Por que não projetar seu navio em função dos equipamentos de acesso Ro-Ro MacGregor? Centenas de outros armadores o fizeram”.¹⁰³

Esse anúncio, associado à descaracterização da mão-de-obra avulsa, demonstra claramente o interesse em divulgar e desenvolver o sistema intermodal. Além disso, caminha na direção da modernização dos portos, que, aliás, era a reivindicação dos empresários, desde há muito tempo. Essa modernização pretendia submeter a mão-de-obra avulsa, considerada rebelde e insubmissa, aos interesses do capital, de maneira a tirar todos os benefícios que haviam sido conquistados e que os sindicatos dos avulsos teimavam em manter.

O grande Projeto do governo ditatorial, desde o início – porém mais visível na década de oitenta – era de privatizar os portos, seguindo o modelo norte-americano, o *port authority*. Segundo Di Paolo (1986), empresas de navegação ou empresários alugariam partes do cais e as explorariam; acabariam com as categorias de avulsos, e as atividades desses trabalhadores seriam realizadas por empregados. Graças à mobilização dos trabalhadores, projeto não se configurou, mas foi sendo modificado e aperfeiçoado, para, em outra conjuntura, ser apresentado. Nos anos noventa, novamente vinha à tona outro embate político pela *modernização* dos portos, que

¹⁰² Ibid., jun/81, p. 31.

¹⁰³ Ibid., jun/81, p. 33.

estava sendo silenciosamente implementada, através da mecanização, da modernização de embarcações e dos transportes.

O governo, através da SUNAMAM, financiava a aquisição de navios tipo Ro-Ro; além disso, realizava “gestões junto aos demais setores do Governo, especialmente o Ministério da Fazenda, e da Indústria e Comércio, para possibilitar a mais rápida implantação do sistema”. Podem ser incluídas nesse pacote de financiamento do governo as “gestões para o financiamento de equipamentos especializados, como os chassis-porta-contêineres e os cavalos mecânicos rodoviários, para uso exclusivo nos segmentos rodoviários do transporte intermodal, principalmente o ‘roll-on/roll-off’”.¹⁰⁴

A proposta do governo era desenvolver o sistema intermodal para que fosse utilizado, tanto em cargas de longo curso, tipo exportação, quanto para o transporte considerado doméstico¹⁰⁵. Portanto, a intenção era dinamizar a cabotagem e empregar a “bem desenvolvida rede rodoviária pavimentada que conecta os diversos portos da costa brasileira ao seu ‘hinterland’”.¹⁰⁶

Marcelo Perrupato e Silva, citando a UNCTAD – United National Conference for Trade and Development –, defende que os sistemas de Pallets e de barcaças Lash “parecem ser os mais adequados para os países em desenvolvimento do que os sistemas de contêineres”. Daí a explicação do presidente do CIDETI de que o “transporte rodoviário de contêineres exige chassis especiais, dotados de dispositivos que permitem a fixação dos cantos dos contêineres”, porém o transporte terrestre, os caminhões e os vagões de trem, que usam “*pallets*”, não exigem “modificações nos seus projetos originais. Evidentemente, as operações de embarque e desembarque são realizadas por meio de empilhadeiras, que substituem o trabalho braçal existente no caso da carga geral fracionada [...]”. Interpõe outro argumento: o de que as empilhadeiras já existem, sem haver necessidade de investimentos e que os “navios que operam *pallets* é igual ao

¹⁰⁴ Ibid., jun/81, p. 32.

¹⁰⁵ Também o transporte ferroviário e rodoviário, onde ocorre uma maior densidade “de cargas unitilizáveis, poderá viabilizar, a médio prazo, o transporte intermodal pelo sistema ‘piggy-bak’ [...], através da programação de trens unitários compostos de vagões tipo COFC (container-on-flat-car) ou TOFC (trailer-on-flat-car)”. O sistema Piggy-bak denota a facilidade em prender e desprender o contêiner ou cofre de carga do trem, de maneira que agilize a carga e descarga utilizando guindastes e guinchos. Cf., Ibid., jul/81, p. 33.

¹⁰⁶ Ibid., jul/81, p. 32.

exigido para cargueiros convencionais”. Entretanto, preocupado com os interesses da iniciativa privada em buscar alternativas de maiores ganhos, segue dizendo Perrupato que os investimentos em navios porta barcaças tipo *Lash* e porta contêineres podem ser grandes naquele momento, mas mais compensatórios, porque os volumes de carga são maiores, e, assim, poder-se-ão obter “melhores desempenhos dessas embarcações especiais, em termos de maiores índices de rotatividade, permitindo um maior número de viagens por igual período de tempo, em cotejo com os cargueiros convencionais”.¹⁰⁷

Alguns elementos estavam em jogo nos anos oitenta e vinham sendo contestados naquele momento, como a intervenção do governo nos transportes; por isso, o próprio governo iniciou um processo de liberalização para uma disputa, ou, pelo menos, vinha preparando terreno para que isso ocorresse, até mesmo, seguindo as prerrogativas que o tempo histórico propiciava. Estava a caminho o neoliberalismo. E, portanto, para demonstrar qual era o mecanismo ou o tipo de transporte mais eficiente, era necessário criar uma concorrência, que não estava tão explícita, mas que vinha sendo construída, apesar de o governo intervir, por exemplo, no sentido de operacionalizar o porto de Rio Grande, com a política dos corredores de transportes, a construção do terminal do trigo e da soja, o terminal de contêineres, com a construção da imagem de um superporto. Por outro lado, os armadores e empresários exigiam a não intervenção do governo e criticavam-na, principalmente quando esta não os beneficiava ou, pelo menos, tão satisfatoriamente, conforme suas pretensões.

Para criar uma mentalidade em busca da modernização e mesmo para a construção do neoliberalismo, os empresários do setor dos transportes faziam críticas tanto ao governo quanto aos trabalhadores. Com relação ao governo, as críticas relacionavam-se à intervenção estatal no setor, às leis e à morosidade das decisões governamentais. A revista *Portos e Navios* traz uma reportagem assinada por Furtado Portugal, intitulada “Aspectos Institucionais e Legais”, onde aparecem críticas tanto no governo quanto aos trabalhadores. Em relação à intervenção estatal no setor dos transportes, principalmente ao setor de Navegação Interior, um dos alvos era a existência de “um número excessivo de órgãos públicos com ingerência nas atividades da navegação interior, em contraste com as organizações de outros

¹⁰⁷ Ibid. jul/81, p. 34.

países”. Com relação aos aspectos legais, a crítica advinda da não existência de legislação que fosse “específica para a navegação interior. Aplica-se à mesma da navegação marítima, embora ultimamente já existiam alguns dispositivos próprios à navegação interior, sem entretanto atenderem a todas as diferenças entre as duas modalidades”. Furtado Portugal tece elogios ao Decreto-Lei nº 5/66, que diz trazer “efeitos extraordinários para a eficiência da navegação”. No entanto, lamenta que tal decreto “não tem sido integralmente cumprido” e que “necessita de complementação”. Alvejando os trabalhadores sindicalizados, afirma que, por exigir a navegação interior operações simplificadas, “feitas nas barrancas, embarcadouros, instalações rudimentares ou em instalações especializadas, dispensa indubitavelmente organizações de estiva que, quase sempre, se tornam parasitárias anulando os benefícios do avanço tecnológico”.¹⁰⁸ Portanto, fazendo aos trabalhadores sindicalizados uma virulenta condenação, ao mesmo tempo em que invoca uma disputa pelo transporte, uma concorrência com as modalidades terrestres, diz Portugal, em tom de advertência,

determinadas classes, principalmente a estiva e conferente, que sua ação mal conduzida e parasitária, tem decretado a falência de importantes sistemas de navegação dos nossos rios. É preciso que lembrem que a navegação interior tem concorrentes no trem de ferro e no caminhão e, se suas operações, tão simples, forem oneradas por despesas inúteis, ela não subsiste, com a consequência extinção de classes de trabalhadores, como já tem acontecido. Essa advertência é extensiva à navegação marítima de cabotagem.¹⁰⁹

Em 1979, a revista *Portos e Navios* publicou uma brevíssima informação, intitulada “Armadores reclamam”, apontando são críticas em relação às normas e regulamentações da SUNAMAM sobre incentivos a movimentação de contêineres, principalmente no que dizia respeito ao fato de a taxa de estiva ficar restrita apenas “aos navios totalmente contentorizadas. Segundo os empresários, a maioria das companhias de navegação brasileiras ainda não possuem navios deste tipo e conseqüentemente a medida está beneficiando apenas as empresas estrangeiras”.¹¹⁰ E dizem que “consideram justas as medidas da nova regulamentação visando não prejudicar a remuneração dos estivadores com o uso

¹⁰⁸ Ibid., jan/79, pp. 56-57.

¹⁰⁹ Ibid, jan/79, p. 56.

¹¹⁰ Ibid., p. 58.

do contentor, mas acham que o órgão governamental deveria ter buscado uma solução satisfatória para todas as partes”.

Enfim, o projeto do governo era desenvolver o transporte rodoviário, remodelar o transporte ferroviário, incentivar e incrementar a navegação interior e concentrar a navegação de longo curso em alguns portos considerados entroncamento de corredores de transporte ou corredores de exportação, para possibilitar o desenvolvimento do transporte intermodal, usando tecnologia e barateando os transportes.

1.3. O DEPRC, O PORTO DE PORTO ALEGRE E SUAS MODIFICAÇÕES

Neste subcapítulo, analisamos as transformações do porto de Porto Alegre nas décadas de sessenta, setenta e oitenta, bem como os interesses da elite gaúcha quanto aos sistemas de transportes no Estado. Com o avanço da mecanização, as melhorias em embarcações, a unitização nos transportes e a opção pela rodovia, o porto de Porto Alegre sofreu mudanças que o levaram à decadência. Essa constatação, presente também na percepção dos trabalhadores, foi fruto de disputas e reivindicações dos empresários, por um lado, e dos trabalhadores, por outro, tendo sido intermediada, muitas vezes, pelo governo militar, que representava o empresariado.

Ao longo das três décadas em estudo, à luz das discussões sobre transportes, surgiram pelo menos dois projetos de desenvolvimento do porto de Porto Alegre: um primeiro projetava-o como o maior porto fluvial da América Latina com excelente movimentação em cabotagem e navegação de longo curso e o outro transformava-o em porto de navegação interior. Esses projetos sobreviveram conjuntamente e fizeram parte de disputas dentro do DEPRC.

Primeiramente, assegurou-se a manutenção e o desenvolvimento do porto de Porto Alegre, em ascensão desde os anos cinquenta, com o apoio dos técnicos do DEPRC, que, ao elaborarem o Plano Hidroviário do Estado em 1961, concluíram pelo aprofundamento dos canais de acesso à capital, apesar de o estudo anterior, empreendido pela Comissão Mista – Brasil – Estados Unidos, ter concluído que

“dentro das condições atuais é absurdo pensar-se em dragar toda a extensão da lagoa para grandes calados”. Uma vez que os técnicos justificaram o aprofundamento, e estabeleceram “a profundidade a atingir e as características dos mesmos”, isto é, o aprofundamento “fica estabelecida pela profundidade máxima média da Lagoa dos Patos, [...] uma vez que há conveniência em aprofundar os canais de acesso a Porto Alegre e que a profundidade máxima dos mesmos, será 6,5 m aproximadamente”.¹¹¹

Portanto, mantiveram a dragagem dos canais de Rio Grande a Porto Alegre, realizada pelo Estado com verba federal, todavia reconheceram as condições e a diferença entre os dois portos, como citam no Plano Hidroviário do Estado do Rio Grande do Sul, as “condições de profundidade do porto de Rio Grande, a diferença de produção da zona que lhe serve de hinterland fizeram com que lhe coubesse, grosso modo, o papel de porto de longo curso, enquanto a Porto Alegre o de porto de cabotagem”.¹¹²

Já era uma exigência por parte das empresas nacionais e internacionais e da evolução capitalista a modernização das embarcações e a necessidade de aumentar a capacidade de carga, diminuindo custos de transportes. O Plano Hidroviário do Estado, em 1961, já previa que o constante “aumento do comércio exterior e da navegação de cabotagem está exigindo navios de tonelagem e calado consideravelmente maiores do que no passado”. Portanto, segundo o Relatório da Comissão Mista Brasil – Estados Unidos e citados no Plano Hidroviário do Estado do Rio Grande do Sul, os problemas de profundidade nos canais de alguns portos vinham causando “transtornos nas operações marítimas normais”.¹¹³ Ao mesmo tempo, havia necessidade de melhorar as instalações e otimizar a carga e descarga dos portos. Era também por motivo que, nos portos do Rio Grande do Sul, a compra de máquinas e a remodelação das instalações.

O segundo momento ocorreu a partir de 1964, quando teve início uma reorganização, uma valorização técnica, própria do discurso da eficiência técnica, e uma mecanização dos portos gaúchos, com investimento federal para pôr em prática a política dos transportes da ditadura militar, aliada à política de desenvolvimento

¹¹¹ PLANO HIDROVIÁRIO, op. cit., p. 58.

¹¹² Ibid., p. 58.

¹¹³ Ibid., p. 63.

econômico, tendo a exportação e importação como fundamento e a indústria de substituição de bens duráveis. Fica clara essa opção, com o apoio do Ministério da Viação e Obras Públicas, depois Ministério dos Transportes, com o objetivo de desenvolver o setor rodoviário e o hidrovial interligando-os e formando os corredores dos transportes, cujo objetivo era o de criar condições de escoamento da produção agrícola, e, dessa forma, transformar o Rio Grande do Sul em grande produtor de grãos para exportação e para o mercado interno brasileiro. A soja, o trigo, o arroz, o milho, entre outros cereais, alavancaram a economia gaúcha nos anos setenta. Porém, enquanto o setor rodoviário não se consolidava, a maior parte do escoamento dessa produção passou pelos portos gaúchos: grande parte pelo porto de Porto Alegre e outra, embarcada em Rio Grande.

Entre 1963 e 1964, o DEPRC viveu um período de incertezas, momento em que a autarquia tinha expectativa de federalização. Por isso, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul havia deixado de manter em seu orçamento as despesas com os portos, já que a União, através de uma lei aprovada no Congresso, ficaria “autorizada a rescindir o convênio existente para a exploração dos portos no R. G. do Sul, pelo estado”. Dessa forma, a expectativa era de que as negociações fossem realizadas pelo Deputado Tarso Dutra, autor do projeto na Câmara, com representantes do Governador do Estado e o jurídico do Departamento, ao lado do Ministro da Viação e Obras Públicas, para pleitearem, junto à Presidência da República, a “lavratura do Decreto Executivo rescindindo o contrato vigente”. Segundo a proposta, o processo de federalização seria realizado em três etapas: primeiro, o pessoal do DEPRC passaria “a integrar os quadros da União; segundo, seria posto um administrador provisório e por fim, determinado o levantamento patrimonial e a estrutura que passará a ter a Autarquia”.¹¹⁴

No entanto, com o golpe militar, em 31 de março de 1964, a tentativa de federalização dos portos gaúchos não se concretizou, e essa incerteza gerou, para o ano de 1964, a diminuição dos recursos da autarquia, que teve de buscar verbas extras junto ao Governo do Estado. Esse problema proporcionou debates no Conselho Hidrovial, porque ocorreu uma expectativa de que o Departamento teria de se manter com recursos próprios, “uma vez que, no orçamento do Estado para o

¹¹⁴ RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. CONSELHO HIDROVIÁRIO, Porto Alegre: DEPRC. Ata nº 01, 06.01.1964.

corrente exercício, foram cortadas as quotas mensais que, comumente vinham auxiliando o Departamento na cobertura de déficits”.¹¹⁵

Essa brecha possibilitou e facilitou a inserção da política do regime militar, que passou a dar as “regras”, colocou as cartas na mesa para a jogada futura. Apesar de tudo, logo após o início da ditadura, sobretudo no final da década de sessenta, o que se pôde verificar nas resoluções seguintes foi a disponibilização de investimentos em equipamentos, inovações, os quais deram início ao processo de mecanização dos portos do Rio Grande do Sul.

O Conselho Hidroviário do Rio Grande do Sul tinha a função de normatizar, aprovar e baixar resoluções sobre as ações administrativas do DEPRC, bem como regulamentar ou não as decisões do administrador do porto de Porto Alegre.

Após o golpe militar de 1964, algumas mudanças foram realizadas no Conselho Hidroviário, houve trocas no comando do Departamento, dos portos e da Delegacia e Subdelegacia do Trabalho Marítimo e maior interferência da Marinha Mercante nas decisões da autarquia. Cumpre salientar que, em 1969, foi instituído pelo Decreto nº 19.667/69, o Regulamento do Departamento de Portos, Rios e Canais, discutido e votado no Conselho Hidroviário, segundo a Resolução nº 40, de 4 de novembro de 1968. Portanto, houve ainda investimentos do Ministério da Viação e Obras Públicas e depois do Ministério dos Transportes, que, na prática, interferem diretamente nas ações da Autarquia, que adota e corrobora para a política dos transportes elaborada pela União.

Dessa forma, através das Resoluções do Conselho Hidroviário e suas respectivas Atas, podemos perceber alguns indicativos de investimentos nos portos gaúchos – muitos desses no porto de Porto Alegre – bem como baixas diversas de materiais usados no porto de Porto Alegre, principalmente no ano de 1968. Portanto, destacam-se alguns desses investimentos que possibilitam perceber uma preocupação com as instalações, bem como com o material permanente do porto, sugerindo, também, um processo de mecanização.

Um indicativo do esforço pela mecanização dos portos gaúchos é o relato de Antonio de Mattos. Segundo relata o entrevistado, as mudanças na aplicação dos recursos possibilitou a aquisição de máquinas e equipamentos, “[...] com a taxa de

¹¹⁵ Ibid, Ata nº 39, 17.08.1964.

emergência se comprou empilhadeiras e compraram aqui no porto de Porto Alegre [...] os primeiros seis guindastes MAM, corrente contínua, [...] e os guindastes DEMAG anteriores ficaram ruins, e aí depois foram leiloados [...].”

Algumas empilhadeiras foram adquiridas antes de 1964. De acordo com o publicado na resolução do Conselho Hidroviário, foi aprovada “a concorrência pública, conforme o Edital nº 6/1963, com a aquisição de duas (2) empilhadeiras com 15.000 litros de capacidade”.¹¹⁶ Entretanto, foi entre os anos de 1964 e o início dos anos setenta que o DEPRC adquiriu, para o porto de Porto Alegre, diversas empilhadeiras, elevadores de caçambas para granéis, esteiras transportadoras, equipamentos mecânicos auxiliares de movimentação a granel: transportadores tipo “Redler”, transportadores tipo “Fita”, transportadores tipo “Rosca”, aguador de cereais, plaina limadora com motor, motor à explosão para o guincho cábrea, escavadeira frontal, máquinas e equipamentos de refrigeração, como se verifica nas Atas e Resoluções do Conselho Hidroviário a seguir.

O Conselho Hidroviário dispensa concorrência para “o fornecimento das peças elétricas sobressalentes dos guindastes MAN, pertencentes à Divisão de Portos e Canais de Porto Alegre [...], visto se tratar de representante exclusivo no País”.¹¹⁷

Em 1965, diversas obras foram liberadas pelo Conselho Hidroviário. Através da resolução nº 31/1965, foi aprovado o calçamento do cais Navegantes e, da resolução nº 32/1965, o calçamento do cais do porto, que obteve aprovação e verbas do Ministério de Viações e Obras Públicas do governo Federal. Também nesse mesmo ano, foi realizada a construção do Armazém D3 do cais Navegantes.

Em 1965, o Conselho Hidroviário decide realizar a reforma do calçamento do cais Navegantes e solicita à “empreiteira THEOBALDO MAURER & CIA. LTDA a execução de tal obra, porém, alguns dias depois resolve tornar sem efeito” tal determinação, devido às “manifestações dos senhores engenheiros Raul Ferreira da Silva Santos, Chefe do 19º D.P.V.N., e General Diretor-Geral”¹¹⁸ e passa a

concordar com a abertura da concorrência administrativa, tendo em vista o despacho de Sua Excelência, o Senhor Presidente da República, ao apreciar a Exposição de Motivos PR 10.476-65 – nº 1.458/GM, de 9 de setembro de

¹¹⁶ Ibid., Ata nº 01, 1964.

¹¹⁷ Ibid., Ata nº 2, 1964, fls. 2.

¹¹⁸ Ibid., Resolução nº 31, 04.10.1965; Ata 42/65.

1965, do Ministério da Viação e Obras Públicas, publicado no Diário Oficial da União de 27 do mesmo mês e ano, e nos termos da sugestão da Direção-Geral, para execução das obras de recomposição de calçamento no cais do porto, com alterações da memória descritiva de que trata o Edital nº 2/65, estipulando “medição e cava” para escavação e medição da base.¹¹⁹

Essa Resolução demonstra a influência tanto monetária quanto de interesse da União na reforma do porto de Porto Alegre.

Algumas resoluções demonstram o investimento em infraestrutura no porto de Porto Alegre: é o caso da Resolução nº 5, de 23 de janeiro de 1967, que aprovou a “construção e instalação de um Quadro-Geral de Força no Entrepasto do Porto desta Capital”.¹²⁰ Contudo, em 1969, entre outras realizações aprovadas pelo Conselho Hidroviário, destacam-se a iluminação do cais do porto Mauá, a “instalação de uma câmara frigorífica no entreposto frigorífico do porto de Porto Alegre”¹²¹ e a “construção de duas (2) cabinas para Fiel em armazém do porto de Porto Alegre”.¹²²

Esses investimentos também estão na memória tanto dos trabalhadores, quanto de administradores. O engenheiro e administrador do porto de Porto Alegre por duas gestões, Antônio Patricio de Mattos, lembra que, com o passar dos anos, “houve uma decadência muito grande nos equipamentos portuários; então foi criada uma taxa de melhoramentos dos portos, para reequipar os portos. [...] foram adquiridos guindastes, e foram introduzidas empilhadeiras, que não havia”.

O operador de máquinas e depois chefe da garagem, João Ferreira, lembra que foi no final dos anos sessenta, “aí por volta de sessenta e nove, por aí, começaram a vir empilhadeiras e começou-se a trabalhar com as empilhadeiras: as Yales como nós chamávamos, as mulinhas, que eram pequenas, os aparelhos, que era para 1.200 quilos [...]”.

Porém, antes de 1969, houve a aquisição de diversas máquinas, como atestam as Atas e Resoluções do Conselho Hidroviário. Em 1965, foram adquiridas “duas (2) empilhadeiras HYSTER H-150C” para a operação de carga e descarga no porto de Rio Grande, com os recursos “do novo Programa de Aplicação dos

¹¹⁹ Ibid., Resolução nº 34, 18.10.1965.

¹²⁰ Ibid., Ata nº 04, 1967.

¹²¹ Ibid., Resolução nº 50, 17.11.1969.

¹²² Ibid., Resolução nº 56, 15.12.1969.

recursos do Fundo de Melhoramento do Porto de Rio Grande, aprovado no mês próximo passado pelo Exmo. Ministro da Viação e Obras Públicas”.¹²³ Em 1967, segundo a Resolução nº 6, foi aprovada a compra de cinco “esteiras-transportadoras”.¹²⁴

Outro indicativo dessas transformações é o sucateamento e baixas de diversos equipamentos, o que demonstra a reorganização do porto em termos de mecanização. No entanto, o que chama a atenção são as baixas que foram efetuadas a partir de 1966, quando o Conselho Hidroviário passou a autorizar a baixa e venda de diversas máquinas e carros, porém a primeira vez que autorizou a baixa e desmanche de guindastes para Porto Alegre foi em 1972; dessa atitude, depreende-se a possível renovação dos guindastes cuja capacidade de carga havia ficado obsoleta. Segundo a Resolução nº 7/72 do Conselho Hidroviário, fica autorizada

a baixa e desmontagem, para aproveitamento dos componentes ainda utilizáveis, e venda do material sem interesse para os serviços do Departamento, de doze (12) guindastes e uma estação retificadora de corrente, pertencente ao acervo do porto de Porto Alegre, tendo em vista os aludos de total obsolescência e desgaste, emitidos pela Comissão designada para sua vistoria [...]”.¹²⁵

Portanto, o ano em que ocorre o maior número de aquisições é realmente 1969, como está bem presente na memória de João Ferreira e conforme demonstram as Resoluções e Atas do Conselho Hidroviário do Estado do Rio Grande do Sul.

A Resolução nº 27, de 11 de agosto de 1969, é favorável à “compra de uma escavadeira frontal, de fabricação nacional, marca Yale 134-A”;¹²⁶ a Resolução nº 31, de 1º de setembro de 1969, concorda “com a aquisição de uma empilhadeira de garfo lateral, [...] dentro de 90 dias após a obtenção da licença de importação, e atendida a despesa pelos recursos do Fundo de Melhoramentos dos Portos”, importada da Inglaterra;¹²⁷ aceitar a compra de “dois (2) elevadores de caçambas

¹²³ Ibid., Resolução nº 3º, 04.10.1965.

¹²⁴ Ibid., Ata nº 06, 1967.

¹²⁵ Ibid., Ata 4, 1972.

¹²⁶ Ibid., Ata 19, 1969.

¹²⁷ Ibid., Ata 21, 1969.

para granéis [...] destinados ao porto de Porto Alegre",¹²⁸ a publicação da Resolução nº 46 o Conselho Hidroviário favorável à "compra de 06 empilhadeiras Yale G518-050, da firma FORMAC S/A";¹²⁹ em dezembro de 1969, a Resolução de número 52 aprova a compra de "equipamentos mecânicos para a movimentação a granel, para os portos de Rio Grande e Porto Alegre", dos quais foram destinados ao porto de Rio Grande: cinco transportadores tipo "Redler", seis transportadores tipo "fita", seis transportadores tipo "rosca"; para o porto de Porto Alegre, seis transportadores tipo "redler", dez transportadores tipo "rosca" e um sugador de cereais.¹³⁰

Ainda em 1969, o Conselho foi favorável à "proposta da firma Máquinas e Equipamentos de Refrigeração – MADEF S.A., para instalação de câmara frigorífica no entreposto frigorífico do porto de Porto Alegre";¹³¹ à proposta de "construção de duas (2) cabinas para Fiel, em armazéns do porto de Porto Alegre";¹³² à "execução da rede de iluminação do trecho da Avenida Mauá, compreendido entre os armazéns C6 e D4, do porto desta Capital";¹³³ à construção de "duas (2) cabines para Fiel de armazéns de Porto Alegre"¹³⁴ e, por fim, pela Resolução nº 40, de 20 de setembro de 1969, foi favorável à compra de "1 motor a implosão para o guincho da cámbrea 'Maquinista Gustavo Adolfo de Souza', oferecida pela firma STEMAC".¹³⁵

Segundo lembra João Ferreira, após esse início, vieram mais máquinas, "que nós chamávamos as 'cento e cinquenta', que era para 4.000 quilos, aí depois começou a vir mais máquinas, com mais potência".

¹²⁸ Ibid., Resolução nº 42, 13.10.1969.

¹²⁹ Ibid., Ata 27/69.

¹³⁰ Ibid., Ata nº 32, 1969.

¹³¹ Ibid., Resolução nº 50, 17.11.1969.

¹³² Ibid., Resolução nº 56, 15.12.1969.

¹³³ Ibid., Resolução nº 60, 29.12.1969.

¹³⁴ Ibid., Resolução nº 45, 20.10.1969.

¹³⁵ Ibid., ATA nº 24, 1969. Nesse mesmo ano entre outras aquisições para o porto de Rio Grande, o DEPRC, pelo Conselho Hidroviário, aprovou a "proposta da firma LINK S.A. para o fornecimento de três (3) empilhadeiras elétricas, com capacidade de 1.000 quilos, para o Entreposto Frigorífico 'João Mascarenhas', do Porto de Rio Grande". (Resolução nº 58, 22.12.1969) e a proposta de compra de "três (3) elevadores de caçambas para granéis [...] destinados ao porto de Rio Grande" (Resolução nº 43, 13.10.1969). No ano de 1970, também ocorrem aquisições de máquinas para Rio Grande. Citam-se algumas dessas, que foram publicadas pelo Conselho Hidroviário, como a da "compra da Indústria de Máquinas Santa Terezinha Limitada, de São Paulo, de seis (6) fitas transportadoras para a movimentação de sacarias e granéis, destinadas ao Porto de Rio Grande" (Resolução nº 20, 01.06.1970) e a "compra, da firma LINCK S.A. de três (3) tratores marca DEUTZ, modelo DM 90 [...] Porto de Rio Grande" (Resolução nº 18, 11.05.1970). Esses exemplos de aquisição demonstram o esforço realizado para a mecanização dos portos do Rio Grande do Sul.

Em outubro de 1970, foi liberada pelo Conselho Hidroviário a aquisição de uma série de máquinas, tratores, caminhões, caçambas, carregadeiras frontais Clark Michigan, caminhão caçamba basculante, caminhão de carga com carroceria de madeira;¹³⁶ também nesse ano, foi publicada a Resolução nº 50, de 20 de outubro de 1970, concordando com a solicitação da empresa executora “com a prorrogação por sessenta (60) dias, do prazo contratual [...], para a construção da câmara T-3 e ampliação do depósito de gelo do Entrepasto Frigorífico do porto de Porto Alegre [...]”.¹³⁷

No ano de 1971, continuam as compras de maquinários novos, conforme as atas do Conselho Hidroviário. No dia 18 de janeiro de 1971, foram publicadas as Resoluções nº 2, 3, 4, 5 e 8,¹³⁸ que, respectivamente, homologaram a “compra de quinze (15) carretas para o serviço no Porto de Porto Alegre [...]”; a “aquisição da 9 (nove) empilhadeiras a motor de combustão interna, e 2 (duas) empilhadeiras elétricas, feita pela Administração do Porto de Porto Alegre, e aprovada pelo DNPVN [...]”; a proposta da “Construtora Andara Ltda. para melhora da pavimentação da faixa do cais do Porto de Porto Alegre, na parte fronteira aos armazéns A-4, A-5 e A-6, numa extensão de aproximadamente 4.900 m² [...]” e a comissão técnica, que classificou as propostas de tomada de preço “para melhoria das condições de iluminação dos armazéns portuários, atribuindo-se a sua execução à firma ACHEL-Engenharia de Instalações Ltda [...], para execução em duzentos dias de contrato”. No mês de fevereiro, pela Resolução nº 9/71 e 10/71, ficou aprovada, respectivamente, a “aquisição de 1 (um) autoguindaste de lança giratória Krame Kar – modelo AX [...] e 1 (um) auto-guindaste de lança fixa modelo Karry Krame – KF [...]”, como também “de um motor diesel marítimo, com hélice, marca ‘SCANIA’ modelo DSI-11. RS2 A, de fabricação nacional”.

Quanto às obras, também ocorreu um estreitamento de relações entre DEPRC e Governo Federal, que, com a criação do Ministério dos Transportes, propõe como objetivo a melhoria nas condições de navegabilidade de vias fluviais e, de princípio, a construção de barragens eclusas em rios e vias navegáveis no território gaúcho. Com a proposta de desenvolver o transporte intermodal, o objetivo

¹³⁶ Ibid., Resolução nº 48, 1970.

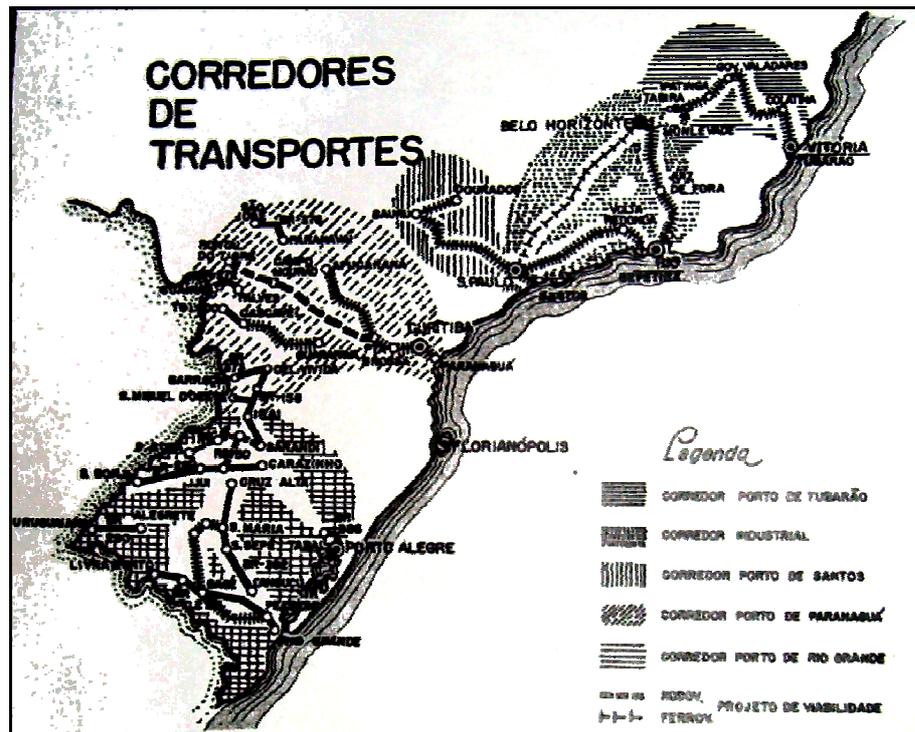
¹³⁷ Ibid., Ata 23/70.

¹³⁸ Ibid., Ata 1/71.

era deixar os rios Jacuí e Taquari, “que partem do interior e vão até o Porto de Rio Grande, inteiramente navegáveis em qualquer época do ano, realizando-se nos seus terminais, a ligação com os terminais rodoferroviários”. Nessa mesma linha de pensamento, está o projeto para “a ligação das bacias dos rios Jacuí e Ibicuí, para permitir a navegação entre a Lagoa dos Patos e o Rio Uruguai, oferecendo uma ligação fluvial transversal da maior importância econômica para o Rio Grande do Sul”.¹³⁹

O objetivo era dotar o Rio Grande do Sul de vias navegáveis, com uma navegação interior bastante desenvolvida para escoar a produção para o porto de Rio Grande. Além disso, com a construção de rodovias e a adequação das ferrovias, seriam adotados os chamados “corredores dos transportes” (ver imagem 09), cujo ponto de exportação e de navegação de longo curso seria o porto de Rio Grande; por isso, o ponto de entroncamento era a cidade de Rio Grande.

IMAGEM 09



Fonte: Andreazza, 1972, p. 17

A ideia de propor o sistema de corredores de transportes está associada à possibilidade de baixar os custos, ao promover a concorrência e a interação entre os diversos sistemas de transportes, isto é, ao modificar não somente os pontos de

¹³⁹ ANDREAZZA, Op. cit., 1972, p. 22.

entroncamentos, mas o sistema de manuseio, de armazenamento e de comercialização de determinados produtos. Portanto, a proposição dos “corredores de transportes” consiste em adotar um ponto fixo, no caso, um porto de Longo Curso, tipo exportação, para escoar a produção e dotar a região de transportes auxiliares para chegar a esse ponto fixo, cujo principal objetivo é atender às necessidades dos usuários. O interesse é desenvolver um sistema que possibilite o funcionamento efetiva e eficientemente para a consecução dos objetivos dos usuários e a satisfação dos requisitos de gestão do transporte de carga.

No caso específico do corredor de transporte no Rio Grande do Sul, era chamado corredor de exportação da soja, foi eleito o porto de Rio Grande como ponto de escoamento da soja gaúcha para o exterior. Apesar disso, o porto de Porto Alegre continuou com uma crescente utilização nos anos setenta, em função de o porto de Rio Grande não ter a capacidade de carga para sustentar a exportação da soja, com o chamado *boom da soja*. Além do mais, muitas cargas que iam ser exportadas saíam ou passavam pela grande Porto Alegre, apesar de a rodovia e as frotas de caminhões estarem crescendo. Porém, os navios que saíam do porto da capital tinham que fazer escala em Rio Grande para completar a carga, devido ao calado da Lagoa dos Patos, que não possibilitava sair com plena carga.

No momento em que ocorre o investimento em rodovias, constrói-se uma Rede rodoviária básica, que propicia o escoamento utilizando esse modal. Com o pensamento voltado aos “corredores de exportação”, constroem-se as grandes transversais do RGS: BR 293 (Pelotas – Bagé – Dom Pedrito – Santana de Livramento), BR 290 (Porto Alegre – São Gabriel – Alegrete Uruguaiana), BR 285 (Vacaria – Carazinho – São Borja), a Rodovia BR 392, que liga Pelotas a Santa Maria e o trecho São Sepé – Canguçu.¹⁴⁰ Mas, além dos corredores, o projeto que se pode considerar uma alternativa à navegação de cabotagem, a ligação dessas rodovias transversais às longitudinais, é representado pelas rodovias BR 101 e BR 116.¹⁴¹

Portanto, o interesse privado no transporte rodoviário, no Rio Grande do Sul era cada vez maior: a participação com frotas de caminhões faz que ocorra um

¹⁴⁰ Id., op. cit., 1972a, p. 63.

¹⁴¹ Id., op. cit., 1972, pp. 24 e 32.

recuo na utilização do porto de Porto Alegre, primeiramente no transporte de mercadorias de longo curso e, posteriormente, no transporte de cabotagem. Somente a navegação interior tende a crescer, porque passa a ser uma alternativa de concorrência com o transporte rodoviário, devido ao baixo custo, inclusive com a mão-de-obra.

Essa referência às mudanças propostas pelos militares é lembrado por Eduardo Rech, mas, no período em que elas acabam sendo sentidas de fato pelos trabalhadores, que foi no final dos anos setenta, diz Rech que o trabalho “depois nos anos 80 começou minguar. Quando elegeram Rio Grande como corredor de exportação. Então aí os navios maiores deixaram de vir ao porto de Porto Alegre, porque os canais realmente eram deficientes”.

Apesar disso Porto Alegre resistia por algum tempo com cargas de longo curso, pois os armadores e empresários insistiam em vir à capital do Estado, carregar parcialmente seus navios e completá-los em Rio Grande. Tendo o porto de Porto Alegre uma estrutura de armazenamento grandiosa e, ao seu redor, uma concentração de indústrias e sendo historicamente o entroncamento do escoamento, era um atrativo para os empresários do setor. Porém essa visão acaba se esgotando e o porto de Rio Grande, as rodovias e a navegação interior, realizadas nos terminais privados, acabam suplantando o potencial do porto da capital.

O DEPRC, como um órgão técnico, tinha a função de realizar o planejamento dos transportes hidroviários, uma autarquia com conhecimento técnico em potencial para projetar suas ações e as políticas para a movimentação de carga em portos, rios e canais no Estado do Rio Grande do Sul. Portanto, nesse período, era grande a confiança na capacidade de planejamento científico e no uso da tecnologia para esse fim. Segundo Wilfred Owen, a tecnologia possibilita, cada vez mais, verificar o que será necessário em termos de meios de transportes. Conforme o autor, essa capacidade, em conformidade com os “objetivos de desenvolvimento, manterá dentro dos limites o programa de transportes, e os potenciais de Ciência e Tecnologia revelarão as melhores táticas para reduzir custos e o tempo a um mínimo”.¹⁴²

¹⁴² PORTOS E NAVIOS, op. cit., jan/79, p. 25.

Nessa fala, verificam-se dois elementos do momento: primeiro, o potencial do planejamento científico, que projetava um determinado patamar de crescimento econômico e o planejamento dos transportes e segundo, a tecnologia crescente substituindo o sistema tradicional e deixando o setor mais eficiente. Porém não contava tal estudioso com a crise dos anos oitenta, que derrubou qualquer planejamento, complexificando as relações econômicas e mudando as regras seguidas até então. O aumento da tecnologia parecia que ia simplificar as relações e possibilitar projeções para o futuro com pequeníssima probabilidade de erro, porém, esse paradigma mostrou-se deficiente, com a complexidade da crise capitalista.

Devido às mudanças da acumulação mundial para um projeto neoliberal, que já dava sinais de nascimento na crise dos anos oitenta, entrava em colapso o Estado e o padrão de acumulação baseada no Estado do Bem Estar Social.

Esses fatores levaram a uma crise aguda no Estado do Rio Grande do Sul e isso se refletiu nos transportes, principalmente na navegação, que passou a entrar em franca decadência. Portanto, o sistema tecnicista do DEPRC, que tinha seus fundamentos no Estado como financiador de obras e sustentador dos aspectos técnicos da navegação, entra em crise profunda. Além disso, seu planejamento estava baseado em padrões de exploração ultrapassados, já que a crise e a mudança de paradigma rondavam a economia brasileira e gaúcha. Apesar da tentativa de manter um controle estatal, de medidas técnicas para manter um padrão de exploração econômica, não conseguiu dar sustentação aos seus projetos. No entanto, outros fatores de interesses pessoais e das elites econômicas do Estado influenciaram em decisões, principalmente com relação ao uso do porto de Porto Alegre como cabotagem e navegação de longo curso.

No início dos anos 2000, durante o governo Olívio Dutra, foi realizado por Geraldo Silva, Giuseppe Cocco e Joan Alemany, um relatório sobre o DEPRC e o porto de Porto Alegre, intitulado “A cidade e seu Porto: dinâmicas metropolitanas e políticas públicas em Porto Alegre”,¹⁴³ que se propunha a realizar algumas análises sobre a decadência do porto de Porto Alegre e a relação com o desenvolvimento da capital. Para os referidos autores, do final dos anos sessenta ao início dos noventa, ocorrera uma ruptura no modelo de desenvolvimento do Estado do Rio Grande do

¹⁴³ Exemplar emprestado por Eduardo Rech ao autor.

Sul e no da circulação de mercadoria. Dois aspectos eram considerados como provocadores de uma “ruptura com o modelo de industrialização e circulação de cargas”. O primeiro desses aspectos era o “processo de metropolização”, que iria gerar uma “desindustrialização” da capital, isto é, “o deslocamento dos estabelecimentos industriais para os municípios vizinhos (principalmente Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul e Gravataí), e a especialização da cidade em serviços avançados”. O segundo fator era a “consolidação do modelo rodoviários de transporte de cargas, que, na década dos 60, já interliga eficientemente às diferentes regiões do Estado e os principais mercados do País”.¹⁴⁴

Nessa configuração, o porto de Porto Alegre passava a ser considerado de segundo plano, ou seja, o interesse centrava-se na navegação interior, realizada por empresas privadas, por terminais privativos, o que transformava em nada mais que um porto auxiliar ao de Rio Grande. O último suspiro de vida e de grandiosidade ocorreu nos anos setenta, com o *boom da soja* e o enorme crescimento econômico do Rio Grande do Sul, mas, nos anos oitenta, logo após o início da crise, a revista *Portos e Navios* (jul/1981, p. 62), anunciava a seguinte manchete: “Movimento em Porto Alegre está caindo”, e, na sequência, a reportagem dizia que o porto de Porto Alegre “registrou nos quatro primeiros meses deste ano uma queda de 12,6% em seu movimento em relação a igual período do ano passado [...]. A razão apontada para a queda era a diminuição de 46,1% nas importações de longo curso”. Após, estabelecia uma comparação entre as três navegações, demonstrando a constatação inicial e o crescimento da navegação interior.

Se incluído o movimento do Tedut, Terminal Petrolífero da Petrobrás em Tramandaí, o movimento do Porto de Porto Alegre no mês de abril foi de 689.292 toneladas, 108.588 toneladas a menos que o total de abril de 1980. A navegação de longo curso responde por 258.680 toneladas, ou 37,5% do total; a cabotagem movimentou 129.698 toneladas, 18,8% do total; pelas vias interiores gaúchas chegaram ao porto da capital 300 mil toneladas, sendo 144 mil por rios e 156 mil por lagoa, representando 43,7% do total do movimento.¹⁴⁵

Entretanto, segundo Silva *et al.* (2000, p. 29), ocorreu uma dissociação entre porto e cidade com a “perda de visibilidade da função econômica do porto para a

¹⁴⁴ SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe e ALEMANY, Joan. **A cidade e seu Porto**. Dinâmicas metropolitanas e políticas públicas em Porto Alegre. Relatório sobre o Porto de Porto Alegre. Porto Alegre: Estado do Rio Grande do Sul, 2000. p. 29.

¹⁴⁵ PORTOS E NAVIOS, op. cit., jul/1981, p. 62.

população local em geral”. Para esse fato, também contribuiu a construção do muro da Mauá, na década de 1970. No entanto, com a modalidade de transporte rodoviário consolidado e o processo de metropolização de Porto Alegre, o porto passou a ser revalorizado em suas funções produtivas, mas não mais no modelo proposto pela antiga autarquia e sim no modelo embrionariamente proposto pela ditadura militar. A localização na hinterland do porto de “terminais privativos, tais como os da COPESUL, TERGASUL, RIOCEL e Petrobrás (ex ESSO), que continuaram a utilizar intensamente a hidrovía para o abastecimento de insumos para a fabricação dos seus produtos, e inclusive para exportação”.¹⁴⁶ Fizeram que aumentasse as estatísticas de movimentação e a conseqüente necessidade de manutenção da sinalização e da dragagem dos canais de navegação.

Nos anos setenta e oitenta, segundo o relatório de Silva et all (2000, p. 30), ocorreu o “boom da exportação de soja [...], com a constituição do complexo de exportação”, com o farelo e o óleo de soja para exportação. No auge da movimentação desses derivados da soja, o transporte “realizou-se fundamentalmente através da hidrovía, até alcançar os principais portos de exportação: Porto Alegre e Rio Grande”. No entanto, recentemente, “as empresas de armazenagem e beneficiamento optaram por se instalar perto do porto de Rio Grande, que oferecia maiores vantagens econômicas na exportação”. Enfatizam os autores do referido relatório que isso ocorreu “devido às crescentes dificuldades operacionais do PPOA”, por isso, passou a ser consolidado o crescimento do porto de Rio Grande e a decadência econômica do porto de Porto Alegre. Portanto, “o desenvolvimento do porto de Rio Grande transformou-se no próprio fundamento para a desativação do PPOA, sob argumento do primado das vantagens marítimas do primeiro, e das dificuldades fluviais para a navegação do segundo”.¹⁴⁷

Porém, como indica o relatório, o que determinou a escolha por Rio Grande não foram as razões naturais, de localização e tecnológicas do porto riograndino, mas sim razões políticas e econômicas: os “interesses de atores que, por alguma

¹⁴⁶ SILVA et all, op. cit., 2000, pp. 29-30.

¹⁴⁷ *ibid.*, p. 30.

razão muito concreta [...], deixaram de investir na hidrovia do PPOA nos últimos vinte anos”.¹⁴⁸

Portanto, conforme Geraldo Silva et all (2000, p. 122-3), “o DEPRC parou de funcionar no final dos anos 70 e continuou existindo sem uma função determinada, tornando-se o local (e o instrumento) de um pacto corporativo e burocrático”, pelo qual há ingerência de recursos públicos “absorvidos pelo pacto corporativo pelo qual os engenheiros (do DEPRC) e os dirigentes (do Estado) tornaram a autarquia um negócio ‘deles’ (completamente privado), que nada tem a ver com seu estatuto formalmente ‘público’”. Dessa forma, o interesse privatista sempre rondou a autarquia e o sistema de transporte do Rio Grande do Sul, criando um *círculo vicioso* que, segundo os autores, funciona da seguinte forma:

não há calado; sem calado não há nem frequência nem navios adequados e, portanto, não há cargas; sem volumes de cargas suficientes a produzir as mínimas economias de escala não há modernização dos portos. Sem modernização não há confiança; sem confiança não há frequência. Enfim, não há confiança sem privatização.¹⁴⁹

Com relação aos trabalhadores e suas percepções das mudanças que ocorreram no porto de Porto Alegre, a mecanização não foi sentida como desastre, mas como auxílio. Dois motivos para que essa situação acontecesse: o *boom da soja* na década de setenta, que aumentou muito a necessidade de transportes e de trabalhadores para executarem essa demanda e a organização do trabalho no cais. Isso fez com que os trabalhadores do quadro não sentissem tanto as mudanças com relação à mecanização. O desenvolvimento da soja, nos anos setenta promoveu a necessidade de transportes para exportação a fim de que se utilizasse todo o potencial de navegação do porto de Porto Alegre, com navios de médio e grande porte.

Essa escolha política foi detectada pelos trabalhadores, que, em seus relatos, expunham as mazelas passadas pelo porto de Porto Alegre. Segundo Jorge Paiva, “a época de ouro em movimentação de navio foi até 79, por aí, a época de ouro. Começou em cinquenta e poucos e teve quase trinta anos de auge de movimentação de mercadoria”. Geraldo da Silveira diz que “a automatização

¹⁴⁸ Ibid., p. 32.

¹⁴⁹ Ibid., p. 123.

começou a matar, não tinha mais aquela mão-de-obra que se tinha. O navio chegava carregado com dez mil toneladas de adubo, o navio levava 10, 15 dias, trabalhando com três, quatro ternos, tudo no bico da pá”. Depois, com a mecanização, acabou diminuindo cada vez mais.

Dos anos oitenta pra cá é isso que tá aí, de vez em quando chega [um navio], [...] é mínimo o trabalho, e, cada vez diminuindo mais, é aquilo que eu te disse, a tendência é cada vez aperfeiçoando mais. Hoje em dia tu não encontras mais navio com coberta¹⁵⁰, porque são poucos os navios graneleiros que tem pau de carga¹⁵¹. Porque antigamente o navio era graneleiro e servia pra carga seca, por isso que tinha os paus de carga. Hoje em dia o que é graneleiro, é graneleiro, ele tem o guindaste, mas é só o guindaste de bordo [...]. Navio de bobina, tu podes ver, chega é um quadradão, um chatão como a gente chama. Corre os tampão pra proa ou pra ré e a ponte que corre toda a extensão dos porões, chega no porão, chegou, botou na posição, freou ela, subiu, armou a ponte, translada [...]. As primeiras bobinas eram com pá, uma pá de madeira, pra afastar, pra dar um jeitinho, pra poder passar a cinta, hoje em dia não, [...] na ponte pega doze, quatorze bobinas, e ela já vem certinho, porque ali tu regulas a ponte, tu regulas onde vai pegar, porque ela tem que pegar bem no meio da bobina, por sucção... schuuuuuuuuuu!

A decadência do trabalho portuário, com a decadência do porto de Porto Alegre, e também com a mecanização e a modernização dos portos trouxe uma conseqüente redução do número de trabalhadores. Segundo Geraldo da Silveira, a mecanização “é um alto negócio para o transporte, para efeito de navio e do empresário, enfim, para todos, menos para o estivador que presta a sua mão-de-obra”, pois, no caso do contêiner, “engatou nos quatro cantos, engatou mais duas no meio, ou passa um seio no meio do contêiner, descarregou em terra e está descarregado”. Porque, após descarregar e “em terra, um aparelho de terra – uma retro, um trator ou essa empilhadeira – botar no lugar” está seguro. Portanto, afirma o entrevistado, “a segurança da empilhadeira é mil vezes mais que a do guincho. A do guincho, se quem está operando pode ter uma falha, quebra o caminhão, o guincho pode ter uma falha mecânica, uma falha humana”. Porém, quanto aos trabalhadores “diminui porque facilita” o trabalho. Além disso, o “container tem outra coisa, botou no navio, passou o consertador vem manilhou, apeou, pode vir água,

¹⁵⁰ Termo usado para descrever a parte fechada do navio.

¹⁵¹ Um guincho usado para levantar mercadorias dentro do navio, para facilitar a retirada de mercadoria de onde o guindaste não chegava e nem mesmo a caçamba.

pode vir vento, pode vir o que vir, já está em cima do navio, [...] é uma segurança também, e tira a mão-de-obra”.

Tendo em vista a decadência do porto e do trabalho, os trabalhadores na época, sentindo na própria pele descrevem suas percepções daquele período. Geraldo da Silveira, diz que

cansamos de estar no porão do navio, a carga seca, descarregando mercadoria aqui para Porto Alegre, ou carregando mercadoria para outros lugares, outros países, tu olhava assim é Ecotrol via Rio Grande, então a carga vinha aqui, estava aqui em Porto Alegre a Ecotrol aqui em Gravataí, descarregava lá em Rio Grande para vim pra cá... isso e outras coisas mais. [...] depois a gente veio entender porque do monopólio do capitalismo.

Jorge Paiva anteviu essas transformações no porto. Conforme relata, percebeu que “uma mudança estava acontecendo, aí em 84, 85 eu fui para a prefeitura e não me arrependi, depois aquela parte ali já estava ficando muito isolado”.

Continua sendo válida para os anos setenta a observação de Diego Vivian (2008, p. 105) de que, para os empresários e os representantes do Estado e da União, a mecanização da “indústria portuária” possibilitava a solução de “boa parte dos alegados males que a afligiam: morosidade das operações portuárias; furtos, roubos e avarias durante o carregamento e descarregamento de mercadorias; número excessivo de trabalhadores portuários, entre outros”.

Seguindo essa lógica, a crescente utilização de máquinas diminuiria o número de trabalhadores empregados nos portos, restringindo, assim, o acesso daqueles que desejavam se inserir no trabalho, o que aumentaria o controle, bem como otimizaria o porto como um todo.

Os trabalhadores do quadro-extra, chamados de bagrinhos, normalmente, eram enquadrados no trabalho mais pesado e eram escalados para aqueles trabalhos que, apesar de mecanizados, não diminuía o valor da tonelagem e nem da produção. Tendo em vista essa inserção, iriam sentir, de modo mais intenso os efeitos da mecanização sobre o trabalho. Portanto, os bagrinhos sofreram mais direta e rapidamente o acirramento do processo de mecanização, conforme nos conta Geraldo da Silveira, que, na época, ainda era bagrinho, pois só se tornou sócio do sindicato dos estivadores em 1976. Segundo o entrevistado foi

pelos anos de 74 ou 75, eu me lembro que foi o primeiro trabalho que eu fui, um navio italiano, ele veio com um adubo, um adubo vermelhinho que nós chamava, pesado, pesado e levou um terno de caçamba automática pagando a pá, que se chamava, então ele levava nove homens, que a caçamba trabalhava, trabalhava até onde a caçamba poderia pegar o adubo ou a carga, e aí quando não desse mais os nove homens rechegavam. Coisa que a máquina hoje em dia, a retro-escavadeira faz.

Portanto, cabem ser destacados dois elementos nessa fala de Geraldo da Silveira. Primeiro é a questão do terno de nove homens para fazer o recheio¹⁵² do adubo onde a caçamba automática não o pegava; mantinha-se o número de trabalhadores, apesar da mecanização, porém o trabalho era bem mais rápido. A segunda observação aparece no final desse fragmento da entrevista: o entrevistado diz que hoje a retro-escavadeira faz aquele serviço, demonstra que ainda não havia máquinas totalmente automatizadas e que a mecanização era um processo, mas, apesar de já existir a retro-escavadeira, ela não era utilizada para o trabalho de recheio.

Segundo Geraldo da Silveira,

a caçamba automática era um aparelho de terra, os primeiros aqui em Porto Alegre, que foram usadas, eram de terra, era um guindaste de terra adaptado com a caçamba automática, se bem que já tinha navios [...], aquilo que eu disse, por causa do calado de Rio Grande, tinha as caçambas automáticas de bordo, era as pontes que a gente chamava, aparelho de bordo pontes ou a groa, aparelho de bordo.

Nesse fragmento, o entrevistado complementa sua fala anterior, sobre a utilização de aparelhos de terra, que haviam sido adaptados para tal, conforme detalhe de uma caçamba automática, na imagem 10. Porém acrescenta o entrevistado que já existiam aparelhos de bordo, mas que, nos anos setenta, ainda eram pouco utilizados em Porto Alegre, e sim em Rio Grande, porque o baixo calado e a falta de acesso ao porto da capital dificultava que navios modernos chegassem até aqui, vindo para cá aqueles navios que utilizavam o trabalho manual. Em consequência disso ocorreram adaptações em aparelhos de terra.

¹⁵² Termo usado para descrever o trabalho manual usando pás para trazer a mercadoria a granel para a zona aonde a caçamba chega.

IMAGEM 10
APARELHOS DE TERRA: CAÇAMBA AUTOMÁTICA



Fonte: Acervo Biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias.

João Ferreira, que, nos anos setenta, trabalhava como motorista, conta que, naqueles anos, com o aumento da safra da soja, começou a mecanização mais fortemente, quando

do embarque de soja, farelo de soja, aí veio [...] as pás carregadeiras¹⁵³ [...], depositavam no armazém o farelo, ficava esses armazém lotados de farelo, quando embarcava, requisitavam na garagem as pás carregadeiras, para botar nas tombadeiras,¹⁵⁴ as tombadeiras pegavam para botar nos chupins¹⁵⁵ que chamavam, que ia pra bordo, pra dentro do porão.

Nessa fala de João Ferreira, percebe-se a mecanização bastante avançada e poupadora de mão-de-obra, principalmente no que se refere ao embarque na parte de terra com a utilização de aparelhos de terra. Verifica-se um processo que, até havia pouco, era realizado manualmente. Carregavam-se as caçambas para serem transportadas por empilhadeiras até o guindaste. O guindasteiro, após o portuário efetuar a lingada¹⁵⁶, levantava o guindaste e levava a caçamba até o navio, sendo

¹⁵³ Máquina semelhante à empilhadeira só que possui uma “mão” em forma de pá que pega a mercadoria a granel dentro do navio ou no armazém e levanta-a na caçamba ou na tombadeira.

¹⁵⁴ Espécie de empilhadeira.

¹⁵⁵ Máquina que transporta mercadoria a granel em tubo, com uma rosca girando internamente, usada para levantar a uma altura determinada no navio ou caminhão.

¹⁵⁶ O mesmo que amarrado, termo que designa uma quantidade de mercadoria ou uma caçamba amarrada por um cabo de aço para ser levantada pelo guindaste ou guincho e carregado ou descarregado.

orientado pelo estivador sinaleiro. Após, um estivador deslingava a caçamba e, juntamente com os outros, realizava a descarga, estivando a carga, de maneira que ficasse parelha. Com o chupim e as pás carregadeiras, facilitou-se o trabalho, diminuindo o tempo de carga e aumentando a produção e a produtividade do trabalhador. Sobre o assunto, relata Geraldo da Silveira, que, trabalhando com uma caçamba automática, conseguia descarregar “seiscentos, setecentos quilos” e, com uma caçamba não automática, “cento e poucos quilos, duzentos quilos de sal”, reforça o entrevistado que com “uma automática trabalhando cinco horas, quatro horas na manhã e um terno de oito homens trabalhando, esta caçamba produz bem mais do que nove homens”. Entretanto, aumentava o ganho dos trabalhadores por dia trabalhado, pois ganhavam por produção, tanto que o próprio Geraldo da Silveira reconhece que era um ganho extraordinário e que não sobrava esse tipo de trabalho para o quadro-extra, pois, conforme relata: “essa primeira vez que eu fui trabalhar no terno da automática pagando a pá, [...] o estivador não sabia que dava dinheiro, depois no outro dia quando veio o pagamento, [...] nunca mais um terno todo do quadro-extra foi chamado [...]”.

Apesar de estar diminuindo o serviço, que seria executado com maior tempo, se fosse manual, alguns trabalhadores sindicalizados pouco percebiam tal situação, ofuscados pelos ganhos elevados que obtinham com essa aceleração na produção. Corroborando essa observação, o estivador Maromba faz um relato revelador: diz ele que, antes de casar, já tinha uma casa, e pensava “só porque tenho uma casa, vou ficar numa só, vou comprar mais casas, algum terreno aí, pois, por mais ingênuo que eu fosse, em relação a dinheiro, eu sabia o quanto estava ganhando”. Mas planejou que, primeiro, ia aproveitar a vida,¹⁵⁷ depois de alguns anos, ia investir o que ganhava em casas de aluguel. Diz ele:

quando eu tiver trinta e dois, trinta e três anos vou fazer uma casa ou duas por mês, porque dava pra fazer, eu já tinha olhado uns terrenos lá por Cachoeirinha, eram baratos, a madeira era barata, pedreiro era barato, eu tinha visto tudo, em questão de um ano faria umas três ou quatro casas. Rapaz, foi nessa época aí, que aconteceu o crime, o trabalho terminou. Aquilo foi um tiro, é morrer. Ali sou um cara morto e acreditando naquela ilusão, não o trabalho vai voltar...

¹⁵⁷ Conforme as palavras de Maromba: “depois que eu casei, dividia o dinheiro, se ganhasse quatrocentos, dava duzentos pra mulher e ficava com duzentos, [...] o dela era pra lida da casa, [...] o meu na rua, era pra beberagem, de noite, pra taxi, tinha dia que eu pegava três, quatro táxi”.

Na verdade, os trabalhadores não queriam acreditar que um dia pudesse escassear o trabalho em decorrência da mecanização e das disputas com o porto de Rio Grande, porque o embarque e desembarque, nos anos setenta, era muito grande ainda e utilizavam muita mão-de-obra nessas operações. No entanto, com o tempo e a experiência, veio a percepção de que estavam sendo afetados pela mecanização, que assolava o trabalho e deixava muitos trabalhadores do porto desempregados e sem perspectivas. Mas a necessidade os obrigou a buscar outras formas de sobrevivência, como relata Maromba, sobre uma categoria desses trabalhadores: “naquele tempo teve estivador que foi parar no presídio, teve estivador que foi passar drogas, foi lidar com drogas, porque o trabalho diminuiu, teve estivador que foi encostar carro”. Porém, bastante significativo é o relato de Geraldo da Silveira sobre a exploração capitalista e a experiência advinda das derrotas. Diz o entrevistado, que com o tempo, passaram a “entender porque do monopólio do capitalismo, e depois a gente veio a entender, que querendo ou não querendo nós éramos um grãozinho de areia no deserto, se usavam, se beneficiavam do nosso trabalho, mas sempre oprimindo e oprimindo”. E conclui, “como agora a automatização veio dizer tudo”.

A partir do momento em que esses trabalhadores passaram a perceber que os grãozinhos de areia unidos podiam criar um deserto, ou que, associados a outros elementos do tempo, como o vento, podiam tornar uma tempestade mais severa do que ela comumente é, eles se tornaram fortalecidos para lutar pelos seus direitos, e isso, segundo Thompson é fruto da experiência.¹⁵⁸ Na verdade, o que ocorreu ao longo do tempo que estamos analisando foram diversas tentativas de manutenção de suas formas de trabalho, dos seus costumes, da *closed shop*, do trabalho avulso, das formas de inserção no porto, da escala de serviço e do rodízio, conforme o costume de cada categoria. Percebe-se que, até hoje, esses trabalhadores vêm lutando pela manutenção de seus postos de trabalho, apesar das diversas derrotas impostas pelas mudanças nas condições estruturais do trabalho no porto.

¹⁵⁸ A experiência, conforme o caracteriza o próprio Thompson, é formada por homens e mulheres que são sujeitos, não totalmente autônomos, livres, mas que “experimentam suas situações e relações produtivas determinadas como necessidades e interesses e como antagonismos, e em seguida ‘tratam’ essa experiência em sua *consciência* e sua *cultura* [...] das mais complexas maneiras (sim, ‘relativamente autônomos’), e em seguida (muitas vezes, mas nem sempre, através das estruturas de classe resultantes) agem, por sua vez, sobre sua situação determinada”. Cf. THOMPSON, op. cit., 1981, p. 182.

Consequentemente, a relação com seu tempo e outros agentes sociais, iria contribuir para que os trabalhadores encontrassem alternativas que eram nuançadas por essas relações. Thompson (1981, p. 16), apropriadamente, afirma:

a experiência é válida e efetiva, mas dentro de determinados limites [...]. Mas a questão que temos imediatamente à nossa frente não é a dos limites da experiência, mas a maneira de alcançá-la, ou produzi-la. A experiência surge espontaneamente no ser social, mas não surge sem pensamento. Surge porque homens e mulheres [...] são racionais, e refletem sobre o que acontece a eles e ao seu mundo. [...] ocorrem mudanças no ser social que dão origem a *experiência* modificada; e essa experiência é *determinante*, no sentido de que exerce pressões sobre a consciência social existente, propõe novas questões e proporciona grande parte do material sobre o qual se desenvolvem os exercícios intelectuais mais elaborados.

A organização coletiva e a experiência foram a base da sustentação do trabalhador braçal e o que possibilitou lutarem para manter suas formas de trabalho, mesmo que o movimento da história e as reivindicações da classe empresarial, pela modernização e para viabilizar a concorrência no mercado local, nacional e internacional, buscassem baixar custos e aumentar seus lucros. As mudanças vinham, de forma avassaladora, corroendo as conquistas dos trabalhadores, que continuavam resistindo. Suas estratégias de resistência e luta serão objeto de estudo dos próximos capítulos.

Os interesses políticos da pouca utilização do porto da capital estavam bastante claros na configuração dos transportes no Rio Grande do Sul. Eram os interesses dos empresários donos de transportadoras, que utilizavam o modal rodoviário, cujo escoamento direcionava-se tanto para Rio Grande, corredor de exportação via transporte rodoviário, quanto para o porto de Imbituba em Santa Catarina e Paranaguá no Paraná e ainda para os portos do Uruguai e da Argentina utilizando a lógica da exportação. Em substituição à navegação de cabotagem, as carretas atravessavam o Brasil de sul a norte levando e trazendo mercadorias. Ocorreu também, nessa época, uma crescente utilização de terminais privados através da navegação interior, mas o principal recurso utilizado era o das rodovias, em detrimento, inclusive, das ferrovias. Esses fatores tem tido poder decisivo, tanto em nível governamental, quanto nas relações econômicas do Estado do Rio Grande do Sul.

Portanto, ao concluir, lembramos as palavras de Geraldo da Silveira: “querendo ou não ainda vão ter que levar o estivador, seja carga a granel, carga

seca, palletizada ou não, alguém vai ter que estar no porão e em terra para desengatar [...] que seja o trabalhador portuário, o arrumador, [...] o consertador”.

No entanto, o trabalho diminuiu e foi essa a maneira como o capital conseguiu vencer parcialmente os trabalhadores, apesar das diversas formas de resistência que foram mantidas por eles ao longo dos anos sessenta, setenta e oitenta, na construção da experiência dos trabalhadores, o que será analisado nos próximos capítulos.

2. TRABALHO E ORGANIZAÇÃO

Mas aí tu vê, na estiva tem mil homens, sócios, mais três mil bagrinhos, em 69... O porto tem uns seiscentos oitocentos homens, que o número que leva o serviço no porto é outro, no porto não existe muito esforço físico, o número de portuários é menor que o número de estivadores, e fora os arrumadores, seiscentos portuários, fora os arrumadores, fora a força suplementar do porto, os conferentes aí, uns duzentos...¹⁵⁹

Neste capítulo vamos estudar os trabalhadores que se inseriam no porto organizado de Porto Alegre, segundo a legislação vigente. Apresentamos as categorias que tinham o direito de prestar serviço no porto, bem como os limites dessa prestação de serviço, considerando não só os trabalhadores avulsos como também os funcionários estatutários e os celetistas do DEPRC. Vamos tratar das formas de inserção e representação desses trabalhadores, da organização do trabalho pelos diversos sindicatos dos trabalhadores avulsos e também de suas práticas de enfrentamentos e de sua estrutura administrativa.

O trabalho no porto organizado, denominado de Operação Portuária compreende a operação principal e as operações complementares. A operação principal é caracterizada pelo movimento próprio da mercadoria, que se resume em carga, descarga, armazenagem e liberação. As operações complementares resumem-se em identificação da mercadoria, despachos aduaneiros, reconhecimento de avarias e sistemas de informação.¹⁶⁰

¹⁵⁹ MAROMBA, em entrevista ao autor, 01.04.2008.

¹⁶⁰ Cf. **OPERAÇÃO PORTUÁRIA**. Base de dados:
http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/disciplinas/411_portos_iii.pdf, acesso, 20.05.2009.

O trabalho no porto de Porto Alegre era executado por diversas categorias que, de acordo com legislação específica, exerciam funções conforme registro e inscrição na Capitania dos Portos. Esse trabalhador poderia ser filiado ou quadro-extra do sindicato de sua categoria e até mesmo, o que era muito comum, quadro-extra de diversos sindicatos, exercendo funções variadas no porto. Além desses, um grupo de trabalhadores tinha seus rendimentos assegurados, independente da movimentação do porto; esses estavam ligados à administração, aos serviços burocráticos, à dragagem e às máquinas: eram os funcionários do DEPRC.

Até os anos cinquenta, todos os trabalhadores do porto de Porto Alegre eram avulsos, isto é, ingressavam como avulsos e só ganhavam quando havia trabalho. João Ferreira (16.04.2008), trabalhador aposentado como funcionário do DEPRC, em entrevista ao autor, revela quando ingressou e a forma como isso ocorreu. Diz ele: em 1956, “por intermédio do Dr. Protásio Vargas, irmão de Getúlio Vargas [...] iniciei no porto como servente avulso [...] [o trabalho] era pegar na orelha do ‘60’, tinha carregamento e descarga de navio, madeiras e sacarias, que carregava muito aí, arroz e feijão”.

Edgar Ávila Gandra (1997, p. 30), em pesquisa sobre os trabalhadores portuários de Rio Grande, diz que a maior parte dos trabalhadores do porto daquela cidade adquiria sua matrícula na Capitania dos Portos “através de relações políticas, ou seja, o trabalhador solicitava a algum político a sua carta de apresentação e com ela conseguia a sua matrícula e, de posse desta, tornava-se apto para responder chamada”. Também em sua tese de doutoramento, Gandra (2004), analisando os portuários de Porto Alegre, diz que a prática de recorrer a políticos para conseguir trabalho no porto, nos anos cinquenta, era comum nos três portos do Rio Grande do Sul.

Conforme explica o engenheiro Antônio de Mattos, “até o governo Brizola [...], os que trabalhavam no porto não tinham vínculo empregatício, vinham e respondiam a chamada [...], mas depois ficaram empregados do porto”. Portanto, com o passar dos anos, diversos trabalhadores, de avulsos, passaram a funcionários do DEPRC, e a forma como foram se incorporando à autarquia é resumida por outro entrevistado, João Ferreira, na seguinte frase: “cada um foi se arranjando como pôde”. A busca por inserção como funcionário público dependeu de uma série de fatores, que passou, necessariamente, pelo apadrinhamento ou amizade que cada trabalhador

fez com seus colegas e com engenheiros e administradores. Mas, conforme relata, “houve uma nomeação, tipo um concurso [...], eu e outros que trabalhavam ali também, deixamos de ser serventes avulsos e passamos a ser ‘extranumerário-diarista’, e aí [...] se trabalhasse ou não, ganhava”. Foi assim que surgiu a categoria dos funcionários da autarquia pública, portanto, dos funcionários públicos, regidos por estatuto próprio, o Estatuto do Funcionário Público.

Segundo a lei de constituição do DEPRC, a autarquia seria composta por um quadro funcional “constituído por aqueles que ocuparem cargos isolados ou de carreira nos Órgãos incorporados a essa pessoa administrativa”, sendo submetidos “ao regime instituído para os funcionários públicos do estado”.¹⁶¹ Porém, com relação à admissão de novos trabalhadores, recomendava: “será feita mediante concurso público de provas ou de provas e títulos”. Ainda sobre o pessoal, a referida lei estabelece que, para admitir “novos extranumerários, para funções previamente criadas com aprovação do Conselho Hidroviário, será feita, sempre que se tratar de funções administrativas e técnicas, mediante provas públicas de habilitação”. No entanto, facultava: “o Diretor Geral, o Conselho Hidroviário poderá autorizar a dispensa de prova de habilitação para o preenchimento de determinadas funções, no interesse do serviço”.¹⁶²

Cumprе salientar que o Regime Estatutário existiu até o final dos anos sessenta, quando ocorreu uma mudança no DEPRC, e que os trabalhadores estatutários passaram, aos poucos, durante os anos setenta, ao regime da CLT. Conforme relata João Ferreira, “a maioria optou porque era vantagem, na época foi, décimo terceiro, que a gente não tinha, férias proporcionais, enfim uma série de garantias”.

Algumas resoluções do Conselho Hidroviário diziam respeito a mudanças em relação aos trabalhadores do DEPRC. A Resolução nº 53/69 aprovava “o Projeto de Ato, que enquadra os servidores que por força do artigo 177, parágrafo 2º, da Constituição Federal de 1967, são considerados estáveis”.¹⁶³

¹⁶¹ RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Lei 1561**, de 01 de outubro de 1951. Cria o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (D.E.P.R.C) e dá outras Providências. Art. 16.

¹⁶² Ibid., Art. 17.

¹⁶³ RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. CONSELHO HIDROVIÁRIO, Porto Alegre: DEPRC. Resolução nº 53, 10.12.1969.

Essa questão mereceu apreciação e discussão tendo sido reforçada em outras resoluções, como registra a Resolução nº 57/69, “pela aprovação do Projeto de Ato que concede aos Técnicos de Administração do Departamento os benefícios da Lei nº 5860”,¹⁶⁴ que dizia respeito à mudança para celetista, a partir da qual estes passavam a ter fundo de garantia e os benefícios advindos da Consolidação das Leis do Trabalho. Também a Resolução nº 45/72 aprovava o Projeto do Ato que extinguiu “o quadro Geral dos Funcionários do DEPRC, quando os titulares dos cargos a ele pertencentes forem lotados nos quadros criados neste ato”.¹⁶⁵

Quanto à composição dos trabalhadores da autarquia, algumas resoluções informam como era composto o quadro e as suas devidas funções. Conforme Resolução nº 13/67, foi realizada uma “revisão” de diversos cargos. O que interessa, especialmente aqui, é o enquadramento desses cargos, o que possibilita uma melhor visibilidade dos trabalhadores do quadro funcional da autarquia, bem como o que consideravam extra Quadro.

Guarda, Auxiliar de Dragagem, Foguista de Locomotiva, Conferente, Guindasteiro, Ajudante de Encarregado, Conferente de Trem, Despenseiro, Ajudante de Fiel de Armazém, Capataz Geral de Embarcação e Administração de Refeitório, além das classes extra Quadro de Sota Capataz, Encarregado de Salão e Mestre de Obras [...].¹⁶⁶

Cumprido salientar que esses trabalhadores eram funcionários da autarquia e prestavam concurso para ingresso; portanto, tinham uma carreira como funcionários públicos, o qual era regulada pelo Conselho Hidroviário, baseado no Estatuto do Funcionário do Departamento de Portos Rios e Canais. No entanto, havia também o funcionário que era celetista, o trabalhador da capatazia. Estes constituíram o Sindicato dos Portuários da Capatazia, naquele período em que os trabalhadores do DEPRC estavam deixando de ser avulsos e se tornando funcionários públicos. Dentro desse processo de mudanças, iniciou-se a Associação que, posteriormente, virou Sindicato.

Edgar Ávila Gandra (2004) analisa a forma de organização do sindicato dos trabalhadores de capatazia do porto de Porto Alegre, que, desde a segunda metade da década de cinquenta, haviam constituído uma Associação Beneficente, e, em

¹⁶⁴ Ibid., Resolução nº 57, 15.12.1969.

¹⁶⁵ Ibid., Resolução nº 45, 20.12.1972.

¹⁶⁶ Ibid., Ata do Conselho Hidroviário nº 13, 10.04.1967.

1959, depois de diversos embates e buscas junto a políticos ligados ao trabalhismo, obtiveram a carta sindical. Além disso, ao longo da tese, o autor demonstra a importância de constituir uma instituição de classe para esses trabalhadores, pois assim, obtiveram direitos fundamentais, que lhes eram negados anteriormente. Com o sindicato, veio o reconhecimento dos portuários como uma categoria dentro do porto, frente à Administração, e um consequente acordo coletivo em 1960¹⁶⁷, que os deixou em melhores condições tanto para lutar por mais direitos quanto para exercer a profissão com dignidade.

Conforme relata João Ferreira, “funcionário do porto era o motorista, o guindasteiro, o pessoal de armazém, e o trabalhador portuário; esses últimos eram sindicalizados, funcionários sindicalizados do porto, eram CLT, enquanto nós éramos estatutários”. Apresentamos, no esquema abaixo (Quadro 01), o mapa dessa divisão dos trabalhadores ligados ao DEPRC que se constituíam em funcionários estatutários e celetistas sindicalizados.

QUADRO 01
Trabalhadores do DEPRC

FUNCIONÁRIOS DO DEPRC	CELETISTAS SINDICALIZADOS
Guarda Auxiliar de Dragagem Foguista de Locomotiva Conferente Guindasteiro Ajudante de Encarregado Conferente de Trem Dispenseiro Ajudante de Fiel de Armazém Fiel de Armazém Capataz Geral de Embarcação Administração de Refeitório Quadro de Seta Capataz Encarregado de Salão Mestre de Obras Chefe de garagem Operador de máquinas	Portuário da capatazia Guindasteiro Motoristas Trabalhador do armazém

¹⁶⁷ Segundo Gandra (2004), o acordo coletivo foi alcançado em 1960 quando obtiveram as seguintes conquistas: “o do salário-produção, pagamento diferencial que os portuários recebiam pela produção e não pelas horas trabalhadas, o da organização da jornada de trabalho, o do acordo que obrigava a administração do DEPREC (Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais), a utilizar, prioritariamente, a mão-de-obra dos sindicalizados e a garantia aos trabalhadores de pelo menos um salário mínimo por mês. Soma-se a estes ganhos uma constante pressão por aumentos salariais e por melhores condições de trabalho”. Cf. GANDRA, Edgar Avila. **O Porto dos Direitos: A trajetória dos trabalhadores nos serviços portuários de Porto Alegre no período de 1959 a 1969**. Porto Alegre: UFRGS, Tese (doutorado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em História. Orientação Dra. Sílvia Petersen, 2004. p. 117.

Completando o quadro dos trabalhadores do porto organizado, havia as categorias avulsas, trabalhadores que não tinham vínculo empregatício, “operários sem patrões”, que deram título ao livro de Fernando Teixeira da Silva (2003), que analisa os trabalhadores de Santos no entreguerras, destacando os estivadores, que conseguiram a “*closed shop*, ou seja, deter o controle do mercado de trabalho através do sindicato dos estivadores”.¹⁶⁸

No dizer de Maromba, “o estivador não tem patrão; ele só tem patrão quando ele se emprega às 7 horas da manhã, por uma companhia ‘X’, e então ele é empregado daquela companhia no período em que ele estiver trabalhando”.

Porém, como lembra outro entrevistado, Eduardo Rech, era “o sindicato quem dirigia o trabalho, os conferentes, exercendo várias funções como está previsto. Então, o sindicato escalava, o sindicato cobrava e o sindicato pagava”.

Da mesma forma como os estivadores, os conferentes de carga e descarga também eram trabalhadores avulsos, que prestavam serviço dentro dos portos organizados. Nos anos sessenta, foi normatizada a profissão de Conferente de Carga e Descarga, como trabalhador avulso que participava do sistema rodiziário¹⁶⁹. Portanto, faziam parte do rodízio, o conferente chefe, conferente ajudante, conferente de porta ou lingada e conferente de rendição, conferentes de manifesto, balança ou avaria.

As funções dos trabalhadores braçais no porto estão definidas na Consolidação das Leis do Trabalho, que delimita até onde vai o trabalho de cada categoria, o que também está determinado por uma série de Leis e Decretos-Leis que foram baixados ao longo dos anos cinquenta, mas principalmente sessenta e setenta, os quais acabaram por revogar as leis anteriores.

Na CLT, aparecem duas categorias, uma relacionada ao trabalho de terra do porto, a capatazia, e outra relacionada ao trabalho dentro do navio, a estiva.

¹⁶⁸ SILVA, 2003, p. 194.

¹⁶⁹ Em princípio, a atividade de conferência de carga e descarga obedecia a instruções reguladoras expedidas em cada porto pelos Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo. As instruções reguladoras do exercício da profissão de conferente de carga e descarga foram expedidas pelos Conselhos Regionais do Trabalho Marítimos com base no Decreto-Lei nº 3.346, de 11/06/1941, Lei nº 1.561, de 16/02/1949, e Decreto nº 56.367, de 27/05/65. Este último Decreto gerou uma série de discussões por parte dos Conferentes de Carga e Descarga nos Portos do Rio Grande do Sul.

Quanto à estiva, a CLT dedica uma série de artigos para regulamentar seu trabalho. Em seu artigo 254 e 255 da CLT, caracteriza o trabalho da estiva como

o serviço de movimentação das mercadorias a bordo, como carregamento ou descarga, ou outro de conveniência do responsável pelas embarcações, compreendendo esse serviço a arrumação e a retirada dessas mercadorias no convés ou nos porões [...] começa, ou termina no convés da embarcação atracada, onde termina ou se inicia o serviço de capatazia.

E compreende,

a manipulação das mercadorias, para sua movimentação ou descarga ou carregamento, ou para sua arrumação, para o transporte aquático, ou manejo dos guindastes de bordo, e a cautelosa direção das operações que estas realizam, bem como a abertura e fechamento das escotilhas da embarcação principal e embarcações auxiliares e a cobertura das embarcações auxiliares.

Já na parte de terra, fica a capatazia. A CLT, do artigo 285 ao 289, regulamenta o trabalho na capatazia dos portos, considerando aquele serviço “realizado com a movimentação de mercadorias por pessoal da administração do porto”, com descrição detalhada para cada uma das modalidades, importação e exportação, conforme o artigo 285, no trabalho que se relaciona a importação:

a descarga para o cais, das mercadorias tomadas no convés das embarcações; o transporte dessas mercadorias até ao armazém ou local designado pela administração do porto, para seu depósito, inclusive o necessário empilhamento; abertura dos volumes e manipulação das mercadorias para a conferência aduaneira, inclusive o reacondicionamento, no caso da mercadoria importada do estrangeiro. O desempilhamento, transporte e entrega das mercadorias nas portas, ou portões dos armazéns, alpendres ou pátios, onde estiverem sido depositadas ou junto dos vagões em que tenham de ser carregadas, nas linhas do porto.

No trabalho relacionado à exportação:

o recebimento das mercadorias nas portas ou portões dos armazéns, alpendres ou pátios da faixa interna do cais designada pela administração do porto, ou junto a vagões que as tenham transportado nas linhas do mesmo porto, até essa faixa interna do cais; transporte das mercadorias desde o local do seu recebimento até junto da embarcação em que tiverem de ser carregadas; o carregamento das mercadorias, desde o cais, até o convés da embarcação.¹⁷⁰

¹⁷⁰ BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452**, de 1 de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/Decreto-Lei/Del5452.htm>, acesso 18.07.2007. Art. 285.

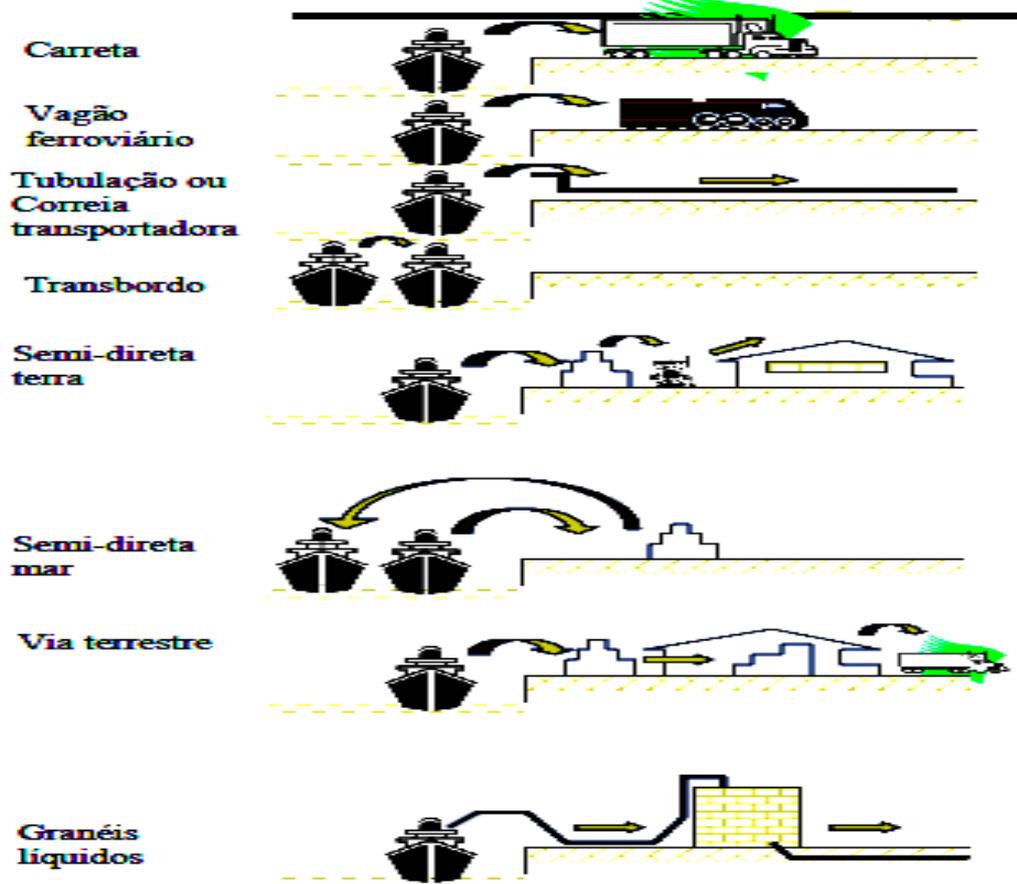
De acordo com as diversas operações de carga e descarga (imagem 11), os trabalhadores se inseriam no trabalho conforme solicitação dentro dos ternos¹⁷¹ obedecendo à organização do seu sindicato, por meio do sistema rodiziário.

Exemplificando, quando uma embarcação estava para ancorar no porto, a capatazia precisava ser avisada, para realizar a sua inscrição, a solicitação de serviços e a determinação do cais de desembarque, conforme tipo de carga e a necessidade de máquinas para proceder ao desembarque. Logo após ancorar, solicitavam alguns serviços básicos que eram de competência da capatazia do porto, que determinava as providências a serem tomadas, como, por exemplo, as que diziam respeito ao abastecimento de energia, água e aos serviços prestados pelo porto, como disponibilização de máquinas para descarga, espaços em armazéns por período determinado para depositar mercadorias, e quanto a trabalhadores funcionários do porto para realizar a descarga na parte de terra e a armazenagem e conferência da mercadoria no armazém. Porém, no que se refere ao desembarque de mercadorias, deveria solicitar trabalhadores avulsos em cada sindicato. Conforme a necessidade e o tempo em que poderia e gostaria de permanecer ancorado no porto, o prático solicitava o número de ternos necessários para proceder a desestiva (descarga dentro do navio), a conferência em cada porão, o conserto de avarias, o trabalho de carregar mercadorias para o armazém e a armazenagem de mercadorias.

¹⁷¹ Grupos de trabalhadores que executam uma determinada tarefa que necessita ser coletiva.

IMAGEM 11

TIPOS DE OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA



Fonte: http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/disciplinas/411_portos_iii.pdf, acesso, 20.05.2009, adaptação do autor.

Geraldo da Silveira explica, na prática, no dia-a-dia do porto, qual era a função de cada categoria. “Ali na orla portuária”, diz ele,

o estivador a bordo, o arrumador no armazém, o trabalhador portuário na lingada, ou seja, deslingando o que vem do porão para a terra ou lingando, o consertador e o bloco, e ainda tinha mais o bloco, que era o pessoal que trabalhava com a limpeza do navio, pintura, bateção de ferrugem.

Nessa fala de Geraldo, além das categorias citadas, aparecem duas categorias que eram bastante ativas, quanto ao trabalho no porto de Porto Alegre: os arrumadores e os trabalhadores de bloco. Os arrumadores, que trabalhavam nos armazéns, eram muito requisitados para este fim: trabalhavam ao lado da capatazia, na parte de terra do trabalho e trabalhavam na estiva, quando era carga geral, ou a granel, que era a parte mais pesada e menos rendosa, e, muitas vezes, também trabalhavam completando ternos de estivadores em todos os serviços, quando

faltava estivador na hora da chamada. Os trabalhadores de bloco, que, conforme Geraldo da Silveira, “estavam sempre no porto em busca de algum, trabalhavam na limpeza de máquina, de navio, e aquelas coisas, olha o bloco. Porão do navio, o bloco. Pichar, pintar, calhar, isso tudo era com o bloco”.

Cumpre salientar que todos os trabalhadores eram inscritos na Delegacia do Trabalho Marítimo e que também tinham um número e uma carteira do seu sindicato. Em 1988, a DTM mantinha em “56 (cinquenta e seis) o número de componentes do quadro rodiziário da Associação Profissional dos Trabalhadores em Serviço de Bloco para o Porto de Porto Alegre”.¹⁷²

Antônio de Mattos expõe sua versão sobre os trabalhadores e suas funções: “os estivadores, que é um sindicato à parte, que trabalha dentro do navio. Tem os trabalhadores das docas, que são os trabalhadores portuários, [...] os que controlam a quantidade de carga, que são os conferentes, e tem o conferente do porto”. Os conferentes, sindicalizados e avulsos são aqueles que fazem a conferência das mercadorias dentro do navio, na carga e descarga; também fazem os planos de carga para os navios que solicitam um exame do espaço e do acondicionamento dessa carga nos espaços para possibilitar a arrumação. Os conferentes do porto, por sua vez, não são avulsos, são funcionários da autarquia e conferem a mercadoria que entra e sai dos armazéns, aquela que é carregada e descarregada dos navios e que é carregada e descarregada dos caminhões. Estes últimos tinham a opção de serem sindicalizados ao Sindicato dos Portuários da Capatazia. Segundo Antônio de Mattos existia ainda o trabalhador portuário: Fiel de Armazém, Capataz, “que é o camarada que cuida do armazém, porque o porto tem a fiel guarda da mercadoria; se desaparecer qualquer coisa, o porto indeniza. E, quando falta gente, entra uma força supletiva, que são os arrumadores de carga”.

Sobre os arrumadores, o estivador Maromba conta como o Sindicato dos arrumadores se tornou a estiva de minérios, também chamada de a estivinha.

A estivinha era sindicato dos estivadores em minérios. Então era outro sindicato, não era sindicato de arrumador, era outro sindicato. Essa estivinha, ela era pequena mesmo, só trabalhava em fertilizantes, que é minério, sal e carvão, era isso que trabalhava a estivinha. Então eles eram sócios da estivinha, e bagrinhos dentro do sindicato dos estivadores, então por isso existia a estiva grande pelo sindicato dos estivadores, e a estiva menor, que era bem sindicalizada, tal e tal. Bem, como é que o arrumador

¹⁷² DELEGACIA do Trabalho Marítimo no Rio Grande do Sul. Portaria nº 22, de 20 de julho de 1988.

se tornou estivinha? E isto por volta de 1950. A estivinha toda entrando de sócia na estiva grande e abandonando a estivinha. Quem era da força suplementar da estivinha eram os arrumadores, eles foram se adonando deste trabalho da estivinha, que é a estiva de minério. Bom, o que aconteceu em 1953, quase todas as estivas do Brasil encamparam a estivinha, a estiva de minério. Hoje em todas as bandeiras do sindicato do Brasil, não é mais sindicato dos estivadores e sim sindicato dos estivadores e trabalhadores em estiva de minérios, porque em 1953 eles encamparam a estivinha.

Na realidade, o sindicato dos arrumadores, denominação que foi assumida a partir de 1954, por força da Lei nº 2.196, tornou-se a força supletiva nos portos, e, no caso do porto de Porto Alegre, também se tornaram bagrinhos no sindicato dos estivadores; muitos, então, tornaram-se estivadores, por força de lei, através de processos trabalhistas movidos contra o sindicato com o objetivo de se tornarem associados.

João Ferreira trabalhou com as máquinas do porto por um longo período, desde os anos sessenta, pois, de 1961 até 1976, foi motorista, quando foi nomeado ajudante de encarregado da garagem e, após, passou a ser encarregado da garagem do porto até 1991, quando, então, se aposentou. O entrevistado recorda como era o carregamento das mercadorias e a função do motorista, ou operador de máquinas, duas funções de funcionários do DEPRC; enquanto o trabalhador da capatazia lingava e deslingava (amarrava ou desamarrava) a carga que vinha do guindaste, “a nossa competência era chegar com a máquina [...] botava os sacos ali e já ia pronto, então chegava ali com a máquina, pegava ali e largava lá, o outro lá, o portuário [da capatazia] do sindicato ainda tava no guincho, e lá dentro do porão tinha a estiva”.

Os vigias portuários organizaram o seu sindicato, em 1958, congregando os trabalhadores de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande. Diego Vivian (2007) faz uma análise das “transgressões legais efetivadas por obreiros da orla no ambiente de trabalho” e do processo e da relação com a formação da categoria profissional dos vigias portuários. Para o autor, são os trabalhadores, cujas tarefas “estavam diretamente ligadas às atividades de controle da entrada e saída de pessoas nas

embarcações que circulavam pelos portos” de Rio Grande e Porto Alegre, que “fiscalizavam a movimentação de mercadorias”.¹⁷³

Na década de 1960, com a legalização da profissão dos consertadores, que faziam o trabalho de reparo de avarias em cargas de diferentes volumes, peso e forma, ocorreu a organização do Sindicato dos Consertadores do Rio Grande do Sul, que congregava os trabalhadores do porto de Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas.

Com relação ao trabalhador vigia portuário, foi regulamentado, que para a navegação de longo curso, conforme a Lei nº 5.480/68¹⁷⁴, “o serviço de vigilância em navios, por vigias portuários matriculados nas DTM, de preferência sindicalizados, será obrigatório, na navegação de longo curso, mas a critério da Comissão de Marinha Mercante, na navegação de cabotagem”.¹⁷⁵ Saliente-se que a navegação de longo curso no porto de Porto Alegre vinha decrescendo no final dos anos setenta e nos oitenta; essa categoria de trabalhadores, nesse período, teve pouca inserção em Porto Alegre, mas, em Rio Grande, mantinha um sindicato atuante.

Também o trabalho para os consertadores de carga e descarga de Porto Alegre vinha decrescendo, tanto que o número de trabalhadores associados ao sindicato, em Porto Alegre era bastante reduzido nos anos oitenta. Em 1988, o Capitão dos Portos, Comandante da Delegacia do Trabalho Marítimo no Rio Grande do Sul, declarou o número desses trabalhadores e justificou que, devido ao número reduzido na movimentação da carga, mantinha o mesmo número de 1987, permanecendo “em 2 (dois) o número de componentes do quadro rodiziário do Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga nos Portos do Estado do Rio Grande do Sul, para porto de Porto Alegre”.¹⁷⁶

O entrevistado Jorge Paiva conta como o trabalho era realizado: “naquela volta ali, muito vivi dali, ali eu conheci na parte de terra do negócio”; quando

¹⁷³ VIVIAN, Diego. Comentários sobre transgressões legais efetivadas por trabalhadores portuários e o processo de formação da categoria profissional dos vigias de embarcações no interior da divisão do trabalho nos portos de Porto Alegre/RS e Rio Grande/RS entre os anos 1950 e 1960. In: **IV Jornadas do GT Mundos do Trabalho** – RS, Pelotas, 08 a 11 de outubro de 2007.

¹⁷⁴ Dá outra redação ao Art. 17 do Decreto-Lei 5/66.

¹⁷⁵ BRASIL. **Lei nº 5.480**, de 10 de agosto de 1968. Revoga o Decreto-lei nº 127 de 31 de janeiro de 1967, revoga e altera a redação de dispositivos do Decreto-lei nº 5, de 4 de abril de 1966, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1950-1969/L5480.htm, acesso em 18.07.2007. Art. 2º.

¹⁷⁶ DTM. Portaria nº 20, de 20 de julho de 1988.

menciona à *parte de terra*, está se referindo ao trabalho dos arrumadores, pois, como força supletiva, “fazia as duas partes, trabalhava às vezes nos arrumadores e às vezes na estiva. Fazia os dois, não era só eu, o outro pessoal fazia a mesma coisa”. Mas, continua o entrevistado, “a parte dentro do armazém só podia trabalhar os arrumadores”.

No final dos anos setenta, a administração portuária em Porto Alegre, através do DEPRC, decidiu não abrir mais concurso, parou de contratar funcionários e começou a utilizar os trabalhadores do Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre, considerada força supletiva. Inicialmente, essa mão-de-obra era usada para o trabalho na parte de terra do porto, substituindo a capatazia, mas, com o tempo e com as necessidades, expandiu-se essa contratação, e, como não havia funcionários para a administração e serviços burocráticos, intensificou-se e aumentou a solicitação de arrumadores. Inclusive, nos anos oitenta, começaram a solicitar trabalhadoras ao Sindicato dos Arrumadores, inicialmente para fazer a limpeza, cafezinho etc., mas, devido à falta de pessoal, essas arrumadoras passaram a trabalhar também na parte burocrática. À medida que o pessoal ia se aposentando ou licenciando-se ou mesmo entrando em férias, colocavam-se os trabalhadores e trabalhadoras da força supletiva nos serviços do DEPRC.

Eram diversas as categorias de trabalhadores avulsos e subordinados que trabalhavam no porto de Porto Alegre. Os trabalhadores subordinados, funcionários do DEPRC, trabalhavam em operações administrativas e movimentação no porto: verificação, conferência, armazenagem interna e externa.

As categorias de trabalhadores avulsos que trabalhavam no porto de Porto Alegre eram os estivadores, os portuários da capatazia, os conferentes de carga e descarga, os arrumadores, os consertadores de carga e descarga, os trabalhadores do bloco e os vigias portuários (ver imagens 12 e 13). Todos os trabalhadores avulsos eram organizados em sindicatos, à exceção dos Trabalhadores do Bloco, que chegaram a ter, nos anos oitenta, uma Associação dos Trabalhadores. Conforme Geraldo da Silveira (entrevista ao autor, em 10.06.2008), “o ‘Muito Grau’¹⁷⁷ se dizia presidente do bloco. [...] vai pintar o navio, traz o bloco [...] vai limpar o navio, traz o bloco [...] mas dizer que o bloco tinha uma sede, isso não, o arrumador tinha, o consertador tinha, o conferente”.

¹⁷⁷ Alcinha do líder da associação dos trabalhadores do bloco de Porto Alegre.

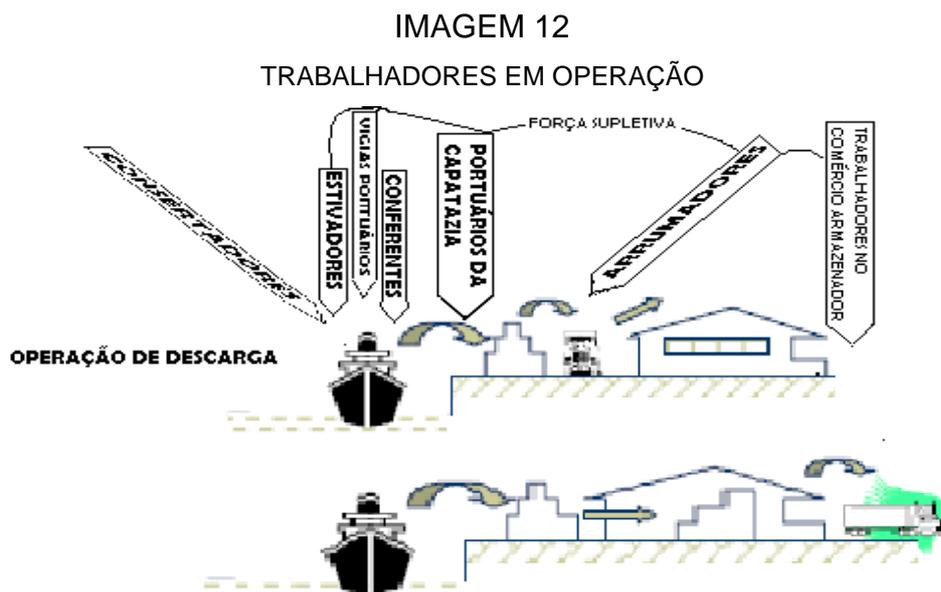
Os arrumadores de carga e descarga (ver imagens 12 e 13), considerados “força supletiva do trabalho do porto”, que trabalhavam como bagrinhos ou quadro extra dos estivadores, respondiam a chamadas quando sobrava serviço e também exerciam atividades nos armazéns, quando requisitados pela administração do porto ou por empresas. Portanto, todos os sindicatos tinham o quadro-extra ou bagrinhos, que era composto por aqueles trabalhadores aspirantes a ingressarem no quadro do sindicato. Esses trabalhadores pegavam os serviços mais pesados e menos rendosos, porque os trabalhadores do quadro tinham prioridade para responder à chamada.

A forma de inserção no trabalho dos arrumadores era semelhante à dos estivadores; o ponto dos arrumadores era no Armazém A2. Porém, como o sindicato dos arrumadores trabalhava em serviços de carga e descarga em empresas fora do porto (no comércio armazenador), os trabalhadores que se inseriam nesses trabalhos iam ao sindicato e de lá à empresa e, quando era um trabalho com maior tempo, iam diretamente à empresa, e acabavam indo ao sindicato apenas para receber. Jorge Paiva conta como era esse processo quando trabalhou no DEAL, “tinha que pegar pelo sindicato, já tinha acertado o papel direitinho, e nós ia para lá [no DEAL] pegar”. No entanto, a maioria dos trabalhadores associados ou bagrinhos do sindicato trabalhavam na parte de terra, na capatazia e nos armazéns e na parte de mar, na estivagem de mercadorias nos navios. Geraldo da Silveira resume bem essa relação que existia de busca por trabalho, quando ainda não eram sócios de nenhum sindicato, ou mesmo quando o trabalho estava escasseando, “vou no consertador, não deu, o consertador tem o pessoal deles certinho. Vou no arrumador, não deu, opa! Olha esse navio ali, como é que tá? [...] chega um caminhão, olha precisa de uma mão-de-obra, não tem ninguém disponível...”

Quanto à contratação do serviço de estiva, funcionava da seguinte forma: quando chegava o navio, o práctico ia até os sindicatos e solicitava os ternos necessários, de acordo com tabela determinada pela SUMANAM ou aprovada em dissídio coletivo¹⁷⁸, a carga, a mercadoria, as necessidades e os interesses dos armadores com relação à demora ou abreviação do tempo da embarcação no porto. O sindicato fazia a escalação das chefias e dos ternos para a execução do trabalho.

¹⁷⁸ Os dissídios eram acordos realizados entre os sindicatos dos trabalhadores, representado pelas federações e os sindicatos dos armadores intermediados pela SUNAMAM.

Dois dias depois do serviço realizado, os sindicatos recebiam dos armadores os ordenados referentes à produção dos trabalhadores, bem como todos os direitos trabalhistas. Os sindicatos recebiam das empresas por tonelagem ou cubagem e repassavam a produção diária dos trabalhadores, conforme a produção do terno, e recolhiam os direitos trabalhistas.



Fonte: Fonte: http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/disciplinas/411_portos_iii.pdf, modificação e montagem do autor.

IMAGEM 13
TRABALHADORES DO PORTO



Fonte: imagens do acervo da biblioteca do Porto de Porto Alegre, montagem do autor.

FUNCIONÁRIOS SUBORDINADOS AO DEPRC	TRABALHADORES AVULSOS
PORTUÁRIOS DA CAPATAZIA MOTORISTAS ADMINISTRAÇÃO VERIFICAÇÃO CONFERÊNCIA ARMAZENAGEM INTERNA E EXTERNA.	<p>ESTIVADORES => Trabalhavam dentro do navio. Faziam as seguintes funções: Fiscal Geral, Contramestre Geral, Contramestre de Porão, Sinaleiro, trabalhadores de porão formando um terno em cada porão.</p> <p>CONFERENTES => Chefe, Ajudante, de Porta ou Lingada e de Rendição, de Manifesto, Balança ou Avaria.</p> <p>CONSERTADORES => Conserto de avarias dentro do navio, na orla e nos armazéns.</p> <p>VIGIAS PORTUÁRIOS => Cuidavam das mercadorias nas embarcações ancoradas no porto, eram mais solicitados em cargas de longo curso.</p> <p>ARRUMADORES => Força supletiva dos portuários e da estiva, trabalhavam nos armazéns e em carga e descarga no entorno do porto.</p> <p>TRABALHADORES DO BLOCO => Trabalhavam em serviços de limpeza, bateção de ferrugem e pintura de embarcações.</p>
<p>PORTUÁRIOS DA CAPATAZIA => Trabalhavam lingando e deslingando mercadorias na orla portuária e como Guindasteiro.</p>	

No auge da utilização do porto de Porto Alegre, os trabalhadores eram mobilizados em sua força total, para movimentação, armazenagem, carga e descarga das mercadorias que passavam pelo porto, vindo e indo a diversos lugares do país e do mundo.

Com relação aos sindicatos, era inegável a importância e a necessidade da máquina administrativa para gerenciar a instituição, porém, nos sindicatos de

trabalhadores avulsos, o aspecto administrativo ganhou atenção especial, principalmente no que dizia respeito ao gerenciamento do trabalho, todavia, diferenciava-se de uma empresa, porque se tratava de uma instituição que se inseria no trabalho, e que se configurava como representação dos trabalhadores em relação ao patrão e ao Estado. Por isso, os sindicatos de trabalhadores avulsos possuíam a peculiaridade de organizar o trabalho e os trabalhadores e de coordenar de maneira pactuada as suas relações. Em função da *closed shop*¹⁷⁹, faziam os gerenciamentos financeiros, sociais e políticos de uma instituição que, ao mesmo tempo, era trabalhista e empresarial, e, por isso, além da diretoria, os sindicatos possuíam todo um corpo administrativo com funcionários e com um sistema contábil.

Além dos três representantes dos trabalhadores que compunham a diretoria (Presidente, Secretário e Tesoureiro, cada um com seus respectivos suplentes) os sindicatos de avulsos tinham um Fiscal Geral, que era o vice-presidente ou outro trabalhador designado pela Assembleia Geral; esse trabalhador tinha como função realizar a distribuição da escala de serviço e, conforme o número de sócios do sindicato, ele tinha um auxiliar.

Maromba, que foi vice-presidente do Sindicato dos Estivadores e que tinha a incumbência de fazer a escala de serviço, conta como era realizada a distribuição, que dependia da qualidade da carga. Diz o entrevistado:

são cinco escalas até chegar no granel, e mais uma que, a gente diz, vai de qualquer jeito. É quando dá só a diária [...] *as chamadas ricas*, por exemplo, bobina de papel, [...] um trabalho que dá uma remuneração maior; então, tendo uma chamada, se diz: essa é *estrangeira*. Outra, parecida, bobina de aço, um pouco menor a tarifa, sai na [...] *nacional*. Outra de remuneração menor, *a vista*.

Quanto ao horário das chamadas, em geral, eram realizadas três por dia, como relata Jorge Paiva: “tem chamada às sete, tem chamada à meia hora, depois tem de noite, seis e meia, quinze pra sete”. Mas, quando tivesse serviço, poderia ter mais horários de chamadas. O ponto de chamada da estiva ficava na frente da antiga sede, onde atualmente é a DRT, mas chegou a ter, nos anos sessenta e

¹⁷⁹ Controle do mercado de trabalho e autogestão do trabalho.

setenta, dois pontos de chamada, com outro no cais Navegantes, que os trabalhadores denominaram de *coreia*.¹⁸⁰

Já a chamada dos conferentes era diferente, até porque o número de trabalhadores era bem menor; reuniam-se três vezes ao dia e faziam a distribuição do serviço conforme o rodízio e praticavam o rodízio, também no caso das chefias; além disso, faziam a escalação por ganho.

A prática de fazer o rodízio na distribuição do trabalho mais a escalação por ganho funcionou a partir de 1964, e o sindicato controlava os ganhos de cada trabalhador do quadro por meio de uma planilha, fazendo a distribuição de forma que cada um passasse por todos os tipos de escalas (Chefias, Majoradas, Porta, Lingada e Rendição) havendo um número específico de escalação. Esse sistema dava uma igualdade no salário final de todos os trabalhadores do quadro, a exceção daqueles do quadro-extra.¹⁸¹

Quanto à organização das chamadas, na estiva, primeiro eram escolhidas as chefias, e, depois, os trabalhadores braçais. Conforme Maromba, “as chamadas de estiva são: primeiro era o contramestre geral, que é o capataz, contramestre de porão, que é contramestre, [...] depois, os trabalhadores de guindaste¹⁸², operador de empilhadeira, trabalhador de porão, trabalho braçal”. Quanto às chefias, só mudava o número do contramestre de porão, porque dependia de em quantos porões do navio teriam que trabalhar, já que era um contramestre para cada porão. Havia mais os trabalhadores do guincho; são dois guincheiros, porque “não pode estar cansado no guincho, tem que ter responsabilidade, tanto com o trabalhador que está no porão quanto com a carga; então, são dois e eles fazem rodízio, duas horas pra cada um, vai lá, descansa, toma uma água, volta”. E acrescenta: “o sinaleiro é o que faz o sinal pra o guincheiro, porque o guincheiro, na maioria das vezes, não enxerga o porão do navio; então, tem o camarada que faz o sinal: também são dois”. O sinaleiro¹⁸³, também chamado de portaló, era o estivador que

¹⁸⁰ Segundo ponto de chamada da estiva e tem o sentido de espaço popular. Refere-se ao local onde eram selecionados os trabalhadores que sobravam do ponto 01 no cais Mauá.

¹⁸¹ Voltaremos a esse assunto no próximo capítulo.

¹⁸² Quanto ao operador de guindaste, quando o navio tinha guindaste de bordo, quem operava era o estivador, mas, quando era guindaste de terra, era o portuário. Havia também os “paus de carga” ou guinchos de bordo, quem operava era o estivador.

¹⁸³ O sinaleiro ou portaló era os olhos do guindasteiro, e, conforme Jorge Paiva (20.02.2008), “era o estivador que trabalhava dentro do navio para fazer o sinal para o guindasteiro descer a caçamba do

fazia a comunicação entre o porão e o guindasteiro e o guincheiro. O guindasteiro trabalhava no lado de fora do navio e pertencia à capatazia do porto, mas, quando a bordo, nos guindastes da embarcação, era estivador.

Os entrevistados apresentam alguns exemplos de cargas e de como ocorria a demanda por trabalhador no sindicato da estiva. Geraldo da Silveira cita o exemplo da carga de uréia e adubo: “uréia ensacada eram 2 homens, isto é, 8 homens de 2 a 2; o adubo à pá: vai sair dois ternos para o adubo”, na chefia: “contramestre geral, contramestre porão 1 (o fiscal 1), contramestre porão 2 (fiscal 2) e demais contramestres; Peão, bico da pá, 9 homens para baixo, 2 para cima e 2 homens de limpeza”. Acaba ratificando, que, quando o trabalho era “no bico da pá, a limpeza não era obrigatória, mas, quando era automatizada, precisava do pessoal de limpeza”. Maromba cita um exemplo de cargas de trigo, sacaria, contêiner e fertilizantes: para o trigo, 4 homens no terno – “às vezes, era mais –, 2 guindasteiros, 2 sinaleiros ou portaló (rodízio)”; para sacaria, 8 homens; para a de contêiner, 4; para a de fertilizantes: 5 homens.

Geraldo da Silveira, ao falar da organização do trabalho, comenta sobre os bagrinhos, que também tinham seu número de chamada: “o estivador sindicalizado ou sócio, a carteira era branca e o quadro extra ou bagrinho, a carteira era amarela”. Mas, para responder à chamada, esperavam os sindicalizados serem chamados e, quando sobrava serviço, eles trabalhavam. Da mesma forma como os sindicalizados, os bagrinhos também tinham uma pedra, isto é, conforme relato de Geraldo da Silveira, quando era do quadro-extra, assim “como o estivador sindicalizado tinha o quadro de chamada, a gente tinha o quadro de chamada”. As diferenças eram na forma de ganho e na forma da chamada, pois, completa o entrevistado, “o nosso quadro de chamada era único; se nós fôssemos trabalhar no sal, no adubo, sacaria de arroz, farelo, qualquer trabalho que nós desempenhássemos, a chamada era única”.

Segundo Maromba, o Sindicato tinha que ter um número grande de funcionários para fazer funcionar a máquina administrativa; por isso, lembra o

guindaste, para poder carregar, porque já estava pronta a caçamba”. Para ser sinaleiro, tinha que conhecer os sinais que eram realizados, já tinha uma responsabilidade redobrada e passava por curso na Capitania dos portos. Geraldo Mello da Silveira resume essa responsabilidade, ao dizer que, para ser “sinaleiro, dependia muito do indivíduo: da vontade, do interesse, dedicação, respeito com os companheiros que estão lá embaixo no porão”.

entrevistado, ainda nos anos oitenta, somente na secretaria do sindicato, havia doze funcionários, “entre moças e rapazes, pra dar conta, pois se fazia o serviço de 13^o, férias, [...] abono família, [...] fundo de garantia. Quanto ao fundo [de garantia], depositava direto, mas tinha que fazer a relação do ganho individual de cada um e mandar para o banco, o INSS também”.

O que caracteriza as categorias avulsas, além do fato de trabalharem para diversas empresas, especialmente nos portos, é a dependência da movimentação de navios e mercadorias no porto para inserirem-se no trabalho; por isso, os sindicatos que os representavam acabaram constituindo dois quadros: o dos associados e do quadro-extra, também chamados bagrinhos. Foi, então, estabelecido pela Capitania dos Portos um limite de associados de acordo com a movimentação no porto, ficando, os outros, esporádicos, por isso, legalmente chamados de “força suplementar”. Dessa forma, os sindicatos dos trabalhadores dos portos se formaram e constituíram um sistema de organização do trabalho a partir das peculiaridades que assumiam nos portos e embarcadouros.

Eric Hobsbawm (1981) explica como surgiu na Inglaterra o que denomina de restricionismo e casualismo, mas também explica como os trabalhadores se posicionaram em defesa desse sistema em oposição à possibilidade de trabalho como empregado. O historiador inglês, ao analisar os trabalhadores do porto quando da organização dos sindicatos de estivadores, especialmente na Inglaterra, evidencia a ocorrência de três problemas para quem pretendeu organizar o sindicato nas docas. “O primeiro era normal do sindicato de ofício: estabelecer e manter restrição na entrada para o ofício”.¹⁸⁴ Dessa forma, deu-se a restrição para o ingresso, pois as “organizações de estivadores de *ofício* os estabeleceram rapidamente e asseguraram todas as vantagens da restrição, reconhecimento e profissão fechada que eles nunca mais iriam perder depois”.¹⁸⁵

O segundo problema, o dos não-habilitados, que para Hobsbawm (1981, p. 214), “não pode ser resolvido pelo restricionismo antiquado”, pois, apesar de os economistas terem apontado “a ineficiência desconcertante do sistema de mão-de-obra casual”, e também de que “alguns líderes sindicais pudessem ter apreciado as

¹⁸⁴ HOBBSAWM, op. cit., 1981, p. 213.

¹⁸⁵ Ibid., p. 214.

vantagens da descasualização de um ponto de vista de barganha” houve forte oposição, porque, explica Hobsbawm, “uma coisa era impedir novos homens de entrar para a profissão; outra completamente diferente era lançar Bill e Jack (e talvez a si mesmo) no olho da rua. Uma coisa era conseguir trabalho mais ou menos regular”, mas outra, bem diferente, era perder a preferência, ou “se tornar uma ‘preferência B’ permanente, condenado a trabalho menos regular e a menos dinheiro”. Porém o que destaca Eric Hobsbawm (1981, p. 214) é que, quanto “mais pobre e casual o estivador, mais se apegava ele à justiça grosseira do casualismo, mesmo que esta fosse apenas a justiça da loteria, na qual qualquer um podia tirar o número da sorte”. Logo, podemos dizer que duas coisas pesavam nessas escolhas: a liberdade de escolher o dia em que iria trabalhar e o risco de não obter trabalho, como o próprio Hobsbawm relaciona anteriormente.

Um terceiro problema apontado por Hobsbawm (1981, p. 215) era o de “como impedir as seções ‘fortes’ de organizarem seus próprios sindicatos de quase-ofícios, deixando os ‘fracos’ à mercê do mercado, ou, falhando isto, como garantir a coordenação mais eficaz entre os vários tipos de sindicatos”.

No caso do Brasil, na formação dos sindicatos de trabalhadores dos portos brasileiros, no início do século XX, alguns aspectos do restricionismo e do casualismo foram aqui implementados. Fernando Teixeira da Silva (2003, p. 170) diz que as características de diversos portos brasileiros era a “dispersão física e institucional de suas unidades”, sem existir uma centralização mediante um único órgão que coordenasse todas as atividades, pelas dificuldades encontradas em formar “um quadro de trabalhadores permanente”. Dessa forma, cada grupo específico de trabalhador formava o seu sindicato isolado. “A independência de cada um deles na fixação de diferentes normas de contratação dificultava a existência de acordos unificados para limitar a concorrência entre trabalhadores e criar solidariedade contra os patrões”.

Além disso, os armadores, para aumentar seus lucros, buscavam concorrência entre os grupos de trabalhadores, que, na maioria das vezes, ficavam nas mãos de empreiteiros, que competiam entre si, diminuindo salários e aumentando a exploração da mão-de-obra. No entanto, segundo Silva (2003, p. 171), “as atividades realizadas em ternos permitiam contatos e conversas regulares entre seus componentes, possibilitando a resistência à exploração e aos caprichos

dos contramestres”. Como a preocupação dos armadores sempre foi a permanência dos navios no cais, os estivadores tinham uma arma poderosa, que era a paralisação e a redução do trabalho, e souberam aproveitar-se disso e forçar negociações. Todavia, a preocupação com o tempo parado e as táticas de lutas dos estivadores fazia que os armadores aumentassem a jornada de trabalho ultrapassando o limite regulamentar, o que gerava extraordinários para os trabalhadores. Portanto, essa tática dos trabalhadores era mais eficiente do que grandes paralisações.

Quanto às formas de contratação no porto de Porto Alegre, na década de 1930, segundo Silva (2003, p. 170), a empresa armadora Lloyd Brasileiro contratava “por intermédio de sua agência no Porto, estivadores mensalistas e diaristas engajados, *quando necessários*”, a chamada “*estiva direta*”. As empresas armadoras Companhia Nacional de Navegação Costeira, Lloyd Nacional S.A., Companhia de Comércio e Navegação e Companhia Carbonífera Sul Rio-Grandense “tinham sua estiva contratada por empreiteiros que se obrigavam a agir como contratantes de mão-de-obra, pagando as despesas relativas a taxas portuárias e eventuais avarias”.

O processo de instituição da *closed shop*, conquistado pelos trabalhadores da estiva de Santos, nos anos 1930, descrita e analisada por Silva (2003), deixou as marcas na história da categoria de estivadores nos anos posteriores. Apesar de o Rio de Janeiro ter conquistado o controle do trabalho anterior a Santos, o peculiar no porto santista é o fato de ter sido uma disputa com uma companhia que já dominava a contratação e a realização dos serviços de carga e descarga no porto, bem como a sua administração, a Companhia Docas de Santos. Essa empresa, inclusive, fazia um jogo político e de interesse quando ocorriam greves no porto. Dessa forma, os estivadores obtiveram ganhos políticos consideráveis e souberam jogar com a força do Estado e de seu discurso de compromissos entre as classes e conseguiram, de certa forma, transformar em lei suas reivindicações e conquistas, universalizando-as, dessa forma, a todos os outros portos organizados do Brasil¹⁸⁶, não descartando, também, a contribuição dos trabalhadores dos outros portos brasileiros.

¹⁸⁶ Em 1919, foi criada a União dos Operários Estivadores de Porto Alegre, uma sucursal do Rio de Janeiro, porém, nos anos trinta, tornou-se Sindicato dos Estivadores de Porto Alegre.

Para Ingrid Sarti (1981, p. 37), o Estado exerceu um controle sobre o sindicato estivador, “de forma umbilical através de uma cuidadosa legislação que lhe dedica trinta capítulos”. Por outro lado, Fernando da Silva (2003) propõe outra leitura, a de que a legislação que acabou gerando a CLT é fruto de lutas e disputas e, em grande parte, “da condensação de uma longa história de lutas dos estivadores e de conquistas alcançadas antes mesmo de sua formulação”. Ao longo do tempo, os trabalhadores dos diversos portos foram se apropriando desses discursos legislativos e, juntamente com as suas lutas locais, fizeram valer os seus direitos, mantendo a exclusividade na contratação do trabalho de estiva por meio do sindicato.

Por conseguinte, o sindicato simbolizava para o trabalhador muito mais do que a representatividade perante os patrões. Era a organização do trabalho, a possibilidade de trabalhar, mas também o alvo mais próximo de reclamação e diálogo. Para muitos, era o intermediador, o elo de reconhecimento perante a comunidade em geral, mas, sobretudo, o referencial de manutenção dos costumes, dos rituais, da união e do respeito entre os trabalhadores, o representante, o referendador. Finalmente, o sindicato era o executor das relações de poder entre os associados, o quadro-extra e os outros trabalhadores avulsos.

Pode-se dizer que cada um dos sindicatos de avulsos tinha estrutura e organização diferente, adotada pela experiência de cada categoria, que o fundou, mas ambos tinham, para os trabalhadores, as finalidades descritas anteriormente.

Para alguns trabalhadores, o sindicato representa uma referência nas suas vidas, e, quando falam sobre isso, sentem-se realizados e agentes da história do sindicato e da categoria. Geraldo da Silveira é um exemplo: em sua entrevista estão presentes referências muito fortes ao Sindicato dos Estivadores. Diz ele: “me orgulho muito por ter prestado minha pequena contribuição para este sindicato”.

Maromba, que atualmente representa o sindicato de Porto Alegre no movimento sindical da estiva no Brasil, demonstra muita dedicação à estiva, que, em sua fala, acaba se confundindo com o sindicato de estiva. Associa-a com as relações familiares: “é uma segunda família mesmo, diferentemente dos outros trabalhos”. Reforçando a relação de irmandade, compara o colega de trabalho, o estivador, a um irmão.

Cumprе salientar que todos os trabalhadores do porto entrevistados comparam o trabalho no porto com as relações familiares, talvez pela proximidade que passam a ter com os companheiros; com as relações de reciprocidade; com o trabalho eminentemente coletivo, em que um precisa do outro; com o perigo, o trabalho pesado e a potencialidade da força que gera uma grande aproximação entre esses trabalhadores; com as relações de brincadeira e liberdade que a convivência e o tempo possibilitam e com as parcerias na hora do lazer e nos espaços de sociabilidade. Tudo isso exerce um poder simbólico que os trabalhadores identificam e expressam como relações familiares.

Maromba fala em sentido mais universal em relação ao sindicato e à estiva e, para ele, as relações familiares entre estivadores está relacionada às lutas históricas da estiva. Três falas do entrevistado esclarecem essa noção mais ampla: a primeira delas compara a estiva com os vínculos familiares e de irmandade, em que há brigas, discórdias, mas em que o tratamento continua sendo o de irmãos e, como tal, merece atenção especial e apoio. Diz o entrevistado:

Na família acontece isso, além de irmãos, brigam, não se falam mais, aquela coisa toda, aqui funciona da mesma maneira. Tem briga feia, às vezes até uma agressão, coisa parecida, o pessoal fica sem conversar 2, 3 anos até se aposenta e nunca mais mantém relação com aquele companheiro, mas ele continua sendo um irmão. E isso é sagrado, se sair terra adentro, esse irmão, às vezes só tá brigado, não é inimigo, se ele tiver com um problema aí na rua, já pode saber eu [estivador] encosto nele e pergunto qual é o problema aí companheiro. Ele não tá sozinho e isso é uma verdade.

A representação que o entrevistado faz questão de salientar são as relações de companheirismo, cooperação e solidariedade, que as desavenças tornaram distantes. As desavenças ocorriam por relações de trabalho, devido a disputas que ocorriam e eram acirradas em momentos de escalação e até mesmo nas assembléias, mas, muitas vezes, aconteciam pela proximidade demasiada: as brincadeiras ficavam muito pesadas e levavam às brigas mais difíceis, ou os apelidos, chacotas, saíam dos espaços do porto para outros lugares de sociabilidade em que o trabalhador os identificava como provocação, o que gerava brigas.

A segunda fala demonstra a concepção da estiva como paixão, representada por aquelas pessoas com devidas condições de exercer outras profissões, talvez até mais bem remuneradas e com menor dispêndio de energia, mas que preferiam manter-se trabalhando na estiva. Diz Maromba:

João Rocha era advogado, mas nunca exerceu advocacia [...] sempre foi estivador [...], tem um grande índice de companheiros com doutorado [bacharelado], advogados, administrador de empresas. Em Santa Vitória, um saiu [...], era advogado, fez concurso pra juiz, passou, e foi pra esse outro lado; hoje ele está com duas paixões, mas, nas horas de folga ele passa dentro do sindicato da estiva.

Na terceira fala, Maromba começa o raciocínio sobre a localidade, mas depois extrapola e passa a referendar os espaços de sociabilidade com a sociedade e as lutas da estiva como um todo. Diz ele:

O que acontece aí eu não sei, mas a coisa funciona assim: nosso advogado mesmo anda com a carteira de estivador. Já tivemos um médico que andava com a camiseta da estiva e com a carteira de estivador no bolso da calça, na carteira; a coisa funciona mais ou menos assim. Por que essa paixão? Sabe. Pelas lutas, pelas glórias, algumas batalhas perdidas, mas recuperando logo ali na frente.

O que simboliza essa fala é a experiência do trabalhador que se conecta às lutas, às formas de leitura possíveis e à manutenção da esperança de unidos fazerem a diferença. Com essa força aglutinadora que tem a estiva, o potencial de luta, de mobilização e de conquistas passa a ser o fundamento da existência do sindicato, conectado às lutas nacionais e internacionais dos estivadores e de todos os trabalhadores.

Geraldo da Silveira, que passou a ser estivador sócio a partir de 1976, mas que desde 1973, era do quadro-extra do sindicato, diz que o sistema da estiva era muito rígido e que este impunha uma autoridade muito grande. Diz ele: “se tinha muito respeito pelas leis, digamos assim, pela organização do sindicato; então era um regime assim, meio, meio não, Militar. Isso pode! Isso não pode!”

Dessa forma, complementa Eduardo Rech, na época, era própria essa hierarquização, até para garantir o respeito com relação aos trabalhadores. Diz ele: “como tinha muito serviço, então o presidente do sindicato exercia realmente o poder. Se ele não brigasse muito com a patronal, o poder dele ficava muito maior, a ponto de poder indicar o fulano para fazer as coisas”.

No entanto, o sindicato, como um órgão democrático, possibilitava as mudanças, a maior democratização; por mais que as administrações fossem autocráticas, houvesse interferência externa, problemas administrativos e com um certo paternalismo, sem isonomia nas colocações dos trabalhadores, como ocorreu em alguns sindicatos, segundo Eduardo Rech, “houve Brasil afora muito abuso,

muita sacanagem, de grupos que defendiam seus apaniguados, em detrimento dos demais, mas havia sempre a possibilidade de, internamente, a assembléia bater em cima; então havia uma vida maior”.

O sindicato dos estivadores também recolhia 8% do rendimento do trabalhador, como taxa administrativa, conforme Maromba, “porque nosso slogan era o seguinte: sindicato tem que ser forte [...] por a gente conviver esse tempo, todo tempo junto, os caras vão se politizando e vão fazendo o sindicato de estiva, aí do Brasil inteiro, um sindicato forte”. Para chegar a esse percentual, houve diversas discussões, uma delas iniciada em 1962, quando passaram a ser cobrados 5% de mensalidade para os cofres do sindicato. Outra discussão – que rendeu uma briga ferrenha, inclusive judicial – acabou sendo levada a votação secreta conseguindo, então, ser aprovada. O resultado foi, após, encaminhado à Delegacia Regional do Trabalho, nos seguintes termos:

O Presidente do Sind. dos Estivadores, no uso de suas atribuições e valendo-se das prerrogativas inerentes do artigo nº 513, alínea “e”, art. 545 e §Único, vem por este intermédio, comunicar-vos que, em reunião de Ass. Geral Extraordinária realizada em data de 22 do corrente, conforme Edital de publicação anexo, foi deliberado e aprovado em votação feita por escrutínio secreto, o aumento da Taxa de Administração (DAS), contribuição sindical, dos operários estivadores, ficando estabelecido o percentual de 8% [...], comunicamos mais que, esta deliberação já foi devidamente comunicada ao órgão associativo das Entidades e Empresas de Navegação, para as finalidades de aplicação dos descontos em folhas de pagamentos de remuneração dos operários estivadores, sem distinção.¹⁸⁷

Essas decisões configuram a tentativa de manter a autonomia do sindicato, apesar de todo o processo de cerceamento e regulação por parte das instituições governamentais, porém, quanto às questões administrativas e à inserção dos trabalhadores, mantinham a *closed shop* e a estrutura organizativa. No entanto, parece que as elites nunca aceitaram a ideia de operários praticarem a auto-gestão, de “operários sem patrão”. A questão fundamental, diziam, era a disciplina no trabalho, a falta de regras e os privilégios concedidos ao sindicato. O “monopólio”, nas palavras de Eduardo Rech, “não era o monopólio, porque, antes, quem devia fazer a escalação e gerir toda a mão-de-obra era a Delegacia do Trabalho Marítimo,

¹⁸⁷ SINDICATO DOS ESTIVADORES E DOS TRABALHADORES EM ESTIVA DE MINÉRIOS DE PORTO ALEGRE. Ata da Assembleia Geral nº 380, 17.08.1962. Nas próximas referências utilizarei SINDICATO DOS ESTIVADORES.

um órgão da capitania, só que eles nunca fizeram isso e entregaram ao sindicato, e o sindicato fazia”.

Apesar de, na legislação, ser responsabilidade das DTM a contratação e o controle sobre a mão-de-obra e de as empresas pagarem e recolherem as leis sociais, os sindicatos faziam todo esse trabalho, e, apesar das críticas e dos ataques de todos os tipos, lutaram e mantiveram a *closed shop* até anos depois da Lei 8.630, de 1993, e continuam lutando. Assim, como bem demonstrou Fernando Teixeira da Silva, a estiva vem sobrevivendo e resistindo a todas as tempestades da história: primeiro, à da luta pela *closed shop*; depois, à da manutenção e dos embates frente aos governos populistas e ao crescimento da internacionalização da economia brasileira. Logo, veio a tormenta desestabilizadora da ditadura militar; depois, vieram os *ventos* do neoliberalismo “que, a todo transe, pretendem desregular o setor sob o argumento de que, no mundo capitalista, não passa de corporativo populismo sustentar a antiga organização de uma categoria que insiste em ‘viver sem patrões’”.¹⁸⁸

Uma das lutas dos trabalhadores ao longo dos anos analisados foi pela sobrevivência como categorias de trabalhadores avulsos, e também enquanto trabalhadores com direito à administração do trabalho e à inserção de trabalhadores nos portos organizados do Brasil, sem a necessidade de se submeterem a um patrão.

Antes do golpe militar de 1964, uma das características das categorias dos trabalhadores do porto de Porto Alegre, mais amplamente e especialmente os estivadores, era seu forte teor de disputa e negociação, embates e solidariedade de classe. Verificando as atas das reuniões e assembleias gerais realizadas pela estiva e pelos conferentes, observamos que, na estiva, eram realizadas, em média, duas assembleias por mês, e houve meses do ano de 1963 em que foram realizadas quatro assembleias, cujas discussões se prolongavam o dia todo, com breves pausas para o almoço, retornando após a distribuição do serviço à tarde. Complementando essas informações, Edson de Mello¹⁸⁹ relata sobre as

¹⁸⁸ SILVA, op. cit., 2003, p. 437.

¹⁸⁹ DE MELLO, Edson Sarat. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Sapucaia do Sul, 25.03.2009. Todas as citações desta entrevista serão indicadas no corpo do texto, referenciada pelo nome Edson de Mello.

paralisações - “de 64 pra trás, não me lembro, mas o meu pai sempre falava. Eram aquelas paralisações”. Na verdade, eram paralisações de duas horas, doze horas, um dia ou dois e às vezes greves mais prolongadas. E na época havia uma maior solidariedade de classe, quando outros trabalhadores faziam paralisações a estiva ajudava ou paralisava também, como relata o entrevistado: – “olha! Os estudantes estão conclamando a todos os sindicatos para se unirem a eles, a estiva estava junto [...]. Os bancários estão fazendo um movimento, a estiva estava junto, apoiando. A estiva tinha muita força...” Essa questão relatada pelo estivador, que, na época, era somente filho de estivador, mas ouvia os relatos de seu pai, demonstra o que Fernando Teixeira da Silva (1995) concluiu: os trabalhadores do porto de Santos possuíam uma cultura de solidariedade que os levava a ajudar tanto econômica quanto diretamente com paralisações a grupos de trabalhadores que viessem em busca de apoio.

Um exemplo dessa solidariedade pode ser atestado por diversas atitudes dos estivadores de Porto Alegre tomadas em Assembleias gerais, exemplificamos aqui com dois momentos especiais. Um deles foi realizado na Assembleia dos estivadores de Porto Alegre de 12 de março de 1963, que deliberou “que fosse enviado um auxílio de dez mil cruzeiros” ao MASTER (Movimentos dos Agricultores Sem Terra).¹⁹⁰

Outro exemplo é o da decisão da Assembleia geral extraordinária realizada em 19 de abril de 1963, quando, com a presença de 503 associados, discutiu-se sobre a situação do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Transporte e Cargas (IAPETEC)¹⁹¹, que havia suspenso o pagamento dos inativos. O sindicato estava tentando “entendimento com o Sr. Governador do Estado afora reunião na Orla Marítima com Secretário do Trabalho e demais autoridades do Estado”¹⁹². Na sequência, nessa assembleia, foi discutida a posição da diretoria e da categoria em “cerrar fileiras em torno dos inativos do IAPETEC”, devido à “situação de miséria que vivem alguns companheiros inativos”. Alguns estivadores falavam em unir forças, conclamar “aos companheiros para que não encarem prejuízos para que

¹⁹⁰ SINDICATO DOS ESTIVADORES. Ata da Assembleia Geral n° 391.

¹⁹¹ Os Estivadores se aposentavam pelo IAPETEC, que vivia um período de crise, por isso, ocorria a mobilização devido a atraso no pagamento dos trabalhadores bem como a defasagem em seus benefícios.

¹⁹² Ibid., n° 394.

em última análise paramos o trabalho em sinal de protesto”: diversos estivadores falaram conclamando a paralisação por uma, duas ou mais horas.¹⁹³

Esses dois exemplos citados anteriormente ilustram como eram as atividades desenvolvidas pelo sindicato nos anos precedentes ao golpe militar e a cultura de solidariedade – em cujas propostas veicula-se a liberação de dinheiro para o Movimento dos agricultores sem terra – e de apoio dado aos estivadores inativos, mas também a característica de negociação e disputa que estavam propondo. Era parte de uma cultura de solidariedade, pois, nesses casos, poderiam não se envolver com tal situação. Por outro lado, a questão dos aposentados também possuía uma causa própria, pois, um dia, seriam aposentados e, com a situação do IAPETEC, poderiam ter seus benefícios ameaçados; portanto, justifica-se a opção por intermediar essas relações. A questão da negociação e embate direto passa pela busca de acordo e pela negociação com o governo do Estado, mas, ao mesmo tempo, pela pressão, por isso, fazer uma paralisação para forçar a negociação e advertir que existe mobilização.

Esses exemplos ilustram também que, apesar do chamado “estado de compromisso” e do “populismo”, desde Vargas até 1964, e da legislação autoritária de atrelamento dos Sindicatos ao Estado até recentemente, os trabalhadores apropriaram-se dessas ideias de direitos, de democracia e do papel do trabalhador na sociedade, na relação do compromisso dentro do pacto social.

Nos rumos tomados pelos trabalhadores nos anos posteriores a 1964, estão presentes tanto as experiências dos anos precedentes quanto as leituras das suas possibilidades, quando faziam uso de seus Sindicatos e Federações para construir sua História, que é parte da conjuntura e do momento por que passavam. Dessa forma, assumem e constroem caminhos que não são previsíveis, mas que estão marcados pelas relações que estabelecem com o Estado, com os empresários do setor do transporte e com a sociedade. Portanto, usam de suas experiências no

¹⁹³ Com a palavra um estivador “que se possível ainda hoje fazemos uma advertência, paralizando o trabalho por uma hora, conclui reforçando as propostas anteriores, propondo para que se paralize os trabalhos de acordo com a vontade da Diretoria”, com a palavra outro estivador, diz que está “solidário com a Diretoria e os oradores que o antecederem, conclamando ao plenário para irem a paralização como única solução” outro estivador propõe “para que se pare o trabalho ainda hoje por 2 horas”, outra proposta ainda era de se tirasse “uma comissão de inativos para irem ao Jornal Última Hora”. Com a palavra outro estivador para dizer que era “solidário com a Diretoria e a os oradores que o antecederam, conclamando ao plenário para irem a paralização como única solução”. Cf. *Ibid.*, nº394.

trabalho, das relações com os irmãos e co-irmãos¹⁹⁴, enfim dos costumes para negociar real e simbolicamente com o Estado e os empresários a manutenção de formas e costumes, enfrentando a mecanização, as mudanças de gestão do porto e da capitania, e as investidas dos empresários. Segundo Fernando Teixeira da Silva (1995, p. 216), “pode-se transformar acontecimento em força catalisadora capaz de aspirar todas as experiências precedentes e organizá-las racionalmente a partir de um suposto fim ‘contido’ no processo histórico”.

Com a ditadura militar, aos pouquinhos, os trabalhadores foram perdendo espaços e essa é a percepção dos trabalhadores que vivenciaram aquela época. O estivador Osvaldo Silvino,¹⁹⁵ por exemplo, relata que essa época, da ditadura, “repercutiu muito sim, repercutiu e ainda tem outra coisa, nos sindicatos repercutiu muito mais que demoliu com tudo que foi sindicato. Tirou a força, [...] principalmente o nosso aqui, e tirou a mão-de-obra, tirou tudo”. Sobre o assunto, Maromba resume a situação da estiva no período da ditadura, ao dizer o seguinte: “indo... caminhando de lado e olhando pra o chão, era assim que os trabalhadores do porto andavam...”, quer dizer que os trabalhadores procuravam contornar a situação, pois, para o entrevistado, “foi um retrocesso para sindicatos e trabalhadores do Brasil inteiro, mas a estiva aqui em Porto Alegre e alguns sindicatos aí, conseguiram de alguma maneira reverter a situação”.

O início do processo de perdas dos trabalhadores da estiva foi com a intervenção, em 1964, quando foi posta uma Junta Governativa pelo General comandante do 3º Exército. Os Estatutos dos sindicatos de avulsos possibilitavam um acerto interno acordado em assembleia; até chamar uma nova eleição, a direção seria assumida por uma junta governativa de três associados, quando houvesse problemas na diretoria que a justificasse. Portanto, como pretexto para a Junta Governativa assumir a direção, a Delegacia Regional do Trabalho (DRT) não aceitou as contas da diretoria anterior e, segundo Maromba “foram chamados pelo general, três estivadores, na verdade chamaram um, e esse indicou os outros, que ficou por quase um ano, pra depois dar eleição”.

¹⁹⁴ O termo irmãos é utilizado para denotar trabalhador da mesma categoria, e o termo co-irmão é muito usado pelos trabalhadores para se referir aos trabalhadores de outras categorias.

¹⁹⁵ SILVINO, Osvaldo da Silva. **Entrevista Oral sobre os Frequentadores do Mercado**. Entrevistadora: Frinéia Zamin. Porto Alegre, Projeto Memorial do Mercado, 29.10.1992. Todas as citações desta entrevista serão indicadas no corpo do texto, referenciada pelo nome Osvaldo Silvino.

O documento analisado, que nos dá algumas pistas de como foi aquele momento do sindicato e dos estivadores, é a Ata nº 410 da primeira Assembleia dos Estivadores convocada pela junta governativa e realizada no dia 19 de junho de 1964, com presença de 180 estivadores e a visita de representantes do Delegado da DRT e do próprio Delegado, além de outras autoridades, além das entrevistas com alguns estivadores. Portanto, essa Assembleia teve por objetivo dar ciência aos associados do relatório financeiro da gestão 1962-1964, realizado pela Junta Governativa, que denunciava os atos que supostamente haviam provocado a intervenção.

Uma peculiaridade dessa Assembleia era a total transcrição das falas dos oradores, que talvez, tivesse a intenção de encontrar algum posicionamento que incriminasse o trabalhador. Na fala do representante da Delegacia Regional do Trabalho, aparece uma passagem que demonstra a tensão que a estiva viveu naquele momento. Diz o representante:

com os estivadores já tive participando de vários atos, várias reuniões e, que sempre se buscou a solução para os problemas que os afligia e, que sempre se buscou a tranquilidade e a paz para os mesmos, que ali estavam naquele dia com o mesmo propósito de sempre, de fazer o possível para que a categoria tenha realmente o que merece, para que a categoria dos estivadores pudesse construir a sua tranquilidade [...].¹⁹⁶

Além da questão da tensão que está presente na fala do representante do Delegado, essa ata apresenta, também, a justificativa para a intervenção além de chamar a atenção do plenário para a leitura e apresentação da junta governativa.¹⁹⁷ Após ter sido lido o relatório financeiro da gestão anterior, chegou o Delegado do Trabalho que, inquirido sobre a possibilidade de conversar sobre as eleições no sindicato logo, respondeu que todos deveriam fazer silêncio e restringir as discussões relacionadas na ordem do dia. Após terem sido relatados os motivos da intervenção, foram acusados os antigos diretores por realizarem despesas sem “os comprovantes original de pagamento, que na maioria era corrida de auto [...] sem

¹⁹⁶ SINDICATO DOS ESTIVADORES. Ata da Assembleia Geral nº 410, 19.06.1964.

¹⁹⁷ “convidou os presentes a assistir a Assembleia, com toda a atenção para que vissem a comunicação que tinha a fazer a junta governativa”. Ibid.

que o motorista assinasse o recibo e que o pagador das ditas corridas era quem fazia um recibo e assinava, o que não comprovava [...] o referido pagamento”.¹⁹⁸

Apesar de ter havido reações por parte dos trabalhadores, muitas abafadas, silenciadas, pois muitos deles foram presos, somente alguns falaram na assembleia, cuja característica foi o esvaziamento, pois somente 180 trabalhadores compareceram em um universo de setecentos. Porém, na fala de um estivador, transcrita a seguir, é possível pensar alguns elementos, conforme disse o trabalhador.

Necessitamos fazer um exame na nossa consciência e ver se houve descaso, se houve algo que não é compatível com os honorários, se houve excesso da diretoria passada, abusos de gastos, da confiança que a classe lhe depositou na mão, examinar se a junta está também certa [...] para que nós possamos examinar plenamente, se duas convicções, convicções estas, que nos dão um exame perfeito da situação, por um lado uma prestação de contas que não é da sua Diretoria, e sim da que passou, por outro lado, o critério da junta, se aqui com boa fé, se aqui o critério, se realmente não injustiçou ninguém e naturalmente nesta oportunidade, nós a classe dos estivadores estamos aqui hoje para [...] tomar novos rumos e para ver realmente esta convicção que está se vendo [...] nós devemos daqui para frente, tomar novos rumos, sermos mais precavidos e não usar muito de bondade, porque o que os senhores, puderem constatar hoje aqui determinadas facilidades, que foram dadas por nós mesmos, hoje é um verdadeiro ‘puxão de orelhas’ que nós estamos recebendo, ao ver o relatório, que a junta nos presta...¹⁹⁹

Nesse fragmento, podemos perceber alguns elementos, tanto latentes quanto implícitos. Primeiro, ocorre um truncamento na fala, com repetições de diversas expressões, na tentativa de fazer um questionamento da veracidade daquelas informações dadas pela junta governativa, que realizava uma análise acusatória da diretoria anterior; há também uma demonstrada insegurança com o uso de algumas expressões como “examinar plenamente”, “duas convicções”, “se”, “não injustiçou ninguém”, o que denota também um ar de questionamento, colocando em dúvida o próprio relatório da junta, mas também apontando para uma nova maneira de se fazer tais acentos, tomando cuidado para as facilidades que se davam. No termo “puxão de orelha”, está implicada a ideia de que também os trabalhadores devem tomar para si a gestão, pois também aí poderá haver a possibilidade de intervenção aos diretores que participarem de tais situações fraudulentas. Entretanto, a insegurança deve-se à situação do país, às prisões que ocorreram, o que teria,

¹⁹⁸ Ibid.

¹⁹⁹ Ibid.

também, diminuído o número de participantes da assembleia, pois, segundo Edson de Mello, como muitos dos estivadores tinham vinculação partidária, “cada um tinha os seus partidos. O trabalhador sempre tinha seus partidos, sempre teve, como hoje sempre vai ter”. Alguns foram presos e, conforme o entrevistado, “era uma facção diferente, então quando veio a revolução eles também foram presos, muitos deles. Ou se calavam, ficavam quietos, não comentavam e se comentavam [...] por isso que deu a intervenção em 64 no sindicato”. Como tinha uma quantidade grande de trabalhadores, “o quadro era muito grande, e cada um tinha os seus partidos, o partido comunista...” Mas essa questão do ser comunista também foi usada para calar os trabalhadores e suas reivindicações, conforme relata Osvaldo Silvino,

a gente não podia dizer nada, não podia falar nada, tudo que você falava, você era comunista, tudo só diziam que você era comunista, era a Quinta Coluna, comunista, né? Isso aí é... Repercutiu mesmo e depois repercutiu porque não teve sentido né? Não houve motivo, não houve nada só um golpe, né? Só um golpe né? Só aquele golpe, só. [...], trabalhador quando se revoltou com aquela história né? Nós tivemos aqui alguns companheiros, que até uns apelido, neles de pistoleiro [...].

Porém, após a situação se acomodar, os trabalhadores começaram a retornar; segundo Edson de Mello, “mas foi com muita cautela, porque tinha muita escuta, isso foi de vagar, que foi todo o período militar, de 64 pra cá, até o Figueiredo, só que o Figueiredo já tinha largado tudo de mão já, ele foi transição”.

Na época da ditadura, especialmente no início, no Golpe de Estado de 1964, João Ferreira conta que não houve reação dos trabalhadores,

ali não teve, não, ali não tinha, nem tinha como. O exército mandava e não pedia. E por outra, tinha um general, Bernardim ou Bernardini, parece que era o nome dele, muito boa pessoa, pelo menos, nas vezes que eu conversei com ele porque às vezes tinha reunião lá e ele às vezes que eu tive contato com ele era uma pessoa muito humanitária. Claro, a situação era a situação do país, não adianta, por que ali tinha aquele que queria tudo no “oba-oba”, [...] não estava interessado, o Jango não se interessou, se realmente se interessasse tinha dado derramamento de sangue. E lá no miúdo também tinha aquele que queria quebrar tudo, como foi consumado na Flores da Cunha.

Nesse fragmento de sua entrevista, João Ferreira esclarece que o porto não se mobilizou, como muitos esperavam, para defender João Goulart, mas o próprio não desejou e refugiou-se no Uruguai; porém, conforme o entrevistado, na época, estava “cheio de canhão antiaéreo ali dentro [...], porque tinha aquela conversa de

que estava vindo aquele navio, um porta... vindo para o sul e ia bombardear aqui não sei o quê. Aquela confusão, naquela confusão eu tomei um susto naquela confusão”. Porque, conta o entrevistado, lembra que estava no

Palácio levando um saco de areia para lá, quando houve a gritaria lá que a base aérea estava se levantando e ia bombardear o palácio. Ah, foi uma correria, todo mundo deu no pé, eu por minha vez peguei o caminhão e desci o porto abaixo também, eu não tinha nada a ver com isso, me mandei. Aquele período, aquele período ali foi muito tenso.

Dessa forma, algumas categorias não optaram por um embate direto contra os militares, para sustentar o governo João Goulart, por dois motivos: por um lado, o próprio João Goulart preferiu não reagir e, por outro, as características do sindicalismo de avulsos invariavelmente foi o da negociação, mesmo que fizesse um embate para provocar a negociação, mas, quando não dava para fazer tal embate, não seria possível, tentavam a negociação. Pelas entrevistas, fica a impressão de que, se houvesse reação por parte do Presidente João Goulart, muitos trabalhadores do porto estariam dispostos a defendê-lo.

No entanto, do lado do regime militar, a intenção era construir uma elite dirigente, uma “elite autêntica”,²⁰⁰ que levasse adiante o projeto de desenvolvimento econômico, social e político, que agisse ideologicamente na cultura brasileira e que pudesse eliminar qualquer possibilidade de interferência de elementos comunistas na vida dos brasileiros. Para isso, era necessário suprimir a prática do populismo, da forma “varguista de elite”, pois entendiam que essa elite permanecia neutra para se beneficiar do poder e do apoio que obtinham das classes trabalhadoras, o que propiciava a comunização ou a infiltração de ideias comunistas. Essa ideologia explica por que afastaram os apoiadores iniciais do golpe. No entanto, a prática política enraizada na cultura era a de uma negociação entre as classes, que, segundo Boris Fausto (2001), se realizava, no governo Vargas, sobretudo, uma relação de compromisso, assumida pelo Estado como intermediador das relações e das classes sociais. A ditadura também se valeu dessa prerrogativa de Estado quando a contestação era grande e quando não se amparava na força. Além disso, aqueles empresários apadrinhados, que buscavam socorro nos generais, utilizaram-

²⁰⁰ Termo utilizado pela Escola Superior de Guerra e divulgado na Revista da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra – ADESG, veículo utilizado para divulgar as idéias e ideologias da ESG.

se dessa prática de negociação e apadrinhamento. Outros grupos sociais também se beneficiavam ou, pelo menos aproveitavam-se do poder dos generais.

Contudo, cabe a referência a Thompson (1987), quando diz que os agentes sociais “viveram no seu tempo e não nós”, revela uma preocupação em respeitar o momento histórico em que os homens viveram e fizeram a história, não como nós gostaríamos que fosse, mas como realmente foi, porque nós não estávamos lá e, mesmo que estivéssemos, a interpretaríamos de outras maneiras²⁰¹.

Os trabalhadores do porto organizavam-se em nível nacional em duas Federações Nacionais: a Federação Nacional dos Portuários e a Federação dos Estivadores e mais a Federação dos Trabalhadores no Transporte Armazenador, que também tinham sindicatos filiados que prestavam serviço no porto. A Federação Nacional dos Portuários congregava os Sindicatos dos Conferentes, Consertadores e os Portuários da Capatazia, a Federação dos Estivadores os Estivadores e a Federação dos Trabalhadores no Transporte Armazenador, os Trabalhadores no Transporte Armazenador e os Arrumadores (ver Quadro 02). Eduardo Rech explica que as duas Federações da estiva e dos portuários trabalhavam conjuntamente; segundo relata o entrevistado, “as cúpulas das duas Federações se davam bem. Como a ação da Federação dos Portuários levava tudo a reboque, a Federação de Estiva tinha um presidente meio fraco, então interessava a eles estar junto conosco”.²⁰² E, no período da ditadura, conseguiram unir forças e, como relata o entrevistado, faziam “duas ou três reuniões anuais, em todo o Brasil. E, enfim, havia

²⁰¹ Conforme palavras do próprio Thompson (1987, p. 13): “estou tentando resgatar o pobre tecelão de malhas, o meeiro luddita, o tecelão do ‘obsoleto’ tear manual, o artesão ‘utópico’ e mesmo o iludido seguidor de Joanna Southcott, dos imensos ares superiores de condescendência da posteridade. Seus ofícios e tradições podiam estar desaparecendo. Sua hostilidade frente ao novo industrialismo podia ser retrógrada. Seus ideais comunitários podiam ser fantasiosos. Suas conspirações insurrecionais podiam ser temerárias. Mas eles viveram nesses tempos de aguda perturbação social, e nós não. Suas aspirações eram válidas nos termos de sua própria experiência; se foram vítimas acidentais da história, continuam a ser, condenados em vida, vítimas acidentais”.

²⁰² Essa percepção do trabalhador leva a crer que a liderança de Walter Menezes a frente da Federação dos Portuários e as ações de negociações empreendidas por ele eram compartilhadas pela cúpula da Federação dos Estivadores. Pois segundo Eduardo Rech (22.01.2008), o Walter Menezes era presidente da Federação dos Portuários e nesse período ele “se agarrou com o Golbery, se agarrou com o Jarbas Passarinho e esse Decreto Lei nunca entrou em vigor, e foi revogado em 1975. Então por vias travessas ele conseguiu sustar a vigência desse Decreto do Juarez Távora”, e complementa o entrevistado que “o nosso presidente era muito vivo, muito vivo. Nós temos que creditar a ele pontos positivos. Os caminhos que ele usava eu não usaria, ele conseguiu ficar compadre do Jarbas Passarinho e do Golbery do Couto e Silva”.

unidade. Depois, com o fim do regime militar, melhorou por um tempo muito curto. [...] e aí criaram a Federação dos Conferentes, mas a unidade se foi para o espaço”.

QUADRO 02

SINDICATOS E FEDERAÇÕES

Federação Nacional Portuário	<ul style="list-style-type: none"> • Sindicatos dos Portuários da Capatazia • Sindicato dos Conferentes • Sindicato dos Consertadores
Federação dos Estivadores	<ul style="list-style-type: none"> • Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios
Federação dos Trabalhadores no Transporte Armazenador	<ul style="list-style-type: none"> • Sindicatos dos Arrumadores • Sindicatos dos Trabalhadores no Comércio Armazenador

As reivindicações e mobilizações ocorriam em nível nacional e unificado, com as Federações e os Sindicatos de avulsos junto à SUNAMAM, que determinava os valores das fainas e a remuneração dos trabalhadores seguindo a produção por tonelagem e cubagem.

Em 1966, foi instituído o Decreto-Lei nº 5, que unificava os trabalhadores da estiva e capatazia em uma só categoria, *operadores de carga e descarga*. Esse Decreto-Lei foi complementado pelo Decreto-Lei 127/67, que terminava com todos os sindicatos de avulsos. Entre outras determinações, dizia que a movimentação da carga dentro do porto podia ser efetuada “exclusivamente, através das seguintes entidades: Administração do Porto; Empresas de Navegação; Empresas especializadas em movimentação de carga”, e realizadas pelas “categorias de operadores de carga e descarga, conferentes, consertadores, e vigias”.²⁰³ Possibilitava, assim, a criação de empresas de movimentação de cargas, e facultava a essas empresas especializadas a contratação de trabalhadores assalariados.

²⁰³ BRASIL. **Lei nº 127**, de 31 de janeiro de 1967. Dispõe sobre operação de carga e descarga de mercadorias nos portos organizados e dá outras providências. Disponível em: http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/DEL127-1967?OpenDocument acesso 07.01.2008. Art. 5. Essa legislação, além de estabelecer que os trabalhadores de estiva de capatazia se constituirão em categoria profissional única, denominada *operador de carga e descarga*, em seu, Art 2º estabelece que “a remuneração dos operadores de carga e descarga, de conferentes e de consertadores, será livremente convencionada pelas entidades estivadoras, através de contratos individuais ou coletivos, respeitados os limites do salário mínimo regional e de acordo com os índices estabelecidos pelo Conselho Nacional de Política Salarial do Ministério do Trabalho e Previdência Social”. Complementado pelo Parágrafo único do Art. 2º, que determina que “a remuneração do pessoal a que se refere este artigo será feita à base de produção, respeitados os limites do salário mínimo regional, abolindo-se o pagamento das horas não efetivamente trabalhadas, salvo quando assim o forem por culpa da entidade requisitante”.

Eduardo Rech credita tal instrumento legal ao Ministro da Viação e Obras Públicas, Juarez Távora, que, quando do golpe militar de 1964, assumiu o Ministério no governo Castelo Branco, e, naquele momento, uma de suas ações foi convocar um grupo de juristas e baixar o Decreto-Lei 127, que, segundo o entrevistado, “terminava com todas as categorias de avulsos, e, quando a requisição era eletiva, garantia a quem trabalhasse um salário mínimo”. Para o entrevistado, esse fato foi uma reação de Juarez Távora a uma ação dos trabalhadores do porto do Rio de Janeiro quando ele era candidato pela UDN e teria realizado um discurso naquela cidade. Tendo sido vaiado e ovacionado, dissera, “eu ainda voltarei. E não perdeu por esperar”.

Foi nesse período que ocorreu uma série de discussões no Rio de Janeiro, quando a Federação convocou todos os sindicatos filiados. O Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga dos Portos do Rio Grande do Sul realizou uma Assembleia e decidiu deixá-la em aberto entre novembro de 1964 e março/abril de 1965, realizando diversas sessões. Seu presidente estava em viagem ao Rio de Janeiro em negociações junto à Federação dos Portuários do Brasil, sob a presidência de Walter Menezes. Foi dessa maneira que conseguiram manter o rodízio nos portos brasileiros.

Também, sobre esse assunto, em Assembleia geral extraordinária da Estiva de Porto Alegre, em abril de 1968, foi expressa a posição da diretoria, em face do Decreto-Lei 127. Segundo Ata nº 425, relata que o presidente do sindicato, tranquilizando os associados, afirmou que “de acordo com a promessa do Sr. Ministro do Trabalho, quando de visita ao Estado, ele foi categórico em afirmar que dita lei não seria Regulamentada”.²⁰⁴

Mas o fato é que acabou não se configurando o fim das categorias de avulsos, mas acabou sendo engendrado um processo de mudanças que culminou na modernização dos portos e na perda, pelos trabalhadores, do gerenciamento da mão-de-obra nos portos nacionais.

Era muito difícil terminar com as categorias de avulsos, mas as companhias não os contratariam, a menos que houvesse uma lei assegurando essa prerrogativa, o que os mantinha em situação semelhante àquela em que já se encontravam, pois

²⁰⁴ SINDICATO DOS ESTIVADORES. Ata da Assembleia Geral, nº 425, 16 e 17 de abril de 1968.

permaneceriam organizados em sindicatos. Além disso, as companhias os colocariam na condição de classes perigosas, pois, não estando trabalhando, em situação de miséria, iriam deixá-los em condições de lutar, o que se iniciaria com a luta pela manutenção do trabalho e se ampliaria mais adiante. Então, o melhor era manter, negociar e tentar controlar as lideranças dos trabalhadores. Essa acabou sendo a tática utilizada, ilustrada no relato de Maromba: “nos anos sessenta a diretoria do sindicato era do PTB, mas veio o Coronel Leal, que era secretário de segurança e convidou a diretoria; quando retornaram, estavam travestidos de ARENA”.

As lideranças que estavam no sindicato nem sempre representavam o pensamento dos trabalhadores: ininterruptamente, havia oposição e, muitas vezes, muitos dos trabalhadores que estavam no cais tinham maior persuasão que os próprios representantes sindicais. Além disso, havia as lideranças nos gangos²⁰⁵, o que dava certo equilíbrio de poder. Maromba cita, por exemplo, que o trabalhador que fazia a distribuição do serviço, que, na maioria das vezes era vice-presidente do sindicato, tinha mais poder que o diretor. Diz ele, como vice-presidente,

lá na beira da praia, o meu poder era tanto ou maior que o do presidente, secretário ou tesoureiro. E quando eu falo poder, não é poder só, pelo poder para ser poderoso. É o poder pra fazer a coisa organizada, o cara que tá trabalhando mal, porque o cara que tá lá embaixo como vice-presidente, como fiscal geral, ele tá todo o dia em contato com o trabalhador e, se ele faz um serviço bem feito, ele tem 70%, 80% daquela categoria lá. Então é uma maneira de tu exercer pressão quando as coisas estão indo mal, tu vem senta numa mesa de uma diretoria, tu diz o que está pensando, olha aqui e ali tá caminhando errado aqui e ali, e tem que endireitar.

Com o tempo, os trabalhadores retomaram alguns aspectos das lutas mais antigas: a luta para manutenção e até mesmo ampliação dos postos de trabalho, a luta pelas tarifas, pelas diárias. Inclusive retomaram as paralisações, as greves.

Para Eric Hobsbawm (1981, p. 228), “até hoje, uma greve portuária é essencialmente baseada no poder desarticulador dos homens sobre os portos os que operam entre o cais e o navio ou entre o navio e outro, e não dos que entram e saem pelos portões do porto”. Com base nessa constatação de Hobsbawm pode-se dizer que os portos paravam quando os trabalhadores queriam, e têm-se alguns

²⁰⁵ Gango em português e gang em inglês, quer dizer a relação do número de trabalhadores estivadores que estão trabalhando, a organização por ternos e a inserção do trabalho.

exemplos disso nos relatos dos trabalhadores, que, ao longo dos anos setenta e oitenta, fizeram ações que dão uma percepção do que era possível fazer.

Quanto às greves e mobilizações, João Ferreira diz que “houveram muitas greves no porto”, mas que quem encabeçava eram os portuários²⁰⁶, “começou quando foi criado o sindicato do porto, por que aí eles tinham quase que geralmente, partia deles [...], daí todo mundo acompanhava por que se eles não iam trabalhar, nós não trabalhávamos também, nós sempre acompanhava”. João Ferreira diz que conseguiam paralisar tudo e, por isso, não havia confrontos, apesar das manifestações, “tudo sempre bem, [...] mas a coisas que não levou para maior, para outras consequências piores, ficava só naquela gritaria e bate-boca, tudo passava depois”.

Já Maromba conta como algumas lutas dos trabalhadores do porto provocaram a paralisação do trabalho por períodos pequenos:

de 69 pra frente, houve algumas paralisações, não movimentos grandes assim, era mais de 24 horas, 72 horas, no tempo da ditadura, o único sindicato que fez alguma greve ainda, fora o Lula – que fez lá nos metalúrgicos, mas lá na década de oitenta – foi a estiva. Aí quando eles queriam judiar demais, aí sim... Operação tartaruga, uma hora de paralisação todos os dias de manhã, 24 horas pra 72, mas aí nunca passou das 24 horas, porque as nossas reivindicações antigamente eram muito fortes, porque elas eram feitas a nível nacional.

Verifica-se a estratégia de paralisação de curta duração, por um período determinado, mas com uma eficiência muito maior do que a de uma greve. Essa prática já era adotada no início dos anos sessenta, conforme citado anteriormente.

Uma ação comumente realizada foi citada por Maromba, quando o diretor do DEPRC não queria receber os trabalhadores, apesar de, diversas vezes, terem sido marcadas audiências. Conforme o entrevistado,

marcava audiência com o homem, mas ele não recebia de jeito nenhum. Aí se marcava determinado dia às nove horas da manhã, aí se chegava lá às nove horas, só um recado – olha teve um problema lá na Delegacia, o governador chamou... foi adiado para o dia tal. Aí chegava no dia tal, a mesma coisa. Sabe, matava no cansaço. Aí tinha que endurecer mesmo, com vontade, tinha que jogar duro. – Olha, escreve aí pra o vagabundo, que a gente vai paralisar esta porra na primeira hora.

²⁰⁶ Sobre os portuários de Porto Alegre, a organização do sindicato dos Portuários da Capatazia, as ações de lutas por direitos. Cf. GANDRA, op. cit., 2004.

Conforme Maromba, os trabalhadores tinham consciência da pressão que era possível realizar com paralisações pontuais, uma vez que esse procedimento mexia com o tempo de carga e descarga:

ficar aí bombando uma hora de trabalho parada é muito, e já começa a tocar o telefone dos operadores... – porra! Mas como é que é...! E primeiro a gente avisa os operadores. – olha o cara não nos recebe e nós vamos parar essa porra uma hora, e se ele não nos receber, nós vamos parar mais...

Portanto, aproveitando-se disso, os trabalhadores podiam pressionar quando tinham interesses e preocupações em jogo.

Outra ação realizada pelos trabalhadores, que fazia parte do costume, era a paralisação dos serviços quando ocorriam acidentes com morte, segundo relato de Maromba,

Quando o cais aqui era cheio de navio aí, de ponta a ponta, quando morria um estivador a bordo, parava o cais, naquele horário, naquele turno, só no outro turno que vai trabalhar a estiva. Aquilo corria ligeiro pelo cais do porto, olha morreu um companheiro no navio lá tal e tal, e parava o cais do porto todinho, se era de dia só ia trabalhar às sete hora da noite e se era de noite só ia trabalhar no outro dia às sete horas da manhã.

Portanto, essas ações demonstram o que Hobsbawm havia constatado: os trabalhadores podiam mobilizar e parar o cais quando e se assim o desejassem, porém alguns fatores foram fundamentais para que isso ocorresse. Um deles está na percepção e na leitura dos acontecimentos e do potencial de luta, presente na construção da experiência da classe trabalhadora. Outro diz respeito ao fato de essa classe assumir a condição de dificuldade e conseguir unir os trabalhadores em prol de ações conjuntas.

Uma percepção das lutas dos trabalhadores dos portos foi relatada por Eduardo Rech, para quem as lutas do passado eram muito mais fortes que as de hoje, quando se tem um “sindicato de resultados”. Diz o entrevistado,

participamos do CONCLAT. Fizemos o 2º Congresso da Confederação dos Marítimos em 1981, em Fortaleza. Foi muito bom, saíram os Anais espetaculares, teses. Nós estávamos saindo do Regime militar. Então havia todo um refluxo por baixo. Muitos com medo, outros adesistas, e a resistência do lado de cá, nós éramos bem maiores, a militância era maior. Então se brigava, se lutava bastante. Hoje não existem mais lutas ideológicas no movimento sindical, é um sindicato de resultados, está tudo bem. Já houve neste Congresso de Fortaleza, em 1981, havia a Intersindical. Tinha muita atividade fora, quando se reunia a intersindical a imprensa estava presente, hoje a imprensa nem vai, e se for não publica. Naquele tempo não, era diário. A greve dos costureiros e Alfaiates

estávamos todos na volta e foram vitoriosos. Depois a greve dos bancários, quando a Polícia Federal prendeu o Olívio, no Araújo Viana cheinho. Então chamava atenção, havia aquele movimento. Depois veio o final do Regime Militar e aí acabou.

Áurea Petersen (1984), em seu estudo sobre as greves no Rio Grande do Sul, analisa as realizadas por portuários e afirma que o período de maior quantidade de greves foi entre 1945 a 1979 nos Portos Gaúchos e que, entre os anos 1980 e 1983, ocorreu somente uma greve e duas ameaças. Portanto, na greve de 1981, os estivadores do porto de Porto Alegre “denunciaram irregularidades no que se refere às condições de trabalho”, dentre os quais citam “a desativação da ambulância, a falta de plantão de enfermagem, e a existência de pessoas atuando no local, as quais alugavam o material de trabalho às Companhias de Navegação, atrapalhando as atividades dos estivadores”.²⁰⁷

Ao longo do tempo, sempre houve questionamentos às reivindicações e às paralisações dos sindicatos e federações dos trabalhadores do porto, que, muitas vezes, foram taxados de terem altos salários, de manterem privilégios. Além disso, os empresários foram implementando suas ações de mecanização/modernização do porto, modernização dos transportes, sucateando e diminuindo a movimentação no porto de Porto Alegre, substituindo a navegação de longo curso e de cabotagem pela navegação interior e pelo transporte rodoviário. Dessa maneira, os empresários conseguiram vencer parcialmente os trabalhadores, investindo, por um lado, nos aspectos ideológicos, e, por outro, em ações concretas que diminuiriam o número de trabalhadores inseridos no porto de Porto Alegre, enfraquecendo seu potencial de mobilização e de resistência. O que ficou para os trabalhadores foi a experiência carregada ao longo dos anos, que seria mobilizada para reconstruir-se enquanto trabalhadores braçais em busca de novas alternativas de trabalho.

²⁰⁷ PETERSEN, Aurea Tomatis. **Movimentação Grevista no Rio Grande do Sul 1980-1983**. Porto Alegre: PUCRS, Dissertação de Mestrado em Sociologia, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Orientação: Dr Antônio Cattani, 1982. p. 280.

3. COSTUMES E EXPERIÊNCIAS

p
o
r
t
o

Corpo estigmatizado corpo a corpo Porto Corpo instrumento
Corpo memória lembra corpo não quer lembrar espírito
Corpo sofrimentos Corpo explorado
Corpo necessidade Corpo come
Corpo x capital porC o usado
não trabalho não corpo²⁰⁸

Neste capítulo, analisaremos os elementos constitutivos da experiência dos trabalhadores do porto, focando a relação trabalho e corpo. Vamos examinar aspectos e peculiaridades do trabalho braçal; a linguagem e formas de comunicação no trabalho; os costumes e os rituais dos trabalhadores e as formas de aprendizagem no trabalho, o que podemos chamar de pedagogia do trabalho coletivo. As principais fontes empregadas são as atas de assembleias e de reuniões de diretoria dos Sindicatos dos Estivadores e dos Conferentes, e das memórias dos principais protagonistas. Essas atas são fruto de discussões, embates, decisões e deliberações que foram realizadas em momentos específicos, por isso estão crivadas de elementos costumeiros de cada categoria e do porto de Porto Alegre. Também nos servirão de fontes as narrativas, produzidas por meio da interação entre entrevistado e entrevistador, pelo registro da História Oral, fruto da experiência da coletividade dos trabalhadores do porto, pois, mesmo sendo registro de lembranças individuais, sempre representam a coletividade na qual está inserido o narrador. Conforme esclarece Marluza Harres (2004, p. 145), “é a experiência do indivíduo com o passado que precisa ser compreendida, o que implica termos em

²⁰⁸ Poema do autor.

conta o trabalho de memória na formação das identidades pessoais e sociais”. Dessa forma, a significação assumida pelo passado, em termos individuais – inserção social, interação social, tensão entre indivíduos e múltiplos constrangimentos sociais –, será analisada como um elo de entendimento das vivências e experiências dos trabalhadores do porto de Porto Alegre.

Edward Thompson (1987) mostrou em a “Formação da Classe Operária Inglesa” como a experiência da plebe, mesmo dispersa, configurou-se em diversas lutas e resistências, apegando-se aquela no costume e na cultura, para lutar pela manutenção de direitos, de formas consagradas, de modos de sobrevivência. Foi quando ela se formou como classe operária, ao mesmo tempo em que tomava consciência de classe, pois, “ao *plantar a árvore da liberdade* na classe trabalhadora, os sentimentos radicais e democráticos metamorfosearam-se, de modo a tornar-se um elemento distintivo da consciência da classe operária, no século XIX”.²⁰⁹ E, apesar de a historiografia e um tipo de análise qualitativa dizer que houve ganhos nos padrões de vida da classe trabalhadora inglesa no início do século XIX, Thompson (1987) conclui que, na realidade, aumentou a miséria. No meio desse conflito, pressionados pela Revolução Industrial e a contrarrevolução, os trabalhadores ingleses passaram a ver-se como uma classe, a classe trabalhadora, com interesses, valores e cultura comum. Assim, por meio de uma autoconsciência coletiva, na década de 1830, a classe operária inglesa atingia a consciência de classe. “Produziu-se, então, a mais notável cultura popular que a Inglaterra até então conheceu. Um ganho espiritual, na medida em que os trabalhadores dela emergiram com propósitos definidos, com sentimentos radicais e democráticos [...]”.²¹⁰

Assim como a economia moral das multidões, são aspectos simbólicos e de sobrevivência da plebe inglesa do século XVII e XVIII, os costumes são manifestações simbólicas de formas de vida dos trabalhadores, porém ambos encontram-se à margem de um tipo de organização social dominante, constituída pela burguesia. “A cultura conservadora da plebe quase sempre resiste, em nome do costume, às racionalizações e inovações da economia [...] que os governantes,

²⁰⁹ ARRUDA, José J. de Andrade. Experiência de classe e experimento historiográfico em E. P. Thompson. In: **Projeto História**. São Paulo, nº 12, pp. 95-107, outubro, 1995, p. 99.

²¹⁰ Ibid., pp. 99-100.

os comerciantes ou os empregadores querem impor”.²¹¹ Não se pode generalizar, para o Rio Grande do Sul, no século XX, o que os trabalhadores ingleses do século XVIII faziam, porém, ao comparar a essência que fundamentava as ações em ambos, encontram-se diversas semelhanças, em proporções, tempos e formas diversas. A defesa das regras estabelecidas pelas categorias, a manutenção das formas de trabalho e da prerrogativa da distribuição do serviço realizada pelos sindicatos, a conservação dos ganhos, etc., são formas que vinham sendo utilizadas havia algum tempo, na tentativa de manter e ampliar os direitos dos trabalhadores do porto.

3.1. O CORPO E O TRABALHO

Para Marx e Engels, o trabalho humanizou o homem. Por meio do trabalho, o homem se fez homem, pois alterou a relação com a natureza, criou a cultura, e diferenciou-se dos animais, passando a ter consciência de si mesmo. Conforme Suzana Albornoz Stein (1998, p. 70),

o homem se opõe à natureza como uma de suas próprias forças naturais de seu corpo, pondo em movimento braços e pernas, as forças naturais do corpo, a fim de apropriar-se das produções da natureza de forma ajustada a suas próprias necessidades. Atuando sobre o mundo exterior e modificando-o, o homem ao mesmo tempo modifica a sua própria natureza.

Com base nas discussões propostas por Henri Bergson entre corpo e memória, corpo e natureza e corpo e espírito, neste subcapítulo, analisamos a relação entre corpo e trabalho, tendo em vista que a principal ferramenta de labuta do trabalhador braçal é seu próprio corpo, porém o seu corpo não está sozinho, precisa tanto ser prolongado pela ajuda de outros corpos em movimento, como também de máquinas e ferramentas que o auxiliem em sua árdua jornada. Mas, retomando Marx, o homem se humaniza à medida que trabalha ao mesmo tempo em que se torna consciente de sua condição de trabalhador.

²¹¹ THOMPSON, Edward P.. **Costumes em Comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 19.

3.1.1. Trabalho Braçal e Memória

Nesta primeira seção, discutiremos o trabalho braçal e a memória dos trabalhadores que fizeram a história do trabalho no porto de Porto Alegre, motivada por uma discussão entre corpo e memória.

Como no trabalho braçal, o corpo físico é a principal ferramenta. A experiência desses trabalhadores faz que o exercício dessas tarefas braçais permaneça na lembrança, nuançado pelos eventos significativos que foram incorporados no dia-a-dia dos trabalhadores os quais, ao longo do tempo, se misturaram às tarefas executadas e passaram a fazer parte da memória.

Além disso, temos presente que a documentação que possibilitou o acesso à memória desse grupo de trabalhadores do porto foi produzida por meio da metodologia da História Oral; por isso, é produto da linguagem e da interação entre entrevistado e entrevistador. E, conforme Verena Alberti (2004), é preciso recorrer ao estudo da linguagem: a hermenêutica, especialmente a teoria literária, para auxiliar na análise das fontes orais²¹².

Sendo assim, também devemos ter claro que as entrevistas representam um ponto de vista coletivo, inserido dentro de um contexto que o indivíduo viveu, vivenciou e lembra a partir da sua experiência, mas que são lembranças individuais, nuançadas pela sua capacidade de articular o pensamento e a fala, intermediada pelo corpo, bem como pelos recursos mobilizados para tal.

Conforme explica Marluza Harres (2004, p. 145), baseada em Halbwachs, a memória é um fenômeno social que “examina e discute a reconstrução das lembranças pensando no âmbito das relações sociais e dos grupos de convívio”.

Ao analisar as entrevistas realizadas com os trabalhadores do porto de Porto Alegre, é necessário levar em conta que o indivíduo é um ser social, cuja percepção

²¹² Segundo Verena Alberti, alguns autores afirmam que a *linguagem* não é somente representação de uma realidade preexistente, mas *ato*, “proclamação de algo, a linguagem é ação”. Consequentemente, “conhecimento e ideias tornam-se realidade à medida que, e porque, se fala. O sentido se constrói na própria narrativa; por isso se diz que ela constitui (no sentido de produzir) racionalidades”. Na realidade, a linguagem não é só um retorno ao passado através da lembrança, reproduzindo algo que está em algum lugar, mas ação, produção, comunicação de algo relacionado com a lembrança, o momento, a circunstância e o interesse do sujeito de comunicar algo, comunicação. Cf. ALBERTI, op. cit., 2004, p. 79.

dos acontecimentos vistos e vividos está geralmente em conformidade com a do grupo; por isso, as experiências relatadas podem ser pensadas como relacionadas ao grupo de convivência, e, portanto, aos trabalhadores e ao trabalho no porto. Sendo assim, a experiência da coletividade em que está inserido o narrador pode ser captada nas lembranças individuais. Portanto, podemos viver experiências a sós, mas não podemos dizer que são lembranças só nossas, pois “as impressões que tivemos e que nos marcaram estão circunscritas no âmbito das relações que mantivemos, dos grupos que integramos [...]. Noções e imagens que aplicamos a essas experiências são tomadas do meio social onde vivemos”.²¹³

No entanto, devem-se ter presente os crivos por onde passam as lembranças dos indivíduos: conforme Halbwachs (1990, p. 51), “cada memória individual é um ponto de vista da memória coletiva, que este ponto de vista muda conforme o lugar que eu ali ocupo, e que este lugar mesmo muda segundo as relações que mantenho com outros meios”.

Portanto, as implicações da memória podem ser atestadas pela importância do lugar social que ocupa o indivíduo que narra, de onde ele fala, o interesse em revelar tais informações ou em não as revelar, suas filiações, seus posicionamentos e a relação com os outros. Ainda são importantes os meios, o tempo, o espaço, a necessidade de lembrar ou de esquecer, as vivências e as relações posteriores que influenciam e influenciaram as suas formas de expressão, as implicações políticas da exposição, as crenças e mesmo os interesses do indivíduo que fala. No entanto, algumas formas de expressão podem escapar nas fendas do dito e do não dito e serem captadas por quem as analisa.

Dessa forma, a entrevista com João Albino, popularmente conhecido como Maromba, realizada na sede do Sindicato dos Estivadores de Porto Alegre, está crivada de elementos e interesses relacionados ao momento vivenciado por ele e pelos estivadores no instante da entrevista. Cumpre salientar que no momento da entrevista Maromba estava reunido com todos os sindicatos de estiva do Brasil, no Paraná, por uma semana com o objetivo de promover um estado de greve nos portos brasileiros e exigir a revisão da Lei 8.630/93²¹⁴, que considerava

²¹³ HARRES, Marluza M.. Aproximação entre história de vida e autobiografia: os desafios da memória. In: **História Unisinos**. Vol. 8 nº 10. São Leopoldo: Unisinos, jul/dez 2004. pp. 146-147.

²¹⁴ Dentro dos princípios neoliberais, a Lei 8.630/93 transferiu para o Acordo, Contrato ou Convenção Coletiva de Trabalho a competência de regular as relações capital/trabalho nos portos, através das

inconstitucional. Entretanto, também se pode dizer – e é fundamental ter presente – que Maromba foi vice-presidente do Sindicato dos Estivadores e, portanto, Fiscal Geral, e que fez a escalação dos trabalhadores por um longo período.

A entrevista com Eduardo Rech, realizada na sede do Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga de Porto Alegre, traz elementos relacionados à sua preocupação, no momento, com a modernização dos portos e o envolvimento de seu nome em um livro publicado, em cuja obra os trabalhadores são acusados de fraude, fato que faz o entrevistado processar os autores de tal livro e ganhar na justiça, fazendo-os reeditarem o livro com alterações, suprimindo as acusações. No que diz respeito ao fato de ser advogado e presidente do Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga desde 1976, e também ao fato de ter sido militante, o seu posicionamento contém elementos que carregam a marca de uma esquerda militante, sobretudo nos anos oitenta. Seus posicionamentos têm esse filtro, além de apresentarem conhecimento técnico e discursivo, o que dá à entrevista uma dimensão bastante argumentativa e técnica.

A entrevista com Jorge Paiva foi realizada em sua residência, um local muito tranquilo, uma casa de orações de religião afrodescendente e se desenvolveu de forma bastante versátil. A narrativa tem uma característica de muito movimento, está crivada de elementos relacionados ao corpo, à sua memória e de uma preocupação em manter uma memória dos trabalhadores do porto e do porto em si.

A entrevista com Geraldo da Silveira foi realizada em sua residência, em Sapucaia do Sul; está balizada por sua relação com o futebol, que possibilitou seu ingresso como estivador, e pela preocupação em relacioná-lo ao grupo a que pertencia e, ao mesmo tempo, ao sindicato dos estivadores e à manutenção da profissão de trabalhadores do porto.

A entrevista com Antônio de Mattos foi realizada em meio ao barulho, no bar Gambrinus, e reflete sua condição de engenheiro do DEPRC. Tendo sido Diretor do porto de Porto Alegre por duas gestões, nos anos cinquenta e setenta, o

negociações, o que era antes atribuição da União. Portanto, ao retirar-se da intermediação e regulamentação legal, o Estado passa a ser teoricamente apenas um 'auxiliar' das partes envolvidas na esfera das negociações coletivas. Dessa forma, ocorre uma redefinição no papel dos sindicatos, perdendo, assim, a 'closed shop' ou a gestão da mão-de-obra do seu pessoal associado. Ocorre um princípio de privatização dos portos, onde a responsabilidade pelas operações portuárias acabou ficando nas mãos dos operadores portuários, isto é, de entidades privadas que substituíram as Administrações dos portos, que se transformaram em "autoridades portuárias".

entrevistado fala do porto de maneira apaixonada, preocupado com a questão técnica, como especialista na área.

A entrevista com João Castro Ferreira foi realizada em seu condomínio, um ambiente bastante tranquilo, mas foi interrompida por ligações telefônicas. A entrevista foi pautada por sua condição de funcionário do DEPRC que teve uma posição de administração, pois foi chefe da garagem. Por outro lado, o entrevistado faz parte da associação dos aposentados que buscam o recebimento dos precatórios do governo do Estado; alguns processos trabalhistas remontam o final dos anos setenta, e João Castro Ferreira preocupa-se com muitos dos trabalhadores, que estão necessitando e com familiares de outros que, inclusive, já faleceram. Outra nuance está relacionada à aposentadoria, cuja defasagem é duplamente denunciada pelo entrevistado, pois, inicialmente, tinham um reforço da aposentadoria por parte do DEPRC devido às perdas do INSS, mas, com o tempo, foram-no perdendo totalmente.

A entrevista com José Carlos Correa, conhecido como Cabobabá²¹⁵ foi realizada na sede do Sindicato dos Estivadores e contém elementos relacionados ao carnaval à Associação dos Estivadores Aposentados da qual é atual presidente e à sua condição de sempre ter sido quadro-extra, bagrinho como chama. por ter ingressado em 1978 e por nunca ter sido colocado no quadro de sócios devido não só ao fato de o trabalho haver diminuído nos anos oitenta, mas também à falta de interesse da diretoria de fazê-lo. Como ele mesmo conta, que os colegas mais próximos diziam: “bota o Cabobabá de sócio. Aí, sempre tinha uma desculpa. Não dá. Porque agora não dá, vamos esperar mais um pouco. E o tempo foi passando e eu nunca me interessei”. Logo, a entrevista está balizada por essas questões; seu ponto de vista foi sempre o de bagrinho e, como seu ingresso se deu no final dos anos setenta, suas lembranças e observações dos acontecimentos são nuançadas por essas referências.

A entrevista com Edson Sarat de Mello foi realizada em sua residência em Sapucaia do Sul, nuançada pela sua posição como filho de estivador, mas que ingressou na estiva como funcionário do Sindicato dos Estivadores. Foi funcionário

²¹⁵ CORREA, José Carlos (Cabobabá). **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Porto Alegre, 10.03.2009. Todas as citações desta entrevista serão indicadas no corpo do texto, referenciada pelo nome Cabobabá.

entre 1964 e 1965, na intervenção da junta governativa; retornou como funcionário em 1971, quando, ao mesmo tempo respondia chamada como bagrinho, e, em meados dos anos setenta, ingressou como sócio do sindicato. Seu trabalho no Sindicato era relacionado à Assistência Social, fazendo encaminhamentos ao INPS de acidentados, doentes, aposentados e pensionistas.

Para Bergson, a memória é um “instrumento” individual necessário para a sobrevivência do ser humano; é por meio da memória que nos movimentamos, recorremos aos amigos, executamos tarefas, saímos e voltamos para casa, repetimos tradições e rituais, vivemos o dia-a-dia, etc., mas a memória também é imaginação, conjunto de imagens, e, portanto, representação. A memória, segundo Bergson (1990, p. 187), “tem por função primeira evocar todas as percepções passadas análogas a uma percepção presente, recordar-nos o que precedeu e o que seguiu, sugerindo-nos assim a decisão mais útil”. Porém, continua Bergson (1990), a memória não se resume somente a isso, pois,

ao captar numa intuição única momentos múltiplos da duração, ela nos libera do movimento de transcorrer das coisas, isto é, do ritmo da necessidade. Quanto mais ela puder condensar esses momentos num único, tanto mais sólida será a apreensão que nos proporcionará da matéria (p. 187).

Partindo dessa premissa de que a memória condensa momentos, temos o fundamento de que ela está ligada ao tempo; nem sempre podemos considerar o instante inicial e nem o momento exato, quando se fala de memória, mas tudo se atualiza e passa a ser referência a partir do aqui, do agora. Por isso, para Bergson (1990), a memória não consiste em uma regressão do presente ao passado, senão o contrário, um progresso do passado ao presente. O estado cerebral continua a recordação; capta-a sobre o presente pela materialidade que lhe confere; porém a recordação pura é uma manifestação espiritual; tratando-se de memória, estamos totalmente no campo do espírito.

Essa discussão realizada por Bergson relaciona-se ao momento em que o autor estava vivendo, ao momento da construção das ciências sociais e humanas e do vínculo da ciência ao cientificismo, que negava tudo o que era considerado não científico, não provado. Portanto, era um momento em que se partia, no dizer de

Schmidt (jun/2006),²¹⁶ para uma disputa entre a filosofia e a sociologia pela hegemonia das ciências humanas. Por isso, Bergson viu-se envolvido nessa discussão própria do final do século XIX, entre materialistas e idealistas: para os materialistas, não existia nada além da matéria e, para os idealistas, a memória era pura ideia, situava-se no espírito; assim, Bergson procura um meio termo, incorporando as análises de ambos.

A memória, para Bergson (1990, p. 187-88), está vinculada ao indivíduo e à relação com as coisas e os outros seres, mas o corpo do indivíduo é o centro da ação, “meu corpo com seus ‘centros perceptivos’. Estes centros são estimulados, e tenho a representação das coisas. Por outro lado, supus que esses estímulos não podiam produzir nem traduzir minha percepção. Portanto ela se encontra fora deles”.

Esclarecedora a análise realizada por Bosi (2004, pp. 53-54) sobre memória comparando autores como Bergson e Halbwachs. Para a autora, em “Bergson, o método introspectivo conduz a uma reflexão sobre a memória em si mesma, como subjetividade livre e conservação espiritual do passado, sem que lhe parecesse pertinente fazer intervir quadros condicionantes de teor social ou cultural”. A memória colocada sob o ponto de vista do indivíduo, não sendo tratada como relacionada ao grupo, mas sim uma relação entre a “subjetividade pura (o espírito) e a pura exterioridade (a matéria). A primeira filia-se à memória; a segunda, à percepção”, não tematiza os “sujeitos-que-lembram”, e nem visualiza as “relações entre os sujeitos e as coisas lembradas; como estão ausentes os nexos interpessoais, falta, a rigor, *um tratamento da memória como fenômeno social*”.²¹⁷

²¹⁶ Em artigo publicado na revista Estudos Ibero-Americanos, Benito Schmidt expressa sua preocupação com a falta de uma maior discussão teórica em torno do uso de aparatos da memória e sua relação com a história. Uma das questões colocadas pelo historiador diz respeito à utilização de termos indiscriminadamente sem um aprofundamento teórico, conforme Schmidt (jun/2006, p. 96), muitos autores usam “noções de maneira um tanto quanto superficial, esvaziando-as de suas efetivas contribuições teórico-metodológicas muitas vezes mesclando-as de forma descuidada, sem considerar suas matrizes epistemológicas e os debates a elas relacionados”. Tem-se presente que, nesta tese, utilizam-se teóricos da memória e sua relação com a história, que buscam suas referências em duas diferentes correntes, que Schmidt (jun/2006) denominou de “matriz fenomenológica-hermenêutica-compreensiva” e a “sociológica-cientificista-nomotética”, situando, na primeira, Henri Bergson e, na segunda, Maurice Halbwachs. Nesta tese, procuramos colocá-los para dialogar, porém tendo claro que, em alguns pontos existe uma incompatibilidade entre ambos. Cf. SCHMIDT, Benito Bisso. Entre a filosofia e a sociologia: matrizes teóricas das discussões atuais sobre história e memória. In: **Estudos Ibero-Americanos**. PUCRS, v. XXXII, nº 1, pp. 85-97, junho 2006.

²¹⁷ BOSI, Ecléia. **Memória e Sociedade**. Lembranças de Velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 2004. pp. 53-54.

Porém Halbwachs já parte de um objeto diferente, não investiga a memória em si, mas “os quadros sociais da memória”; por isso, a ênfase é dada ao grupo, ao social, às relações que constroem os indivíduos. Ao contrário de Bergson, para quem “o espírito conserva em si o passado na sua inteireza e autonomia”, Halbwachs destaca “a iniciativa que a vida atual do sujeito toma ao desencadear o curso da memória. Se lembramos, é porque os outros, a situação presente, nos fazem lembrar [...]”. Portanto, o ato de lembrar não significa reviver aquilo que já passou, “mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e ideias de hoje, as experiências do passado”.²¹⁸

Para Bergson, não existem imagens em nossa memória, como diziam os materialistas, mas sim percepções, e não existe nada da consciência que não tenha passado pelos nossos sentidos. Todavia, Bergson (1990) identifica dois tipos de memória: a memória mecânica, corporal, e a memória pura. A primeira consiste unicamente na repetição de uma função tornada automática, o que Bosi (2004) chamou de *memória-hábito*, dos mecanismos motores. A segunda reside nas imagens da lembrança, que Bosi (2004, p. 48) diz serem “lembranças independentes de quaisquer hábitos: lembranças isoladas, singulares, que constituíram autênticas ressurreições do passado”.

Existe um conflito entre essas duas memórias, a mecânica e a dos devaneios, principalmente no trabalho e na maneira de realizar as tarefas, pois o ato de experimentar, de fazer diferente, pode causar problemas, mas, por outro lado, se não houver experimentação, não ocorrem mudanças.

Diferente do modelo textual com base no qual o historiador produz a história, a recordação está ligada a imagens, sentimentos, emoções, elos, encadeamentos. “Recordar liga-se a subjetividade, recordamos sob a forma de sentimentos ou imagens [...]. A memória depende de encadeamentos, elos são condições para recordar”.²¹⁹

Tendo essas referências sobre memória, podemos afirmar que os entrevistados trazem elementos bastante nuançados por esses elementos ditos até aqui. Jorge Paiva conta como se dava o trabalho em uma barcaça que contratava os arrumadores para fazer o trabalho de carga e descarga no porto. Diz o entrevistado,

²¹⁸ Ibid., p. 54.

²¹⁹ HARRES, op. cit., 2004, p. 150.

ao falar do saco de uréia que tinha que descarregar: em torno de setecentos ou oitocentos, “[...] eles chamavam de tanino; tanino era um saquinho de trinta ou quase quarenta quilos, mas ele era **assim socado**, então ficava um saquinho **assim desse tamanho**, era um saquinho branco... parece que tinha uréia dentro”. As expressões “*assim*”, “*socado*” e “*desse tamanho*” denotam uma movimentação corporal própria do trabalho braçal, força de expressão para demonstrar com palavras aquilo que o corpo estava acostumado a fazer, demonstrando uma memória corporal, que faz a cena reaparecer em nossa imaginação.

A entrevista com Jorge Paiva está crivada tanto de imagens, que se cristalizam, imagens relacionadas ao trabalho braçal, à expressão corporal, à representação de uma linguagem própria dos trabalhadores braçais, necessária à comunicação do trabalho e relacionada às necessidades de técnicas de comunicação do guindasteiro com o sinaleiro, quanto de expressões de estímulo e de trocas, apoio coletivo e autoapoio no trabalho coletivo, pois havia necessidade de todos trabalharem juntos, de todos executarem movimentos rotineiros, objetivando um resultado coletivo.

Outra forma de expressão corporal também aparece na entrevista com Jorge Paiva, que, ao demonstrar movimento e muita ação, com palavras, diz o seguinte: “amarra a lingada, bota pra rua, traz de volta, e é aquela correria. Todo mundo pega parêlho, porque é dinheiro [...]. Sempre para o coletivo, não pode destoar”. Verifica-se uma demonstração própria do trabalhador do porto, pois havia uma exigência de agilidade, tanto coletiva, por parte do colega trabalhador e das empresas receptoras da carga, e por parte do agente de navegação que estava entregando a carga, quanto individual, pelo ganho que cada um poderia obter. O mesmo aparece novamente, nesta passagem de sua entrevista: “aquela ali me dá um tiro bom, um tiro desse aí, quatrocentos, quinhentos pila, assim, na corrida, é trabalhada, é produção, então, é bem joquiado. Amarra a lingada direitinho”. Aqui aparecem as expressões, “*trabalhada*”, “*produção*”, “*joquiado*” e “*lingada*”, expressões recorrentes no trabalho do porto, mas que denotam uma aceleração, um esforço superior que tem que ser feito, que não é tão fácil assim. Até porque agora o entrevistado estava rememorando o tempo em que havia sido estivador sindicalizado e tinha direito de escolher o serviço, poderia esperar um bom trabalho, um trabalho que remunerasse melhor, e esses termos denotam essa contundente força que havia de ser feita para

poder obter o ganho que almejava, complementado por “*aquela corrida dava um tiro bom*”, que demonstra a busca pela melhor remuneração, mas que, fique claro, ocorria com muito esforço. Outra demonstração de agilidade e de busca de um envolvimento coletivo no trabalho aparece na fala de Jorge Paiva, quando utiliza as seguintes expressões de mobilização, destacadas a seguir: “**vamo lá, pessoal, vamo lá!** Quando era sacaria, era sacaria, quando era a granel, a granel. E ali **a gente grudava, ali, feito louco, né. Ferro e ferro, e ferro e ferro.** Chegava às oito da noite e era o outro turno”.

Para expressar uma ação comum no trabalho que era realizado em espaços de alto risco e cuja segurança era peculiar e aprendido pelo trabalhador, Maromba utiliza um recurso em sua fala relacionado ao momento e à circunstância do espaço disponível na sala da entrevista. Segundo o entrevistado,

não existe técnico de segurança, que venha falar, como evitar acidente de estiva, porque é outra coisa diferente, é outro mundo diferente. Agora mesmo eu bati na cadeira aqui, por exemplo, eu bati com esse pé na cadeira e já ia dar um passo, mas eu bati e já parei... é uma coisa gozada... tu só pegas... Tu trabalhas num buraco aqui de trinta metros pra cá, trabalha todo o tempo ali, mas não podes ficar naquele buraco nunca, tu tem a noção da distância...

O exemplo esclarece a percepção do corpo e do espaço onde está o trabalhador, uma consciência ligada à memória corporal e à aprendizagem que só é possível realizar na prática. Referendando o que diz Bergson (1990, p. 125), a memória mecânica, corporal, é “constituída pelo conjunto dos sistemas sensório-motores que o hábito organizou, é, portanto, uma memória quase instantânea à qual a verdadeira memória do passado serve de base”.

Em fragmento da entrevista de Maromba, também é utilizada uma imagem relacional²²⁰ para explicar como faziam um amarrado de madeira para ser levantado pelo guincho de bordo ou guindaste de terra. Diz o entrevistado, demonstrando com as mãos:

Isso aqui é um amarrado de madeira, esse banco aqui, e os caras deixaram a alavanca assim, só que eles vão botar outro amarrado desse aqui na frente, o amarrado tem mil e duzentos, mil e trezentos quilos, dependendo

²²⁰ Outra forma de expressão, que também utiliza a referência a um elemento da realidade no momento da entrevista como uma imagem relacional é relatada na entrevista com Jorge Paiva. Diz ele: “as caçambas ali era quase da altura dessa porta aí. Só que o diâmetro dela [...] era redonda... um bom pedaço dessa parte aqui era a caçamba”.

até mil e quatrocentos quilos se for de pranchão, e a alavanca daquelas pesa mais de cinquenta quilos...

Outra imagem relacional, utilizada por Geraldo da Silveira para explicar uma situação e o uso do termo “coberta” que denota cobertura, faz uma comparação do navio com a garagem e o pátio da sua residência, espaço onde ocorreu a entrevista. diz ele: “conforme nós estamos aqui, na garagem, é coberta, e aqui [no pátio, no portão da garagem] é a boca do porão –, então, a caçamba não tem como entrar ali, para tirar aquele sal que está ali, a retroescavadeira vai lá, bota para a boca do porão, isso tudo com o cuidado do sinaleiro”.

Oswaldo da Silva Silvino, falando do local de escalação da estiva, também faz alusão às mudanças que ocorreram no local, uma memória referência, mas que visualiza as transformações e permanências do espaço, demonstrando as marcas do tempo, demarcados pela lembrança. O entrevistado por Frinéia Zanin para o Projeto Memorial do Mercado lembra que o ponto da estiva ficava na avenida Mauá, onde é o portão do cais do porto, “defronte à estátua [...]. Onde tem aquelas palmeiras que hoje você olha pra cima e perde de vista, elas eram baixinhas dessa altura, que eu dormia embaixo delas no verão, [...] hoje você tem que olhar para cima, pra, prá alcançá”.

Segundo Jorge Paiva, o portaló ou sinaleiro era o trabalhador da estiva que fazia o sinal para o guindasteiro, e era uma comunicação por sinais: “o estivador, ali embaixo, engatava a caçamba, e o portaló lá em cima, tava bem direitinho; depois, ele fazia o sinal e o guindasteiro puxava lá para fora”. A responsabilidade do trabalhador era muito grande, pois poderia causar um acidente ou atrasar o serviço; por isso, fazia-se um reforçamento positivo quando o portaló acertava e o fazia com agilidade e precisão: “vou te apresentar minha irmã”; mas, negativo quando errava. “Desce daí, seu filho de uma...! Desce daí, que eu vô te matá! Seu isso, seu aquilo...!”

Também nessa mesma ideia de reforçamento, quando um trabalhador estava sem condições, ou era novato e estava experimentando o serviço recentemente, colocavam o cidadão para carregar ou descarregar um caminhão, segundo conta Jorge Paiva, “para ver se ia aguentar, porque tinha, naquela época, os que não aguentavam; aí diziam: *olha, deu tigre, deu tigre*. E *tigre*, a gente sabia, é quando o

cara não podia com o trabalho. Olha! Chama um lá porque este aqui não deu para o serviço”. Essa expressão era adotada, quando a pessoa estava acostumada a trabalhar, mas, naquele dia, não dava, por uma situação ou outra; e aí havia o reforçamento coletivo, para dizer para o grupo, para cada um dos componentes do grupo, que não fosse trabalhar se não tivesse condições. É o que conta Jorge Paiva: “vamo lá, pega aí... pega isso aí, é o tigre... o casaco, assim, já estava meio abanando... com fome, e às vezes semi-alcoolizado; o cara queria ir ali, mas não tinha condições; então, acontecia isso aí...”

O incentivo para o trabalho era outra forma de reforçamento. Segundo Paiva, “às vezes, a gente tava cansado, e diziam: – Aproveitem agora, porque depois vai levar uma semana ou duas sem vir mais nada. – Vocês quem sabe! [...], aquela pressão psicológica”. E por causa do reforçamento, do estímulo financeiro e do medo de não conseguir trabalho na outra semana, e como “dava um dinheiro bom”, acabavam movidos por essas emoções e satisfações das necessidades pessoais e psicológicas; aí, então, “chegava às oito da noite e era o outro turno. Já quando ia... – Vamo lá, pessoal, vamo lá, vamo lá! E já grudava de novo”. Esse estímulo fazia os trabalhadores nem sentirem o trabalho e nem mesmo a vida passar, levando a vida no automático, como se fossem máquinas.

Nesses diversos fragmentos das entrevistas, percebe-se o encontro das duas memórias pensadas por Henri Bergson (1990), a memória corporal e a memória lembrança representação. O trabalho manual, o cotidiano, que o corpo do trabalhador estava acostumado a fazer, agora é apenas uma representação, uma lembrança que se transforma em produção de linguagem. No entanto, a linguagem expressa pelos entrevistados demonstra o uso do corpo para gerar uma explicação, para condensar as informações. Por isso, essas entrevistas estão crivadas de elementos de uma memória associada ao corpo, porém destacamos, em especial, o arrumador e estivador Jorge Paiva, cuja entrevista possui uma característica peculiar; parece que, ao narrar, revive momentos do trabalho, de sua infância e da relação com as novas gerações e empolga-se com sua narrativa, que pode ser percebida nesta nostálgica declaração:

tinha o SESI [...] passava cinema na rua, nesta Era da Tânia, os filmes do Oscaritos, Otelo, Oscar e Niquita [...]. Diziam: – olha o SESI negadinha. Nós saíamos correndo, todos de pé no chão. O pessoal do Serviço Social da Indústria [...] passavam, e nos colocavam assim... E lá estávamos nós, todos sentadinhos assim... [...] tive este privilégio, vi esses seriados, mas

essa geração agora diz: – Não isso é cafona, pai... (risos). Hoje têm em DVD aqueles filmes do João Vagner, quando eu vou ao centro eu compro, boto pra ver, e aí eles dizem assim: – pai o que tu estás vendo? E eu digo assim: – eu estou voltando ao meu passado. Lembrando. Recordar é viver. E digo assim: – Povo sem passado é povo sem presente.

Pode-se verificar que o corpo, para o trabalhador, era peculiar, pois era seu meio de sobrevivência, seu instrumento de trabalho e seu modo de expressão do espírito²²¹. Nas próximas seções, tratamos dessas questões pertinentes ao corpo, que também são rememoradas pelos entrevistados, mas são especificidades, como na seção seguinte, onde abordamos as necessidades básicas do corpo que os trabalhadores buscam satisfazer.

3.1.2. As necessidades e as satisfações do corpo

Nesta seção discutiremos as necessidades fisiológicas do corpo do trabalhador, que dizem respeito a itens como a alimentação, o uso de agasalhos para proteção contra as intempéries e de indumentárias específicas para o verão, higiene pessoal e segurança.

Diversas imagens aparecem nas entrevistas, que enquadram e congelam muitas formas de expressão, relacionadas aos elementos vitais dos trabalhadores braçais do porto: à alimentação, à moradia, ao transporte, à saúde e à sociabilidade. As referências à alimentação são constantes, por ser um dos elementos de satisfação das necessidades fundamentais para o trabalho braçal. Como o corpo era a principal ferramenta de trabalho, necessitava estar bem alimentado; além disso, o desgaste físico fazia demandava maior necessidade de reposição de energia, e isso aparece com algum destaque nas entrevistas.

²²¹ Segundo Merleau-Ponty (Apud ARAÚJO, 2000), “a alma pensa segundo o corpo, e não segundo ela própria”. Portanto, conforme Araújo, o entendimento das concepções fenomenológicas é de que o corpo pode ser compreendido “a partir da experiência vivida que o trespassa e performatiza, onde cada sujeito humano é protagonista de sua própria história corporal, de sua vivência corpórea marcada pela singularidade de seus sentires e pensares, no bojo de seu corpo próprio”. Cf. ARAÚJO, Miguel A. L. de. Os Sentidos do Corpo. In: CABEDA, Sonia T. Lisboa et. all. (org.). **O Corpo Ainda é Pouco**. II Seminário sobre a Contemporaneidade. Feira de Santana: NUC/UEFS, 2000. p. 151.

Algumas imagens aparecem na fala de Jorge Paiva, mostrando a aceleração da vida, que corria ao ritmo rápido da produção, mas as necessidades do corpo tinham que ser atendidas, mesmo que parcialmente. Diz o entrevistado: “uma produção boa [...] – Ah! Bota o meu nome para o outro dia. E aí tava que nem podia fechar a mão direito. Nós íamos pra guerra, conforme a necessidade ia de novo. [...] às vezes não podia parar em pé. Se alimentava e começava de novo”.

Três elementos aparecem nesse fragmento de entrevista. Primeiramente, a demonstração de que o corpo reclamava do peso e do ritmo do trabalho. Os membros, mãos e pés, e o tronco não suportavam o peso do trabalho. O segundo elemento é representado nos termos “guerra” e “necessidade”, que denotam um processo contínuo e um esforço extremado, pois, apesar de o corpo estar reclamando e não aguentar mais, a guerra continuava e, se não fossem à luta, perderiam e, por isso, iam novamente, porque necessitavam. Apesar do interesse corporal ao não-trabalho, ao necessário descanso, a razão lhes determinava que devessem ser persistentes, até porque a “produção era boa”. Por fim, o terceiro elemento, a demonstração da necessidade de satisfazer o corpo, que reclamava, mas que necessitava de um esforço extra para mantê-lo trabalhando, e, para isso, a alimentação era primordial.

Além disso, a influência do grupo era fundamental nas decisões de engajar-se em algum trabalho específico e de acelerar o ritmo de produção, principalmente por ocasião de desafios ou somente pela observação de que o outro conseguia realizar tal intento ou ainda pelo apoio do coletivo do pegar junto. Conforme o relato de Jorge Paiva, os trabalhadores passaram por inúmeras dificuldades, mas, apesar disso, ele conseguiu sanar suas necessidades; lembra que alguns colegas diziam: “– o troço é pesado, tu não vais aguentar!” Mas pensava e afirmava: “E daí! [...] para aí um pouquinho. Não vai aguentar... Como é que os caras tão aí e tão aguentando? – eu vou nessa!” E alguns perguntavam: “– Ah! Tu vais”. E ele respondia: “– Vô!” e aí, na hora da distribuição: “– Pá, a minha carteira” e no navio: “ferro e ferro... ferro e ferro”.

No entanto, chegava um determinado momento em que o corpo necessitava de descanso, os reclames eram tantos que era necessário repousar. Jorge Paiva conta como era essa situação: “às vezes, eu saía de lá assim, esbagaçado, e chegava em casa assim. O banho de lá, saía congelado. Aí tocava uma água por

cima e, às vezes, dormia e me acordava com os pés cheios daquela farinha do porto, olhava para as pernas e estavam cheias”, porém a saúde era bastante afetada, pela poeira, pelo peso que havia de levantar. A pressão psicológica de executar o trabalho, o perigo, a adrenalina, deixavam o organismo debilitado, tanto a musculatura quanto os órgãos internos. Assim, continua em seu relato Jorge Paiva, depois de acordar, via “marcas de sangue no nariz, levantava dali [...] comia alguma coisa. Aí, naquela noite e naquele dia, eu não saía, ficava atirado... Não tinha como alongar, hoje até tem, faz massagem e essas coisas todas, mas, naquela época, não tinha”. Na verdade, tanto o alongamento quanto a massagem eram práticas para um pequeno grupo de pessoas, ligadas ao esporte, ou mesmo para alguns poucos privilegiados que podiam pagar, menos para os trabalhadores, que tinham que labutar para sobreviver; para esses, acrescenta Jorge Paiva, “a massagem era uma alimentação”.

Além do descanso, podem-se perceber, nessa fala do entrevistado, mais três elementos relacionados às necessidades vitais do ser humano: o banho, a saúde e a alimentação. O banho, principalmente quente, era essencial para o trabalhador; naquela época, poucas famílias tinham chuveiro, poucos desfrutavam de um banho quente. O sindicato dos estivadores colocou chuveiros a gás para o uso coletivo dos trabalhadores sindicalizados, porém os avulsos não sindicalizados não poderiam utilizá-los. Conforme conta Cabobabá, quando começou a trabalhar como *magrinho*²²², na estiva em 1978, “era proibido entrar na sala do quadro de chamada e tomar banho. Tinha os chuveiros lá nos fundos que eram a gás. Eles alegavam: – nós pagamos o gás do nosso dinheiro e o *magrinho* não desconta. Mas descontava igual”. Porém, sempre havia uma forma de burlar as determinações, ou pelo menos amenizá-las, conforme continua relatando o entrevistado: “a maioria dos sócios não deixavam [tomar banho], ou às vezes tinha que esperar os estivadores terminarem, sair todo mundo, aí iam lá e tomavam”.

Já os funcionários do DEPRC e os portuários da capatazia tinham chuveiros no porto. Segundo relato de João Castro Ferreira, “tinha que esperar a turma tomar banho; às vezes, tinha oito, dez, doze operadores e somente uns seis chuveiros, se

²²² Outro adjetivo para bagrinho ou quadro-extra, que o entrevistado usa constantemente, que denota aquele trabalhador que não era sindicalizado, que geralmente ficava com as sobras na escalação do trabalho.

não me engano. Tinha que esperar eles tomarem banho, se arrumarem. Soltava às seis horas, mas saía de lá, às sete horas”.

Quanto à saúde, até meados e o final dos anos sessenta, os trabalhadores avulsos ficavam à mercê do IAPETEC - Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Transporte e Cargas, cujo atendimento dos trabalhadores era no Hospital Getúlio Vargas; já os funcionários tinham acesso ao Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos - IAPM, mas, na segunda metade dos anos sessenta, todas as categorias passaram a ser vinculadas ao recém criado Instituto Nacional de Previdência Social – INPS. O IAPETEC, em sua fase final, era alvo de críticas constantes pelos trabalhadores, principalmente quanto ao baixo benefício e aos atrasos de pagamentos. Em 1963, os estivadores reunidos em assembléia com presença de 375 sócios, um associado fez exposição sobre a situação dos trabalhadores que estavam doentes e com o benefício do IAPETEC e “da calamitosa situação de miséria em que se encontram”, e diversos associados se manifestaram²²³, demonstrando não somente o descontentamento latente, mas também as ações que pretendiam implementar se nada fosse feito com relação ao Instituto, porque visualizavam no governo o desinteresse em sanar tais dificuldades, já que este tinha dívidas para com os Institutos, que enfrentavam dificuldades financeiras. Porém o governo também estava com dificuldades naquele momento, inclusive de se manter, já que o golpe militar avizinhava-se.

Após o golpe de 1964, com a ditadura militar, foi criada uma comissão para reformular o sistema previdenciário que culminou com a fusão de todos os IAPs²²⁴

²²³ Um associado diz “que não devemos entrar em choque, mas sim nos unirmos para que nossos direitos sejam garantidos”; outro sócio faz uma proposta para que se leve o assunto para “o congresso da Baía que será realizado dia vinte e cinco de abril do corrente ano. Propôs ainda na Conferência tome parte um companheiro inativo a fim de que o mesmo apresente as reivindicações a que tem direito”. Outro estivador ainda disse que é sabido que o IAPETEC vem “agindo mal em todos os sentidos com os associados”. Diz ainda outro associado que “o governo Federal deve aos Institutos milhões de cruzeiros e se nos for possível, um dia cruzarmos os braços e não mais contribuirmos para os mesmos até que nossos direitos sejam respeitados”. Cf. SINDICATO DOS ESTIVADORES. Ata da Assembleia Geral nº 391, 12.03. 1963.

²²⁴ IAPM - Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos, fundado em 1933; - IAPC - Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciantes e IAPB - Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários, criado pelo Decreto nº 24.615, de 9/julho/1934; IAPI - Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários, fundado em 1936; IAPETEC - Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Transportes e Cargas, criado em 1938; IPASE - Instituto de Pensões e Assistência aos Servidores do Estado, fundado pelo Decreto-lei nº 3.347, de 12/junho/1941; CAPFESP - Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários e de Empresa do Serviço Público, fundado pelo Decreto nº 34.586, de 12/novembro/53; IAPFESP - Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários e

no INPS – Instituto Nacional da Previdência Social, em 1966²²⁵. Em verdade, antes da implementação do referido instituto, foi realizado um plano piloto, discutido e criticado na reunião da diretoria do sindicato dos estivadores. Para os trabalhadores

é uma lei para arrojar o trabalhador, além de nós pagar em tudo que usamos ou comemos, taxas para os Institutos, ainda querem nos obrigar a pagar 10% sobre o valor das consultas médicas, e outras taxas [...], é absurdo e devemos nos unir para repudiar esse monstruoso plano que na certa deixará o contribuinte mais ralado do que ele já está.²²⁶

As dificuldades que já existiam nos antigos Institutos não foram resolvidas com a organização do INPS. Apesar de ter ficado mais abrangente o uso dos hospitais, esse órgão sofreu algumas reações por parte dos trabalhadores, principalmente porque as consultas deixariam de ser gratuitas.

Porém, segundo Edson de Mello, com o antigo instituto, cada categoria tinha um hospital definido, “a nossa categoria pertencia ao IAPTEC, e nós tínhamos até hospital do ex-IAPETEC, que era o Hospital Presidente Vargas, ele que atendia a categoria dos estivadores. O porto tinha também, era outro instituto”. E acrescenta que “os trabalhadores e seus familiares eram muito bem atendidos no Hospital Getúlio Vargas, que era ele que tinha a função de fazer isso”.

João Ferreira esclarece que, na época, os trabalhadores do porto, no caso específico dos funcionários, “eram os marítimos, o IAPM”; outras categorias, como a dos “comerciários era o IAPI e o IAPC”, o atendimento hospitalar “ali o Santa Marta, onde era o Santa Marta”. Logo, após com a ditadura, “formou-se um instituto só, e ficamos no INSS”.

As condições de trabalho no porto eram insalubres e causavam diversas doenças, como as de coluna, de pele, de articulações e de pulmão²²⁷. A poeira, o

Empregados em Serviços Públicos, fundado pela Lei nº 3.807, de 26/agosto/1960, art. 176 - extinta a CAPFESP.

²²⁵ Cf. Decreto-Lei nº 72/66.

²²⁶ SINDICATO DOS ESTIVADORES E DOS TRABALHADORES DE ESTIVA DE MINÉRIOS DE PORTO ALEGRE, Ata de Reunião da Diretoria nº 01, 19 68.

²²⁷ Em estudo sobre riscos e doenças advindas do trabalho do estivador realizado no início dos anos 2000, no porto do Mucuripe, em Fortaleza, Cavalcante et al (2005) ouviu 60 estivadores, e dividiu a pesquisa em “Aspectos gerais do estivador”, “Condições de trabalho”, “Agravos a saúde” e “Comportamento social”. Agravos a saúde se subdivide em “Pele”, “Músculos”, “Coluna vertebral” e “Articulações” e o Comportamento social subdividido em “Consumo de álcool” e “Consumo de entorpecentes”. A conclusão de tal estudo foi de “que os principais problemas de saúde inerentes à profissão de estivador são, entre outros, os distúrbios osteoarticulares e metabólicos (diabetes e hipertensão). Estes se devem não só ao trabalho, mas também e, com grande influência, ao contexto

peso, os inúmeros corrosivos que transportavam tinham sua periculosidade. Mas muitos dos tratamentos eram realizados com a alimentação saudável ou com a bebida alcoólica, que amenizava a estafa e a dor. Porém os medicamentos eram usados em casos extremos, quando o trabalhador não tinha mais condições de trabalho; somente por isso procuravam o serviço médico. Além disso, não existia uma política de prevenção em se tratando de saúde. A prevenção era somente com relação aos acidentes, e era realizada e coordenada pelos trabalhadores por meio dos cargos de chefia.²²⁸

A bebida alcoólica fazia muitos estragos no organismo dos trabalhadores, conforme conta Jorge Paiva: “naquela época, eu e outras pessoas que trabalhavam, bebiam muito, tinha colegas que, por ser um serviço pesado, o excesso de álcool matou muita gente [...]. Poucos que se equilibraram e estão hoje aí”. A bebida, além de trazer o alívio da dor, ao menos momentaneamente, dava uma sensação de menos perigo, para enfrentar alguns riscos da noite, conforme o relato do entrevistado,

tinha um bar, que era o “Porta Larga”, era na Júlio de Castilho, trabalhava naquele serviço bruto, e ali afogava um pouco o desgaste físico, porque o emocional quase não se sentia. A parte física que funcionava, então ali, eu conheci colegas que diziam: - Olha, bota aí! Vamo tomá... Pode sê purinha mesmo! Tirá aquele pó da garganta.

Também havia uma preocupação com a alimentação em oposição a outras necessidades do corpo; na realidade, as necessidades eram compensadas e tratadas com uma alimentação forte e saudável. Percebe-se a preocupação em alimentar-se bem em qualidade e quantidade. Isso ocorre não somente porque era uma das necessidades vitais do ser humano, mas pela questão do trabalho, porque tinham muita necessidade de se alimentar, sentiam muita fome, pois o desgaste físico do trabalho duro os levava ao esgotamento das forças.

João Castro Ferreira, falando sobre a alimentação dos funcionários e portuários, diz que “uns cozinhavam lá mesmo, mas outros levavam comida, das 11h

de vida destes profissionais”. Cf. CAVALCANTE, Francisco Fábio Gadelha *et al.* Estudo sobre os riscos da profissão de estivador do Porto do Mucuripe em Fortaleza. In: **Ciência & Saúde coletiva**. Fortaleza: 10 (supl), pp 101-110, 2005. P. 110.

²²⁸ No final dos anos setenta, teve início um programa de prevenção de acidentes, implementado pela Capitania dos Portos; naquele período, também, iniciou-se a promoção de cursos para os cargos de chefia na estiva.

à meia noite, eles paravam para comer o lanche”. Porém, sobre o refeitório, o entrevistado lembra que “houve uma época que tinha o refeitório, muitos anos teve o refeitório. Depois, no governo do Meneghetti, fecharam o refeitório do porto”.

Nos anos sessenta, houve discussões no Conselho Hidroviário sobre o refeitório, quando se decidiu adotar o sistema de viandas²²⁹. Entretanto, houve uma decisão de fechar o refeitório, mas, por medida judicial, teve que ser reaberto. Enquanto funcionou, a alimentação era para todo o portuário, todo o trabalhador. Segundo João Castro Ferreira, “tinha almoço e quem trabalhava à noite, janta, era das cinco às sete e, depois, das 11h à meia noite tinha um todo especial [...], era um bife com batata frita, um café, um ovo, um pãozinho, mas era só para aquele pessoal que trabalhava”. Porém, para o funcionamento, tinha uma organização, com tíquetes, e tinha épocas que era estendido a todos os trabalhadores, segundo relata o entrevistado,

o pessoal do armazém do sindicato, cada armazém sabia quantos homens tinha trabalhando, então a capatazia fornecia os vários tiquetezinhos que tu tinha que apresentar. Lá pra garagem, quantos têm lá na garagem, quarenta, ia quarenta valezinho, a gente tinha que distribuir. Era assim que funcionava.

Os trabalhadores avulsos tinham a percepção sobre o funcionamento, a organização e a qualidade do refeitório. Segundo Edson de Mello, “o quadro social de portuários e os funcionários almoçavam, tinha até secretário que iam almoçar e alguns estivadores depois começaram ir... porque tinha senhas [...], já vi muitos refeitórios de empresas, mas igual àquele ali eu não vi até hoje”.

Entretanto, para os trabalhadores avulsos, o acesso ao refeitório era difícil, mas tinham à disposição opções de lanches e comida de todos os tipos nos diversos restaurantes e trailers na saída do cais Mauá, como relata Edson de Mello: “ali na frente, tinha os trailers. A alimentação era excelente, eu cansei de fazer a minha alimentação ali”, além disso, no ponto da estiva, existiam diversas cozinhas,

os próprios trabalhadores do quadro geral da estiva, tinham seus cozinheiros, faziam suas comidas, tanto dentro do quadro da estiva, como na frente. Às vezes, dá saudade de ver, as comidas que se come hoje e as

²²⁹ Em 1964, foi encaminhado um estudo sobre o refeitório a pedido da Direção Geral do DEPRC, intitulado “Estudo da implantação do Serviço de Bandejas do Refeitório da Divisão de Porto Alegre” em julho do mesmo ano, o estudo concluiu pela implantação do serviço de bandejas. RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. CONSELHO HIDROVIÁRIO, Porto Alegre: DEPRC. Ata n° 35/64 fls. 3.

comidas que eu comi com eles lá... Comida pra trabalhador, bem temperada, bem forte. Comida pra estivador, como a gente fala, eram excelentes as comidas. [...] comida de primeira, comida pra sustentar trabalhador, porque o trabalhador faz muita força.

Muitos grupos de trabalhadores, os gangos, tinham suas cozinhas. Geraldo da Silveira relata que, em seu gango, estavam “gastando muito, cada um almoça ali e aqui, então formamos uma cozinha, o nome era ‘ninho da serpente’, botamos de gozação, estivador sempre foi de sarro. Tinha bastante gente que cozinhava, eu não sou muito bom, mas me defendo”. Além da alimentação, as cozinhas eram espaços de sociabilidade no ponto da estiva, momentos rituais, em que os trabalhadores aproveitavam para se divertir, jogar cartas, descansar, beber e conversar. Continua relatando Geraldo da Silveira que, juntamente com os trabalhadores da numeração próxima à sua, “falecido Bronca, o Vinte, falecido Dorico, Cigano [...], quando não tinha serviço pra todos, ou quando tinha” se reuniam e se cotizavam para comprar os alimentos e mantimentos necessários, “sempre alguém ficava fazendo a comida. Antes da chamada, que era às 7hs da manhã, às 7:30 já tinha que estar no porão do navio, mas alguém ficava fazendo a comida e cada um botava um pouquinho e nós chegava onde queria”.

Uma questão importante para a manutenção da cozinha era a alimentação saudável e forte, com o tempero que todos gostavam e o valor da comida, porque a origem da cozinha era a economia que possibilitava. Portanto, quando se cotizavam, procuravam economizar ao máximo. Conta Geraldo da Silveira que diziam: “– Vamos fazer uma comida; – vamo, vamo fazer. Quanto é que tem que botar? – Olha, bota; naquela época, né. – Tem que botar cinco cruzeiros; – Não. É muito, cinco. Não, não, não. Então é aquele cerco, quanto mais tu apertar, melhor”. Foi em um dia desses, que, reunidos para fazer a cotização, Geraldo ganhou o apelido de Chorão, conforme ele mesmo relata: “foi o João Alberto Pires, o Nega Maluca, que já é falecido, disse: – tá aí ó, o Chorinho e o Chorão, Chorinho e Chorão, e aí ficou Chorão e Chorinho”. Mas isso foi “por causa do falecido Chorinho, que era bem pequenininho, eu era centro médio e ele meio esquerda, [...] eu sempre fui avantajado, sempre grandão”. Porém, quando tinha um ganho maior e que tinha certo equilíbrio nas contas, “tava frouxo de dinheiro, em casa tava tudo certinho, aluguel pá, e aí então o pessoal fazia, e aí café da tarde cada um fazia, o nosso problema era o almoço, segurar o almoço, mas era uma irmandade só, uma irmandade só”.

Numa referência à necessidade de uma alimentação saudável, que hoje vem sendo substituída por industrializados e lanches, Jorge Paiva faz uma comparação entre a alimentação e o trabalho, nos anos setenta e oitenta,

a gente viveu em outra época, era acostumado comer arroz e feijão e leite era leite mesmo, se pegava esse aí comum. Olha a vaquinha. Pegava uma xícara limpa e botava ali uma colher [...], pegava, servia, era assim de nata. Então a minha geração teve este privilégio, de ter um leite mais sadio.

Quando trabalhou no Departamento Estadual de Abastecimento de Leite – DEAL, lembra Jorge Paiva que a alimentação era forte e natural, “era um litro de leite de vidro, tinha uma tampa, era um alumínio [...], esse litro de leite, me parece que foi até setenta, [...] depois, em oitenta e poucos, que começou a mudar o negócio do leite”. E lembra, ainda, que o trabalho era muito pesado, não tinha hora certa de terminar, mas, como “era bem novo” e “comia muito e tudo, dormia um pouco, umas cinco ou seis horas e aí, onze horas em ponto, já estava de pé de novo”.

Entretanto, Jorge Paiva, seguindo seu raciocínio na entrevista, diz que, apesar de hoje a necessidade de esforço físico ser menor, a alimentação é muito fraca, as pessoas não teriam a força e nem a garra daquela época. “Hoje não se vê mais aquele negócio de coquear, poucas pessoas têm condições... A geração de xis e cachorro quente, como eu chamo, não tem condições”. Ao mesmo tempo em que a modernização traz consigo benefícios, traz seus efeitos maléficos, que o entrevistado identifica com relação à alimentação e a saúde.

A verdura não tinha esta parte de agrotóxico que eles botam. Pode notar que as frutas dá o ano todo, isso não existe. Existe agora, porque tem as frutas modificadas. Então, o que se tem, tirou o gosto da fruta. Ah! Mas tem... Laranja se produzia no inverno. Hoje tu vai comer uma laranja, parece que está comendo uma borracha. Muita coisa, a tecnologia fabrica... Não sou contra a tecnologia, não sou nenhum louco, temos que evoluir. Mas na parte de alimentação, para nós, humanos, fomos prejudicados. A tecnologia para a parte médica, tenho que saudar, agora, para a parte de alimentação, não.

O entrevistado faz uso da oposição com a realidade de hoje para demonstrar a dureza do trabalho e a necessidade de força a que se havia de submeter o corpo; por isso, a importância da alimentação que os deixava aptos a permanecer e dar conta do trabalho.

Sobre o uso das cozinhas no ponto da estiva, nem todos os trabalhadores conseguiam se reunir de forma organizada para fazer sua própria alimentação, por isso, recorriam aos bares que, além das refeições, eram pontos de sociabilidade. Sobre os bares, restaurantes, trailers e lancherias que havia próximo ao porto e que eram frequentados pelos trabalhadores, todos os entrevistados lembram-se de alguns em especial, mas Maromba relata, praticamente, todos os que existiam, fazendo um passeio na imaginação, como se estivéssemos nos movimentando com ele.

Só ali, na Caldas Júnior, tinha uns seis, sete restaurantes. Na frente da Delegacia do Trabalho, onde era o ponto de serviço, ali tinha uns coqueiros na Mauá, bem na frente do sindicato, tinha três mãos, mas, na via da frente, a central, não era ocupada por carros, em frente da Delegacia do Trabalho, era estreitinho dava para dois carros, no máximo, um estacionado e outro passando. Do outro lado, onde é o muro, tinha outra. No meio, não era ocupada, porque tinha esses caminhões, que eles faziam e fazem de trailer, esses caminhõezinhos lataria de ferro. Eles fechavam aquilo, o caminhão apodrecia, eles faziam ali a lancheria deles. Pois ali tinha uns seis ou oito caminhõezinhos. [...] quando subia a Calda Júnior, em direção à Rua da Praia, dobrando à direita, ali existia e parece que existe até hoje o tal de Leão, lá na esquina da Rua da Praia, perto do quartel, o Calipso, e antes tem outro ali, mas tem uns quatro restaurantes, de onde é o Leão, até os quartéis. Aí, subindo pra Zulque e a Riachuelo, ali tem uns três ou quatro já afastados do centro, não é restaurante, é barzinho tipo lancheria. Até lá a volta do gasômetro, tanto pela Rua da Praia, quanto pela Zulque, como pela Riachuelo, onde tiver um barzinho, tinha estivador, depois, na volta do mercado, toda a volta do mercado. [...] toda essa volta aí, 24 horas por dia, aqueles que ficavam abertos 24 horas, chegava lá, tinha estivador, sócio do sindicato ou bagrinho.

Apesar de existirem todos esses bares, restaurantes e lancherias, para aqueles trabalhadores do quadro-extra, quando estavam iniciando, era difícil fazer suas refeições, pelo motivo de o preço da alimentação ser elevado e de receberem valores muito baixos quando conseguiam trabalho. Sendo assim, ou esperavam as sobras de comida no porto em alguma repartição, ou traziam de casa a boia fria. Sobre o assunto, relata Jorge Paiva:

passsei bastante trabalho, não vou mentir para o senhor. Uma vez estava pensando, muita comida eu peguei no porto ali, ali nos bombeiros. Às vezes eu levava uma viandinha, eu e outras pessoas. – Não! Bota aí, que o sargento voltou, depois voltou para almoçar... E deixava a viandinha até às três e meia da tarde... Ah, tá bom! Não queria saber de onde e o que vinha, pegava aquela viandinha e uma colher lá e já saía mastigando, e assim eu vivia.

Apesar disso, sempre conseguiam algumas sobras; após se acostumarem com o ritmo do porto, usavam as brechas possíveis e iam aprendendo a sobreviver.

Ainda sobre a alimentação dos trabalhadores com menor remuneração, mesmo aqueles que conseguiam ir a restaurantes tinham que escolher entre almoçar ou jantar; além disso, os restaurantes usavam de subterfúgios para fazer que os seus usuários se sentissem saciados, conforme relata Jorge Paiva:

A gente tinha que escolher, eu não conseguia almoçar e jantar, por causa do desgaste que se ficava, se comia muito no mercado, funcionava o mercado público a noite inteira. [...] eles colocavam bicabornato, a gente comia aquilo, muito bom até aquilo, mas enchia, se comia aquilo passava duas horas parecia que não se tinha comido nada.

Conforme o entrevistado, na alimentação para os trabalhadores do porto, trabalhadores braçais e mesmo para o público que frequentava os restaurantes do mercado público, era colocado bicabornato de sódio, o que dava volume e diminuía o consumo dos alimentos, porque oferecia uma maior sensação de saciedade. Sabedores de que os trabalhadores braçais comiam muito, os donos de restaurantes criavam mecanismos para diminuir o consumo dos alimentos. Porém era comum aos estivadores, principalmente, a imagem de comilão. Há referências, por exemplo, a encher o prato, considerado “prato de estivador”; um bife grande, “bife de estivador” e, exagerando, era a “metade de um boi”. Dessa forma, pensando em melhor servir seus clientes, um dono de restaurante inventou o “prato do estivador”, com um bife enorme, que chamou de “bife do estivador”.²³⁰

Um símbolo que atravessou gerações na estiva é o Pompilho, nome dado a uma panela de ferro, que foi adquirida nos anos cinquenta e que servia para fazer comida para toda a estiva, na qual se faziam, geralmente, sopas e cozidos. Existem diversas histórias relacionadas ao Pompilho, inclusive que ele foi levado para casa por um estivador, que teve de devolvê-lo e, anos mais tarde, foi resgatado de dentro do rio Guaíba por alguns estivadores. Além do Pompilho, tinha o Pompilinho, que era uma panela menor, mas sumiu.

Além da alimentação, uma das necessidades dos trabalhadores era com relação à moradia. A moradia dos trabalhadores, em geral, ficava na periferia da cidade, ou em cidades vizinhas, e, para chegar até o trabalho, era necessário

²³⁰ Relato de diversos estivadores ao autor.

locomover-se de ônibus. Geraldo da Silveira, por exemplo, morava em Sapucaia do Sul, e relata, que “a maior parte do tempo, quando não tava viajando de ônibus, naquele tempo, era uma hora pra ir até Porto Alegre e uma hora pra voltar, então, a maior parte do tempo a gente tava na estiva”.

Jorge Paiva lembra que andou muito de bonde. Quando começou a trabalhar pelo Sindicato dos Arrumadores, o sindicato prestava serviço para o DEAL e, como morava na Vila São José, para ir ao serviço, tinha que pegar o “bonde no Parthenon e descia na Praça XV, e pegava o D. Pedro II, que largava no DEAL, [...] às três horas começava a carregar, chegava lá uma e meia, duas horas [...] saía de casa onze e meia, meia noite, e chegava em casa três e meia da tarde”.

Esse fragmento da entrevista de Jorge Paiva, que mostra as dificuldades de transportes para os trabalhadores no final dos anos sessenta e nos setenta, demonstra quanto tempo permaneciam em trânsito. Mas também traz a lembrança dos bondes elétricos, que fizeram história e ficaram na memória dos porto-alegrenses, porque, logo no início da década de setenta, eles deixaram de operar e foram substituídos pelos ônibus. Jorge Paiva lembra desse fato, que marcou a modernização da cidade de Porto Alegre e que afetou diretamente a vida dos trabalhadores. Diz o entrevistado: “lá para o DEAL mudou, era só aqueles ônibus articulados” porque, “saiu os bondes e ficou aqueles ônibus, o trólebus que chamavam, os trólebus, aí a gente pegava um trólebus para ir para aquele lado lá, que os bondes tinham saído de circulação”.²³¹

Todos os caminhos da cidade convergiam para o mercado público, que, além de espaço de sociabilidade, também era lugar de sobrevivência para muitos trabalhadores porto-alegrense. Ali se encontravam desde habitantes das diversas vilas e bairros da cidade, pessoas de diversas cidades da Região Metropolitana e do

²³¹ Segundo o site da Companhia Carris Porto-Alegrense, trólebus eram ônibus tracionados a motor elétrico, que foram adquiridos pela empresa, nos anos 50, mas “que apenas cinco entrariam em funcionamento, em 1964, nas linhas Gasômetro e Menino Deus. Surpreendentemente, o serviço de trólebus fracassa, seja pela insuficiência de força da rede elétrica ou pela campanha deflagrada pelo sindicato dos Rodoviários e imprensa, que viam o transporte de tração elétrica como ineficiente e um atraso para a cidade. O fracasso dos trólebus deu uma sobrevida aos bondes, que circulariam até o dia oito de março de 1970. A partir desta data, a Carris passa a operar o transporte em Porto Alegre exclusivamente com ônibus”. Cf. MUSEU Virtual da Carris. **Fotos diversas de bondes elétricos**. Base de dados: <<http://picasaweb.google.com/museuvirtualcarris/FotosDiversasDeBondesElTricos#>> acesso 04.06.2009.

Rio Grande do Sul, além de tripulantes de embarcações de diversos países que tinham que ficar na cidade até o término da carga e descarga de seu navio.

A Imagem 14 mostra, no detalhe ao fundo, uma embarcação sendo descarregada no porto, os ônibus que substituíram os bondes, cujos trilhos denunciam sua existência e o mercado público, espaço de comércio popular e sociabilidade.

IMAGEM 14
MERCADO PÚBLICO, ANOS SETENTA



Fonte: http://www.carris.com.br/default.php?p_secao=17

Para os trabalhadores do porto de Porto Alegre, o mercado público tinha uma importância simbólica, pois era um espaço de sociabilidade, de demonstração de força corporal,²³² de acertos de contas, de encontros e desencontros de amigos e inimigos, mas, sobretudo, era um espaço onde um número grande de trabalhadores passavam a maioria de suas horas quando não estavam trabalhando, e, por isso, os entrevistados falam do mercado como referência. Fundamentado na ideia de que as necessidades são as mesmas para todos os seres humanos, o que muda, em sociedades e tempos diferentes, são os satisfatores,²³³ podemos afirmar

²³² Exibição e demonstração de força, destreza e extrapolação dos limites, do dito popular “o fulano é muito exibido”.

²³³ Para Manfred Max-Neef, as necessidades básicas são finitas, poucas, classificáveis e universais para o ser humano, pois constituem-se nas mesmas em todas as culturas e em todos os períodos históricos. Segundo Lia Tiriba (2001), Max-Neef combina categorias “existenciais e axiológicas” que

que os trabalhadores satisfazem suas necessidades de acordo com sua cultura, seus costumes e as relações que estabelecem com os outros. Tem-se, portanto, o satisfator grupo ou aceitação social do indivíduo pelo grupo, como um elo, um potencial de entendimento das demandas dos trabalhadores do porto nos anos sessenta, setenta e oitenta. No próximo subcapítulo, analisaremos esse processo que está presente no costume dos trabalhadores, na sua forma de organização, no seu cotidiano. Na próxima seção, analisaremos os usos do corpo no trabalho e nos espaços de sociabilidade tanto para a sobrevivência e aumento de seus ganhos quanto para a demonstração de força e destreza.

3.1.3. Usos e Abusos do Corpo

Nesta seção, será analisado o corpo e suas relações tanto no trabalho, quanto nos espaços de sociabilidade: o corpo mutilado para tratar de um reconhecimento no trabalho, o não-trabalho e o ganho que daí possibilitava, o aspecto simbólico do corpo do estivador e a representação da força, da musculatura, da estatura, da agilidade e da perspicácia, pelo fato de ser trabalhador braçal.

Conforme abordado anteriormente, a bebida servia de ajuda ao enfrentamento de questões do dia-a-dia, já que os trabalhadores se sentiam mais entusiasmados e ficavam mais valentes do que eram, e ela deixava o corpo menos dolorido, ao menos no momento. Por outro lado, era prejudicial a longo prazo, conforme relata Jorge Paiva (20.02.2008), “o excesso de álcool matou muita gente, [...]. Eu e outros aí ainda estamos por aí, mas a maior parte tudo faleceu, prematuro, outros com idade avançada”. O abuso do álcool era um dos fatores de risco para a saúde do trabalhador, que, devido aos desgastes físicos, à sociabilidade, à busca

inclui, por um lado, “as necessidades de Ser, Ter, Fazer e Estar” e, por outro, “as necessidades de Subsistência, Proteção, Afeto, Entendimento, Participação, Ócio, Criação, Identidade e Liberdade”. Entretanto, existem necessidades e satisfatores das necessidades, sendo, porém, “a moradia, a alimentação e o vestuário [...] ‘satisfatores’ da necessidade fundamental de ‘Permanência’; os sistemas de saúde são ‘satisfatores’ da necessidade de ‘Proteção’, etc.”, no entanto, exceto a “necessidade de subsistir (estar vivo), não existe hierarquia dentro do sistema: as necessidades se complementam e se entrelaçam”. Cf. TIRIBA, Lia. **Economia Popular e Cultura do Trabalho**. Pedagogia(s) da Produção Associada. Ijuí: Unijuí, 2001. p. 68.

por satisfazer alguma necessidade ou carência, submetiam-se à bebida. Além disso, haveria de se ter uma fibra especial para enfrentar o dia-a-dia do trabalho, e isso, era encontrado no ideal de superação e essa fibra de enfrentar o trabalho pesado é exaltada pelo entrevistado,

eu vivi momentos muito difíceis... Mas também é muito salutar, que eu trabalhei e, até hoje, tem gente que, na época fazia a chamada, chefiava lá, apenas um ou outro estão vivos e a gente, às vezes, se encontra, alguns com mais saúde outros com menos. Mas ficou uma lição que é o seguinte: o ser humano tem capacidade de sobreviver, aqui e em qualquer parte do mundo, desde que ele seja puxado por uma coisa que se vê muito pouco hoje em dia, que é pelo brio. Hoje em dia, se vê muito as pessoas dizerem: – eu não vou trabalhar, eu não vou dar murro.

Nesse fragmento da entrevista de Jorge Paiva, aparece uma questão fundamental sobre a relação que os trabalhadores estabeleciam com o seu próprio corpo, que é o da superação dos limites. Atualmente, o esporte de competição utiliza muito esse sistema de referência, devido à necessidade de vencer. Na época, para executar determinadas tarefas, era necessário que o trabalhador se superasse, e, para isso, tinha que dar tudo de si. O trabalho tinha que ser executado, mesmo que fosse muito pesado, perigoso, insalubre e quase impossível de ser realizado. Porém, como o próprio entrevistado diz, a necessidade era de sobrevivência, e essa capacidade o ser humano possui, desde que o queira.

Ainda sobre a superação dos limites, havia trabalhadores cujo tamanho e a estrutura corporal era franzina, mas iam ao trabalho, na raça, na vontade, quem conta é Maromba.

Às vezes tem uns pequeninhos que são estivadores, não sei como eles conseguem entrar, sabe. Bah! [...]. Esses pequeninhos, um metro e cinquenta e poucos, pesa 50 quilos, rapaz, os caras não podem, [...] tinha essa celulose que hoje embarca aqui, tudo aos feche de oito fardos, 600 quilos, antigamente ela vinha a granel, a celulose vinha fardos de 200 quilos e tu tinhas que estivar no porão do navio, dez horas tu trabalhando com o fardo de celulose de 200 quilos, rapaz era... Dava um dinheiro, muito dinheiro, mas quando chegava ao fim das dez horas ou de noite oito horas, tava morto.

Nessa questão de superar limites, o entrevistado estabelece uma comparação entre o mundo atual e a época que viveu e, mais especificamente, no que se refere aos seus colegas trabalhadores do porto. Com referência aos homens de hoje, sobretudo a juventude, que se acomodaram às facilidades da tecnologia e não querem o trabalho pesado, porque ele significa “dar murro”, essa oposição serve

para reforçar o quanto era duro o trabalho braçal, e que o ser humano tem que ter fibra: força, músculo, agilidade e perspicácia.

O trabalho no porto, como se pode ver pelos relatos, era bastante pesado, e Jorge Paiva utiliza uma figura para demonstrar a agilidade que o corpo desenvolvia no processo do trabalho. Diz o entrevistado: “olha e era pega, pega e pega, a gente, para parar e comer alguma coisa, só quando tivesse descarregado”.

A superação de tamanho era outra questão importante sobre limites corporais, além das motivações externas, que era o ganho com a produção e a força do coletivo.

Mas, apesar dessas motivações, o trabalho braçal era bastante brutalizado; por isso, o ócio era extremamente valorizado, mas tinha o reino da necessidade que empurrava o trabalhador para o trabalho. Porém muitos trabalhadores encontraram formas de burlar o trabalho e o reino da necessidade, conseguindo unir esses dois fatores de realização das necessidades do corpo: o ócio como não trabalho e a manutenção das necessidades básicas, por meio da manutenção dos seus ganhos.²³⁴ Entre essas formas, está a mutilação do corpo para receber o seguro e o uso do corpo para praticar pequenos furtos. A submissão a algum tipo de mutilação para ingressar no seguro e ficar recebendo sem a necessidade de trabalhar foi uma prática utilizada nos anos setenta. Alguns trabalhadores aproveitavam-se do fato de que trabalhavam com materiais perigosos, insalubres e em locais de alto risco, expostos aos constantes acidentes, para provocar acidentes voluntariamente. Os entrevistados relatam tais situações. Jorge Paiva, por exemplo, relata que tinha acidentes feios, e alguns ficavam “meio mal, perdia um pedaço de pele, teve gente que ia para o seguro. E teve gente, que, quando ia pra o seguro, ficou bem. Bem naquela, né”, segue explicando, porque “quando sofresse o acidente, tivesse

²³⁴ O significado do trabalho, segundo Denise Laranjeira (2000), em sua origem latina “tripaliare, ‘torturar’, deriva de tripalium, instrumento de tortura composto de três paus. O sentido inicial de sofrimento é alterado para a ideia de esforço, luta, pugna e, por fim, o verbo trabalhar”. Consequentemente, para o trabalhador, o trabalho na sociedade capitalista é encarado com esses elementos negativos, o que Antunes (2000) denominou de “trabalho estranhado”. Segundo Denise Laranjeira, “a destruição operada pelo capitalismo (divisão do trabalho, centralização, hierarquização das funções, dicotomia no planejar e executar tarefas, etc.), sobre a capacidade humana de estabelecer a unidade de pensamento e ação”, também a fragmentação do “trabalho favorecerá a alienação, o desconhecimento do potencial criativo de si mesmo”. Cf. LARANJEIRA, Denise H. P.. O Trabalho no Mundo Contemporâneo: a organização burocrática e seu impacto sobre o corpo do trabalhador. In: CABEDA, Sonia T. Lisboa et. all. (org.). **O Corpo Ainda é Pouco**. II Seminário sobre a Contemporaneidade. Feira de Santana: NUC/UEFS, 2000. pp. 251-252.

ganhando, por exemplo, cem pila por dia, no seguro ia receber cem pila por dia; se fosse duzentos, era duzentos pila por dia”. O seguro era “obrigatório pagar aquilo ali”, tanto para os estivadores quanto para os arrumadores, como segue falando Jorge Paiva, que era para “qualquer um dos dois, só que, na estiva, era mais fácil de acontecer por causa do sistema de serviço. Nos arrumadores, também acontecia”. E reforça a sua explicação, comentando que, naquele dia em que estava trabalhando e naquele terno, “se deu oitenta naquelas horas que eu trabalhei, se ficou provado como acidente de trabalho”, e, por exemplo, “ia ficar quinze ou vinte dias, chegava no médico e ele dava vinte dias; naqueles vinte dias, recebia oitenta pila todos os dias. Quando eu saía do seguro, pagavam tudo”. Foi dessa maneira que muitos compraram “casa e uma coisa e outra. Naquela época, valia. Tem gente que tem sítio comprado na época”.

Por outro lado, Maromba diz ser uma “época ruim, na década de setenta por aí”, foi quando os trabalhadores “descobriram uma maneira de ir para o seguro. O salário era muito alto, e ia para o seguro com aquilo que estava ganhando no dia; então, se tivesse ganhando R\$300,00 ao dia; ia para o seguro com CR\$300,00 ao dia, se ganhava 500, ia com 500”. O pessoal começou a simular e a provocar acidentes premeditadamente, segundo o entrevistado,

o mais comum aí era o da soda, o camarada se feria, e arrumava com soda cáustica, trabalhava no meio da soda. Depois, conseguiam comprar o médico, aquilo se tornou uma organização, teve médico aí que enriqueceu. Porque tu imaginas, tem três mil e poucos homens trabalhando e tem mil e poucos acidentes de trabalho, esses mil e poucos homens estão distribuídos só em três ou quatro médicos. Então, eles faziam operação plástica, mas, na maioria das vezes, não faziam operação plástica, faziam que faziam [...] raspavam, tá... tá... tá... chegava lá passava um mercúrio, [...] não faziam a plástica e ganhava como operação plástica, e o estivador ficava lá, com vinte salário no mês, no mínimo, não mandavam embora nunca, seis meses [...]. Isso foi no Brasil inteiro. O sindicato não concordava com aquilo, mas o que vai fazer. [...] Aqui os caras iam como queimadura de soda e queimadura de soda eles não tinham nada, arranhava aí com uma tampinha de coca, botava um adubo, aquilo infeccionava, depois ia no médico botava mais um adubo em cima, um fertilizante em cima, ia no médico, ele dava 15 dias, [...] quando faltava dois dias para ir no médico, dava uma arranhada, botava mais adubo em cima, aquilo ficava... sabe como é. E alguns botavam até soda mesmo.

Mas, com o tempo, começou a haver investigações pela Polícia Federal, porque, além de estranharem tantos acidentes, segundo Maromba, houve denúncias, “e denúncia forte, começou lá por Santos”, e aqui, em Porto Alegre, “tinha uns quinhentos, seiscentos no seguro, a polícia federal cadastrou todos lá, os

que estavam no seguro, e começou a chamar pra fazer biópsia, e aí acabou, ninguém preso, teve um estivador preso, mas tava ilegal no seguro”.

Além disso, tinha a prática dos pequenos furtos, o que era chamado de “desaperto”. Segundo Fernando Teixeira da Silva (1995, p. 41) eram atos que os trabalhadores dos portos praticavam constantemente, pois, “se estavam ‘apertados’, eles faziam circular uma verdadeira economia informal de objetos apropriados, o que lhes rendia alguma remuneração extra-salarial”. Diego Vivian (2008, p. 159), que analisou essa questão, afirma que “as apropriações marginais de objetos e mercadorias por parte de operários possuíam vínculos com formas alternativas e complementares de remuneração”. Entretanto, as práticas de pequenos delitos eram pactuadas pelos trabalhadores, que, muitas vezes, usavam de criatividade para esconder alimentos e objetos para levá-los ao consumo da família, e mesmo ao mercado informal, para a venda. No entanto, não era toda a categoria que usava de métodos ilícitos para conseguir algum alimento ou objeto²³⁵, porém existia uma cumplicidade, até porque, quem não ajudasse ou não fizesse junto, era considerado delator, mas, às vezes, eram descobertos, e a reação era violenta. Jorge Paiva conta uma pequena história de como se processavam essas atitudes:

Uma vez, em um navio, quando eu estava na estiva, na estiva, pegava muita comida... Olha, tem que cuidar estas coisas... tinha colegas lá que tocavam dentro do mar, depois tinha que tirar o cara... O gringo chama de ratune, ratune, ratune. Um dia, um colega botou o sapato dele, de couro... A maior parte do sapato deles tem uma biqueira, e o solado é tipo tamanco, um sapato grandão, couro daqueles bons, e a parte de baixo é tamanco. E o cara botou, tomou uma cachaça, e enfiou um daquele negócio nos pé e tava lá dentro do navio caminhando. Pra quê? (risos) Mas o gringo assim, bah! Tinha o rosto, assim... Um homem grande e forte prá burro. Mas o gringo procurou o sapato dele e não achava. Aí o gringo, ta bem, né... – ratune! Ratune é ladrão. – ratune, ratune, ratune... E queriam tocar o cara dentro do mar, deu uma brigaçada. Ooi! Eu, muita coisa assisti. Chegavam coisas do estrangeiro, os caras pegavam e botavam dentro de uma bolsa lá, faziam ene coisas... O que a gente viu colegas perderem a vida por causa disso aí... Eles eram terríveis. O estrangeiro não deixa certas coisas. Inclusive tem um país aí, que, como corretivo, cortam a mão fora... E eu convivi, vi coisas assim. Vi o pessoal fazendo, chamava a atenção... – não, isso não vai dar em nada. Ah! tava preocupado! – Calma, calma, não, não vai... vamo deixá... No outro dia, ele tá morto. Não, não.

²³⁵ Porém, com essas práticas, não pretendiam prejudicar os donos da carga. Segundo Diego Vivian, “as cargas do transporte marítimo geralmente tinham sua seguridade atrelada ao número de sacos, tonéis, barris ou outras embalagens em vez de serem afiançadas nas apólices de seguro pelo peso, um dos entrevistados ressaltou que quando era praticado “[...] o roubo, de uma mala de charque de 200 quilos, às vezes sobrava somente 2 quilos, mas o volume [a embalagem] permanecia ali [no armazém ou no porão da embarcação] para que o seguro pudesse ser acionado pelo dono mercadoria. Daí ele podia tentar não ficar sempre no prejuízo”. Cf. VIVIAN, op. cit., 2008. p. 181.

Além de realmente acontecer de alguns trabalhadores furtarem objetos de embarcações e dos armazéns, essas ações também eram praticadas por pessoas estranhas²³⁶, mas, permanentemente, recaía sobre as categorias de trabalhadores a responsabilização, e, dessa forma, estas eram estigmatizadas. Um desses estigmas era associado às práticas de atos ilícitos, que, para os trabalhadores, fazia parte da sobrevivência, mas também do hábito.²³⁷ Outro estigma frequente era associar o estivador, o trabalhador do porto, a bandido. Maromba relata sobre situações estigmatizantes vividas nos anos sessenta:

Houve um tempo aí, que o estivador era tido como mau elemento, desordeiro, brigão, e mais um pouco. Mau elemento, não! Trabalhadores. Às vezes, brigão, um pouco. Mas, em 1960, todo mundo, quando era preso, o bandido, ele dizia que era estivador. A gente, o pessoal do sindicato, cansou de ir à Zero Hora, na Folha da Tarde, no Correio, chegava lá, e os caras não eram estivadores, mas, quando eles vão presos, perguntavam a profissão, e respondiam, estivador. Então, a gente, em nível de Brasil, fez um trabalho grande, junto à imprensa e até uns processos aí, quando eles diziam que o bandido era estivador. Teve alguns processos, alguns ganhos, chegava lá e se provava que o camarada não era estivador, e hoje não existe mais isso [...], não se vê mais jornal dizendo que o bandido é o estivador. A imprensa compreendeu, um pouco por pedido, outro pouco, por força da lei, que não podia denegrir uma categoria, uma instituição centenária dessa maneira.

Algumas ações referenciadas por Maromba desconstituíram as estratégias de estereotipar os trabalhadores do porto. Esses estigmas, utilizados pela mídia a serviço do capital, tinham por objetivo a desqualificação desses profissionais, pois, além de considerá-los como “donos do cais”, que mantinham o “monopólio” sobre o trabalho, usaram, também, de diversos recursos midiáticos para fazer que os trabalhadores perdessem a *closed shop*.

Outro elemento que está relacionado ao corpo é a comunicação. Uma dessas formas de comunicação é a linguagem, que não se reduz a somente a palavras, mas

²³⁶ Em reunião do Conselho Hidroviário (ATA n° 51/64), o conselheiro Jim Martins falou da pouca segurança dos armazéns portuários, sendo esses “confiados à responsabilidade dos fiéis-de-armazéns, os quais, em seu dizer, estão sujeitos a serem vítimas de roubo praticados por terceiros, usando de meios que os responsáveis não podem evitar. Exemplificando sua intervenção, citando o caso das chaves dos armazéns, as quais os fiéis são obrigados a confiar a uma outra pessoa, em sua ausência; em face do citado, há a possibilidade de serem tirados moldes das chaves, em poucos minutos”. RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. CONSELHO HIDROVIÁRIO, Porto Alegre: DEPRC. Ata n°51/64.

²³⁷ Segundo Diego Vivian (2008), os “registros da imprensa estadual e alguns estudos historiográficos evidenciam que, via de regra, a suspeição costumava recair sobre estivadores e trabalhadores portuários nos serviços de capatazia. Por um lado, havia base empírica para essa suspeição; por outro, também havia tentativas de construção de imagens estereotipadas com o fito de desqualificar esses trabalhadores diante da opinião pública”. Cf. VIVIAN, op. cit., 2008, p. 162.

era também corporal e por meio de expressões específicas do porto. A linguagem adotada pelos trabalhadores do porto era peculiar, em função do trabalho eminentemente masculino, do trabalho braçal, do uso do corpo e das particularidades de expressões técnicas e costumeiras do trabalho em navios, cais, armazéns, piers, caminhões e trens.

A linguagem utilizada pelos trabalhadores de estiva, especialmente, mas do porto como um todo, segundo Maromba, é a “linguagem do Maranhão”. Apesar de ter estudado em ótimas escolas, quando foi para a estiva, modificou sua maneira de expressão verbal, “porque tu não podes falar corretamente certas palavras, porque tens que ser meio grosseiro; então, o cara chama a língua do Maranhão [...] o que se fala aqui se fala de ponta a ponta”. E reforça o que disse, comentando que “o camarada só fala cortando o ‘s’, cortando isso, cortando aquilo, é embrutecido [...] não podemos falar, na estiva, ‘nós estávamos’; tem que procurar outro jeito”. Sobre esse assunto, o entrevistado conta uma história, de um colega que persistia em falar corretamente. Diz Maromba:

tinha um companheiro aí, que era cantor, e falava o português correto, porque a esposa dele era professora de português, tinha faculdade, e, ele era cantor mesmo, cantava em boate, tentou gravar, mas não deu certo. Então, ele falava o português quase correto, ele dizia “nós estávamos”, mas aí eu sempre digo essa coisa: a gente estava num navio roll-on/roll-off, navio que carregava automóveis... E o trabalho estava parado, a gente estava na porta do armazém, conversando, o pessoal da estiva e o pessoal do porto, e ele estava no convés do navio sozinho. Tinha lá um serviço que se chamava dormento: uns paus enormes de 200 a 300 quilos que tinha que sair do lugar onde eles estavam, porque ali ia entrar a carga, e um homem só não podia fazer aquele trabalho. Foi quando o oficial de bordo disse: olha a estiva tem que estar aqui, porque tem que botar para fora, porque vai se botar aqui. Foi aí que ele chamou lá de cima do navio: - companheiros, companheiros, por favor, companheiros, há uns paus pesados aqui para movimentar... Aí a turma disse: - mais... Vai a puta que pariu... Sem vergonha. Mas é um camarada que eu sempre admirei, porque é de muita personalidade. Ele nunca mudou, pelo contrário, ele aperfeiçoava mais o português. E, para isso o cara tem que ter muita personalidade, num meio assim.

Portanto, além do aspecto da fala do estivador, nesse fragmento da entrevista de Maromba, podemos observar pelo menos mais dois elementos sobre a linguagem.

Primeiramente, sobre a linguagem que aparece no fragmento da entrevista, é comum a ocorrência do uso de palavras de baixo calão, tanto na comunicação, no diálogo entre eles, quanto na denominação de alguns tipos de trabalho. Segundo

Maromba, o uso de “palavrões é constante, só tem homens”. Entretanto, quando o uso passa a ser constante e corriqueiro, incorpora no vocabulário, e alguns termos passam a fazer parte do cotidiano do trabalhador²³⁸, lembrando que, nos anos sessenta, setenta e mesmo oitenta, o uso de palavras de baixo calão era considerado um grave desrespeito à sociedade, um atentado ao pudor; no entanto, entre os trabalhadores, era, inclusive, sinônimo de camaradagem.

O segundo elemento é o uso de expressões que demonstravam pertencimento à mesma categoria e coleguismo, tais como “companheiros”, que aparece no fragmento anterior e muito usado nos pontos de escalação e nas assembleias, assim como o termo “colegas”, também utilizado.

Portanto, em casos específicos, algumas expressões denotam a necessidade do uso do corpo para expressar de forma enérgica, principalmente quando o trabalho era “pegado” e não se tinha tempo para chamar atenção da forma expressa no fragmento, ou seja, usando a expressão “companheiros”, utilizava-se uma forma mais enérgica, que, para quem estava de fora, denotava xingamento. Na entrevista com Jorge Paiva, aparece diversas vezes a expressão “vamo lá, pessoal” que denota energia extrema para chamar atenção do grupo para o trabalho coletivo, o pegar junto, uma expressão mobilizadora do outro, ao mesmo tempo em que já está mobilizando a si próprio quando faz tal referência, se inserindo no grupo. Maromba dá ênfase para duas expressões costumeiras, que demonstram a necessidade de mobilização do corpo para a execução do trabalho, principalmente o mais duro e pesado; por isso, adotavam a gíria, é um “tipo de trabalho que tem que pegar com raiva, e tem certo tipo de trabalho, tu já podes saber que o trabalho é muito ruim. O estivador diz: – Olha, tem que pegar é com *reiva*. Aí, é muito ruim, sabe como é. Com raiva e com *reiva*”. Dentro da engrenagem do trabalho portuário, tinha que haver comunicação e agilidade, pois, conforme já foi referido e também dito por Fernando Teixeira da Silva (1995, p. 27), “o ciclo operacional de movimentação de cargas era composto de atividades interdependentes e permitia, portanto, a existência de um constante contato” entre categorias diferentes. Um desses contatos intercategorias era realizado pelo sinaleiro, que era o elo de ligação da estiva com

²³⁸ Essa incorporação é parte da própria ação do trabalhador, que deve agir rapidamente e com movimentos enérgicos quando tem a necessidade de chamar atenção de outro colega para uma determinada ação, e, assim, nas formas de xingamentos e mesmo em diálogos, era comum usar expressões de baixo calão.

os portuários, empregando linguagem própria, verbal e corporal, para prestar uma informação ao guindasteiro. O sinaleiro, também chamado de portaló, era o oleiro do guindasteiro; tudo o que ele sinalizava era feito pelo guindasteiro ou pelo guincheiro. O sinaleiro era quem comandava; por isso, tanto o sinaleiro, quanto o guindasteiro e o guincheiro haviam de ter o domínio técnico da comunicação corporal. Quem relata as qualidades técnicas e humanas do sinaleiro é Geraldo da Silveira:

tem que passar por curso, mas, para ser um bom sinaleiro, aí depende da pessoa também, da vontade, da dedicação, do respeito por aqueles companheiros que estão embaixo, pois tem que preservar a vida, porque os olhos do guindasteiro é o sinaleiro, o que ele fizer de sinal para o guindasteiro, este vai fazer. Se mandar parar, se fizer sinal para parar, ele para onde ele estiver. Mas se fizer sinal para entrar com a caçamba, ele vai entrando, ele não está vendo o que tem lá embaixo, se tem máquina, se tem homens. Então, é uma coisa muito delicada, tem que ter muito respeito e muita atenção.

A questão do corpo é tão forte para o trabalhador do porto que ele relaciona tudo ao corpo, inclusive os apelidos, segundo Maromba, na estiva:

tem uns apelidos muito gozado, apelido de *ridículo*, o cara é ridículo, no começo, tu não gosta, mas em qualquer lugar que ele tiver, qualquer repartição que ele tiver com estivador, quando for referente a ele, ele diz assim... *o ridículo, tudo é o ridículo*, os caras... qualquer coisa lá ele fala. Tinha outro estivador que o apelido dele era *xixi na cara*, sabe... no começo tu não gosta, mas no fim ele se chama de *xixi na cara*. [...] tem uns apelidos muito bons, muito violentos sabe, mas, pra mim, muito gostoso.

Sobre os apelidos e a relação com os defeitos adquiridos, Maromba faz uma observação curiosa; fala que o trabalhador chamava o outro pelo defeito, mas pensa ser uma “coisa boa na estiva, quando o camarada que se acidenta, fica aleijado de uma perna, manco, um braço fica defeituoso, os caras botam apelidos é prá já, sem dó e sem piedade”. Mas o positivo é que o trabalhador acaba se acostumando com tal defeito, “os caras botam um apelido assim... violento. No começo, eles não gostam muito, mas, depois, acostumam com aquilo”. Mas o interessante é que não adiantava brigar, porque não dava muito tempo de reagir, tem que se virar. Diz o entrevistado: “eu acho até bom, porque eles acostumam com o defeito físico. Depois, ele mesmo diz: *o pirata*, *o espinho no pé*, quando o cara que perdeu o movimento de joelho e vem mancando [...] botam apelido nele, *o cacique espinho no pé*, [...]”. Mas acaba aceitando o apelido e, muitas vezes, sem mesmo perceber, já está se chamando, se referindo a ele mesmo pelo apelido, por exemplo: “porque o *cacique espinho no pé*”.

Em realidade, com raras exceções, todos os trabalhadores tinham algum apelido, e a maioria era chamado e conhecido pela alcunha. Geraldo da Silveira conta que os trabalhadores do seu gango “começava do número 100 e ia até o número 120”, e lembra dos apelidos, e de muito poucos nomes.

Vou te dar assim por cima. Então, o 100 seria o Cirilo, o que me convidou [...]; 101 o falecido Português; 102 o Vinte; 103 o Dorico; 104 o Cigano; 105 o Tião; 106 o Chico Menandes; 107 o Padre; estes que estou falando a maioria já são mortos, só o Vinte, o Cigano e o Tião que não, mas o falecido Chico Menandes e o Padre já falecido; 108 o meu número quando eu saí da estiva era 108; 109 o Sures, já falecido; 110 o Pescador; 111 o Rigueto; 112 o falecido Bronca; 113 o Beiço, José Antunes Maciel, nós jogamos futebol juntos [...]; 114 o Zé da Saia, um lateral direito excelentíssimo, o Beiço zagueiro central; 115 o Biraguaia; 116 o Dedinho; 117 o Bonitinho; 118 o Paulinho da Bola; 119 o Roncador e 120 o Pé de Bolo.

Portanto, os apelidos eram considerados como formas de expressão corporal e, ao mesmo tempo, reação à expressão corporal do outro e/ou uma negação a essa expressão, porque era como se dissesse para o outro que, apesar de ele estar com aquele defeito, deveria trabalhar de igual para igual. Além das brincadeiras, isso lhes dava bom humor, o que fazia com que diminuíssem as tensões no trabalho, que eram bastantes.

Tudo isso que se analisou até aqui leva a crer que a maioria dos trabalhadores, e mesmo parte da população, assumiram uma postura mítica com relação ao trabalhador do porto, pois, apesar de ser um trabalho de alto risco e de o trabalhador “tourear” o perigo, conseguiam sobreviver e realizá-lo, unindo três fundamentos, que haviam adquirido da experiência cotidiana, habilidades, atitudes e conhecimentos: habilidades corporais, tais como agilidade, destreza, força, jeito de agarrar e levantar o material, de fazer a lingada e de auxiliar aos colegas na execução de ações coletivas; atitudes de enfrentar o perigo, de não temer, pegar junto como coleguismo, companheirismo e espírito de grupo e de mobilização de todos os seus recursos corporais para a execução do trabalho e conhecimentos de segurança, de peso, medidas, organização da carga, estivagem e dos sinais corporais para a comunicação com os companheiros.

Sobre esse tripé de fundamentos, necessários para o trabalho de carga e descarga, Maromba relata um episódio que ocorreu em seu gango. Inicia seu relato com uma referência aos aspectos corporais, especialmente a necessidade de tamanho e força, para exercer a profissão. Diz o entrevistado que sempre havia

alguns trabalhadores de porte pequeno e que, em seu gango, havia alguns “desses pequenininhos, de um metro e cinquenta e poucos, pesando 50 quilos” e que, no trabalho pesado, “os caras não podem, eles dão uma arrancada, quando chega ao fim, eles estão demolido” e sempre dizia para eles: “– Se eu fosse presidente, tu não entrarias nunca aqui, cara. Vagabundo que nem tu”, e sempre obtinha a resposta de que “tamanho não é documento”. Recuperando um diálogo que geralmente ocorria entre os trabalhadores em tom de companheirismo e intimidade:

– Eu sou estivador. – O que é estivador, rapaz, “um merda” como tu vai ser estivador. Essas camaradagens. – Não, tamanho não é documento, que pe, pe, pe... Essas conversas aí que a gente ouve. – Ah! Se fosse assim, o Éder Jofre lutava com Ledd Halle. Se tamanho não fosse documento, eles faziam essa briga aí, o Éder Jofre talvez até fosse bater no Ledd Halle... Não amola, cara!²³⁹

Em um determinado dia, tinha um trabalho que ia ser realizado pelo seu gango, de descarga de celulose, “vinha fardos de 200 quilos e tinha que estivá-los no porão do navio, dez horas trabalhando com o fardo de celulose de 200 quilos. Dava muito dinheiro, mas, quando chegavam ao fim das dez horas ou à noite, oito horas, estava morto”, era um trabalho cujo terno “eram oito homens no porão”; após realizada a chamada, ficaram “quatro pequenos e quatro grandes”, os quatro grandes eram, segundo relata Maromba, “o Cláudio Azul, o Neco, o Janjão e eu. O Janjão tinha 140 quilos, muita força e era bom de trabalho; esse Neco, um metro e oitenta e cinco (1,85m) e o Azul também; o menor era eu que tinha um metro e setenta, mas todo mundo com cem quilos”. Mas esse grupo combinou,

depois que meteram o trabalho,²⁴⁰ só de sacanagem, nós quatro vamos ficar de um lado e deixar os quatro nanicos lá pra o outro lado. E aí, chegamos lá, já fomos para o lado de terra. [...] vem pra cá a primeira lingada e vupt, tá pronto. Pega com raiva. [...] Aí foi vupt, vupt, aquela lingada. E veio a lingada deles. Mas não andava. Os caras com cinquenta e poucos, sessenta quilos, dois pra movimentar um fardo daqueles de duzentos quilos, não anda, porque dois pegavam um fardo e saíam com ele, e os outros dois pegavam outro fardo e saíam, voltavam, botavam no lugar e pegava outro... Não é a mesma coisa no lado de cá, que eu tenho cem quilos e o outro tem cento e dez, chega blrulruuu, blruuu, vai virando, tá no lugar, volta aqui pega o outro, blruuu, botei os meus quatro e os outros dois já botaram os quatro deles, em questão de quatro minutos, tá feito. Depois, vamos descansar, porque a outra lingada que vem é pra eles, e depois, a outra é pra nós de novo, aí a lingada veio, eles tão lá, veio a nossa segunda

²³⁹ MAROMBA está se referindo a dois lutadores de Boxe de diferentes categorias: o Eder Jofre é peso pena e o Ledd Halle era peso pesado.

²⁴⁰ “Meteram o trabalho”, “meteram a carteira” são expressões utilizadas para denotar a escalação do trabalhador e a responsabilidade assumida pela execução do trabalho em determinado navio, a um valor estipulado. Esse processo era realizado após passar pelo rodízio e chegar ao seu número.

lingada, desmanchamos ela e eles não desmancharam a primeira, e já veio a outra. E não tem essa de nós fazer de lá [...] é uma lingada de um lado e outra do outro, porque, no outro dia, o dinheiro é igual; então, o trabalho tem que ser igual. – Pô! Pô! Vocês não vão dar uma mão aí? Eles, né. – Uma mão o quê! – Por que não passa dois pra cá? – Não, não! Trabalha com esse negócio aí. Vocês é que têm a mania de dizer, que tamanho não é documento, que não sei o quê, essa coisa toda, que vocês são estivadores. Mete a mão aí, mete a mão com “reiva” aí, nego. E, aí, olha. Eles não se rendiam no trabalho, o contramestre não vai deixar aquele tipo de coisa. Aí vinha outra lingada, e digo: – Vou arriar essa aqui, vamos com a nossa terceira. Eles ainda estão na primeira, já estão com a segunda deles ainda parada. Não vai sair. Aí, eles disseram. – Ô! Ô! Companheiro, vem dois de vocês pra o lado de cá. – Não, até pode passar. Vocês são nossos irmãos, não são tão ruins, são camaradas, mas vocês têm que dizer assim, tem que falar direitinho. Passa dois estivadores pra o lado de cá, que vai passar duas merdas pra o lado de lá. (risos) – Bé, beébeé, não sei o quê. – Digo, então, tá. – O contramestre, o contramestre. – Chama. Daqui a pouco, ele não resistiu, ele quer levar aquele dinheiro, o orgulho dele não é tão grande assim; daqui a pouco, ele diz: - tá certo, tá certo, passa dois estivadores pra o lado de cá e vai eu e ele pra o lado de lá. – Não, não, não, não. Dois estivadores pra o lado de lá, pra o lado de mar, e duas merdas pra o lado de cá. Diz assim, rapaz, enche a boca, enche o peito, fala direito... (risos). Aí, ele não aguentou e disse: - tá bom. Passa dois estivadores pra o lado de cá e vai passar duas merdas pra o lado de lá, passa tu e tu. (risos) Os outros dois. Aí, a gente fez o trabalho. Vamos cansar muito mais, porque o bom é estarmos nós quatro juntos, mas, como são nossos irmãos, sabe como é. São uns caras que tu vê[s] [...] um era bom de bola, mas era muito fraco pra ser estivador, começou a tomar umas, assim, e aí ficou muito fraquinho, mas era um camarada que pegava com vontade, ele não se escorava. Uma vez, ele chegou a desmaiar no porão do navio, de tanta força que ele fazia, porque ele queria se igualar, numa coisa que ele não ia conseguir.

Além do tamanho corporal, que influenciava na execução do trabalho, era fundamental a força, que se presume o trabalhador com maior peso e estatura possuía; pela sua necessidade de manter o corpo, desenvolveria musculatura, mas, acima de tudo, era essencial ter atitude, pois, conforme explica Maromba, “não basta ter cem quilos, tem que gostar e tem que querer, tem muito corpo que a gente chama de ‘corpo enganador’: o cara tem 120 quilos, tu pensas que ele é bom de trabalho, mas é pior que um pequenininho, aí tu preferes um daqueles”.

Mas o que se ressalta é a referência à **força** dada ao trabalhador braçal, algo mítico que deixa o trabalhador orgulhoso de sua condição e de sua estrutura corporal. Essa condição é chamada por Maromba de “Marra”, conforme relata o entrevistado,

o cara diz assim: – o, gaúcho, tu tem coragem? – O quê? Precisa falar mais alguma coisa! – Por quê? Perguntei pra ti se tinhas coragem. – Mas tu falaste uma coisa antes. – Não! Eu falei que tu tens coragem. – Não, tu falaste o *gaúcho*, quando tu falas o *gaúcho*, não precisa mais nada, tu não tem que perguntar mais nada – é uma marra, né – e ainda sou estivador.

E comenta, referindo-se ao outro estivador, Mário Gafanhoto,²⁴¹ que estava ao seu lado, dizendo que “o gaúcho faz sucesso quando sai... Esse aí saiu, trabalhou em Santos. A gente faz sucesso, o nosso pessoal é muito admirado aí fora, pela coragem e também por saber trabalhar. É uma marra muito grande”.

Outro elemento fundamental presente nesse fragmento da fala de Maromba é a questão do regionalismo; a fama do gaúcho como corajoso está presente na cultura e na alusão à Revolução Farroupilha ao caudilhismo, à Revolução Federalista de 1893 e à Revolução de 1923. Contudo, faz parte de um mito assumido pelo trabalhador do porto de Porto Alegre na construção de sua identidade.

Mário Gafanhoto, depois de concordar que “todo o gaúcho é corajoso”, conta suas “aventuras” como trabalhador de estiva fora do porto de Porto Alegre, especificamente em Recife.

Lá em Vitória, também tinha um navio em que se carregava carvão. Mas aquilo era um barranco onde se encostava lá o navio, até com escadarias, mas o que é aquilo... tinha nego, que chegava lá no porão, chegava “morto”, de tanto subir e descer. E a gente, gaúcho, fazia assim: no que descia, largava a requerida do guardim lá pra baixo, quando era a hora, vinha dois, três, um se amarava no guardim, outro metia o pé por dentro. Aí diziam: se vira essa porcaria aí. Mas não virava, e vinha embora...

Maromba – Sabe o que é guardim? É tipo uma roldana, ele descia na roldana, no guardim.

Mário – E o pessoal do norte, não. Eu não vou morrer...

Essa demonstração de Mário, sobre a descida para o porão do navio de cima de um barranco pendurado em uma roldana que rodava e o trabalhador descia, é uma imagem mítica de força e de valentia, que dava ao trabalhador um entusiasmo extra. Relacionar esse potencial ao coletivo gerava uma demonstração de construção do corpo coletivo que resultava em um empoderamento²⁴² para enfrentar os obstáculos colocados sobre seu caminho. Esse empoderamento pode ser pensado como a construção da experiência do trabalhador, que une essa força

²⁴¹ Estivador aposentado, participou da entrevista realizada com o Maromba.

²⁴² O conceito de empoderamento é utilizado aqui como um conjunto de habilidades mobilizadas, individual e coletivamente, para a obtenção de transformações sociais, como uma potência de transformação. Portanto, “o empoderamento acontece na medida em que se conquista e se distribui entre muitos o poder de realizar ações. Porém não é a mera realização de tarefas que define o empoderamento e, sim, a ação conectada a um senso de responsabilidade pelo trabalho, pela aquisição de conhecimento e pela capacidade de produzir mudanças a partir dele”. Cf. EMPODERAMENTO. Base de dados: <http://www.engenhodesonhos.org.br>, acesso 29/06/2004.

interna do trabalho às leituras realizadas dos acontecimentos e o potencial de ação sobre o cotidiano.

3.2. COSTUMES E RITUAIS DOS TRABALHADORES DO PORTO DE PORTO ALEGRE

Neste subcapítulo, analisaremos os costumes e os rituais dos trabalhadores do porto de Porto Alegre, sobretudo a relação que se estabelece entre o costume e as formas repetitivas, que configuram rituais específicos dessas categorias de trabalhadores, tais como as formas de ingresso, o ponto de distribuição do trabalho, a distribuição dos cargos de chefia e aspectos da sociabilidade; portanto, os rituais de ingresso e as formas como eram encarados alguns símbolos importantes para os trabalhadores, que mantinham seus rituais no dia-a-dia, formas de manutenção e aprendizagem para os novos trabalhadores que ingressavam no trabalho do porto.

No porto de Porto Alegre, os trabalhadores desenvolveram uma série de costumes, que mantiveram e consagraram, os quais os unificavam, apesar da dispersão dos sindicatos, e os mantinham como trabalhadores avulsos, frente às diversas tentativas de modernização e modificações das formas de contratação da mão-de-obra realizadas tanto pelo Estado quanto pelos empresários do transporte.

Segundo Alexandre Fortes (1995, p. 105), em Thompson, tem-se o uso do termo “costume, preferencialmente à tradição ou cultura popular. Busca-se, assim, evitar tanto a ideia de permanência que tende a ser associada à primeira quanto a visão de sistema ordenado (e mesmo de consenso) sugerido pela segunda”. Portanto, para Thompson,

longe de exibir a permanência sugerida pela palavra “tradição”, o costume era um campo em mudanças e a disputa, uma arena na qual interesses opostos apresentavam reivindicações conflitantes. Essa é uma razão pela qual precisamos ter cuidado quanto a generalizações como “cultura popular”. Esta pode sugerir, numa inflexão antropológica influente no âmbito dos historiadores sociais, uma perspectiva ultraconsensual dessa cultura, entendida como “sistema de atitudes, valores e significados compartilhados, e as formas simbólicas (desempenho e artefatos) em que se acham incorporados”. Mas uma cultura é também um conjunto de diferentes recursos, em que há sempre uma troca entre o escrito e o oral, o dominante

e o subordinado, a aldeia e a metrópole; é uma arena de elementos conflitivos, que somente sob pressão imperiosa – por exemplo, o nacionalismo, a consciência de classe ou a ortodoxia religiosa predominante – assume a forma de um “sistema”. E na verdade o próprio termo “cultura”, com sua invocação confortável de um consenso, pode distrair nossa atenção das contradições sociais e culturais, das fraturas e oposições existentes dentro do conjunto (1998, p. 17).

Com relação às formas de ingresso, havia muitos estivadores que ingressavam, primeiramente, no sindicato dos arrumadores, como bagrinhos, quadro-extra, e também como bagrinhos do sindicato dos estivadores.

Eram formas costumeiras, porque, sendo os arrumadores do quadro-extra dos estivadores e dos portuários da capatazia, faziam essas inserções, mas também havia sempre a possibilidade de serem sócios de mais sindicatos, o que lhes garantia maior possibilidade e ampliava os espaços de inserção nos serviços do porto. Por isso, consagrou-se o costume de os trabalhadores se tornarem quadro-extra de vários sindicatos, além de buscarem na justiça a possibilidade de serem associados, após um determinado número de horas trabalhadas como força suplementar.

Segundo o relato de Maromba, era possível ingressar como sócio do sindicato dos estivadores, de duas formas, “algumas vezes, o sindicato abria inscrição e algumas vezes pela justiça”. Quando abria inscrição, o candidato se inscrevia, fazia uma avaliação. Mas, quando não abria, ou mesmo quando os trabalhadores já eram há algum tempo bagrinhos e já havia um número de horas trabalhadas, “se reuniam 100, 150 companheiros que já tinham mais de 3 mil horas trabalhadas pela força suplementar, ingressavam na justiça pra tentar entrar de sócio”. Mas o sindicato, pela questão de manutenção de um número “X” de estivadores nos quadros e verificando a quantidade de trabalho disponível, “brigava na justiça, ainda não é hora, e essa briga se arrastava por 3, 4, 5, 6, 8 anos, até que os companheiros conseguiam entrar de sócios”.

Havia também algumas formas consagradas pelo costume: os jogadores de futebol profissional ingressavam como quadro-extra, quando convidados. Geraldo da Silveira conta como ingressou: “cheguei à beira do cais de Porto Alegre”, pois, sendo jogador de futebol, foi convidado para trabalhar no porto e, como todo o jogador que não encontrasse clube e tivesse a oportunidade de ingressar na estiva, ele, “desempregado, casado”, aceitou a oportunidade. Relata o entrevistado: “no dia 22

de fevereiro de 1973, compareci no cais do Porto, na Avenida Mauá 1003, onde é hoje a Delegacia Regional do Trabalho, e me apresentei e, para surpresa minha, reencontrei vários colegas que a gente tinha jogado futebol juntos”. O Sindicato dos estivadores não formava jogadores de base, mas tinha um time, que, muitas vezes, foi campeão da cidade de Porto Alegre, e diversos torcedores deixavam de ir a um clássico gre-nal para assistir aos estivadores jogarem.

Além do costume do ingresso, também tinham alguma preferência na contratação do serviço, no ponto da estiva, em relação aos outros trabalhadores do quadro-extra e obtinham aceitação destes, segundo relata Maromba:

quando o sindicato aqui tava vivendo um momento de glória, pujança, o esporte era incentivado, o futebol, principalmente. Com o time do grêmio, o dos estivadores jogou muito, os profissionais aí, maioria, tudo de tipo que nem Caxias, Juventude, São José, estavam saindo fora, aí então eles vinham pra jogar na estiva. Aqui eles tinham um salário pequeno e tinham uma preferência no trabalho porque eles eram da força suplementar. Então tinham uma certa preferência no trabalho, e o pessoal da força suplementar, os bagrinhos, concordaram com isso; não era grande a preferência, mas eles tinham uma coisinha a mais do que os outros.

Além disso, alguns jogadores que ingressavam na estiva como bagrinhos nem sequer trabalhavam, apenas jogavam e eram escalados para alguns trabalhos considerados “ricos”, mas quem os realizava eram os trabalhadores do terno. Por exemplo, se fossem trabalhar quatro trabalhadores naquele terno, trabalhariam apenas três, que se dividiam para não deixar o serviço atrasar, mas, na hora de receber, era separado o valor do terno para “o da bola”.²⁴³

Ainda sobre as formas de ingresso, especificamente como Conferentes de carga e descarga, poderia ocorrer uma prova de habilitação pública – como a realizada por Eduardo Rech, no início dos anos setenta – quando o porto abria a seleção, ou ainda como bagrinhos, filhos de sócios que ficavam à espera de serviço e ingressavam no sindicato assim que houvesse vaga, ou tendo um número de horas trabalhadas, poderiam solicitar ao sindicato o ingresso, ou ainda impetrar ação na Justiça do Trabalho contra o Sindicato para fazer valer o seu direito em ingressar no quadro como sócio. Um exemplo dessas formas de ingresso associada à diminuição do trabalho é relatado por Eduardo Rech. Segundo o entrevistado, nos anos setenta, “tinha um grupo de uns quarenta filhos de sócios” do Sindicato dos

²⁴³ Denominação dada ao jogador da estiva e bagrinho do sindicato do estivador.

Conferentes de Carga e Descarga que trabalhavam no porto como bagrinhos, mas, desse grupo, ingressaram como sócios apenas um número bastante reduzido. Segundo relata Rech,

quatro ou cinco entraram, o resto não entrou, isso foi na minha gestão e eu até lamentei. [...] houve um determinado momento, ocorreu uma revolta aí deles, houve um decréscimo muito grande do trabalho e aí, nada feito. Alguns, então, fizeram processos junto a Delegacia de Trabalho Marítimo, e, posteriormente, na Justiça do Trabalho e acabaram sendo, pelo longo tempo de exercício profissional aí considerado, suprido a prova pública de habilitação. Então, ingressaram, e o sindicato não mexeu uma palha contra.

Essas falas anteriores demonstram o costume, pois o ingresso como bagrinho era consagrado costumeiramente entre os trabalhadores. Era comum o fato de os trabalhadores convidarem pessoas da família para o trabalho, ou, muitas vezes, informarem a colegas, amigos ou familiares que teria algum serviço, quando faltavam trabalhadores, e, às vezes, ainda havia trabalhadores que ficavam à espreita de trabalho, e ingressavam em vários sindicatos como quadro-extra. Porém não existia lei que amparasse essa forma de ingresso, mas facultava-se que, após três mil horas de trabalho como força suplementar, ficava suprida a prova pública, conforme indica o entrevistado. A responsabilidade pelo ingresso do trabalhador era dada pela DTM, mediante provas de habilitação pública, com vagas estipuladas; no entanto, nem mesmo o número de trabalhadores do quadro dos sindicatos estava determinado de forma clara, e dependia das relações que os sindicatos assumiam com os Capitães da Marinha, que faziam semestralmente a publicação da quantidade de trabalhadores necessários ao serviço. Por isso, na maioria das vezes, as DTM solicitavam o número para os sindicatos, e quem estipulava eram os sindicatos, porém isso também era uma norma consagrada pelo costume.

Ainda quanto ao ingresso como estivador, tinha que ter carteira da marinha. Segundo Maromba, quando foi pensada e começaram a fazer “uma lei, criar sindicato, organizar sindicato em estiva, o governo deu preferência pra ser estivador aquele que era marítimo, nem era preferência, era prioridade, pra ser estivador, tinha que ter uma carteira marítima”. Portanto, era o costume tirar carteira de pescador e depois de um período, mudar para carteira de marítima. Segundo o entrevistado:

como o povo dribla tudo, o pessoal chegava e tirava carteira de pescador, nunca subiu dentro de um caíque, mas tinha carteira de pescador. Quando estava na hora de entrar de sócio do sindicato, ai fazia que nem cambá. Por

exemplo: tu és mestre de porão, daí a pouco tu vais cambá, tu sobes dentro da profissão de marinheiro, vais ser piloto, tu cambas ela de mestre de porão pra piloto, chama-se a isso de cambá. Então, cambava de pescador pra estivador, mas também, se a tua carteira marítima era de cabotagem, ou de longo curso, se tu eras marinheiro de convés, tu cambavas tua carteira de marinheiro de convés pra estivador.

Outra forma costumeira utilizada pelos trabalhadores dos portos era responder à chamada e mandar outro trabalhador no lugar e pagar para aquele trabalhador uma diária, ou um valor abaixo daquele que ganharia se fosse pelo seu nome. O Sindicato dos Conferentes, no dizer de seu presidente, Eduardo Rech, combatia essa prática, mas, segundo relata, acontecia de às vezes o trabalhador colocar outro no lugar,

E nós, muitas vezes, recorremos a outras categorias, os consertadores, que tinha mais serviço, etc para fazer nosso serviço, porque faltava gente. E eles saíam em nome próprio, não era em nome de outro [...]. Era em nome próprio, para preservar em caso de acidente, como é que se acidentou Jorge e Pedro que estava escalado. Então, para evitar isso, nós fizemos nossa escalação colocando a parte interessada. É no nome da pessoa, é ele que vai ganhar, vai ganhar férias, décimo terceiro, fundo de garantia.

Sobre as transformações dos rituais do operariado, Eric Hobsbawm (1987, p. 102) diz que o trabalho braçal coletivo é, tradicionalmente,

atividade bastante ritualizada, profundamente entrelaçada com a estruturação ritual das vidas dos indivíduos e das coletividades sociais, os ciclos das estações do ano, início e fim, os ritos de passagem e tudo mais. Tanto os lugares de trabalho quanto os grupos de trabalho são estruturados e, com frequência, coesos.

Sobre a questão da iniciação e dos rituais dos trabalhadores, Maromba faz um relato bastante esclarecedor: a Lei 8.630 exige apenas alguns cursos para as funções de chefia, contramestre geral e contramestre de porão, e, aí, diz o entrevistado: “o camarada é ruim e entra hoje; se ele fizer algum curso, quando é daqui há um ano, ele já faz contramestre geral, e já faz contramestre de porão [...], às vezes gente despreparada comanda aí”. Mas, na época da *closed shop* do sindicato, antes da lei de 1993,²⁴⁴ “prá fazer contramestre de porão, o estivador tinha que ter no mínimo 2 anos de sócio, no sindicato. Os anos que ele passou na estiva, como quadro suplementar, não valiam”. Isto é, somente “depois de 2 anos de sócio

²⁴⁴ Cumprе salientar que essas mudanças já vinham ocorrendo no final dos anos setenta e nos oitenta, quando têm início alguns cursos de chefia dentro da estiva; tendo início a solicitação do requisito do curso, para fazer cargo de mando na estiva, porém era uma mudança adotada pela Marinha. Esse tema será analisado adiante.

do sindicato, pra fazer contramestre de porão, e, pra fazer contramestre geral, 5 anos”. E acrescenta, com muita propriedade: “é uma faculdade”.

Um primeiro elemento a destacar nesse relato de Maromba é que parece um ritual de iniciação, que faz o trabalhador demonstrar sua capacidade, ao mesmo tempo em que aprende, pois passa por várias fases até atingir o topo: primeiro, o ritual de ingresso como bagrinho; depois, passa um período como sócio do sindicato, trabalhando na estiva; depois pode assumir alguma chefia, inicialmente submetido ainda ao contramestre geral, e, só depois de um longo período, 5 anos de aprendizagem na prática, pode, então, assumir a chefia geral. Em segundo lugar, essa assertiva recupera a noção de aprendizagem prática, uma pedagogia do “aprender fazendo”, a experiência como elemento fundamental para chegar à possibilidade de liderar: pode-se dizer que são elementos próprios do trabalho braçal.²⁴⁵ Em terceiro lugar, verificam-se elementos, ainda sobreviventes, na longa duração, de uma aproximação às corporações de ofício²⁴⁶, trazendo noções tanto da aprendizagem, da iniciação, quanto até mesmo da manutenção do grupo, com o conhecimento e a possibilidade de exercer a profissão, não porque fez um curso ou outro, mas porque fez a prática, um curso prático e, por isso, tem a capacidade de dizer o que fazer para seus pares. Desse modo, pode-se falar em profissão, para os estivadores? Mas, na sociedade capitalista, pode-se falar em corporação de ofício? Ou, somente em ofício, como um “fazer” sem uma necessária especialização? Pode-se dizer que, na sociedade capitalista, em termos estruturais, alguns elementos da corporação de ofício podem manter-se, e/ou renascerem, no entanto, estamos em outra sociedade e aquele conceito não se aplica da mesma forma como acontecia lá: essa é a possibilidade das várias temporalidades convivendo, mas em situações diferentes e relacionando-se com estruturas diferentes. Porém, em seus elementos de transformação de ofício para profissão, podem-se verificar algumas sobrevivências, que dão a condição de manutenção de conquistas dos trabalhadores, que, através da *closed shop*, organizam o trabalho e mantêm um número “X” de trabalhadores para sustentar a pressão sobre os empresários e, ao mesmo tempo, manter ganhos que são fundamentais à sua sobrevivência. Mas isso

²⁴⁵ Aprofundaremos essa discussão adiante.

²⁴⁶ Eric Hobsbawm (1981) considera como trabalhadores de ofício, pelas necessidades de o trabalho ser braçal e por existir uma relação com a organização do trabalho, chamado de ofício, aqueles, cujo aprendizado se dava na prática, pela sua condição de trabalho manual.

incomoda muita gente: essa resistência em manter aspectos organizacionais e o controle sobre o trabalho acaba fazendo uma série de oposições por parte dos empresários, administradores e engenheiros que lidam diretamente com o transporte portuário. Em quarto lugar, pode-se verificar a construção de um posicionamento que procura descaracterizar o que as propostas de modernização e o próprio capitalismo construíram, tais como: o fator de ascensão social, o conhecimento técnico, mas “desvinculado da prática”, demonstrado mediante diploma, dos cursos aparentemente formadores, mas que deixam a desejar porque não vinculam teoria e prática, e, separando-as da mesma forma como separam o trabalho intelectual do trabalho braçal, descaracterizam este último como sem valor, sujo, indesejado. É um jogo de poder construído ao longo da história, na longa duração, em uma sociedade escravocrata, que guarda marcas da escravidão. Em quinto lugar, um elemento fundamental dessa inferência depreende da anterior: é o da valorização da prática, do trabalho braçal, do trabalho humano frente à rapidez da máquina, que transforma tudo homogeneamente e sem qualidade. Nesta sociedade, onde o que importa é o mercado, é o produto pronto e não o trabalho ou a realização por meio do trabalho, podemos dizer que o posicionamento de Maromba configura-se em crítica à transformação do trabalho humano em mero acessório para os fins de enriquecimento de outros. Dessa forma, concordando com Lia Tiriba (2001, p. 87), no capitalismo, o trabalho foi reduzido a uma dimensão economicista, “foi reduzido à mercadoria, trabalho abstrato, trabalho alienado [...], a ciência e a tecnologia encarnam o progresso da razão, permitindo o desenvolvimento das forças produtivas”, sem necessariamente cumprir o “papel de emancipação da humanidade”, pois, conforme Marx,²⁴⁷ “o trabalhador só se sente em si fora do trabalho, e no trabalho fora de si”.

Maromba fala do que poderia ser chamado de ritual, o da “pedra”, ou quadro-negro, usado na escalação do trabalhador, considerado sagrado pelo entrevistado. Diz Maromba que havia muitos comentários de que qualquer um poderia ser trabalhador na estiva e de que o sindicato “empregava quem queria, à hora que queria e da maneira que queria”, e afirma: “isso é uma inverdade”. Porque, explica Maromba, a “escala saía. Aquilo é uma coisa sagrada, é um altar, a pedra onde fica marcada, quando termina a chamada, se ela estiver modificada no outro dia, a briga

²⁴⁷ Apud TIRIBA, op. cit., 2001, p. 87.

é muito feia”. À medida que todos tivessem sido escolhidos e fosse dada sua carteira com o número, seriam imediatamente relacionados no quadro-negro, e seus números ficavam registrados, como um documento, uma garantia de que quem estava de serviço eram aqueles ali relacionados. As chamadas, em alguns portos, eram denominadas de paredes, ou seja, local onde disputavam o trabalho, conforme o número que figurava na carteira de estivador, obedecendo ao rodízio.

Conforme o relato de Jorge Paiva (20.02.2008), “tudo é por chamada [...] digamos que, se eu sou o 215, e ficou em 210, 190, então eu estou perto; então, todo o dia, dá ou não dá, eu tô ali”.

O rodízio por meio da carteira possibilitava uma participação um pouco mais igualitária, mas acontecia de estivador esperar só para pegar serviços, cuja tabela era mais bem remunerada. Isso, é claro, dependia muito da quantidade de trabalho que havia e da sequência na numeração, porque, para pegar o serviço, tinha que ser dentro do seu número. Em épocas de auge do porto de Porto Alegre, a sequência girava rapidamente; então, dava para fazer isso. A possibilidade de escolha, porém, não era estendida aos bagrinhos, que, um dia, seriam incorporados ao quadro do sindicato; eles ficavam sempre com o trabalho pesado e menos rendoso, o que caracterizava um ritual de iniciação. Isso era claramente explicável, já que eles tinham que passar primeiro por uma “formação”, por um aprendizado e por uma forma de entendimento de como se dava o processo, o que, por outro lado, lhes garantia a melhor forma física: iniciando como trabalhadores braçais, assumindo um serviço que lhes exigia maior vigor físico primeiro, acabavam se tornando experientes e mais fortes. Dessa forma, quando estivessem mais velhos, poderiam pegar serviços melhores e menos onerosos para a sua saúde, como se fosse um plano de carreira.

Segundo Fernando Teixeira da Silva (2003, p. 421), as relações entre os trabalhadores, “originado pelo trabalho realizado em ternos, implicava familiaridade, intimidade, tática de sobrevivência, formas secretas de resistência coletiva, mas também em redes de expectativas em relação aos próprios colegas”. Na realidade, a organização por ternos e a inserção no trabalho, sobretudo na estiva, criou o que eles denominam de “gango”, isto é, o grupo de trabalhadores que possuem uma numeração próxima e que geralmente trabalham juntos. Segundo Maromba, gango em português e gang em inglês, pois “a palavra gang vem da estiva, o gango, gang

aí na rua. Gang é ponto de estiva, [...] é o ponto. Quando os caras falam em gang aí na rua, vem do porto. Gang é a relação do número de trabalhadores estivadores que estão trabalhando”. Geraldo da Silveira fala do seu gango na estiva, da sociabilidade e da representação que tinha, “nós tínhamos os gangos, como se chamava; por exemplo, o meu gango começava do número 100 e ia até o número 120 [...], nós nos considerávamos como irmão, porque passávamos a maior parte do tempo [...] na estiva”.

Portanto, esses grupos de trabalhadores, organizados em gangs, exerciam pressões para exigir que os seus interesses fossem contemplados. Segundo Maromba, para fazer a escalação,

tem que ser duro, não pode ter medo porque, tem camaradas metido a valente, sabe, aí ele se junta com um grupo de cinco, seis, dez, tudo valente também... Ah! Pá... Fazem aquela pressão... Bota fé. Eles dizem: bota fé. Bota fé que ele vai se render. [...] tem os boca dura, tem o grupo dos bravos, o cara que se acovardar com aqueles bravos, ele tá perdido, ele não consegue mandar mais, ele nunca vai ser um fiscal geral competente, ele vai ser sempre um capacho, sempre vai fazer o que determinados grupos querem. [...] muitos, é pouca gente prevalecido, e ainda se junta em grupos, em gangs, as gangs, eles chamam de gango, se juntam em gango.

Nesse fragmento da entrevista de Maromba, encontram-se dois elementos que fazem parte do dia-a-dia, das ações costumeiras dos trabalhadores da estiva. Uma delas diz respeito às ações de disputas, pois, quando sabiam que tinha uma chamada rica, mas que seria na próxima, o estivador ficava esperando a próxima vez, para poder sair de chefia – contramestre geral, contramestre de porão –, sinaleiro ou guincheiro; ou ainda poderia botar pressão para que o fiscal geral – que estava tirando a chamada – se atrapalhasse e chamasse um número à frente, ou ainda para poder mostrar a carteira na frente de alguém para sair em algum trabalho melhor. Diversas ações eram realizadas e geravam discussões, quando o fiscal geral não tinha pulso para fazer o seu trabalho. Pois, como diz Maromba, se vacilar não consegue tirar a chamada, porque são “mil e poucos homens [...] dez navios atracados no cais, começa a tirar gente às 7hs da manhã, se vais dar bola pra tudo que é reivindicação que eles fazem, chega 10hs e tu não tirou, e tem que tirar em meia hora, a coisa tem que ser rápida”. Os “boca dura”, “bravos”, ou seja, aqueles que pretendem mandar, no caso específico, aqueles trabalhadores que têm algum interesse pessoal na hora da distribuição do serviço, porque querem manipulá-lo.

O segundo elemento, o que demonstra esse fragmento anterior, é que existiam lideranças expressivas dentro dos grupos, e essas lideranças vinham dos gangos. Claudio Batalha (1997) divide a militância no movimento operário em três tipos: as lideranças, os quadros intermediários e os militantes de base.²⁴⁸

Cumprido salientar que não somente aqueles trabalhadores – militantes ou não – que tinham uma ideologia definida faziam história, movimento, ou decidiam, mas, também, aqueles que participavam das assembléias ou exerciam algum tipo de pressão e que participavam ou mesmo pressionavam, de alguma forma, as lideranças, no trabalho, nos espaços de sociabilidade, nos gangos.

Por outro lado, as diferenças que ocorrem entre militantes e os demais trabalhadores não invalidam a possibilidade de eles terem algo em comum. Por isso, expõe Claudio Batalha (1997, p.94) que os militantes de base, aqueles militantes eventuais, aqueles que muitas vezes se tornam militantes e apoiadores e que aparecem nas fontes “produzidas pelo movimento operário organizado [...] trazem informações sobre a classe operária, trazem informações sobre as classes trabalhadoras, ou seja, se a parte não pode ser tomada pelo todo, há na parte elementos do todo”. Dessa forma, pode-se pensar a liderança como representante de grupos de trabalhadores, porém não quer dizer que o líder represente todos os trabalhadores. No caso deste estudo, deve-se pensar o líder como representação de grupos, dos “gangos”, que representa uma maior discussão quanto aos aspectos reivindicativos, o que proporciona trocas de ideias e interpretações sobre os acontecimentos, bem como leituras e decisões, que caracterizam a experiência desses grupos, locais onde acabavam ocorrendo discussões e debates sobre os mais diversos assuntos nesses espaços, tanto de trabalho quanto de sociabilidade. Tem-se presente que alguns espaços são ritualizados, como, por exemplo, os ambientes da alimentação, da confecção de alimentos, a hora do trago, da cozinha, no gango, conforme analisado anteriormente. Contudo, cabe salientar que esses

²⁴⁸ Claudio Batalha (1997, p. 93), ao estudar o movimento dos trabalhadores no Brasil do início do século, divide em três os tipos de militantes, que são as lideranças, os quadros intermediários e os militantes de base. O referido autor caracteriza como liderança uma minoria que escreve em jornais operários e que possui uma “atuação que transcende os limites de sua categoria profissional”; os quadros intermediários são em maior número e se caracterizam por participar “ativamente da vida da categoria, integra direções de associações, assina manifestos, mas raramente escreve sobre sua prática e muito menos produz teoria”; e os militantes de base, numericamente maior, se caracterizam por exercer “uma militância eventual, que são a base de todas as organizações, que estão presentes nos momentos de ascenso dos movimentos e os abandonam nos momentos de refluxo”.

espaços bastante ritualizados, momentos de curtir, de brincadeiras, que, muitas vezes, extrapolavam e viravam brigas, mas que eram pontos de convergência e divergência sobre os assuntos do dia-a-dia. Geraldo da Silveira, o Chorão, relata um fato que resume essas questões. Estava no ponto de reunião do gango “ninho da serpente”, e

estava jogando escova, não lembro contra quem, e o Paulo Tavares chegou lá, tinha aquela coisa de pegar no pé, sabe. Mas a maioria do pessoal pegava no teu pé, fazia um horário contigo e saía fora, e o Paulo Tavares ficou ali uma meia hora me xaropeando. Xaropeando, xaropeando, até que eu me levantei dali e dei uma bofetada no Paulo. [...] aí, foi aquele escancarão, o que vamos fazer e não sei o que que tem. Chamaram a Polícia, veio a Civil, [...] veio o falecido Nildo, que [...] era árbitro da federação, aí o Nildo pegou o carro e foi até a delegacia e nós, o Paulo e eu, fomos juntos na mesma viatura. Chegamos lá e tava o inspetor Pedroso, que apitava com nós, perguntou o que houve? – Não, me desentendi com este cara aí. Não. Deixa assim, não, não. Não. Não, vamos botar na cadeia. Aí, chegou o Nildo, não, é discussão de estivador, coisa e tal.

Nesse fragmento, verificam-se quatro elementos relacionados aos costumes dos trabalhadores: as brincadeiras; a sociabilidade com jogos e diversões; a ação da polícia e a violência física.

O primeiro elemento diz respeito às brincadeiras que ocorriam, o “pegar no pé” e “fazer um horário”, era próprio das relações de amizade, que, muitas vezes, extrapolava, pela proximidade e intimidade que existia entre eles, conforme já se analisou anteriormente, mas também era daí que nasciam os apelidos.

O segundo elemento, derivado do primeiro, é a questão da sociabilidade, do ócio. Jogar, brincar, divertir-se era comum nessas reuniões, em momento posterior ao trabalho ou no horário de meio-dia. Segundo Geraldo da Silveira, o gango dele gostava de jogar, “tinha lá um pessoal que jogava, mas não jogava por dinheiro, ou jogava dominó, eu nunca aprendi, nunca gostei, ou jogava dama ou senão escova”. O ócio sempre fez parte da vida dos trabalhadores, os momentos de relax, não-trabalho e de brincadeiras sempre foram muito criativos, pois é nesses momentos, sobretudo, que são os momentos em que os trabalhadores estão jogando palavras ao ar, que assim, nascem apelidos, frases e expressões extraordinárias. Entretanto, é nesses momentos que se estabelece relação entre trabalho e não-trabalho: o tempo livre e o tempo do trabalho era uma tônica nas relações no porto. No entanto, trabalho e ócio convivem na proporção em que existe a lógica da produção, relacionada à satisfação das necessidades de subsistência. Conforme Marcuse

(apud Tiriba, 2001, p. 87), “o tempo de ócio representa o tempo necessário para recuperar novas energias para voltar a trabalhar”.

O terceiro elemento é a ação da polícia. Nesse ponto, verificam-se duas questões: a primeira diz respeito à relação de amizade que Geraldo tinha com os policiais, porque ambos, assim como ele, apitavam futebol, e, por isso, foi liberado da prisão e a segunda, ao aspecto estigmatizado comum na sociedade, ao dizer “é briga de estivador”, parece, nas entrelinhas, que eram comuns as brigas entre estivadores e eles deveriam resolvê-las, e não a polícia. Sobre essa questão da polícia e do costume das brigas, Maromba relata que a polícia civil respeitava o estivador, “não metia a mão com estivador, e às vezes briga pesada aqui dentro, discussão do trabalho, telefonava pra polícia, ou pra polícia de choque, e o choque dizia: deixa-os resolverem, o problema é deles; se morrer alguém, nós vamos buscar”.

Finalmente, o quarto elemento sobressai da citação: o aspecto da reação violenta – o que era comum entre os trabalhadores quando ocorriam desavenças – usarem a força física. Apesar de o entrevistado ressaltar, adiante em sua entrevista, que foi a única vez que agrediu um companheiro e que, após, ficaram amigos, o aspecto da força e da relação com o corpo, o “medir força” era relevante nesses momentos. A provocação não poderia “ficar barato”, sob pena de ser taxado de “maricas”, “homossexual”, “mulherzinha”. Esse aspecto era reforçado pelo caráter másculo do trabalho, da cultura dos trabalhadores e da época, de cunho machista e paternalista. As reações eram agressivas, como se estivessem medindo a testosterona de cada um dos beligerantes. Um exemplo desse aspecto é a discussão de serviço relatada por Maromba, que se originou de uma briga entre trabalhadores de categorias diferentes: portuários e estivadores.

Tinha um guindasteiro que tinha uma bunda de metro e meio, assim, o apelido dele era “três cu”, e, aí ele era muito brabo, revólver na cintura. Era “três cu” o apelido dele, mas ninguém tinha coragem de chamá-lo pelo apelido. Uma vez, eu disse pra ele, discutimos no convés do navio, da mesma altura do guindaste. Ele discutindo, me dizendo desaforos, aquela coisa toda, e eu disse: – e aí ô “três cu”. E ele disse: – o que que é? Eu vou te dar um tiro. – Vai dar tiro coisa nenhuma, tu não tens coragem pra dar tiro em ninguém, vagabundo, vamo vê se vai dá tiro. Tá bom, antes de terminar o trabalho, dez minutos antes, eu descí lá pelo armazém, arrumei um pedaço de pau assim, botei por debaixo da camisa e deixei parecendo que é um cano, um negócio de um revolver assim. Daqui a pouco, vinha ele descendo a escada; quando ele ia se preparar pra descer a escada, eu disse: – ô “três cu”! Com aquele negócio aqui. – ô “três cu”...! Ele olhou assim e disse: – o que que é? – Tô te esperando aí, nego. Quero ver se vai

dar tiro. Se ele desce, eu ia correr, sabe, eu não ia deixar ele me dar tiro. Aí, quando ele olhou. – Desce daí, nego, vamo ver se tu é homem, tu vai dar tiro. Ele já subiu de volta, sabe, e disse: – O que é isso, companheiro, por briga de trabalho, nós vamo se matar agora? – Tu não me ameaça, ó vagabundo, tu não me ameaça heim! E fui-me embora, sabe.

Essas discussões ocorriam constantemente, pois, conforme o entrevistado, “o pessoal do porto era diferente, porque tinha salário, em certos tipos de carga, eles não queriam trabalhar e dava muitas brigas; dali a pouco, o estivador já brigava, [...] deu pancadaria, briga na rua, briga com guindasteiro”. Principalmente por diferenciação de ganhos, quando, em certos navios, os estivadores ganhavam por produção e os portuários não; por isso, os últimos se desestimulavam, e diminuía o ritmo. Muitas brigas iniciavam no serviço e continuavam em outros espaços quando se encontravam nas ruas, pois uma palavra agressiva que extrapolava gerava confusão, mas a maioria acontecia em espaços de sociabilidade, como bares, restaurantes e cabarés. Em alguns desses espaços, as brigas eram tão constantes que havia um acerto dos proprietários desses estabelecimentos com o sindicato para que este pagasse as despesas quando ocorria quebra-quebra, segundo Maromba,

tinha uma coisa boa ali, o estivador às vezes se atracava no pau mesmo, briga ali pela Calda Júnior, pela volta do mercado, mas o estranho é que ninguém quase brigava com o estivador, eles brigavam entre eles mesmos e se eles quebrassem alguma coisa lá dentro do estabelecimento, os caras já sabiam, telefonavam para o sindicato: - olha, o Maromba e o fulano brigaram aqui, quebraram uma mesa, quebraram isso, quebraram aquilo. Aí o sindicato chamava o Maromba: - olha, o cara disse que tem lá quebrado é 200 pila, como é que vamos fazer? Vamos descontar de vocês, o que vamos fazer? E o cara tinha o prazer de pagar aquela conta ali, porque, no outro dia, entrava lá e era tudo a mesma coisa, a festa continuava, sabe.

Esse costume de o sindicato pagar e resolver diminuía as ocorrências policiais, evitava transtornos maiores com a polícia e era uma alternativa de renovar o bar, conforme segue relatando Maromba,

o cara recebia bem, [...] até às vezes o dono do bar torcia para que quebrassem tudo mesmo, aí ele ia botar tudo novo. Então, a coisa funcionava assim. A conta não, a conta era com cada um [...], mas, se quebrassem uma coisa, meia coisa, eu acho que era acerto ali, se responsabilizava, e aí evitava chamar a polícia e muita gente envolvida, sabe, então resolvia assim, desse jeito.

Porém, conforme frisou o entrevistado, somente quando houvesse quebra-quebra, o sindicato assumia e pagava, mas, quando extrapolava no gasto com o

consumo, não era compromisso do sindicato, era resolvido com o trabalhador e o proprietário do bar.

Dessa forma, percebe-se que as ações costumeiras, os vínculos construídos e o que se convencionou chamar de rituais eram elementos fundamentais da construção da identidade do trabalhador do porto; ao mesmo tempo em que trazem a conotação de interação com o meio, demonstram as atitudes corporais que se faziam presentes nos espaços de sociabilidade, por meio de brigas, festas, gritos e disputas nos espaços de trabalho e distribuição das chamadas. Portanto, são esses elementos elos da experiência que os trabalhadores carregavam, construíam, inventavam e reconstruíam ao longo de sua história.

Além das brincadeiras exageradas, dos apelidos, os principais motivos das brigas que ocorriam eram consequência das disputas acirradas que aconteciam no trabalho, no ponto de serviço. Maria Cecília Velasco e Cruz (2002, pp. 30-31), analisando a formação do sindicalismo estivador do Brasil, focando principalmente o sindicato do Rio de Janeiro, encontra um dualismo contraditório nas relações entre os trabalhadores de portos: a rivalidade e a solidariedade, “uma, enraizada no processo de contratação dos operários e que levava à disputa cotidiana por emprego – rivalidade – e outra, que emergia do processo de trabalho necessariamente coletivo e por tarefa – a solidariedade”. Portanto, Maria Velasco e Cruz (2002, p. 59) traz à tona um elemento interessante de se pensar, que é o seguinte: no momento em que o sindicato, no caso Rio de Janeiro ainda União dos Operários Estivadores, assume “o controle da gestão da mão-de-obra, inclusive das práticas de escolha de contratação dos indivíduos, ela trouxe inevitavelmente para dentro de si mesma os conflitos decorrentes da oscilação cotidiana do trabalho” e da divisão “entre um número de sindicalizados e uma periferia de candidatos ao posto”, aqueles do quadro-extra ou bagrinhos. Por outro lado, foi pela administração dos conflitos e

da experiência de grandes embates em conjunturas marcadas pela escassez do trabalho que a UOE foi explicitando medidas disciplinares procurando evitar práticas clientelistas dos seus fiscais e contramestres, responsáveis pela escolha dos operários na ‘parede’, modificando suas normas e democratizando seus procedimentos até chegar à concepção do rodízio de mão-de-obra [...].²⁴⁹

²⁴⁹ CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Solidariedade X rivalidade: a formação do sindicalismo estivador brasileiro. **HISTÓRIA-UNISINOS**, São Leopoldo, vol. 6, n.6, jul./dez. 2002. p. 59.

Essa questão está presente na vida cotidiana dos trabalhadores do porto em Porto Alegre desde a sua formação, mas, com o tempo, esses foram adotando medidas pactuadas em assembleias, que possibilitaram a solução dos conflitos mais sérios. Evidencia Maromba, com relação às decisões em assembleia do sindicato, denotando os costumes de respeitar os acordos estabelecidos nas assembleias, que, mesmo que houvesse oposição, isso era a atitude da maioria dos trabalhadores. Expressa o entrevistado: “eu tenho uma coisa comigo, eu e a maioria dos estivadores: o que foi aprovado em assembleia, mesmo que vir uma lei contra a decisão, nós vamos obedecer [a assembleia] até que a lei se posicione ao contrário”. E reforça esse aspecto costumeiro, formador da experiência, pois, conforme o entrevistado, mesmo que esteja em conflito com a lei do país, “lei é lei, nem sempre ela é justa, mas se puder usufruir o que diz a assembleia, mesmo ferindo a lei, a gente vai usufruir, até que alguém de fora, um fiscal ou órgão federal diga: olha, não pode”. As decisões de assembleias dos sindicatos levavam em conta as preocupações e interesses da classe, característica dos sindicatos de trabalhadores avulsos.

O sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga dos Portos do Rio Grande do Sul adotou, em 1964, a prática de fazer o rodízio na distribuição do trabalho mais a escalação por ganho, o que dava uma igualdade no salário final de todos os trabalhadores. O objetivo dos trabalhadores era que o rodízio pudesse proporcionar equidade entre os “associados participantes das três escalas distintas: Chefias, Majoradas (ajudantes) e Comum (porta, lingada e rendição)”. Porém, em 1964, foi baixada a Resolução da DTM nº 3/64, que determinava a escalação por rodízio usando o número de matrícula do associado. Tendo em vista essa situação, em 1965, o Capitão dos Portos, depois de uma denúncia de trabalhadores, determinou que fosse acatada a resolução, no entanto, o secretário do sindicato solicitou que, antes, pudesse realizar uma assembleia para deliberar sobre o assunto, tendo em vista que o presidente do sindicato estava em viagem para o Rio de Janeiro; esta ocorreu em janeiro de 1965. São os fatos relatados na ata nº 92/65 do Sindicato dos Conferentes, nas palavras do secretário:

desde novembro de 1964, este sindicato, com conhecimento da categoria, vinha desrespeitando a execução da Resolução 3/64 da Delegacia do Trabalho Marítimo, cuja estabelece normas de distribuição do Trabalho. No entanto, no discurso do mês próximo passado, por entender-se prejudicado

pela disciplina interna, obedecida pelo sindicato, o associado Aloísio de Jamequim Rocha, recorreu ao senhor capitão do Porto de P. Alegre, denunciando a desobediência da Resolução 3/64 e de resolução da Assembleia Geral consolidada em 20 de agosto de 1964 motivou a demorada ida do orador à capitania apresentando por ofício nº 02/65, de 27.01.65, onde discorria sobre o acontecido, dizendo [...] das razões que motivaram a desobediência da referida Resolução naquela oportunidade, S. S. o Capitão Delegado, informou que submeteria o caso à apreciação do senhor Comandante Mario Rodrigues da Costa, DD. Delegado da DTM e que, possivelmente, a Diretoria seria chamada àquela Capitania no dia 29 de janeiro, visto que na referida data estaria em P. Alegre o senhor Delegado da DTM. Assim aconteceu tendo no dia 29 de janeiro, a Diretoria recebido determinação para por em execução, dentro de quarenta e oito horas, a Resolução 3/64 da DTM. No mesmo dia, digo, sábado, 30 de janeiro, a Diretoria convocou reunião da categoria e realizada no sindicato, expondo-se o problema, procurando tirar dos presentes a decisão para início da escala por matrícula sindical sem observância de teto ou ganho. Na impossibilidade de decidir em face a inúmeros interesses, por sugestão dos presentes, foi formada uma comissão que, juntamente com a Diretoria, compareceu na capitania na tarde do dia primeiro de fevereiro, expondo ao Ilmo. Senhor Comandante Maximiliano, tendo, esta DD. Autoridade, considerado a situação, ratificando o grave erro que vinha acontecendo, porém, após longas considerações sobre o assunto, concedem prazo até sábado (06 do corrente) para continuidade do sistema de distribuição do trabalho como estava, sugerindo, sob compromisso do sindicato, a realização de uma Assembleia Geral para solução definitiva do problema, disse, ainda o Sr. Comandante, que compareceria a mesma e propunha-se a tudo fazer para que o aprovado na dita Assembleia, se não ferisse Leis, fosse considerado pelo Senhor Comandante Mario Rodrigues da Costa DD. Delegado da DTM.²⁵⁰

O curioso foi que, conforme o prometido, houve a participação na assembleia do Capitão Delegado, que, após a explanação inicial do primeiro orador, falou para os associados, comprometendo-se a tentar acatar as decisões da assembleia, dizendo: “aqui me encontro para, junto convosco, ter e sentir de perto o problema; não é intenção interferir, e sim ajudar naquilo que for possível, sempre sob o mais profundo respeito à lei”. Após, foi dito que tal regimento havia sido aprovado pela assembleia de 20 de agosto de 1964. Após algumas intervenções de apoio ao regimento do sindicato, foi falado

das peculiaridades profissionais, cujo exercício (sic) proporcionava enorme diferença salarial e, se a categoria não houvesse, por bem, optado pelo atual critério de distribuição do Trabalho vigente, estaríamos vivendo crucial problema social, pois, escalação pela simples matrícula sindical, considerando estarmos sujeitos a salários em diária e produção, seria trabalho sob a condição da sorte. [...] A seguir, apresentou-se à mesa o colega Adair Sardá de Oliveira, entregando, por escrito, a seguinte moção de protesto: “Protesto contra a aprovação da moção de trabalho apresentada pela Diretoria, sobre divisão do trabalho: sou a favor, porém, divisão de dinheiro: não, porque fere frontalmente as Leis vigentes no País,

²⁵⁰ SINDICATO DOS CONFERENTES DE CARGA E DESCARGA NOS PORTOS FLUVIAIS DO RIO GRANDE DO SUL. Assembleia Geral nº92, 04.02.1965.

já que o termo ‘Rodízio’ em qualquer dicionário por ventura conhecidos por nós, diz ser distribuição equitativa de trabalho assegurado, pois, o direito, indistintamente, tanto ao conferente número 1 ou de número 180, de sair na escala chefia; ajudâncias e simples conferência. Em razão ao exposto, peço que seja lavrado este nosso protesto, a fim de que possa, posteriormente, recorrer ao Exmo Sr. Cap. Do Mar e Guerra Mario Rodrigues, M.D. Delegado do Trabalho Marítimo em Rio Grande. Ass. Adair Sardá de Oliveira, mts. 55”. Logo após retirou-se do plenário juntamente com os colegas Pedro Flores, Ivo Bittencourt, Jorge Actamm, José Pfeiffer e Fernando Bandeira. A retirada dos citados nem mesmo propiciou a mesa esclarecer aos retirantes, já que nada se havia posto em aprovação, considerando esta Presidência da Assembleia, descortesia a S.S. o Comandante Maximiliano, a quem em nome dos retirantes pediu-se escusas. Logo após, a Presidência da Assembleia colocou em aprovação qual o sistema de escala preferido pela categoria – por ganho ou matrícula sindical sem cadastramento de ganhos. Em aprovação, foi aprovada a escala por ganho, com quarenta e três votos a favor e dois contra, não votando a Presidência da Assembleia. [...] Das emendas apresentadas, pelos colegas, citados: Ezequiel Silva, criando a escala de rendição e critério da distribuição das mesmas, Arthur Ibias, sobre a não participação, no Rodízio do Sindicato dos Profissionais sindicalizados vinculados a empresas de Navegação. Aloisio Rocha, que os conferentes que houverem trabalhado no período do dia, fiquem desobrigados da escala da noite, não levando falta, porém perdendo a vez da chamada noturna. Após horas de debates sobre o assunto, foi aprovado o seguinte Regimento interno para distribuição do trabalho: - art. 1º A distribuição do Trabalho será efetuado em rodízio, de modo a satisfazer a necessidade do trabalho proporcionando equitatividade de trabalho e salário aos profissionais participantes de quatro escala, distintas, a saber: a) chefia; b) ajudantes (majoradas); c) rendição e d) portas ou lingadas. Art. 2º Escalas p/ conferentes chefes: engajamento pelo computo dos valores auferidos (ganho). Art. 3º Serão escalados a partir da requisição das Entidades Estivadoras permanecendo na função de início a fim da operação da embarcação; Art. 4º O conferente chefe (ou seu substituto) deverá estar presente ao setor de trabalho trinta (30) minutos antes do início de cada período ou turnos, observando rigidamente o art. 16º das Instituições Reguladoras da Profissão; art. 5º Os erros e deficiências estarão sujeitos: substituição imediata, punição em conformidade com o of. 3/59 de 17.07.59 a DTM; com devida apreciação pelo Egrégio Conselho da DTM. Art. 6º Escalas de Ajudantes (majorados) engajamento pelo computo com valores auferidos.²⁵¹

Esse fragmento dessa ata, rica em elementos costumeiros, depreende quatro questões, que serão discutidas a seguir.

A primeira questão é a relação dos sindicatos com os órgãos governamentais, aqui, especialmente, a DTM²⁵². Na ata, verificou-se uma postura de negociações com o capitão dos portos e uma tentativa de explicar e aprovar a sistemática de

²⁵¹ SINDICATO DOS CONFERENTES DE CARGA E DESCARGA NOS PORTOS FLUVIAIS DO RIO GRANDE DO SUL. Ata Assembleia Geral, nº92, 04.02.1965.

²⁵² Caba à Delegacia do Trabalho Marítimo – DTM, a regulamentação do trabalho nos portos; no caso específico de Porto Alegre a DTM estava sediada em Rio Grande, mas tinha a Subdelegacia na capital; portanto, na medida em que estava sendo implementada a ditadura militar no país e seu projeto, as DTMs, estavam tomando pé da situação de cada porto, por isso, para o Rio Grande do Sul, tendo como base o que era costumeiro nos portos, o rodízio era imposição legal.

rodízio estabelecido pela assembleia, tanto que a autoridade esteve na assembleia da categoria e participou das discussões e comprometeu-se a levar a decisão para o delegado da DTM em Rio Grande, uma pseudoneutralidade do capitão dos portos quanto à decisão da assembleia. Na questão das relações, os órgãos governamentais tinham a função de disciplinar e organizar o trabalho, principalmente quanto àqueles casos que não estavam em lei e regulamentar alguma normatização legal especificamente para a realidade de cada porto; dessa forma, em todos os portos, havia determinações da DTM, através de resoluções. Verifica-se um caso específico de construção de um costume, que passou pela negociação e aceitação dos órgãos do porto, ainda que contrariasse, em alguns elementos, uma resolução sua.

A segunda questão, que diz respeito às punições aos trabalhadores com problemas disciplinares, é orientada dentro do Regimento Interno para disciplinar o trabalho, possibilitando, quando for o caso, a “substituição imediata” e a “punição em conformidade com o of. 3/59 de 17.07.59 a DTM”, tendo ainda a “devida apreciação pelo Egrégio Conselho da DTM”, isto é, estabelecendo a possibilidade de autopunição. Essa atitude, também costumeira, atendia às determinações governamentais e à própria CLT, e era vista com bons olhos pelo capitão do porto, certamente sendo parte da negociação.

A terceira questão levantada é sobre a divisão e disputas dentro da categoria de trabalhadores conferentes de carga e descarga, visto que a escalação por ganho, adotada a partir de agosto de 1964, feria os interesses de alguns trabalhadores. Mas, apesar de ter sido decidido pela assembleia estavam, estes descontentes com a forma como vinha sendo realizada a distribuição, e, na oportunidade que teve, esse grupo denunciou as irregularidades ao Delegado, com o objetivo de tirar algum proveito. Essa situação lembra o casualismo que Hobsbawm (1981, p. 214) enunciou como um problema a ser enfrentado pelos trabalhadores, porém, para um grupo, era motivo de apego e orgulho: “mais se apegava ele à justiça grosseira do casualismo”, o que seria como a sorte da loteria. Contudo, essa questão estava sendo resolvida pelo sindicato dos conferentes em carga e descarga dos portos do Rio Grande do Sul, em Porto Alegre, exatamente sob a ditadura civil-militar. Por outro lado, a dimensão do casualismo era a questão da liberdade e do ócio, pois, em ganhando um bom dinheiro em determinado momento, quando pegava um trabalho

bom, poderia ficar em casa descansando, sem trabalhar, bebendo, fazendo “festa” e não tendo a necessidade de labutar todos os dias.

Essa situação citada anteriormente denota a quarta questão, que é a oposição entre “sorte e regulação do ganho”, representada pela dupla escalação por número (carteira de sócio no sindicato) versus escalação por ganho. Essa questão foi muito debatida pelos trabalhadores do porto de Porto Alegre e mesmo por trabalhadores de outros portos, certamente. Fernando Teixeira da Silva (2003) fala da pacificação da estiva, quando os estivadores do porto de Santos adotaram o sistema de rodízio, que pretendia disciplinar aquelas situações de privilégios com ganhos maiores, a formação de gangos e o favorecimento pelos contramestres, e das escolhas de serviços cujo ganho era maior. Todavia, por meio do rodízio, possibilitava a disputa por melhores colocações, o que dependia da sorte e de ficar de olho na distribuição do serviço, mas ainda não igualava os ganhos. Porém, com o tempo, os trabalhadores foram aperfeiçoando o sistema de rodízio procurando disciplinar tais distorções, inclusive para diminuir brigas, desavenças e disputas. O exemplo citado dos conferentes de carga e descarga de Porto Alegre ilustra essa questão, porque eles resolveram o problema da distribuição disciplinando os ganhos de cada trabalhador e fazendo a escalação de acordo com esse ganho²⁵³. A discussão, inclusive, descamba para a ideia de ilegalidade, o que foi dito no protesto reproduzido na ata, de que o grupo era favorável à “divisão do trabalho”, mas contrário à “divisão de dinheiro”, e justifica que “fere frontalmente as Leis vigentes no País, já que o termo ‘Rodízio’, em qualquer dicionário porventura conhecido por nós, diz ser distribuição equitativa de trabalho assegurado”. Portanto, o que está em discussão, inclusive, é a questão de uma socialização dos frutos do trabalho. Porém argumentaram os trabalhadores para o capitão presente à assembleia que não se tratava de estar fora de lei, mas que, se continuasse a escala por número de matrícula sindical, estaria “vivendo crucial problema social”, pois alguns poderiam acumular muito e outros ficariam na miséria, era como jogar na loteria. Portanto, venceu a organização do rodízio por ganho, que foi disciplinado na mesma assembleia em seis artigos.

²⁵³ Cumpre salientar que o Sindicato tinha o controle dos ganhos por meio de uma planilha, e partir dela fazia a distribuição do trabalho respeitando que todos fizessem todos os cargos de mando e de conferência comum.

Nessa mesma discussão, a respeito de criar cotas para os trabalhadores não obterem ganhos muito superiores, a estiva realizou, até 1964, um sistema, onde colocava teto, ou cota, para os cargos de chefia. Porém, em assembleia extraordinária realizada em 1968, um estivador sugere que “todos devam ganhar igual; dessa maneira, iria voltar tudo atrás adiantando que o que se devia fazer era mudar nossos Estatutos que já estão caducos”.²⁵⁴ Aparteado por seu colega, que diz “que, quando nós fazia a capatazia²⁵⁵ por cota, naquela época, 126.000 representaria um milhão hoje”. Outra sugestão é de que se forme uma comissão de estivadores “para estudar e padronizar ditos cargos criando cotas para os referidos cargos e o excedente daquelas importâncias reverteriam em benefícios aos cofres do sindicato, para o Fundo de Transporte e tudo aquilo que fosse em nosso benefício”. Um associado propôs que “as chamadas de capatazias sejam estipuladas da seguinte forma: Estrangeira – NC\$ 300,00; Nacional – NC\$ 200,00; Auxiliar – NC\$ 150,00 e Avista NC\$ 100,00, revertendo a sobra da cota para o sindicato”; a proposta recebeu oposição de outro associado, que diz que se “deixe assim como está, e que cada um ganhe aquilo que lhe couber por sorte e deixemos essas brigas e questões pessoais”. Sobre a distribuição de cargos, outro associado, “fazendo uma comparação entre cargos Estrangeiras e Nacional, disse que a diferença é de 100%”. Outro associado ainda disse que se devia tirar as capatazias por cota, sendo que o excedente “reverteria em benefício do sindicato, para o fundo de transporte, apresentando sua proposta na seguinte ordem: Estrangeira – NC\$ 500,00; Nacional – NC\$ 400,00; Auxiliar – 300,00 e Avista NC\$ 200,00”. Outro associado, ainda, se diz favorável a “que a capatazia seja tirada por cota, sugerindo que, quando o elemento não completar a cota, seja lhe dado um navio de pequena tonelagem”; já um associado declarou-se “contrário a ditas cotas, para essas chamadas, dizendo que é solidário à proposta [...] de deixar assim como está”, proposta que ganha a solidariedade de outro associado. Na mesma questão, um associado diz “que não se pode padronizar Dinheiro e Tonelagem, e sim uma ou outra [...]”. Finalmente, é colocada em votação e acaba ficando como estava, ou seja, sem cota e sem regulação dos ganhos. Ainda quanto à distribuição de trabalho, a assembleia empreendeu outra discussão sobre o associado doente: “quando o

²⁵⁴ SINDICATO DOS ESTIVADORES. Ata da Assembleia Geral Extraordinária nº 425, 16.04.1968.

²⁵⁵ A capatazia que se refere a Assembleia 425 era os cargos de chefia da estiva: Fiscal Geral, Capataz no Cais, Contramestre Geral e Contramestre de Porão.

associado adoecer e perder seu cargo de mando, deve ter direito a outro quando voltar à atividade”; outro associado diz que, “quando o associado voltar, deverá responder no primeiro navio que operar, e não ficar aguardando só o bom”.²⁵⁶

No entanto, diversos problemas apareciam no dia-a-dia do trabalho e tinham que ser solucionados; além do mais, a falta de dinheiro por parte do sindicato no mais das vezes, teve a solução apontada nas escalas de trabalho. Uma preocupação que perpassou os anos sessenta e entrou nos setenta foi a construção da sede, em 1962: em uma assembleia, ficou acertado que a chamada de aguateiro seria destinada ao sindicato e que a água seria levada pelos contramestres com auxílio de todos os estivadores. Conforme Ata da Assembleia da Estiva, foi regulamentado que o dinheiro da chamada de “aguateiro fique para o sindicato, a fim de auxiliar na construção da futura sede”; adiante, é realizado um chamamento aos trabalhadores: que “todos os companheiros colaborem em trazer para os porões o camburão com água, inclusive o contramestre”, o que é reforçado com severidade pelo diretor do sindicato: “o Sr. presidente diz ao plenário que tomará medidas enérgicas contra os companheiros que se negarem a cooperar com a verba do aguateiro para o sindicato [...] sendo aprovado”.²⁵⁷

Outro problema que tinha que ser resolvido era quanto ao transporte para a *coreia*²⁵⁸: na assembleia geral extraordinária, os trabalhadores de Estiva de Porto Alegre, em 1968,²⁵⁹ discutem sobre os carros e o ônibus do sindicato e propõem “que se tire um Capataz ou um Contramestre, e que a Diretoria acumule esse numerário para dar entrada, e se adquira um novo carro, frisando ainda que, mesmo que venha vender dito ônibus como sucata, serviria para aumentar a prestação [...]”; “dos 469 associados da ativa, cada um descontaria de seus salários, quando trabalhasse, apenas NC\$ 1,00, para a compra de um novo carro, achando que, assim, estaria resolvida esta questão, sem causar prejuízos a ninguém”; criar “um rodízio livre, de dois homens por dia, em trabalho bom, a título de experiência para a compra do carro; não dando resultado, será a mesma suspensão”,²⁶⁰ tendo sido a

²⁵⁶ SINDICATO DOS ESTIVADORES. Ata da Assembleia Geral Extraordinária n°425, 16.04.1968.

²⁵⁷ Id., n°382, 13.10.1962.

²⁵⁸ Ponto dois no cais Navegantes.

²⁵⁹ SINDICATO DOS ESTIVADORES. Ata, Assembleia Geral Extraordinária n°425, 16.04.1968.

²⁶⁰ Ibid.

última proposta aprovada.²⁶¹ Cabe salientar que as ações e soluções dadas como proposição pelos trabalhadores eram de caráter costumeiro, que faziam parte da experiência de ter que administrar seus problemas e encontrar soluções, porém as soluções, principalmente de cunho financeiro, para problemas advindos da categoria, principalmente de caráter material, para satisfazer necessidades básicas, sempre tinham um encaminhamento de se buscarem recursos no trabalho, na forma de inserção, de distribuição do trabalho ou de cotização coletivas.

Segundo Maromba, para evitar problemas que vinham ocorrendo com relação à escala de serviço, devido a chuva, os trabalhadores, quando se inseriam no trabalho e vinha chuva, acabavam ficando apenas com a diária, “para não ter prejuízo muito grande, se tiver prejuízo, vai ser menor”; por isso, estabeleceram-se acordos para tirar o trabalho na Escala de serviço, “quando tá chovendo, todas as escalas baixam uma. A estrangeira, não tira na estrangeira, tira na nacional, a segunda mais alta é a nacional, baixa também, tira na chamada vista”. Esses acordos costumeiros eram para evitar brigas quando da chamada e estabelecer padrões igualitários de disputa do trabalho, “porque, se não tiver esse tipo de coisa, vai ter um cara fazendo a chamada e vai dizer: olha, vou baixar uma, aí; baixa para determinado grupo; quando é a vez do outro grupo, a situação é a mesma e ele não faz”. Essas regras foram pactuadas após longos anos de experiência “de muita discussão, muitas desavenças, inventaram essa modalidade, foi quando parou as brigas”. Então, ficou acertado que “não tá chovendo, tira na normal, mesmo que saiba que vai chover às 10hs”, porque, explica Maromba, “às vezes, terminava de fazer a chamada... Prooorrrrr...! Prooorrrrr...! ²⁶² Bah! Cara... não tem, vai ganhar diária, em vez de ganhar 2.000, vai ganhar 35 pila, mas tá morta e tá acabada, senão, tu não imaginas como era a briga”.

Conversando com os trabalhadores do porto, ouve-se muito a seguinte frase, “lugar de estivador é na beira do cais”, e isso, certamente, foi dito por muitas vezes também entre os próprios trabalhadores. Alguns desses tinham o costume de

²⁶¹ Quando um associado emite sua opinião com relação a que a situação do ônibus é “difícil de resolver, não havendo quem queira aceitá-lo mesmo como sucata. A questão da camionete, a Panambra fez um orçamento para sua recuperação”. A polêmica girava em torno do transporte, que era necessário para levar os trabalhadores até a coreia – ponto dois, pois diminuiria “o sofrimento dos companheiros que vão a pé para o cais Marcílio Dias”.

²⁶² Onomatopeia de chuva forte, que pode ser substituída por “Ping!... Ping!...”, porém optou-se pela fala original do entrevistado, que, inclusive, dá a ênfase na chuva torrencial.

telefonar para o sindicato e perguntar em que número estava o rodízio e que navio viria e se ia trabalhar; quando não tinha telefone, essa informação era solicitada ao colega; por isso, essa frase deve ter sido repetida diversas vezes ou, como disse Maromba, “lugar de rezar a missa é na igreja”. Nos anos oitenta, relata o entrevistado, “o cara ligava perguntando: - como é que tá aí? – olha tá em tanto. - Vai sair o navio tal? – Olha, companheiro, não sei. Daí a pouco, ele não vinha, e aí, de repente, o navio, que não tava pra sair, saía, porque, em porto, não existe nada certo”. Porque o trabalhador “tem que estar na escala, não tem que reclamar; se ele não tiver presente, passou por ele e acabou”. Por isso, o trabalhador tinha que ficar atento à escala,

aí, de repente, o navio, que não tava pra sair, saía, porque, em porto, não existe nada certo. O camarada disse que... lá o preposto, a companhia, diz assim, olha esse navio não vai trabalhar de noite. Mas ele encosta, sabe como é... O camarada da Fazenda, que não ia lá verificar a carga, resolveu ir. Ou o armador que está lá nos Estados Unidos, e diz que o navio não ia trabalhar, resolve outra coisa e já passa a rádio pra cá. Então, modifica.

Muitos trabalhadores ficavam bebendo, ou fazendo festa, não chegavam a tempo no ponto de distribuição e perdiam a escalação; por isso, tinha que ficar sempre atento, como diz Maromba, “de boca na escala, na chamada, e, aí, às vezes, o navio dá pra trabalhar e ele não veio, e aí... como... resolvo trabalhar vup! Quem tá, vai, e quem não tá, passou; não tem volta, não tem... esse dinheiro ele não recupera mais”.

Um caso específico de um trabalhador ter passado a escala é discutido na assembleia extraordinária do Sindicato dos Estivadores de Porto Alegre, realizada em 1968. O então Presidente do sindicato dá a palavra ao Ex-Presidente, que reclama por uma chamada, “que alega ter passado por ele quando no cargo de mando ou diretoria”, mas o plenário “não concorda que o mesmo responda”, ou seja, execute o trabalho. Posteriormente, outro associado diz “que estes cargos não oficiais, não dá direito a acumulação, quando se está em cargo de mando”.²⁶³ Pois, completa outro associado, que, conforme “o art. 60 do Regulamento, essa chamada não é oficial”. A discussão gera um tumulto; por esse motivo, “o Sr. presidente,

²⁶³ SINDICATO DOS ESTIVADORES. Ata nº 425, 16.04.1968.

submete à aprovação do plenário, sendo negado; somente 13 associados se pronunciaram a favor, ficando encerrado o assunto”.²⁶⁴

Alguns elementos chamam atenção com relação a essa assembleia, primeiro, quanto ao fato de que era natural não haver concordância em que o ex-presidente executasse o trabalho que havia deixado passar, mas quanto ao fato de as manifestações dizerem duas coisas: primeiro chamadas de cargos não oficiais; segundo, em acumulação. Acumulação significava que, quando estava em serviço, poderia acumular a chamada que passou, ficando, então, para a próxima chamada. Outra forma de acumulação dava-se quando estava doente ou em viagem especial, sob licença do sindicato, no caso de diretor. Entretanto, as chamadas não oficiais, ou denominadas de frias, eram aquelas em que o trabalhador não comparecia, ia apenas receber o seu dinheiro; esse era um costume que dava aos diretores, ou, no caso, ao sindicato, o direito de receber, colocando o seu nome no trabalho, que seria executado pelos colegas. Era costumeiro, por exemplo, os jogadores de futebol serem inseridos em chamadas como bagrinhos e não aparecerem no serviço, mas iam receber. Sobre o assunto é esclarecedor o relato de Cabobabá:

muitos magrinhos jogavam bola na época na estiva. Era, vamos supor, bobina, era três ternos, aí botavam um em um terno, outro no outro, outro no outro. Três trabalhavam ali, um botavam em um navio, o outro já caía lá no outro. Então faltava um homem, todo o mundo já sabia que era os da bola. Uns até trabalhavam, outros eram vagabundos mesmo, só queriam saber de bola e não queriam saber de trabalho. Então, os caras já sabiam, como muitos ex-jogadores do Internacional, do Grêmio, vinham para o time da estiva, aí ficava ganhando um bom dinheiro, sem trabalhar, sem fazer nada.

A solidariedade entre os trabalhadores era grande, sobretudo porque, quando faltava alguém, ou algum trabalhador estava doente, os outros assumiam a responsabilidade e trabalhavam por aquele. Um exemplo é relatado por Maromba: “eu já tive no serviço doente, e não podia fazer”. Aí, os colegas diziam, “– Maromba, pede uma prá ti. – Não. Já estou pedindo uma prá mim”. E aí, o pessoal sabia que o Maromba sempre foi trabalhador, “porque, na estiva, é assim, são solidários: – senta lá, deita lá, deixa que nós fizemos pra ti. Se é serviço de quatro, eles fazem em três, e dão conta, não fica enforcado o gato, não deixa miar, porque se desdobra”. Outro exemplo citado por Maromba é com relação ao rendimento do trabalho, que um trabalhador doente não podia realizar da mesma maneira que aquele que estava

²⁶⁴ Ibid.

com plenas forças, e, vendo que o colega estava mal, no porão, e o entrevistado estava de sinaleiro,

ou em cima de guincheiro, o camarada tá mal lá no porão do navio... – ô vagabundo, ô estivador de merda, tu queres vir aqui prá cima? Pô eu estou numa boa lá em cima. – Tu queres vir aqui prá cima? – Tu queres vir aqui prá baixo? – Mas tu deixa de conversa, o sem vergonha. Se eu quero ir aí prá baixo, qual é o meu lucro em ir aí prá baixo... Eu to perguntando prá ti se tu quer vir aqui prá cima. Aí ele diz: eu quero. E sabe que se ele engrossar muito, perde a oportunidade, não tem muito alisamento. Então eu vou aí prá baixo, tu vem cá prá cima. Se eu ficar aí em cima o meu dinheiro vai ser curto, se tu ficar aí embaixo o meu dinheiro vai ser pouco. Claro, a produção vai ser menor.

Essas ações de solidariedade eram comuns entre os trabalhadores nos gangos, assim como havia ações de solidariedade entre os componentes da estiva de todo o Brasil. Era comum o intercâmbio de estivadores, assim como de outros sindicatos do porto. Nas atas de assembleias dos estivadores, aparecem diversas menções a trabalhadores de outros portos e até mesmo de outros estados, assim como discussões sobre o limite da inserção desses trabalhadores, algo que era alvo de críticas à direção do sindicato. Entretanto, havia trabalhadores que viajavam por outros estados, para conhecer outras realidades, outros portos. Quem determinava a quantidade de trabalhadores em intercâmbio era a Federação. Em 1962, em assembleia da estiva, foi deliberado o prazo máximo para a permanência de trabalhadores e “que findo o tempo de 90 (noventa) dias, os mesmos não poderão continuar mais trabalhando entre nós, a não ser quando houver casos excepcionais e que os mesmos responderão com um número no fim da lista”.²⁶⁵ Nos anos sessenta e setenta, segundo Maromba, vinham muitos visitantes no porto de Porto Alegre, pois, “com esse número enorme de trabalhadores aqui, 4 mil homens, recebia visitantes do Brasil inteiro; se o lá de Fortaleza tá mal, olha companheiro, vou mandar dez homens pra aí, pode mandar, manda prá cá”. Os visitantes do porto de Rio Grande, segundo Maromba, “nem pedia mais autorização pra vir pra cá. Daqui a pouco, chegava dez aqui no sindicato, [...], o pessoal já mandavam pra o trabalho [...] quatro, cinco, seis, oito meses trabalhando, daqui a pouco, tinha outros dez, daí a pouco, tinha quinze, vinte”. No início dos anos setenta, o porto de Pelotas fechou, conforme relata Maromba, “veio quinze, mal de vida; chegaram ao porto de Porto Alegre e pediram pra ficar um tempo aí. O pessoal [...] bom de trabalho, muito

²⁶⁵ Id. n° 377, 14.06.1962.

bom de sacaria, que é um dos trabalhos mais violento que tem na estiva, e o pessoal de Pelotas era muito bom”. Mas passou-se o tempo, e o pessoal de Pelotas não teria para onde voltar, pois o porto havia fechado; foi quando, em 1971, houve uma assembleia,

alguém fez uma proposta, e os companheiros de Pelotas já estavam aí fazia um ano. – Olha, companheiros, o trabalho tá sobrando aqui em Porto Alegre, tem esses companheiros de Pelotas aí que tão aí, visitantes, mas visitantes pra onde, que visita é essa, se eles não têm pra onde voltar. O companheiro colocou assim: – visita é quando a gente vai lá matar saudade ou conhecer alguma coisa e têm pra onde voltar, os companheiros estão nos visitando, mas não têm pra onde voltar, e são nossos irmãos aí [...], estou fazendo uma proposta de botar esses companheiros de sócios aqui no nosso sindicato. Aquilo foi um grito só, e a partir daquele momento, só tiveram que acertar a documentação de transferência, de troca pra cá, aqui na Delegacia da Capitania, e começaram a fazer parte do quadro dos estivadores de Porto Alegre.

Muitas ações de solidariedade ajudaram na manutenção do trabalho, na organização. Essa experiência os trabalhadores do porto carregam desde muito tempo, e, através dos sindicatos de avulsos, das Federações ou da união entre os sindicatos e categorias, alcançam objetivos comuns.

Portanto, para alcançar seus objetivos, é fundamental uma pedagogia da coletividade sobre o indivíduo que se inseria no trabalho, ao mesmo tempo em que procuravam manter formas de trabalho adquiridas na prática. Sendo assim, o trabalho gerava formas de aprendizagens que levavam os trabalhadores a solucionar seus problemas de uma maneira própria, com ações diferenciais na hora do trabalho, o que possibilitava uma maior agilidade. As técnicas costumeiras eram mobilizadas, ensinadas e aprendidas pelos trabalhadores no fazer.

No relato de Jorge Paiva, que ingressou no porto em 1968, como bagrinho dos arrumadores, temos um exemplo de como se dava a aprendizagem na prática, conforme ele mesmo conta: “quando eu cheguei lá, não sabia como seria o trabalho, era pra o armazém C2, [...] era por chamada, aí peguei uma carteirinha, que chamavam na época de bagrinho, o pessoal quadro-extra. Ia sair a chamada, primeiro pra os sócios de estiva”. Portanto, no trabalho, foi aprendendo, pois, no início, como bagrinho, “o serviço para o pessoal do quadro, a parte melhor sobrava pra eles, e a pior sobrava pra nós, do quadro-extra. Ali, conforme o desenvolvimento do serviço, a gente ia conhecendo pessoas e como era o serviço”. Conforme Thompson (1998, pp. 17-18), “o aprendizado, [...] também serve como mecanismo

de transmissão entre gerações”, no caso dos trabalhadores, de novos trabalhadores que ingressavam como bagrinhos. Todo o trabalho tem maneiras que possibilitam agilizar ou não a produção, dependendo dos seus próprios interesses. Porém, como a maior parte da carga e descarga era por produção, os trabalhadores tinham técnicas costumeiras para ter um melhor aproveitamento do seu trabalho, aumentando a produção e diminuindo o esforço físico.

Conforme Tiriba (2001, p. 183), “na cooperação, a força coletiva difere da soma das capacidades dos trabalhadores isolados, transformando-se em nova força coletiva”; pode-se dizer que a produção da carga e descarga utilizando ternos de 2, 4 ou 6 trabalhadores era maior que a produção de cada indivíduo, se trabalhasse isoladamente. Porém esse processo se dava pelas formas de atuação coletiva, que pressupõe técnicas e ações costumeiras para fazer que o trabalho fosse executado com menor dispêndio de energia, mais agilidade e aumento de produção.

Essas formas de trabalho coletivo deveriam ser aprendidas pelo trabalhador individual e coletivamente; logo, pode-se dizer que existia uma forma de aprendizagem, que seria chamada de pedagogia do trabalho coletivo, pois, conforme Tiriba (2001, p. 188), a educação não se limita aos muros escolares, mas vai além, “invadindo todos os processos que envolvam a formação da consciência e a produção de subjetividade”.

A primeira questão que se pode levantar é o da cooperação no trabalho. Jorge Paiva relata como era necessária a ajuda de todas as categorias para executar o trabalho e do grupo de trabalhadores que formavam o terno

Nós éramos como uma família, tinha suas desavenças, o que é natural, cada um vem de uma etnia, todas as raças, todos, né... mas terminava dando certo, de uma forma de outra, porque um sabia que precisava do braço do outro, a gente não estava sozinho. A gente não podia brincar de ilha, ninguém é uma ilha que pode... a gente também é assim, mesmo com a dificuldade, a gente conseguia conseguiu manter muito tempo assim, a maneira de viver...

A ideia de que se precisa do outro era uma aprendizagem constante, e a forma de ensinar isso para o indivíduo que ainda não estava comprometido com essa proposta era bastante dura, mas, na linguagem dos trabalhadores, era aceita e pactuada. Segundo Maromba, “não tinha essa de amarrar trabalho, porque, se amarrar trabalho, os caras cortam, sem dó nem piedade”, porque o trabalhador que

fazia o chamado “corpo mole” não ficava muito tempo no serviço. É o que segue dizendo o entrevistado, citando um exemplo de serviço a pá:

tu tá dando dez pazadas, o outro tá dando uma. Chega o contramestre e diz: - o que é camarada? O que houve, tá doente? – Não! Porque to fazendo o meu! – Não, senhor. Os caras tão trabalhando e tu tá aí chupando sangue. Não vou te falar outra vez, ouviu. Volta lá, o cara tá na mesma situação, nem fala mais com ele, vai lá fora na praça e busca outro pra o lugar dele. Chega lá e diz: - Epa! No lugar daquele lá. – Sobe, Nego. Tá cortado.

Porém, segundo Jorge Paiva, outro forte elemento para se cortar o trabalhador do serviço era a embriaguez, pois não se tinha outra alternativa, é o que ele relata: “apenas algum colega é substituído, ou, por problema de doença ou, a maior parte, por embriaguez. Era perigoso... teve gente morrendo... rebentou a lingada, matou o cara lá embaixo, uma caçamba matou... teve muita gente que faleceu ali dentro”. Como o trabalho era executado por bagrinhos, com a fiscalização do contramestre, sempre se tinha a preocupação com a prevenção, tanto que o álcool era proibido no ponto de estiva. Porém, conforme Jorge Paiva, por ser “serviço pesado, perigoso e o pessoal alcoolizado, aí não tem como. Muita coisa acontecia. Claro que não saía para rua assim, [...] é o que se viveu. Muita gente até hoje ficou aleijado”. Já Maromba diz que todos se ajudavam no trabalho, era uma coletividade, mas, quando aparecia algum trabalhador que destoava dos demais, era comunicado duas ou três vezes, mas, se não adiantasse, a ação era violenta. Relata o entrevistado:

pra o vagabundo, quem não trabalhava, se dava o aviso: - larga, porque é bom pra tua saúde, meu. Daqui a pouco vai quebrar um pé, vai quebrar um dedo, vai quebrar a canela [...]. Não vai meter a mão aí, rapaz? O que, tu vai ficar me chupando o dia todo? Daqui a pouco chama a atenção de novo. Na terceira ou quarta, schuppp, ela passa só por cima, e pega a canela... – Eii, ai, ai, ai, ai, ai, ai... um ferro me bateu... – Olha, companheiro desculpa... Arruma uma maca aí, arruma. Isso é sem dó e sem piedade, porque ele tá fazendo pior comigo, ele tem condições de trabalho e não tá me respeitando, e, amanhã o dinheiro é o mesmo. Isso é violento. Pode ser. Mas ele tá usando da maneira violenta também, só, que é lig, é camuflada. Então, não sai por bem, ele sai por mal, entendeu como é as coisas funciona assim.

Por outro lado, conforme o próprio Maromba, “o estivador é um expert em evitar um acidente de trabalho”, pois ia aprendendo, na prática, técnicas de segurança e, por isso, muitas vezes impedia acidentes, “agora mesmo [...] eu ia dar um passo atrás, mas bati e parei. É uma coisa gozada. Tu pegas o jeito. Trabalhas

num buraco de trinta metros pra cá, todo o tempo ali, mas não podes ficar naquele buraco, nunca, mas tu tens a noção da distância”. As técnicas eram próprias do trabalho, diferente de qualquer outra empresa, algo que não se aprende na faculdade, ou em curso técnico fora do local de trabalho, “não tem como o próprio estivador, pra falar de acidente de estiva e de porto. Não tem técnico em segurança, não existe técnico de segurança que venha falar, como evitar acidente de estiva, porque é outra coisa diferente, é outro mundo diferente”. No entanto, por mais que adotassem medidas de segurança, ou que a prática lhes facultasse formas de aprendizagem, transmitidas aos colegas e aprendizes do ofício, aconteciam acidentes. Conforme explica Maromba, “onde tem muito trabalho e o serviço é perigoso, os acidentes acontecem, ou por imprudência, ou por falha mecânica, mas a maioria dos acidentes que eu presenciei, no decorrer desses trinta e poucos anos, foi por imprudência do próprio acidentado”.

Entretanto, os trabalhadores do porto, de forma autogestionária, faziam um trabalho pedagógico com relação aos aprendizes do ofício e aos próprios trabalhadores, à medida que se inseriam e se relacionavam com outros trabalhadores fazendo o processo produtivo de forma a contemplar os interesses coletivos da categoria, pois, ao ter a *closed shop*, os trabalhadores possuíam o controle de todo o processo produtivo e, também, da administração do sindicato. Dessa forma, conforme Tiriba (2001, 195), “viver e administrar o processo de produção lhe permitiria a elaboração crítica da atividade intelectual existente em um determinado grau de desenvolvimento, em consonância com o trabalho manual”. A pedagogia do trabalho coletivo se configurava na prática produtiva, na execução do trabalho.

Maromba, falando da época em que era Fiscal Geral do Sindicato e que fazia a escalação, diz que mantinha as duas escalações e dá um exemplo de como fazia quando a escala era de bagrinhos.²⁶⁶ Era necessário escalar, no trabalho, ao menos um homem experiente para executá-lo no porão.

às vezes deixava uma vaga pra o contramestre, porque o contramestre tem um cara de confiança dele, que é o camarada que é safo no trabalho, se tu vais botar lá embaixo do porão, porque ele vai ser uma liderança, embaixo do porão, fala a mesma língua dos bagrinhos, porque tem aí uma certa inimizade, ela é cega, é muda, mas tem uma certa inimizade, entre o bagrinho e o associado, e, se tem um camarada chave que põe lá embaixo,

²⁶⁶ Conforme Maromba “tinha o bagrinho e a pedra lá fora sempre funcionou”.

resolve o teu problema lá embaixo, o contramestre não se envolve muito, e o serviço anda porque tudo é produção.

Esse fragmento da fala de Maromba traz à tona três elementos fundamentais na relação trabalhadores sindicalizados e bagrinhos na construção de uma imagem da categoria frente aos usuários. Primeiro, a compreensão de que os trabalhadores sobrevivem da produção e, mesmo que muitos trabalhos pagassem apenas a diária, o trabalho tinha que ser executado, em prol do coletivo. Segundo, a noção de que os trabalhadores bagrinhos, iniciantes no serviço de estiva, poderiam boicotar o trabalho, mesmo que corressem o risco de serem cortados, o que seria um desgaste para o contramestre se houvesse problema com um grupo de trabalhadores, diferente do que somente com um. E terceiro, para evitar esses problemas quanto à inserção e possibilidade de boicote, colocava-se uma liderança, bagrinho, um homem de confiança do contramestre, mas, sobretudo, “safo no trabalho”. Essas questões são derivadas da experiência que o próprio trabalhador adquiriu na prática e da relação que tinha com o pai, o Maromba pai, que foi estivador, vice-presidente e presidente do sindicato dos estivadores de Porto Alegre, segundo relato de Maromba filho,

Como o meu pai também foi fiscal geral por muito tempo, foi presidente, eu ouvia as conversas dele, o negócio é endurecer com os bravos e não dar colher de chá pra os compadres. – Olha, fulano, ei, psiu, o companheiro, vai deixar tirar o trabalho. É o brabo. – É, peré...! Pé...! Pé...! Preeé...!²⁶⁷ Aquela gritaria e coisa, o que é tá pensando o que cara. – Aí, companheiro. Não vou falar de novo contigo. Ele: - é...; - Não trabalha hoje; E vou fazendo a chamada: 37, 38, 40. E ele: - praaa...! Lalala...! - Três dias; - 50, 55, e eu estamos pegando carteira, 60. E ele: praá...! Lalalalaaaaaa! – Dez dias pra ti, companheiro. – Bralá...! Lala...! Lalalaláaa! – Quinze dias pra ti, companheiro. Aí... Porque quinze dias é um prejuízo muito grande, e não tem santo que tire ele daqueles quinze dias. Aí, ele promete coisas. – Vou te meter um tijolo, vou te meter uma pedra; - Tu fazes bem feito, nego! Tudo o que tu podes fazer pra mim, eu posso fazer em ti também. Tu fazes bem feito o teu trabalho aí, porque, quando eu saí daqui, tu tá complicado.

Desse fragmento da entrevista com Maromba, derivam três questões bastante importantes para se pensar uma pedagogia coletiva: a) a existência de regras, um regulamento pactuado por todos os trabalhadores e elaborado pela assembleia. Segundo o entrevistado, “a estiva se punia, um pouco paternalista, pra o meu gosto; eu era mais radical, acho que o camarada merece uma oportunidade ou duas e, depois, bota prá rua o vagabundo, [...] a estiva podia dar

²⁶⁷ Onomatopeia de discussão, conforme a fala do entrevistado.

gancho de trinta dias só ou até a exclusão”; b) uma prática de ações enérgicas com relação aos trabalhadores destoantes, que, apesar de parecerem autoritárias, ocorrem na gestão de um momento crucial para todos os trabalhadores, a escalação. Conforme trabalhado anteriormente, era um espaço ritualizado e sagrado para os trabalhadores, e, por isso, deve ter regras pactuadas e assumidas responsabilmente pelo escalador, como se fosse um árbitro que deve julgar, no momento, as ações e, ao mesmo tempo, distribuir, de maneira equitativa, o trabalho e seguindo as regras; c) a fala de Maromba, bem no início do fragmento, quando ele diz que sua ação era “endurecer com os brabos e não dar colher de chá para os compadres”, apresenta uma forma de agir que deriva da experiência e se compõe em uma pedagogia, que é a identificação dos indivíduos que são lideranças em potencial, o que identifica como “brabos” e os “compadres”, ou os puxa-sacos, que se acham sob a proteção do líder, que, conforme Maromba,

E outra, aquele teu irmão, que tu tem, o teu irmão mesmo, aquele teu amigo, às vezes tu tem irmão que não é muito irmão, ele é meio prevalecido, se prevalece que tá o amigão dele mandando, e, faz as porcarias pensando que o cara vai passar a mão por cima. Eu adotei uma coisa diferente, se eu pegar tomando um gole de cachaça, dentro do ponto de distribuição do trabalho, era três dias de gancho, o meu irmão, ele tomava cinco, entendeu como é que era. Tomava dobrado, quase que dobrado. – Mas, porra Maromba, tu dá três dias pra os outros... – Pois é, mas tu é safado, tu sabes que não podes beber, tu sabes que é eu que estou mandando, tu pensou que eu ia te ver bebendo e ia olhar pra outro lado, tu está te prevalecendo dessa amizade que nós temos pra fazer esse tipo de coisa, tu não está sendo meu amigo. E se tu não tá sendo meu amigo, vai tomar cinco, toma quietinho, porque se tu sabes, que tu botar qualquer coisa na cabeça, eu vou aumentar teu gancho. E assim eu procedia.

Essa pedagogia pode ser lida também como uma forma de gestão de pessoas, pois, segundo Eloiza da Silva Gomes de Oliveira (2003, p. 55), o grupo produz internamente “um sistema de papéis”; logo, existe, “em qualquer grupo, um permanente jogo de adjudicação e de assunção de papéis”. Mas, quando o líder identifica os papéis e trata-os tendo objetivos que contemplem o grupo, dessa forma, segundo a autora, “à medida que os papéis forem sendo reconhecidos, assumidos e modificados, as pessoas foram adquirindo um senso de sua própria identidade, assim como uma diferenciação com os outros”. Segundo Maromba, ele passou a ser uma liderança reconhecida, porque

a maioria do pessoal que trabalha em estiva são profissionais, são trabalhadores e são gente que querem ver a coisa organizada, como esse pessoal das gangs ou gangos, são a minoria, e os teus irmãos, aquele pessoal que fez uma pra ti, não vai fazer duas, porque ele sabe que não vai ter perdão, aí tu pegas respeito perante a categoria. Quando tu fazes isso, dali pra frente tu é dono da coisa mesmo da situação, o que tu disseres eles assinam embaixo, qualquer assembleia, qualquer coisa, eles brigam e morrem por ti, daí tu viras uma liderança mesmo, dentro daquilo, porque tu fazes a coisa certa.

Dessa forma, na beira da praia, formavam-se lideranças, o que, muitas vezes, podia ser melhor do que estar no sindicato como presidente ou diretor, pois, conforme Maromba,

eu nunca fui presidente do sindicato, já fui presidente de uma junta governativa [...]. O meu lugar sempre foi na beira da praia, isso eu sabia, e o pessoal sabia, por isso que eu falei, de diretorias que eu não fazia parte, o pessoal fazia questão que eu fosse ocupar o lugar do diretor, porque eu sabia fazer bem esse trabalho, não que eu não pudesse vir pra cá e não administrar bem o sindicato, mas na época que eu tive a oportunidade de ser presidente, lá na beira da praia, o meu poder era tanto ou maior que do presidente, secretário ou tesoureiro. E, quando eu falo poder, não é poder só, pelo poder para se poderoso. É o poder pra fazer a coisa organizada, o cara que está trabalhando mal, porque o cara que está lá embaixo como vice-presidente, como fiscal geral, ele está todo o dia em contato com o trabalhador e, se ele faz um serviço bem feito, ele tem 70%, 80% daquela categoria lá. Então, é uma maneira de exercer pressão, quando as coisas estão indo mal. Tu vens e sentar-se à mesa de uma diretoria, dizeres o que está pensando. Olha aqui e ali está caminhando errado, aqui e ali tem que endireitar. Eu não vou falar de novo com vocês, está pegando esse negócio aí, na próxima, eu vou jogar vocês pras feras lá.

Dessa forma, a partir da prática usando a reflexão e o exemplo do pai, usando as peculiaridades e especificidades dos trabalhadores da estiva, mas pode-se dizer que, conforme o entrevistado, Maromba fazia o trabalho de distribuição do trabalho de forma a contento de todos, pois “sabia fazer sem incomodação e faço até hoje. Porque matei os brabos, não fazia covardia com os pequenos e os amigos, eu tinha sob o domínio, eles não se prevaleciam comigo, porque eles sabiam que a coisa era pior pra eles”. Porém o entrevistado expõe uma pedagogia que era adotada pelo seu pai, que, podemos dizer, vale para parte dos trabalhadores, quanto à forma de educação de seus filhos, o que pode ser estendido para os trabalhadores. Dois episódios contados por Maromba demonstram essa questão:

O meu pai, quando eu entrei aqui, em 69, em 70, ele aposentado, trabalhando na sacaria, ele e um camarada que eu chamava de vô, era lutador também, era Antônio Grande, [...] eu saí do exército e entrei pra estiva tinha 22 anos, e, os dois me testando fazendo o serviço errado lá, e eu olhei lá de cima do convés, olha lá os caras, um é o meu pai e outro é o meu avô, meu avô emprestado... E os dois são muito bons de trabalho, só

que ele estão me testando, e eu pensei, o que será que vou falar pra esses caras aí, mas vou falar. Porque eu já vim preparado, cabo do exército três anos, acostumado a dar ordem, aquela coisa toda. Digo: - O estivador, o meu camarada, o que tá acontecendo com vocês aí, rapaz. – O quê? O que que é?; - O, mas tão anarquizando o trabalho aí, rapaz, vão fazer esse troço direito aí; - Não amola rapaz, vai cuidar da tua vida. – Olhe, hem! Bom! Dei uma caminhada, depois voltei, a mesma coisa. Disse: - Aqui, hei! Psiu! Não tenho pai, não tenho parente na estiva, eu vou dar uma voltinha de 5 minutos, se eu voltar e tiver na mesma, tão cortado do serviço, os dois. E já era 4 horas da tarde, e saí, quando voltei tava tudo direitinho, porque eles eram bons de trabalho. [...] eles estavam me testando pra ver... Pra dizer pra mim, aqui tu não tem pai, aqui tu não tem irmão, aqui tu não tem avô, aqui tu não tem porra nenhuma, tu faz a tua parte direito, nós te botamos aqui, nós te tiramos daqui, daqui a pouco eles vão dizer isso pra mim. [...] Depois veio esse avô e disse assim: - O guri tá bom, nós tava te testando aí, tu tá bom, e, corta mesmo, o vagabundo que não quiser trabalhar corta mesmo, não tem pai aí.

O outro episódio contado, por Maromba, ocorreu com seu filho mais velho e seu pai:

o meu guri jogava a bola dele, depois ele vinha pra dentro de casa e ficava sozinho isolado brincando, inventava uns brinquedos, e o meu pai desconfiando dele, que ele ficava muito tempo dentro de casa, sabe. Achando que o guri é bicha, coisa e tal, ignorante. Então, ficava provocando o guri, na hora do almoço, na hora não sei do que, pá... pá..., e vá provocar o guri, mas enchendo o saco do guri, aí o guri já tinha uns 11, 12 anos, aí o guri não aguentou mais ele, aí o guri se levantou, botou as duas mãos no saco assim... – Tá aqui o galinha velho, ó, tá aqui o galinha, viu o galinha... Quando eu cheguei em casa a minha mãe disse: acho que o teu pai não ta muito bom com o Marco Aurélio não, o Marco Aurélio levantou, botou a mão nos negócios aí, no badulaque e mostrou, quase botou na cara dele aí. [...] daqui a pouco vem ele, – me chamava de Bigo – Bigo, vou te dizer, o Marco Aurélio tá muito bom... (risos); – Olha, rapaz, fiquei chamando ele de galinha, ele fez um barulho aí, pensei que ele ia dar em mim, tá muito bom ele aí.

Pode-se dizer que era uma pedagogia prática, ou nascida da prática, do trabalho, da vida, do dia-a-dia, em que os trabalhadores tinham que solucionar problemas e decidir e, como todo o ser humano, passar essa sua forma cultural, costumeira, de solucioná-los, fruto da experiência: ação/reflexão/ação, práxis e consciência.

Retomando a experiência do trabalho avulso, percebe-se a construção de diversas formas de ações coletivas, diversas técnicas que eram passadas de gerações a gerações de estivadores, formas facilitadoras do trabalho. Portanto, dentro dessa linha de raciocínio, para cada tipo de trabalho, havia formas costumeiras de carga e descarrega que eram usadas, além de técnicas para colocar a carga no navio e possibilitar que ele pudesse navegar sem causar

problemas à carga. Jorge Paiva explica o que é estivar, demonstrando que existia uma técnica específica para cada tipo de carga. Destacamos que havia necessidade de conhecimento do serviço, segundo o entrevistado:

estivar é colocar a fileira parelha, que é para o navio equilibrar, não pode ficar o peso maior nem para um lado nem para o outro. Tem que ficar parelho, porque, quando o navio sair, não ficar com problema. Não pode ficar na proa, nem demais, nem de menos. [...] daí o navio pode singrar normalmente.

Outra demonstração de conhecimentos de como ocorria a descarga de granel, por exemplo: adubo, sal e etc. Depois de um determinado período de descarga, quando, primeiro, faz-se um buraco, um poço, que os trabalhadores denominaram de bica, conforme Geraldo da Silveira,

desceu as caçambas, três homens em cada caçamba, e aí tu vais abrindo em volta, tu bota a caçamba aqui e vai enchendo, botou a caçamba aqui agora tu tiras daqui e bota pra lá, tu vais andando com a caçamba em volta, e, tu vais fazendo um poço, vai fazendo um buraco. Quando esse buraco está numa altura – tens de fazer grande para o homem não ficar ali dentro daquele buraco, tem de fazer um lugar que dê para ele sair, porque, se der qualquer problema, ele pode sair –, tem uma altura, por exemplo, que vai enterrar a caçamba, de um metro e meio, vamos dizer. Aí tu botas a caçamba – a caçamba tinha acho que uns 80 cm por aí – faz um furo, uma parede, como se fosse aqui, olha: o adubo está todo prá lá, e tu vais botar a caçamba de boca aqui, não é isso... Aí, tu fazes um valo naquele adubo, tu fazes uma valinha e uma bica. Aquele valo segue até a caçamba, se o adubo estiver muito mole, tu pegas umas tábuas e cavas assim e bota papelão, aquilo ali vai ficar como se fosse um funil...

Pode-se verificar, além da facilidade que se obtinha na descarga, após fazer a bica, o perigo que corriam, mas, por outro lado, a preocupação com a segurança, em fazer a bica de um tamanho tal que o trabalhador que ficasse embaixo não corresse o perigo.

Com relação à movimentação e arrumação de sacarias, tanto nos armazéns, quanto nos porões dos navios, havia de se ter uma combinação entre técnica, jeito e força. Conforme Jorge Paiva, “tive a felicidade de conhecer pessoas que muita coisa me ensinou, por mais rude que seja o serviço, tudo tem uma destreza, tudo é por prática e força de vontade. Porque ali o senhor ganhava dinheiro, mas tinha que ter força de vontade”. Na movimentação de sacarias, o entrevistado conta como funcionava, “a pessoa tinha que ir pra baixo da tala, pra poder cabecear os sacos de soja, milho, feijão ou arroz. [...] Era de mil e quinhentos, dois mil, a três mil sacos. E tinha que bater aquilo. Tinha a bateria, a bateria era de seis”. A bateria era realizada

por um conjunto de trabalhadores que se revezavam para chegar até o local onde eram colocados os sacos, formando uma organização de trabalho coletiva de forma ordenada para que não houvesse choque entre os companheiros.

Para Geraldo da Silveira, esse trabalho coletivo, onde “cada um pega na orelha do saco, [...] o arroz era barbadinha, tu mete a mão, depois de tu pegares a prática, faz a orelha dele, pegas o jeito dele, olha tu leva um saco de arroz aonde tu queres”. Para a arrumação ou estivagem da carga, nos armazéns, Jorge Paiva diz que “tinha o pessoal que estava na parte de cima lá, iam pegando e iam colocando até chegar àquela parte assim... até levantar um pouquinho, depois ia tudo por cabeceado pra poder colocar lá em cima”. A estivagem era a amarração da carga, tinham que colocar um conjunto de sacaria na ponta de cada lote de sacos para não cair.

Outro trabalho que era totalmente manual e coletivo era a descarga de tanino. Era imprescindível o uso de técnica e força, porque ficava em espaço de difícil acesso, mas, era possível vencer de forma coletiva. A descarga de tanino de uma chata, um saco de cinquenta quilos fazia-se com um número reduzido de três homens. Segundo Jorge Paiva, “nós começávamos, os setecentos e cinquenta sacos, primeiro tinha que abrir... um ficava de cócoras, assim, e puxava o saco até fazer um buraco, e um segurava o pé do outro, assim, para ele puxar; aquilo ali era uma coisa fantástica”.

Outra carga que era inicialmente manual, mas que tinha uma forma de fazer o trabalho render, era a carga de carvão. Edson Sarat de Mello relata essa situação. Diz o entrevistado que, no início do trabalho, era totalmente manual, porque “o navio vinha com quatro, cinco, seis mil toneladas. Então, ele vinha até em cima dos porões, três ou quatro porões cheios. Pra trabalhar, quando estava cheio, trabalhava enchendo com a mão; de luva, ficava enchendo as caçambas à mão”. Mas, como o trabalho não dava produção, “não tinha pressa, se tinha que ficar dez dias aí, dez dias ele ia ficar, porque era uma chamada baixa, e como não tinha como andarmos ligeiro, tinha que ser à mão, às vezes com garfo”. Mas, quando chegava ao assoalho do navio que aí “rendia bem, quando chegava lá no cobo, aí a gente furava, e a gente trabalhava com a pá, e aí ficava bem melhor de fazer”.

Segundo Tiriba (2001, p. 197), “o processo de produção, apropriação e

expropriação do conhecimento é uma das mediações nas relações de produção capitalista, ficando a afirmação ou negação do saber do trabalhador determinada pelos interesses do capital”. Toda a mobilização dos conhecimentos adquiridos pelos trabalhadores servia ao capital, sendo sua força de trabalho vendida ao dono das mercadorias, que tinham o controle sobre o corpo do trabalhador, à medida que ele se empregava em uma determinada embarcação. A esse fato, pode-se contrapor que as formas de inserção ou não do trabalhador passava pela sua liberdade de poder trabalhar ou escolher o ócio, porém, no reino da necessidade, o trabalho acabava falando mais alto. Por outro lado, algumas alternativas eram conjecturadas pelos trabalhadores, só que acabavam por explorar outros trabalhadores que ainda não eram sócios do sindicato, mas ficavam à espreita por trabalho.

Dessa forma, a maior expropriação que o capital realizou foi tirar a forma de organização dos trabalhadores pela experiência, porque, quanto ao emprego da mão-de-obra, a aprendizagem era na prática, e o trabalho era a forma de ensinamento, a pedagogia do aprender fazendo. No entanto, no final dos anos setenta, têm início algumas mudanças, devido à mecanização, à necessidade de qualificar os trabalhadores como operadores de máquinas, sinaleiros e segurança no trabalho. Portanto, daí foi um passo para, posteriormente, mexer no gerenciamento da mão-de-obra, colocando cursos para as chefias, que acabaram modificando, inclusive, aquelas necessidades iniciais que o sindicato impunha para exercer cargos de chefia, que passaram, porém, não mais pela questão da experiência, de tempo de associado ao sindicato, mas pela valorização de cursos que foram oferecidos pela capitania no final dos anos setenta. Assim, modificou-se de dois e cinco anos, respectivamente para contramestre de porão e contramestre geral, para seis meses, o período de associado e a realização de cursos para cargos de chefia. Conforme relata Edson de Mello, “o pessoal antigo levava dois anos pra fazer chefia, porque tu tinhas que estar muito ciente do que estava fazendo, e saber mandar; no nosso tempo, depois, passou para seis meses”. A responsabilidade sobre os trabalhadores do porto era da capitania dos portos, além do sindicato, “a capitania e daí todos os estivadores tinham que estar matriculados”; dessa forma, a capitania tomou para si a responsabilidade pela proposição de diversos cursos, como os de sinaleiro, de operador de máquinas. Segundo Edson de Mello, foram oferecidos cursos “de operador, de estivagem, pra saber estivar o porão do navio, a carga de

sacaria, [...] colocar sempre direitinho, chamava estivar, não podia ser assim, nem assim. Tinha que fazer as faces, porque, dentro do porão, podiam ir três tipos diferentes de cargas”, e, no final dos anos setenta, foi realizado o primeiro curso de mestría, que era para fazer cargos de chefia, pois “os cursos iam até um abaixo do curso de mestría. O primeiro curso de mestría eu fiz, que eram 25 estivadores; eu tive o privilégio de fazer o primeiro curso de mestría, dado pela capitania dos portos, em 1978”.

Portanto, os trabalhadores tinham uma forma peculiar de passar os conhecimentos para as futuras gerações, caracterizando-se em uma pedagogia do trabalho braçal e coletivo, cujas bases estão na priorização dos elementos práticos, cotidianos e costumeiros. Essas construções são fundamentais na constituição da experiência do trabalho e reforçaram a configuração das lutas dos trabalhadores do porto de Porto Alegre, representados pelos seus Sindicatos e Federações.

A interdependência entre os costumes, a memória e o corpo é fundamental para se pensar a história dos trabalhadores do porto de Porto Alegre, pois o conjunto dos corpos individuais dos trabalhadores gerou o corpo social das categorias de trabalhadores braçais, do porto de Porto Alegre. Esses trabalhadores, à medida que se constituem e se constroem com uma identidade somada dos corpos estigmatizados, pela experiência, vivência e relações cotidianas, tomam consciência de sua condição de trabalhador. As imagens presentes na sociedade, pensadas e divulgadas pelos empresários do setor dos transportes, de trabalhadores rudes, sem preparo técnico, com pouco diálogo, que se acertam na porrada, na marra, acabam servindo para a disputa de poder e auxiliaram o capital em suas intenções de desbancar as ações de manutenção do *closed shop*, dos costumes e dos ganhos dos trabalhadores. Sabiam muito bem os empresários e os agentes do governo que os trabalhadores tinham construído um corpo social muito forte, um corpo que descendia do potencial do trabalho braçal, da união estabelecida pelos trabalhadores, pela capacidade de luta, e que isso só poderia ser vencido, com muita dificuldade, com base na ideologia da modernização dos portos: mecanização, ideal técnico em oposição ao costume, gerenciamento da mão-de-obra por um organismo não-sindical, maior controle dos portos pelos empresários, privatização dos portos e desconstrução do poder dos sindicatos e dos trabalhadores. Por outro lado, os trabalhadores, à medida que se deram conta disso, lutavam pela

manutenção de suas formas costumeiras e da legislação que ainda os favoreciam. Todavia, os espaços no porto foram diminuindo, e isso levou aqueles trabalhadores do quadro-extra a serem descartados da inserção no porto de Porto Alegre. Isso gerou e foi gerada pela crescente investida na diminuição da utilização da mão-de-obra e no enfraquecimento dos sindicatos, porém esses trabalhadores buscam outras alternativas de sobrevivência, de trabalho e renda e de construção de sua história.

4. AVULSOS: EM BUSCA DE ALTERNATIVAS DE SOBREVIVÊNCIA

Me preguntaron como vivía, me preguntaron
'sobreviviendo' dije, 'sobreviviendo'.
Tengo un poema escrito más de mil veces,
En él repito siempre que mientras alguien
Proponga muerte sobre esta tierra
Y se fabriquen armas para la guerra,
Yo pisaré estos campos sobreviviendo.
Todos frente al peligro, sobreviviendo,
Tristes y errantes hombres, sobreviviendo.²⁶⁸

Neste capítulo, são analisadas as diversas formas de inserção dos trabalhadores no porto de Porto Alegre, bem como as alternativas que estes trabalhadores vislumbraram a partir da diminuição do trabalho no porto, provocada pela mecanização e pela crise capitalista dos anos oitenta, que afetou o mundo do trabalho de maneira geral. Assim, restavam aos trabalhadores, para a manutenção do trabalho braçal, as alternativas de trabalho fora do porto. A precarização e a terceirização foram aproveitadas por esses trabalhadores, como forma de sobrevivência e como construção de sua história, a partir da experiência que tinham adquirido no porto de Porto Alegre.

A partir dessa experiência criaram várias instituições que passaram a atuar na busca por trabalho. Dentre as instituições, encontram-se: o Sindicato da Movimentação de Mercadoria, que teve início como associação; o Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre e sua expansão para Pelotas; a Cooperativa de Trabalho dos Carregadores e Ensacadores do Comércio de Sacarias em Geral e Similares de Porto Alegre Limitada, depois Cooperativa de Prestação de Serviços dos Trabalhadores Autônomos de Porto Alegre Ltda. – COOTRABALHO; a

²⁶⁸ Composição de Víctor Heredia e música de Mercedes Sosa.

Cooperativa de Serviço dos Trabalhadores Estivadores Sindicalizados – COOPESTIVA – e, por fim, os trabalhadores avulsos designados por chapas.

Cumprе salientar que a quantidade de empresas e a necessidade de mão-de-obra braçal na área de entorno do porto organizado ocupado por autarquias, cooperativas e empresas privadas, criaram possibilidades de inserção para esses trabalhadores.

Na área do porto organizado, no período em estudo, operavam empresas privadas e autarquias com terminais privativos. Pelo Decreto-Lei nº 5/66, a área portuária deixou de ser área exclusiva das Autarquias dos Portos, permitindo-se a embarcadores ou a terceiros construir ou explorar instalações portuárias. Além disso, algumas empresas operavam também fora da área do porto organizado, com terminais privativos. Outras empresas utilizavam o porto organizado e mantinham seus depósitos próximos à área portuária. Dessa forma, havia, nas proximidades do porto, uma intensa vida econômica, comercial e de serviços que necessitavam de mão-de-obra braçal para executar atividades de carga e descarga.

O Engenheiro Antônio Patrício de Mattos lembra-se de que havia muitos terminais privados que operavam no porto de Porto Alegre e no seu hinterland e que “a legislação permitia o uso de terminais privativos [...], então era permitido, e pagava só a tabela ‘E’ da nossa tabela de serviços e se serviam da infraestrutura dos transportes e dragagem”. O referido entrevistado, que foi administrador do porto de Porto Alegre, lembra-se também das empresas que operavam com terminais privativos, “tem a Samrig, que é da Bunge hoje [...], a CESA está em liquidação [...], terminal Santa Clara, que é no Polo, fica na hinterlândia do porto de Porto Alegre [...], a Fecotrigo tinha um terminal ali, só que pouco movimentou”. Outros terminais também são citados pelo entrevistado, e dão conta da diversidade de empresas que exploravam a hinterlândia do porto de Porto Alegre. Segundo ele, a

Ciagran tinha um terminal aqui [...] o Bianchini tinha terminais, [...] em Guaíba [...] ali à esquerda indo para Pelotas, tinha o terminal [...] a antiga Borregard [...] tem o Link [...] o Renato do Correio do Povo [...] ali perto do Gravataí, tinha uma firma [...] todos tinham terminais [...] tinha Merlim óleo comestível.

Muitas dessas empresas aparecem na documentação analisada, tanto nos processos trabalhistas quanto nas entrevistas, demonstrando que nosso grupo de trabalhadores prestava serviços nesses espaços, como avulsos ou como associados

de um dos sindicatos, ou ainda na condição de autônomos, vinculados à COOTRABALHO.

A partir de exame mais detalhado a respeito da atuação do Sindicato dos Arrumadores, que abrigava os trabalhadores braçais, poderemos perceber como estava constituído esse mercado de trabalho e indicar brevemente alguns aspectos relativos ao processo de expansão das atividades para fora do porto e de seu entorno.

4.1. SINDICATOS DE AVULSOS NO COMÉRCIO ARMAZENADOR

Nesta seção, analisa-se a organização do trabalho e dos trabalhadores da movimentação de mercadoria, que, em Porto Alegre, esteve articulado ao Sindicato dos Arrumadores. Esse grupo de trabalhadores passou a ser considerado, por lei, força supletiva nos portos do Brasil, estando organizado em sindicato desde 1953.

Ao mesmo tempo em que eram força supletiva no porto, os trabalhadores, associados ao Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre, executavam o trabalho nas empresas que necessitavam de mão-de-obra para a movimentação de mercadorias. Cumpre salientar que diversas outras instituições iriam surgir dos quadros, ou ao menos, do “extra”, os que ainda não eram associados ao sindicato. Ou seja, várias organizações de trabalhadores atuavam no entorno do porto, prestando serviços braçais. Temos informações de que, no início dos anos setenta, um grupo de trabalhadores do quadro-extra dos Arrumadores organizou uma cooperativa; nos anos oitenta, outro grupo organizou uma associação, que, em 1988, constituiu o Sindicato da Movimentação de Mercadoria em Geral de Porto Alegre Ltda. Além dessas, foi organizada outra associação, que, nos anos noventa, veio a se tornar o Sindicato dos Trabalhadores no Comércio Armazenador e Movimentadores de Mercadorias em Geral de Triunfo e Canoas – SINDITEC²⁶⁹.

²⁶⁹ Cumpre salientar que esse sindicato foi fundado a partir de uma associação constituída por um grupo de trabalhadores, entre eles Elemar Pereira, o qual relata que, após sua saída da COOTRABALHO, em meados dos anos oitenta, juntamente com “outros colegas da diretoria, não tínhamos nada, montamos essa associação em Canoas, depois aí trabalhei... ia muito bem, tinha uns

Na sequência, examinamos o sindicato com mais destaque no âmbito do trabalho da movimentação de mercadoria de Porto Alegre e apresentamos sinteticamente os empreendimentos de organização que vão ser tentados de modo a assegurar o agenciamento do trabalho avulso e/ou autônomo para além da área portuária.

4.1.1. Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre: origem e inserção no entorno do porto

Nos anos cinquenta, por determinação legal, os trabalhadores avulsos poderiam ser contratados para movimentação de mercadorias nos portos organizados, quando não houvesse trabalhador do porto para sua realização. O antigo sindicato responsável pelo agenciamento desse tipo de trabalho teve que mudar a sua denominação, pois, conforme Lei nº 2.196/54, “os trabalhadores do atual Sindicato dos Trabalhadores no Comércio Armazenador passam a denominar-se ‘arrumadores’, adaptando-se a esta nova designação o nome do sindicato”. Passaram, assim, os arrumadores a ser a “Força Supletiva” nos portos organizados do Brasil. A Lei nº 2.196/54 estabeleceu que os trabalhadores, organizados no sindicato dos arrumadores, tinham a preferência na prestação dos serviços “nos portos não organizados e nos armazéns, depósitos, trapiches, veículos de tração animal ou mecânica, vagões, em quaisquer locais em que as mercadorias tenham sido recebidas, entregues, arrumadas ou beneficiadas”. Entretanto, teriam a preferência em serviços de “lingar ou deslingar as cargas que necessitem de auxílio de guindaste ou de outros aparelhos mecânicos, nas empresas, firmas, sociedades ou companhias particulares”.

A tradição dos arrumadores estava relacionada com a estiva, como explica o entrevistado Maromba, pois estes eram do quadro suplementar da estiva de minérios, designado de estivinha. Isso acabou em 1953, quando a estiva de minérios foi incorporada ao Sindicato dos Estivadores, atendendo a uma reivindicação da

bons contratos, até a CIBRAZEM queria me enquadrar lá, porque eu tinha uma boa amizade com o diretor. [...] ganhei a concorrência no BANRISUL, trabalhei com a Transportadora DM lá em Guaíba”.

estiva, movimento do qual o pai do entrevistado participou.²⁷⁰ Conforme, relata Maromba, os arrumadores se consideravam estivinha. Diziam eles: “eu trabalho na estivinha... eu trabalho na estivinha”. Contudo, essa ideia de pertencimento é simbólica, por serem os trabalhadores bagrinhos da estiva e dos portuários.

Outro entrevistado, Eduardo Rech, informa sobre os arrumadores

tinham escala de serviços fora da área do porto e tinham dentro da área do porto. Tem serviços de carregamento de caminhão e descarga de caminhão nos armazéns quem fazia eram os arrumadores. Então, como eles já estavam conhecendo o serviço, eles passaram a ser contratados permanentemente, trabalhando no porto no quadro permanente... No armazém, ali no A6, que é o maior armazém, eles faziam o serviço de carga e descarga. [...] continuaram trabalhando, lá [na CIBRAZÉM] eles disputavam com o sindicato dos trabalhadores na movimentação de mercadorias, concorrente deles...

A fala revela a expansão dos arrumadores no mercado de trabalho portuário, ampliando seu campo de atuação, o que estava referendado por decisão judicial, como revelam as interpretações acerca da legislação em interpelação judicial questionando a exclusividade do Sindicato dos Arrumadores. Por essa legislação, os arrumadores ganham um estatuto duplo (trabalhador no porto e fora do porto) e irão liderar a expansão da forma de trabalho no porto. Conforme a decisão do Ministro Cândido Motta Filho, no Recurso Extraordinário impetrado pela Companhia de Transportes Piratininga, que questionava a exclusividade reconhecida ao Sindicato dos Arrumadores de São Paulo no transporte de carga e descarga no comércio, a Lei 2196 de 01.04.1954,²⁷¹

estendeu a competência do Sindicato dos Arrumadores para agir nos armazéns, depósitos, trapiches, veículos de tração animal ou mecânica, galpões, etc, em quaisquer locais em que as mercadorias tenham sido recebidas, entregues, arrumadas ou beneficiadas, e bem assim, lingar ou deslingar as que necessitarem de auxílio de guindastes ou de outros aparelhos mecânicos, nas empresas, firmas, sociedades ou companhias particulares, de modo que os serviços, até então, a carga dos ora recorridos, passou para a competência dos Sindicatos dos Arrumadores.

²⁷⁰ Segundo Maromba, nos anos cinquenta, o presidente do sindicato de estiva de Porto Alegre era o Maromba Pai (pai do entrevistado) e foi quem coordenou o movimento pela encampação da estiva de minério, segundo o entrevistado, “devido ao esporte, ele tinha uma amizade com João Goulart; então, pra encampar a estiva do carvão não foi muito difícil. Quando foi para encampar a estiva de carvão aqui em Porto Alegre, automaticamente todas as estivas do Brasil foram encampando a estiva de minério”; por isso, hoje, “em todas as bandeiras do sindicato, todas as bandeiras do sindicato Brasil não é sindicato dos estivadores, é sindicato dos estivadores e trabalhadores em estiva em minérios, porque, em 1953, eles encamparam a estiva, a estivinha”.

²⁷¹ Acórdão citado pela Federação Nacional dos Trabalhadores no Comércio Armazenador em 1985.

Também merece atenção outro parecer nessa mesma ação. Sobre a questão dos arrumadores e seu trabalho nos portos nacionais, diz o Ministro Cândido Motta Filho, em 1965, que, da leitura do Art. 285 da CLT e das alterações introduzidas pela Lei nº 2.196/54,

se infere que os serviços de carga e descarga não poderão ser executados pelos empregados de empresas particulares mas, tão somente, pelo pessoal vinculado ao Sindicato dos Arrumadores, a quem a lei lhe atribui a exclusividade no serviço de movimentação de mercadorias em quaisquer locais fora da faixa portuária. – Atribui sim, clara e expressamente. É só ler com atenção, o texto legal, para se ter confirmação da assertiva. – A lei número dois mil cento e noventa e seis, deferiu a exclusividade do serviço ao Sindicato dos Arrumadores, em todos os lugares nos cais dos portos e fora dos cais, subtraindo-lhes tal exclusividade somente quando, fora do cais e mesmo nos portos, já existisse à data da lei, pessoal próprio, legalmente organizado para executar o mesmo serviço.

E acrescenta que a Lei foi aprovada, apesar da tentativa da Confederação Nacional do Comércio em evitar, conforme fica evidente na correspondência enviada ao Presidente da República, solicitando suspensão de tal projeto, com o argumento de que

estabelecem novas normas para o exercício das atividades dos filiados aos sindicatos dos trabalhadores no comércio armazenista, criando-se ônus e dificuldades que o comércio infelizmente não suportaria. [...] além de onerar extraordinariamente todos os bens de comuns, criaria insuperáveis dificuldades ao comércio, pois em quaisquer locais em que as mercadorias tenham sido entregues, arrumadas ou beneficiadas, nas empresas, firmas ou companhias particulares, tornar-se-á inevitável a intervenção dos arrumadores sindicalizados.

Dessa forma, os sindicatos dos arrumadores em todo o Brasil se formaram e passaram a prestar serviço tanto fora da área portuária quanto dentro, em substituição ao pessoal da capatazia. Concluem os Ministros do Supremo que o trabalho dos Arrumadores coordenado pelo Sindicato,

deixou de ser um serviço apenas substitutivo do serviço de capatazias, segundo o conceito fixado no corpo principal do parágrafo único do artigo duzentos e oitenta e cinco, para compreender toda e qualquer arrumação de carga, em quaisquer lugares, inclusive veículos e vagões, e para compreender todo o serviço de guindaste (lingada e deslingada), até mesmo nas empresas, firmas, sociedades ou companhias particulares.

Entretanto, ressaltam os Ministros,

o privilégio assegurado aos Sindicato dos Arrumadores pela lei dois mil cento e noventa e seis de mil novecentos e cinquenta e quatro, restringe-se ao manuseio da carga, aos chamados serviços de capazia, dentro da faixa portuária. [...] com relação ao serviço, diz que quando não houver o pessoal

da administração, poderá ser contratado com o Sindicato dos Trabalhadores da movimentação de mercadoria²⁷² e compete ao Sindicato contratar os serviços definidos no artigo duzentos e oitenta e cinco, quando a administração do porto não tiver pessoal próprio de porto organizado a exercer atividade definida no citado artigo 285 itens primeiro e segundo e respectivas alíneas, nos portos não organizados, exercer atividades definidas em lei nos portos não organizados, e nos armazéns, depósitos, trapiches, veículos de tração animal ou mecânica, vagões, etc, em quaisquer locais em que as mercadorias tenham sido recebidas, entregues, arrumadas ou beneficiadas etc. Assim, pela lei, é claro que o pessoal da administração do porto não realiza o serviço de capatazia, mencionado nas leis, pode ser contratado tal serviço com o Sindicato dos Trabalhadores de movimentação de mercadorias. Não é mais um simples serviço substituto.

A partir dessas determinações e do que já foi dito até aqui, depreendem-se quatro questões, que são fundamentais para pensar essa categoria e sua inserção no trabalho fora do porto.

A primeira questão é o fato de os arrumadores perderem o trabalho na estiva de minérios, encampada pela “estiva grande”, e terem sido recompensados pela presidência da República, fruto, provavelmente, da negociação realizada por esses trabalhadores, que buscaram inserir-se nas áreas fora do porto.

A segunda questão deriva da primeira e diz respeito à expansão do *closed shop*. Quanto à movimentação de mercadoria fora do porto, em todos os setores, nas empresas em que houve movimentação de mercadoria, é prerrogativa do Sindicato dos Arrumadores realizarem o trabalho, o que, se bem aproveitado, em termos de legislação possibilita um campo de trabalho vasto. Percebe-se que, em Porto Alegre e mesmo em outros municípios de grande porte, o sindicato utilizou-se dessa prerrogativa e inseriu-se no trabalho de movimentação de mercadoria. No caso de Porto Alegre, segundo Jorge Paiva, que foi arrumador no final dos anos sessenta, as empresas próximas ao porto, que trabalhavam com a movimentação de mercadorias, contratavam os trabalhadores do sindicato dos arrumadores. Relata o entrevistado que “aquelas firmas todas, Wallig, Moinhos Germano, inclusive a Pepsi Cola, buscavam o pessoal para trabalhar; a Brahma, aqui na Cristóvão Colombo, também. Todos esses serviços braçais eram feitos pelo Sindicato dos Arrumadores”.

A terceira questão diz respeito à inserção dos trabalhadores arrumadores nos

²⁷² No Rio Grande do Sul o Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre.

portos não organizados,²⁷³ o que possibilita a ampliação da área de atuação, como o que ocorreu no final dos anos setenta, quando o Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre modificou seus estatutos para ampliar sua base para Pelotas, criando uma delegacia do sindicato no porto daquela cidade. Segundo declaração em Certidão nº 39/78 da Delegacia Regional do Trabalho do Rio Grande do Sul, existiam, em 1978, “275 trabalhadores, no município de Pelotas, para onde o requerente deseja extensão da base territorial”. Em 1979, em ofício (20.12.1978), o Ministério do Trabalho decide “estender a base territorial do Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre, no Estado do Rio Grande do Sul, ao município de Pelotas.”.

A quarta questão está relacionada à citação final do Acórdão, de que o trabalho do trabalhador da movimentação de mercadoria, no caso o arrumador, “não é mais um simples serviço substituto”, porque, conforme Acórdão (citado pela Federação Nacional dos Trabalhadores no Comércio Armazenador, 1985), compete ao Sindicato dos Arrumadores:

1º - contratar os serviços definidos no artigo duzentos e oitenta e cinco, da Consolidação das Leis do Trabalho, com a Administração do Porto, quando não houver pessoal próprio, de porto organizado; 2º - exercer a atividade definida no citado artigo duzentos e cinquenta e cinco, itens primeiro e segundo e respectivas alíneas, nos portos não organizados e nos armazéns, depósitos, trapiches, veículos de tração animal ou mecânica, vagões, etc, em quaisquer locais em que as mercadorias tenham sido recebidas, entregues, arrumadas ou beneficiadas, e, bem assim lingar ou deslingar as que necessitarem de auxílio de guindaste ou de outros aparelhos mecânicos, empresas, firmas, sociedades ou companhias particulares. – Quando o pessoal da Administração do porto não realiza o serviço de capatazias, no seu duplo aspecto, mencionado nos itens primeiro e segundo, do parágrafo, de “importação” e “exportação”, pode ser contratado tal serviço com o Sindicato dos Trabalhadores da Movimentação de Mercadorias (número três, letra a, do parágrafo único do artigo duzentos e oitenta e cinco).

Em Porto Alegre, o serviço de capatazia era realizado pelo Sindicato dos Portuários, não tendo os arrumadores essa prerrogativa, uma vez que eram considerados, na área do porto, “força supletiva”, tanto na capatazia quanto na estiva e que faziam o trabalho na parte de armazém. Portanto, baseando-se na lei e tendo os trabalhadores arrumadores como “força supletiva”, o DEPRC e as

²⁷³ Porto não organizado é composto por terminais que não possuem a ingerência do Estado, não exigem pagamento de tarifas, somente aquelas que dizem respeito ao uso dos canais, quando necessário. Em geral, são terminais privativos administrados por uma ou por um conjunto de empresas.

companhias de navegação sempre contrataram os serviços dos arrumadores, para complementar o trabalho de capatazia quando os trabalhadores vinculados ao Sindicato dos Portuários não tinham interesse em realizá-lo quando faltava trabalhador, ou para os serviços nos armazéns de carga e descarga de caminhão e empilhamento de mercadorias. Porém, a partir do final dos anos setenta, baseando-se nessa prerrogativa da Lei, o DEPRC passou a contratar os trabalhadores do sindicato dos arrumadores de forma mais sistemática, questão que será analisada na próxima seção.

4.1.2. Arrumadores: Força Supletiva no DEPRC

No final dos anos setenta, passaram a existir, mais intensamente, duas formas de inserção dos arrumadores no serviço do porto: uma, que era a tradicional, pela escalação dos sindicatos, pois, sendo bagrinhos da estiva e dos portuários, inseriam-se no trabalho, substituindo esses trabalhadores. Outra maneira de inserção ocorria mediante contratação pelo DEPRC, para execução de trabalhos necessários na autarquia, em substituição funcionários de carreira. Os depoimentos dos trabalhadores revelam como aconteciam essas contratações.

Conforme o relato de Tânia Simões,²⁷⁴ no início, o objetivo do DEPRC era contratar trabalhadores para as funções na capatazia e serviços gerais; por isso, ela foi contratada, em meados dos anos oitenta, “para fazer o serviço, no caso assim, de limpeza, serviços gerais, fazer café. No caso, até homens eram contratados para fazer esses serviços. Não para fazer o serviço burocrático”.

Esse fato é comprovado em outro depoimento: conforme Geraldo da Silveira,

eu trabalhei, mas na sede, no edifício sede. Meu trabalho lá era assim como um zelador, eu trabalhei na Procuradoria Jurídica, mas primeiro comecei na Contabilidade, eu fazia o serviço de limpeza. Servia o cafezinho, tirava pó de mesa, varria, passava cera, encerava, passava a máquina, era isso aí, esse trabalho. Precisava levar algum documento em algum órgão, chamava um carro e eu ia, levava o documento protocolava, direitinho, e esse era o

²⁷⁴ SIMÕES, Tânia Maria Garcia. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. São Leopoldo, 16.06.2008. Todas as citações desta entrevista serão indicadas no corpo do texto, referenciada pelo nome Tânia Simões.

trabalho que eu fazia. Trabalhei na Contabilidade, trabalhei na Procuradoria Jurídica, trabalhei na DG – Direção Geral.

O depoimento de João Ferreira informa que a intensificação desse tipo de contratação estava diretamente relacionada ao não preenchimento das vagas abertas por aposentadoria ou mortes no quadro oficial de funcionários do DEPRC.

Conforme João Ferreira, “começou o pessoal a se aposentar e a morrer e, na garagem, a gente teve de usar, até foi uma questão minha, porque a gente precisava de operador para ceder para as firmas, para o trabalho no navio”. Foram aproveitados aqueles trabalhadores que tinham habilitação, que eram motoristas e, começaram a colocá-los no serviço regular: “eu sabia que, daqueles arrumadores, tinha algum que tinha carteira de motorista e, com um pequeno teste, com um treinamento nas máquinas, principalmente nas máquinas pequenas, supria aqueles serviços”.

Dessa forma, percebe-se o aumento da inserção dos arrumadores nos serviços que cabiam aos funcionários, porque o Estado não realizou mais concurso. Nas palavras de João Ferreira, “quase que partiu para uma terceirização, uma meia terceirização seria no caso, que até eu acho que hoje”. Dessa forma, percebe-se a antecipação da prática de terceirização, que seria adotada pelo setor público nos anos seguintes.

Seguindo a lógica adotada pela administração do porto de Porto Alegre, quando faltavam trabalhadores, os arrumadores eram chamados. No momento em que começaram e em que aumentaram aposentadorias, períodos de férias, os arrumadores começaram a migrar da parte dos serviços gerais para os serviços burocráticos, conforme o relato de Tânia Simões.

Eu acabei ficando telefonista, fiquei quatro anos como telefonista, faleceu a telefonista do quadro. Eu ia para tudo, porque nós, todos os arrumadores, éramos assim, faltava uma funcionária, tirava férias, a gente fazia o serviço daquela funcionária, ganhando a mesma coisa pelo sindicato, não se ganhava nada a mais, e se trabalhava o dia todo, às oito horas de serviço. Não se trabalhava no fim de semana porque o DPRC era só até sexta-feira.

Por fim, acabou que, em todos os setores, havia arrumadores. Conforme Tânia Simões, “não tinha um setor que não tivesse. No jurídico, tinha arrumador, no protocolo. Eu trabalhei no protocolo, trabalhei nos assentamentos, no Centro Telefônico, trabalhei até na direção geral; quando a secretária tirou férias, eu fiquei”

junto com outra arrumadora e dividiam o serviço. Mas, relata Tânia, na secretaria “eram duas máquinas de datilografia, de um lado ficava eu e ela do outro, mas eu fazia os despachos de todos os processos, para ajudar, porque ela tinha que cuidar da agenda” e, completa a entrevistada, “sempre que faltava um ou tirava férias eram os arrumadores que ficavam substituindo”.

A inserção dos arrumadores no porto em substituição aos funcionários, acabou sendo ambígua, pois, por um lado, fazia-se o reconhecimento da categoria de arrumadores como uma força avulsa importante, mas, por outro lado, desqualificava-se o seu trabalho ao pagar-lhes diárias cujo valor era inferior aos salários dos trabalhadores dos quadros. Na entrevista com Tânia Simões, verifica-se essa questão,

no começo o sindicato até nos pagava direitinho, nos pagava sabe, até então, recém a gente tinha entrado, então aquele valor ali que o sindicato pagava, a gente até achava bom. Só que depois, cada aumento que os funcionários tinham, porque vinha aumento, aquela época do gatilho né, recebia aumento e o sindicato não nos repassava esse aumento e descontavam coisas que a gente não sabia nem de onde tinham coisas para serem descontadas, porque estavam sempre descontando alguma coisa.

Dois elementos poder ser depreendidos dessa citação. Primeiro, a questão da diferença salarial, citada anteriormente e percebida pelos trabalhadores, principalmente quando não existia o aumento para os avulsos e o “gatilho” para os funcionários, que os deixou com imensa defasagem salarial. Isso pode ser resumido na percepção e relato da entrevistada: “nós trabalhávamos até mais que os funcionários e ganhávamos por semana”. Sobre o mesmo assunto, relata Geraldo da Silveira,

havia muita disparidade [...] recebíamos, não me lembro quanto, mas era coisa irrisória, vamos dizer, cinco dias de trabalho, ganhava R\$ 65,00 hoje, no caso, lá naquela época. [...] Mas o que mais doía na gente era quando chegava fim de mês, o cara passeando no banco pegando lá os seus cem, duzentos, trezentos, não sei quanto, esperando chegar a sexta-feira e era aquela miséria.

O segundo elemento que se depreende do relato de Tânia Simões e é uma constante em sua entrevista, são as queixas que passam a ser direcionadas para o sindicato e os seus descontos. Segundo Tânia Simões, funcionava da seguinte forma, “o DEPRC passava para o sindicato e o sindicato nos repassava, só que o

sindicato fazia aqueles trâmites deles lá e pagavam o que eles achavam que era o que nós merecíamos ganhar que era um 'tantinho' assim". Para realizar o pagamento, eram descontados, além de 11% do INPS, férias, 13º salário, fundo de garantia, taxa de contribuição sindical entre outros descontos, e acabava que "aquele dinheiro não dava, tinha que estar tirando vale, [...] então a gente tirava um cruzado de vale, eles tiravam dois e teimavam que tinham sido dois! Então, a gente, para não estar sempre brigando, deixava passar".

Além da exploração do trabalho dos arrumadores pela autarquia, havia ainda uma relação bastante difícil desses trabalhadores com o Sindicato, como revelam os depoimentos. Era uma situação ambígua e insatisfatória: enquanto, por um lado, os arrumadores eram contratados e inseridos em trabalhos burocráticos e de certa qualificação e iam adquirindo conhecimentos do trabalho e o executando com todas as prerrogativas de profissionais, por outro, não tinham estabilidade e nem salário de um funcionário do Estado.

Essa situação despertava nos trabalhadores o interesse pela busca por carreira como efetivos, isto é, o sonho de tornarem-se funcionários públicos. Muitos desses trabalhadores buscaram a alternativa de sobrevivência como avulsos, sócios do Sindicato dos Arrumadores, mas seu interesse era ingressar como funcionários da autarquia. Como destacou o depoente Geraldo da Silveira, essa possibilidade já havia sido visualizada desde antes de ingressar no Sindicato dos Arrumadores: "eu fui trabalhar exatamente como arrumador, no DEPRC, que a minha intenção era um dia ser funcionário público".

A inserção de Geraldo da Silveira revela as articulações que os trabalhadores faziam, pois se tornou sócio do Sindicato dos Arrumadores, mesmo sendo sócio do Sindicato dos Estivadores e ter a carteira de estivador. Esclarece o entrevistado: "eu passei a trabalhar pelos arrumadores no DEPRC: o serviço de estiva já estava diminuindo. Embora fosse 86, porque aí caí naqueles anos que eu te disse, a automatização começou a matar, não tinha mais aquela mão-de-obra que se tinha". Segundo relata, para se associar ao Sindicato dos Arrumadores, teve que aceitar certas regras: "ficou numa cláusula, que eu prestaria serviço para o DEPRC, mas não ia disputar a chamada, como nunca disputei com eles". O entrevistado fala do costume de pegar o trabalho: e mandar outro trabalhador em seu lugar, como uma alternativa de se manter nos dois trabalhos, "quando tinha serviço, o que eu fazia, eu

respondia o trabalho e mandava outro estivador no meu lugar [...], isso de dia”. Mas, continua o entrevistado, “como arrumador, eu só prestei serviço no DEPRC. Trabalhei no Serviço Médico, foi o último serviço antes de eu me aposentar da estiva”. Porém, Geraldo diz que sua “intenção sempre foi passar para o quadro de funcionários. [...] quando era de noite, trabalhava na estiva. Trabalhava no DEPRC de dia até as 6hs, fazia o meu serviço e, de noite, ia na estiva, responder o meu trabalho, no outro dia, com sono, ia lá”.

A condição de funcionário público era extremamente valorizada nesse meio, mesmo em um contexto de crise, como na década de 1980, referida nesses relatos. Os funcionários públicos carregavam a condição, altamente valorizada, de serem beneficiários da seguridade social herdada do Estado do Bem Estar Social, sinônimo de estabilidade, melhores salários e uma carreira promissora. No entanto, os trabalhadores avulsos não dispunham desse benefícios, tinham um ganho muito baixo, tendo que submeter-se a duplas jornadas ou a ficar sem trabalho por longos períodos de “chacho” na estiva ou passar pela diminuição das contratações pelas empresas, no caso dos arrumadores, ou ainda se submeter ao que oferecia o DEPRC. Um dos fatores que descaracterizou o trabalho avulso no DEPRC foi a não manutenção do rodízio, pois, a pedido da direção do porto, não era adotado, porque causaria problemas para a organização do trabalho. Segundo Tânia Simões,

não aceitavam rodízio. Eu lembro, agora falando, que em uma época foi solicitado para se fazer rodízio. Até teve uma reunião lá que outro pessoal que o sindicato tinha, não sei onde, fazia rodízio para trabalhar no DEPRC, mas a administração na época disse que não, que não ia dar certo, porque era um serviço que a pessoa fazia diário, cuidava de um processo, então tinha que ser aquela pessoa mesmo. Estava montando um processo, então como é que de repente mandaria outra pessoa para fazer aquilo ali, dos assentamentos, por exemplo. [...] Como vai pegar e dar andamento em um processo que não conhece? Que não sabe o conteúdo? Aí teria que ter sempre uma pessoa ali para ensinar o serviço para a outra pessoa, para poder fazer o rodízio e aí não tinha como. No DEPRC não tinha como fazer rodízio, tinha que ser todos os dias as mesmas pessoas trabalhando naquilo, nos assentamentos, nas folhas de pagamento tinha arrumadora.

Portanto, o rodízio não foi implantado, e os trabalhadores batiam o ponto e executavam o trabalho como se fossem subordinados ao DEPRC, só não recebiam como tal, e isso abriu brechas para os trabalhadores ingressarem na Justiça com o objetivo de se efetivarem.

Conforme os empresários e o Estado iam arrochando salários, os trabalhadores verificavam as diferenças e reuniam grupos para tentar reivindicar na justiça do trabalho. Mas a maioria esbarrava no sindicato, que não tinha interesse de que o grupo deixasse de ser arrumador para se tornar efetivo e, por outro lado, não conseguia aumentos frente ao DEPRC, em fase de decadência, e ao Estado, em crise. Por isso, a ideia de que o sindicato explorava os trabalhadores era uma constante para alguns depoentes.

A esse respeito, o caso de Tânia Simões é ilustrativo, quando afirma que “sempre descontavam isso e aquilo, cada mês que a gente ia pedir a prestação de contas, sempre tinha uma coisa, um desconto, ou o sindicato estava lá fazendo uma reforma. Sei que eles sempre achavam um meio de pegar dinheiro do pessoal”. Essa visão demonstra a aversão da entrevistada pelo sindicato, o que parece agravado pelo fato de ser mulher. Conforme suas palavras,

o sindicato infelizmente era assim, tudo que ia contra eles... Era horrível de ir lá, sabe, era ali na São Pedro, era uma coisa assim, parecia que tinha só marginal ali dentro e não era, tinha pessoas boas ali que nos tratavam com respeito, mas também tinha outras pessoas que se infiltravam ali, até prá buscar dinheiro, que trabalhavam em outros lugares, era horrível. Prá nós, mulheres, era horrível ir ali ao sindicato, era horrível.

Cumprе salientar que os arrumadores sempre foram uma categoria fundamentalmente masculina e que o ingresso de mulheres em seus quadros era recente. Segundo Tânia Simões, as “primeiras mulheres que entraram lá, foram a Regina, depois fui eu e aí começou abrir caminhos prá outras, [...]. Aí foi o ‘fulano’ que indicou a ‘fulana’, a prima que indicou a prima” e assim iam aumentando as mulheres no DEPRC e no sindicato, e foi assim que “uma turma que tinha na época, a Beatriz, a Edna e eu, começamos a fazer o serviço burocrático. Aquelas que tinham condições, que sabiam e que tinham curso de datilografia, [...] primeiro grau completo, aí ia para fazer o serviço”. Com o tempo e a convivência, ia aprendendo o serviço, completa a entrevistada, “aprendia alguma coisa, mas a gente ali, convivendo, sempre tinha alguma coisa, mexendo, leva processo aqui, leva processo lá, vê datilografar os assentamentos”.

Nessa época, o sindicato já estava em um processo de decadência, devido, provavelmente, ao pouco rendimento e a uma estrutura administrativa bastante pesada, o que causou um constante endividamento, que culminou na perda da sede

para o INSS e uma série de processos que levou a brigas internas e a constituição de outro sindicato nas cidades de Canoas e Triunfo por um grupo dissidente.²⁷⁵

Por outro lado, os trabalhadores, com o tempo, passaram a buscar na Justiça do Trabalho a possibilidade de ingresso ao quadro de efetivos; é o que relata Tânia Simões:

a gente não ficava contente com essa situação. Mas, como era aquela coisa assim... Em 88, foi que nós reunimos um grupo, não foi eu, foi outros colegas, o Antônio, que já saiu também. [...] Formou um grupo para colocar na Justiça, eu disse: - ai, eu não vou fazer, eles vão nos colocar tudo na rua, eles não vão aceitar isso, nós trabalhamos prá o DEPRC, mas pelo sindicato e aí nós vamos colocar o DEPRC na justiça, vai tudo prá rua. Aí eles diziam: - não, por que nós temos direito!

Esses trabalhadores foram ingressando na Justiça, em grupos; alguns deles ganharam, e o DEPRC recorreu, mas outros não foram enquadrados como subordinados, por estarem força supletiva e representarem de acordo com legislação para o trabalhador avulso, que presta serviço na capatazia do porto. Portanto, o ingresso na Justiça do Trabalho se dá porque, conforme Geraldo da Silveira, “tinha um ideal, todos nós tínhamos, tinha um ideal, um dia a gente vai, se Deus quiser, a gente vai, se Deus quiser, a gente vai. E graças a Deus, aí em 10 de novembro de 1996, chegou o dia, fomos enquadrados”, e continua seu relato, “fui eu quem ganhou menos dinheiro, ganhei não, ainda está em precatórios. Porque fui enquadrado como CC5, como fotocopista, [...] a última vaga foi minha e depois extinta, fotocopista no DEPRC”.²⁷⁶

Ainda sobre os processos Judiciais, Tânia Simões diz que, na época, no DEPRC, os “arrumadores eram muitos; só no meu grupo, foram doze que colocaram na justiça. Alguns foram efetivados, outros faleceram antes, outros pediram demissão, saíram no PDV, se arreponderam, mas saíram”.

Os trabalhadores foram em busca de seus direitos, porque o DEPRC não

²⁷⁵ Vilmar e Jorge Ribeiro relatam que esse “sindicato que está hoje em Canoas é um braço da oposição que saiu do sindicato de Porto Alegre. Então, quando o pessoal fundou, houve uma intervenção, [...] a dívida era tão grande do sindicato para o INSS, da diretoria do sindicato que estava sendo substituída, [...] uma diretoria muito desonesta, inclusive um diretor morreu do coração, quando deram voz de prisão [...]. Um prédio com três pisos perderam para o INSS porque não pagaram, fecharam um sindicato com, no mínimo, setenta anos; acho que tinha o Sindicato dos Arrumadores, teve pessoas que não se aposentaram porque eles não pagaram o INSS”.

²⁷⁶ No entanto, aproveitando-se de que já estava aposentado pelo Sindicato dos Estivadores e já havia trabalhado muito, Geraldo decide sair do DEPRC, quando o governador do Estado Antônio Brito, com a política do Estado Mínimo, lança o Programa de Demissão Voluntária – PDV, é o que diz o entrevistado: “eu saí no PDV”.

tratou com respeito e responsabilidade quando terceirizou a mão-de-obra ao Sindicato dos Arrumadores: ao diferenciar um padrão de trabalhador, o funcionário público concursado, do trabalhador avulso, teve a pretensão de economizar com a mão-de-obra, oferecendo aos usuários as mesmas tarifas. Entretanto, percebe-se uma desestabilização da autarquia, que vinha sendo sucateada pelos interesses privados e corporativos de engenheiros e dirigentes.²⁷⁷ Conforme Jorge Paiva, quando os funcionários antigos do DEPRC “estavam prá se aposentar, não teve mais concurso, foi lá por setenta e cinco, começou a ter arrumador. Em setenta e cinco, eu me lembro. [...] muita gente se aposentou, aí o Jair Soares entrou como governador em oitenta e dois”, mas essa situação teve início no “governo anterior ao Jair; depois do Jair, continuou esse processo de privatização, [...] E o pessoal, só constituíam com o Estado, mas a maior parte dos funcionários, tudo são de fora, privatizaram, mas naquela, assim, prá não perder a gerência”. Esse aspecto, que o entrevistado caracteriza como processo de privatização, é, na verdade, o início da implementação de um projeto neoliberal, tanto para o porto quanto para o Estado, porém esse projeto coaduna-se em um círculo vicioso,²⁷⁸ que pretendia privatizar o porto, sem que fossem atacados alguns privilégios corporativos, como tratado no primeiro capítulo.

De alguma forma, os trabalhadores apropriaram-se de certa cultura de direitos, fruto de uma construção de classe e de uma identidade de classe, que pode ser visualizada pelos crescentes ingressos de trabalhadores na Justiça do Trabalho. Buscaram a equiparação de ganhos com os funcionários da autarquia e aborreceram-se com a situação de exceção porque passavam dentro de uma instituição pública. Dessa forma, o ingresso na Justiça do Trabalho foi a forma de luta desses trabalhadores, que, buscando seus direitos, empoderaram-se ao ponto de grande parte, se não todos os trabalhadores, impetrarem processos buscando vínculo de emprego junto ao DEPRC.

²⁷⁷ Conforme analisado no primeiro capítulo e demonstrado no Relatório “A Cidade e seu Porto. Dinâmicas metropolitanas e políticas públicas em Porto Alegre” por Geraldo Silva, Giuseppe Cocco e Joan Alemy, realizado em 2000.

²⁷⁸ O ciclo vicioso foi citado por SILVA et al (2000, p. 123): “não há calado; sem calado, não há nem frequência nem navios adequados e, portanto, não há cargas; sem volumes de cargas suficientes a produzir as mínimas economias de escala, não há modernização dos portos. Sem modernização, não há confiança; sem confiança, não há frequência. Enfim, não há confiança sem privatização”. O início da implantação de um projeto neoliberal pressupõe a tentativa de privatização do porto de Porto Alegre e o uso da mão-de-obra terceirizada, no sentido de uma reestruturação e de uma flexibilização das relações de trabalho.

4.1.3. Arrumadores: a distribuição do trabalho

A manutenção e as disputas pela organização do trabalho, os costumes do trabalho no porto e suas especificidades para os trabalhadores da movimentação de mercadorias fora do porto são aspectos examinados nesta seção.

Falando sobre a forma de distribuição da mão-de-obra, Jorge Paiva (20.02.2008) explica como funcionava nos Arrumadores. Tinha o que chamavam de *escalantes*, “aquelas pessoas que trabalham, assim, como vou dizer, na diretoria, tem esse, tem aquele, e esse é o pessoal que faz o contato direto com os peões”. Assim como nos estivadores, “os encarregados de fazerem a chamada, são os fiscais gerais”, nos arrumadores, tinha um escalador que fazia a chamada, “eles se aposentavam e voltavam a fazer essa parte, prá fazer chamada e tocava o sindicato”. As chamadas ocorriam “no C2, e as assembléias também, quando se reuniam também, prá prestação de serviço”. No momento da distribuição do serviço, diziam: “pessoal, companheiros, olha a chamada. [...] tem tantos ternos, o trabalho é esse, Moinho Germano, Moinho [...], olha tem o IRGA, tem prá o IRGA, tem prá cá, tem prá lá”.

Ao longo do tempo, houve diversas discussões e acordos com relação às chamadas dos trabalhadores. Mas, pelo que se tem de registro, em meados dos anos setenta, em um “Estudo do Sistema de Chamada do Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre”, foram apresentadas duas propostas na Assembléia Geral Extraordinária (Ata, 19.11.1976): a primeira, não aprovada, pretendia criar

uma Chamada obrigatória e suprimir-se a chamada de diária; quem sair pela manhã, na chamada obrigatória, ficaria de vez na produção e, quando sair à tarde, ficaria de vez, na chamada Expressa; saindo um por terno, no dia seguinte, e todo o sócio ficaria obrigado a responder uma chamada diária Obrigatória, não podendo acumular a sua vez ficaria com a obrigação de vir ao Ponto de Chamada, todos os dias ou pelo menos três vezes por semana.

Podem-se identificar, nessa proposta, três questões, que estão relacionadas às formas costumeiras dos arrumadores.

A primeira questão diz respeito ao acúmulo “da vez”. Ficar “de vez”, significa não precisar entrar no rodízio da chamada. Da mesma forma como os outros trabalhadores do porto, os arrumadores tinham o rodízio; isso estava previsto em lei. Entretanto, a maneira de realizar a distribuição do serviço era responsabilidade de cada sindicato, sendo estas normatizações, em geral, decididas em assembleias gerais. Em todas as categorias, ocorreram muitas discussões relacionadas ao rodízio. Uma questão importante era justamente buscar normas claras a respeito do atendimento às chamadas. Por exemplo, uma das discussões, estava relacionada ao acúmulo ou não de chamadas quando o trabalhador ia em um trabalho e passava a sua vez novamente quando ele estava trabalhando; então, a decisão era se tinha ou não o direito de responder à chamada que havia passado, ou se poderia ficar de vez para a próxima chamada, o que os estivadores chamavam de “acumular chamadas”. Portanto, nesse caso específico, a discussão girava em torno da possibilidade que o trabalhador adquiria em ficar “de vez”, quando saísse ao trabalho pela manhã, na chamada obrigatória, no outro dia. E, assim, estava sempre direto na produção, sem precisar entrar no rodízio. Porém, não poderia acumular a vez e deveria entrar no rodízio após ter ido na vez. Por exemplo, se fosse trabalhar segunda-feira pela manhã, ganhava o direito de ir ao trabalho de produção terça-feira sem precisar entrar no rodízio para responder chamada, mas quarta-feira tinha que ir novamente ao ponto de distribuição disputar a chamada.

A segunda questão diz respeito à criação de uma chamada diária obrigatória, que não vai interessar aos associados. Essa proposição possibilitaria uma maior igualdade de ganhos, à medida que obrigasse todos os sócios “a responder uma chamada diária Obrigatória”. Conforme analisado anteriormente, os Conferentes de Carga e Descarga tinham um rodízio com equidade de ganhos, em que se dava uma regulação dos ganhos pelo sindicato. Dessa forma, se todos respondessem a chamadas diariamente, teriam uma maior igualdade em seus salários; por isso, criaram um mecanismo de “escalação por ganho”. No entanto, os trabalhadores queriam liberdade para atender ou não às chamadas, e havia quem respondesse apenas às melhores; esse trabalhador tinha interesse em que as diárias ficassem também dentro do rodízio, ou seja, se caísse em seu número, teria que pegar, e, se sobrasse, o quadro-extra assumiria a vaga, e era o que acontecia geralmente.

A terceira questão está relacionada à forma de distribuição do trabalho, à criação de mecanismos para beneficiar alguns trabalhadores, aqueles que fossem mais assíduos ao serviço. Isso sem alterar um princípio, que fica implícito na proposição, a questão do casualismo, bastante cara a todas as categorias de avulsos do porto, e que se refere a não necessidade de responder a chamadas todos os dias; é como se não tivessem a obrigação de ir ao trabalho todos os dias, e não o tinham. Portanto, pressupõe a não obrigatoriedade como um princípio de liberdade do trabalhador, assim como a questão de, mesmo estando no Ponto de Distribuição, não responder à chamada, quando o trabalho não lhe agradasse, podendo ir em outra ocasião em que o trabalho remunerasse melhor, fosse menos pesado, da mesma maneira que qualquer trabalhador avulso do porto.

Essa questão da liberdade de escolher entre trabalho e ócio aparece como fundamental para os trabalhadores avulsos. Segundo Antunes (1997), na sociedade capitalista, o “trabalho é estranhado”, pois não é realizador, não satisfaz e é repudiado pelo trabalhador, que se sente fora de si no trabalho e só se realiza fora dele. Portanto, o trabalho não é vida.²⁷⁹

Sobre as chamadas, como já salientamos, muitas discussões e acordos ocorreram ao longo do tempo estudado. Vejamos, agora, a proposta que foi aprovada pela assembléia.

A segunda proposta foi aprovada e passou a vigorar a partir de 22 do mês de novembro de 1976. Essa resolução da Assembléia Geral Extraordinária (Ata, 19.11.1976) criou

uma Chamada, partindo de zero: quem a responder, ficará com a vez; todo aquele que sair antes das 9:00 horas, ficará de vez, na Produção do dia seguinte: aqueles que saírem depois de 9:00 horas, ficarão com a vez na Chamada de Expresso, do dia seguinte; as chamadas de faça serão suprimidas; para formar um Terno, bastaria ser chamado 1 Fiscal e o restante do pessoal, sairiam na Chamada respectiva; os companheiros que ficarem de vez, serão engajados nos ternos do dia seguinte, obedecendo o critério proporcional de para: 4 homens, 1 de vez; 6 homens, 2; 8, 3 de vez e para 12 ou mais homens, 4 de vez. Quando da chamada, o Fiscal Geral,

²⁷⁹ Para Antunes o trabalho no capitalismo é estranhado, o ser humano não é valorizado em sua criatividade, o seu trabalho é para satisfazer os fins privados de outro, “o trabalho como atividade vital, verdadeira desaparece [...], o trabalhador sente-se livremente ativo em suas funções animais (comer, beber, procriar etc.) e em suas funções humanas sente-se como um animal. [...] estranhado frente ao produto do seu trabalho e frente ao próprio ato de produção da vida material, o ser social torna-se um ser estranho frente a ele mesmo [...]”. Cf. ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Trabalho**. São Paulo: Cortez, 1997. pp. 125 – 126.

chamará os da “vez” e, se estes, não se encontrarem presentes, perderão sua vez. Ficando o Fiscal Geral, com toda a responsabilidade de seguir à risca, todas as resoluções da presente resolução.

Precisamos analisar a citação para esclarecer o funcionamento dessa complexa organização realizada pelos trabalhadores tanto na distribuição do trabalho quanto na sua inserção. Logo, essa proposição, que se concretiza em resolução, traz pelo menos três elementos analisáveis.

O primeiro elemento é o funcionamento das chefias no ponto de chamada, semelhante ao da organização da estiva. O Fiscal Geral era o que fazia a distribuição do trabalho, conforme analisado anteriormente. O Fiscal era um dos trabalhadores, que, segundo Jorge Paiva, era o encarregado que fazia o contato direto com o responsável pelo serviço, ficando, também, responsável por levar o pessoal ao local de trabalho; o encarregado “traz a turma”. Ao chegar, perguntava: “qual é o serviço?” E apresentava o terno que iria trabalhar, “a nossa turma que vamos trabalhar é o fulano, o beltrano e eu. Dava o nome das pessoas. Então, ia prestar o serviço [...], e no que começasse o trabalho, ia até o término”. O mesmo Fiscal ficava responsável até o final do trabalho, porém o trabalhador poderia terminar ou não o serviço. E depois, se não tivesse terminado o serviço, chamava outros novamente, para substituir aquele terno: “então, o pessoal que estava na volta por ali, vai prá lá prá fechar um terno, que faltou o cara”, e aí, o encarregado levava o pessoal e dizia: “– Olha, esse aqui vem prá cá substituir o fulano de tal; esse aqui vai até aqui, aqui é assim, assim e assado. Ficava o encarregado de apresentar para o homem lá, o dono da firma, ou a pessoa encarregada do serviço que nós íamos prestar”. O encarregado trabalhava junto com os outros, mas tinha o privilégio, não de “receber mais, mas ele tinha a facilidade prá ser chamado mais seguido, digamos assim, um terno de seis, a vez dele estava quase sempre garantida, tirava mais cinco, ficava com a carteira dele enfiada”.²⁸⁰ Apesar de funcionar o rodízio, era como na estiva: havia alguns trabalhadores que faziam as

²⁸⁰ “Carteira enfiada” era um termo utilizado para designar que a carteira do trabalhador estava no meio das outras, sem a necessidade de entrar no rodízio; o trabalhador estava sempre preparado para assumir o trabalho, mesmo que o seu número não tivesse passado no rodízio.

funções de mando, que eram as contra maestrias²⁸¹ ou os contramestres, porém, entre os arrumadores, segundo Jorge Paiva, o encarregado

fazia parte daquele pessoal que não precisava, a não ser que não quisesse trabalhar, o outro também fazia parte, aquele que respondia a chamada, então sempre tinha, um deles que ia prá acertar o esquema, pegava e levava um papelzinho para mostrar prá o homem lá, chegava lá e dizia, olha, é esse esquema aqui. E o cara lá dizia o que ia se fazer, ou dava a ordem, o cara ia prá lá.

O segundo elemento é a complexidade do ponto de distribuição, pois eram criados mecanismos para inserção do trabalhador. Além de haver o sistema de distribuição por rodízio em que o trabalhador tinha um número, foi criada a inserção no trabalho, que denominaram o “da vez”, que era um privilégio concedido ao trabalhador que tivesse sido engajado no trabalho antes das 9 horas. Esse privilégio consistia em serem engajados na produção no dia seguinte, sem precisar concorrer com outro trabalhador no rodízio. Criaram, assim, um estímulo ao trabalho e, ao mesmo tempo, uma maior diferenciação dos ganhos, pois, apesar de criarem o mecanismo de proporcionalidade para manter o rodízio, alguns trabalhadores estavam sempre escalados para a produção²⁸², mesmo que não chegasse o seu número. Por outro lado, teriam que estar sempre na hora da chamada, para não perder sua vez. Entretanto, o Fiscal Geral, que fazia a distribuição da chamada, tinha que ficar bem mais atento, pois, além de chamar os trabalhadores pelo rodízio, teria que prever os “da vez” de acordo com a proporcionalidade.

Terceiro elemento é a representação do ponto de distribuição, que sempre foi fundamental para que os trabalhadores se sentissem administradores de seu próprio trabalho. Conforme trabalhado em capítulo anterior, o ponto de chamada é o local da contradição dos trabalhadores, onde se reúnem características de disputas e se configuram cooperações, pois ali se dão as mais variadas disputas entre os trabalhadores do porto, os que mantêm a *closed shop*. Entretanto, no caso dos arrumadores, ocorre uma peculiaridade. O ponto de distribuição da chamada poderia ser disputado por trabalhadores que assim o desejassem, porém, além da liberdade

²⁸¹ Contra maestrias são as funções de mando no trabalho de estiva, que se configuram no Contramestre Geral e nos Contramestres de Porão.

²⁸² A Produção é a melhor chamada para os arrumadores, quando o ganho é por tonelagem e cubagem que todos os trabalhadores tenham carregado ou descarregando naquele terno de serviço, isto é, com aquela quantidade de trabalhadores, naquele número de horas. A produção total do terno era dividida igualmente para cada trabalhador, dando o seu salário-produção no dia.

em escolher pelo trabalho ou o ócio, alguns trabalhadores poderiam escolher trabalhar por um período em alguma empresa ou responder à chamada; por isso, muitos trabalhadores não estavam diariamente no ponto de chamada. Conforme diz Jorge Paiva, como sócio dos arrumadores, “cheguei tratar serviço com o DEAL por uns quatro ou cinco meses. Ia até nos arrumadores buscar o dinheiro”. Da mesma forma como no DEAL, citado pelo entrevistado, houve diversos trabalhadores que prestavam serviço no DEPRC, conforme analisado anteriormente, e muitos outros no Instituto Rio-Grandense do Arroz – IRGA, de forma permanente, por um período determinado. A esse respeito, encontra-se no Acórdão (93.012586-0 REO/RO)²⁸³ uma descrição detalhada das funções exercidas pelo trabalhador no depósito do IRGA no período de 23.07.85 a 31.08.87: “manter limpo o local através de varredura do mesmo, pintura em alvenaria quando necessário, empilhamento de sacas para armazenamento e transporte”; e na oficina, no período de 01.09.87 a 30.12.89, “onde exerceu os serviços de auxiliar de mecânica de manutenção, retirando e colocando peças nos motores e veículos, limpeza de peças com solvente e óleo diesel, lavagem de chassis e carroceria de veículos”.

Portanto, fica evidente que os arrumadores trabalharam em diversas empresas. Ao tentar justificar a manutenção da tabela de preços do sindicato e as conquistas dos arrumadores frente às diversas empresas, os trabalhadores, em Assembléia Geral Extraordinária (Ata, 19.11.1976), relacionam as empresas que prestaram serviço.

Firmas importantes com as quais mantemos boas relações trabalhistas, tais como Bochese & Cia. Ltda., Linsenmayer Jaconi, Minuano Limão, Olivebra e diversas Firmas com sede no interior do Estado e, além disso, uma imensidade de Empresas Públicas e Particulares de grande porte econômico, com quem trabalhamos, sempre satisfeitas com a nossa mão-de-obra especializada, organizada e responsável pelos seus atos de disciplina, ordem e atendimento satisfatório, no que se refere à execução de nossas tarefas como arrumadores. Cito ainda a CESA (Silos do Estado) e a Subsistência de 3º Exército e outros Órgãos Estatais para os quais fornecemos pessoal para serviços de cargas e descarga, empilhamentos e etc., sempre, havendo as mais irrestritas relações de trabalho e respectivos pagamentos de nossas “tarifas” [...].

²⁸³ PROCURADORIA DO TRABALHO. Juízes da Seção Especializada do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região: Darcy Carlos Mahle - no exercício da Presidência e Valdemiro Orso – Relator, Porto Alegre, 8 de junho de 1994.

Ao longo da história do sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre, que, na época da assembléia citada, tinha 23 anos, os arrumadores estiveram inseridos na vida econômica do Rio Grande do Sul, prestando serviços na movimentação de mercadorias tanto no porto de Porto Alegre quanto fora do porto. Essa citação possibilita levantar pelo menos três questões que passarão a ser examinadas: a primeira questão é a argumentação de que a mão-de-obra do sindicato dos arrumadores era satisfatória aos clientes; a segunda é a que se refere à organização, ordem e disciplina da mão-de-obra do Sindicato dos Arrumadores; e a terceira questão é a que diz respeito à exaltação do estabelecimento de uma tabela de preços do Sindicato dos Arrumadores negociadas com as empresas e à luta pela sua manutenção.

A primeira questão diz respeito ao argumento de que sua mão-de-obra era satisfatória aos clientes, pois as empresas estavam “sempre satisfeitas com a nossa mão-de-obra especializada, organizada e responsável”. Alguns relatos dos entrevistados dão conta dessa questão e possibilitam um melhor desdobramento do que essa frase significa na construção da história dessa categoria de trabalhadores e da abertura de campo de trabalho que irão construir ao longo do tempo. Jorge Paiva (20.02.2008), relata, em diversas passagens, como era o trabalho fora da área portuária e como agiam os trabalhadores, demonstrando a organização, o costume, a aprendizagem e a brutalidade do trabalho. Diz o entrevistado que, quando trabalhou no DEAL,

tinha caixas de ferro, [...] era um litro de leite [...] de vidro, tinha uma tampa, assim, em alumínio. Então iam dez garrafas dentro daquela caixa de ferro, [...] ali era de 800, 1100 a 1200 caixas em cada caminhão. A gente ia prá lá e os caminhões chegavam de 2:30 às 3:00 horas da manhã. [...] tinha que pegar pelo sindicato, já tinha acertado o papel direitinho, e nós ia para lá pegar, e já sabíamos, só saía de lá quando terminasse a carga. Então, o que se fazia, às três horas começava a carregar [...], carregava todinho aquele caminhão. Geralmente faltava gente, e se recebia mais um dinheiro, era calçado. – ah! O senhor vai ter que ir... Vai para o repasse. Então tinha que distribuir todinho aquele material com mil e poucas caixas, em padarias, em diversos lugares, fazia uma zona enorme, extensa, e depois recolhia os vasilhames vazios prá levar prá o DEAL. Só que, depois que a gente recolhia tudo, chegava para o motorista e ele nos levava para casa, prá depois levar o caminhão até o DEAL.

Essa citação exemplifica a dureza do trabalho, a força e o cuidado que era exigido. Também revela a preocupação em não decepcionar a empresa, apesar de alguns trabalhadores faltarem ao serviço, outros o cobriam; no dizer do entrevistado,

sabiam que iam sair de lá só quando terminasse a carga e “o senhor vai ter que ir”. Como vários relatos subsequentes demonstram, tinham plena consciência que o trabalho tinha de ser feito. Portanto, essa atitude poderia funcionar como um “cartão de visitas” tanto para o sindicato, responsável pelo trabalho, como para o trabalhador, que tinha, também, a sua recompensa, com os extras.

A exigência e responsabilidade em relação ao trabalho foi frequentemente destacada nas entrevistas. Segundo Jorge Paiva (20.02.2008), “nem sempre todo mundo tem a mesma fibra. Isso eu aprendi”. E dá o exemplo da descarga da “cachaça tatuzinho, que começou a buscar gente lá no sindicato, a Brahma também, inclusive, quando iniciou estas caixas de plástico”. Diziam: “– Vamo lá pessoal!” Para demonstrar a agilidade, pois “ali tinha oitocentas a mil e quinhentas caixas dentro daquela jamanta, que vinha de Rio Claro”. E, para demonstrar que era pesado, puxado, e que necessitava de agilidade, o entrevistado usa a expressão, “aquilo ali é um serviço muito horror”, porque, continua ele, “já viu mil e quinhentas caixas numa jamanta daquelas... – vamo lá pessoal, vamo, não pode entrar na noite! como que vamo tirá com noite!”

Também era costume a oferta de incentivos para a agilização do trabalho. É o que o entrevistado chama de “um dinheiro por fora”, o que, inclusive, já havia falado no fragmento anterior da entrevista, mas explica o entrevistado: “se ia tirar em torno de cento e cinquenta para cada um, aí o cara botava mais cinquenta. – Vocês vão levar mais cinquenta aí, mas vocês têm que trabalhar, não pode fazer corpo mole!”, na verdade, era um valor que não estava previsto, para o sindicato, mas que funcionava como um estímulo a mais para o trabalhador, pois, segundo Jorge Paiva,

depois a gente entendia, o problema deles [...] o dinheiro que eles iam dar prá nós não era nada, mas o problema era o valor da carga que não podia ficar na rua. Então se sujeitava a isso aí. “– Vamo lá pessoal!” Sabe o que é mil e quinhentas caixas. É caixa que não termina. E aí essas doze pessoas se transformavam em duzentas pessoas.

Portanto, era por meio do trabalho, da prestação de serviço, que o Sindicato dos Arrumadores conseguia manter seus contratos. Mas o trabalho só funcionava coletivamente, conforme expressa o entrevistado: “doze pessoas se transformavam em duzentas”. A força do coletivo também se revelava de outro modo: criava formas de diminuir o esforço, e fazia que o trabalho fosse executado da melhor

forma possível. Jorge Paiva dá um exemplo disso. Diz ele: “a Brahma levou mais tempo para botar as caixas de plástico. Tinham aquelas caixas de madeira pesadas. Então eles botavam assim, tipo [...] uma chapa de ferro, para escorregar e então eles faziam assim”. Portanto, eram soluções coletivas que diminuía o peso extremamente elevado das caixas de madeira. Porém essa solução, segundo o entrevistado, criava outro problema para o corpo, que havia de se adaptar, não com o peso, mas com o jeito, pois, para executar o serviço, “tinha que tirar o pé, porque às vezes batia no meio do garrão, a pessoa tinha que tirar o pé fora prá pegar do lado da caixa e botar no lugar. Isso aí exigia muito”.

Para Jorge Paiva, outro trabalho pesado e perigoso de carga e descarga no “tempo da Wallig”, foi o realizado com “aquelas chapas para fazer fogão. Aquilo pesa! Davam umas luvas, e às vezes até cortava as mãos, se abriam as luvas, porque vinham afiadas e pesadas. Não botavam mais gente, eram aquelas pessoas que faziam o serviço”. Portanto, apesar de o trabalhador solicitar mais trabalhadores, era “o terno fechado, tinha que segurar aquele trabalho [...] então exigia da pessoa assim... Tinha tal serviço e dizia eu vou. Aí tinha que chegar lá e ‘tocar o barco’”, e os trabalhadores diziam: “não dá, tem que botar outro aí”, mas a empresa e o sindicato não colocavam. Segundo Jorge Paiva, acabavam se submentendo, “porque a pessoa temia não ser chamada, ou dar um gancho, como chamavam, e precisava ganhar”. Por outro lado, reforça o entrevistado que, “além da disputa do capital e trabalho, existia as pessoas, assim, que tinha um dom assim para persuadir, pessoas que nós trabalhávamos assim tipo de uma família que tu não tem um... olha os caras não vão aguentar este trabalho”. E conclui dizendo que

na dificuldade, o ser humano se encontra [...] tem mais união. Porque, quando tá todo mundo bem de vida, é muito fácil, mas, quando tá todo tendo que lutar pelo pão nosso de cada dia, eu tenho que buscar de qualquer jeito, porque tem que sair dali a sobrevivência, aí você vê qual é o grau de sensibilidade que tem cada um... e aí o senhor pode até persuadir uma pessoa de tocar o barco para frente, como pode persuadir de não ir tocar o barco para frente... vai depender da cabeça de cada um.

Outra informação que aparece no depoimento de Jorge Paiva refere-se à composição dos trabalhadores que formavam os arrumadores - “setenta por cento era só do interior: Cachoeira, Caçapava, esse lugares tudo por aí, todos iam nos arrumadores”. A preferência pelo trabalhador rural, aliada à forma de ingresso, explica essa composição. A indicação pessoal de amigos e parentes era a forma

mais comum de inserção. Em seu relato, explica: Quando encontrava o amigo, perguntava: “– Olha tu não tem lá serviço no porto?” e o outro amigo respondia: “– Vem cá, dá aqui a tua carteira. Aí leva a Carteira de Trabalho, Carteira de Identidade era difícil, mais a carteira de trabalho. Tirava uma ficha da carteira ali, Carteira de Trabalho número tal e tal, prá botar na carteirinha”. Além da indicação pessoal, havia também o costume e o estigma do trabalhador do meio rural como mais apto ao trabalho. Conforme explica Jorge Paiva, se dissesse: “sou de fora e mostrava a carteira, na mesma hora pegava, nem ia precisar mais nada. Mas se dissesse: eu sou de Porto Alegre, sou daqui mesmo, e a sua carteira [...] o pessoal da capital, nem todo o mundo, aguenta as dificuldades”.²⁸⁴

Havia alguns testes para verificar o perfil de trabalhador braçal. Uma das formas de testar se o trabalhador tinha capacidade, segundo relato de Jorge Paiva, era por meio do exame da mão; pediam para mostrar “a mão, se tá lisa, não pegava”. Mostrava a mão, ou então, entrava direto no trabalho, “botavam a trabalhar e ficavam vendo como ia trabalhar [...]. Desde cedo, tinha que aprender a trabalhar, tinha que trabalhar, tinha uma obra lá, não quer saber”. E exalta o trabalho manual e sua condição de trabalhador braçal,

nunca tive medo de serviço, trabalhei muito, nos arrumadores, feito louco, na estiva, também. Quando cheguei aqui, cheguei a trabalhar em algumas obras em concreto, e o concreto leva assim... prá fechar, e não pode ter remendos [...] 30 ou 40 cm de altura, e vamos tocar ficha. Hoje tem uma máquina de concreto, agora só estica aquela mangueira. Na época era tudo muito puxado. – Ferro e ferro. Eu muita coisa passei.

A segunda questão é a organização da mão-de-obra pelo sindicato, e as implicações a respeito da “disciplina e da ordem”, elementos importantes tanto para a manutenção do trabalho no mercado, como também para a aplicação das normas

²⁸⁴ A migração para a cidade grande era constante gerando um crescimento das favelas e malocas. Em seu estudo sobre os movimentos sociais em Porto Alegre, Sérgio Baierle mostra os dados do IBGE; conclui Baierle (1992, p. 34) que “nos anos 80, conforme dados da FEE (Fundação de Economia e Estatística), a população em áreas de subabitação cresceu a uma taxa entre 8% e 9% ao ano, enquanto o conjunto da população da cidade cresceu 1,95% ao ano, em média”. O crescimento de Porto Alegre se dá a partir do pós-guerra, diminuindo sua intensidade na década de 1980, tendo em vista que a Região Metropolitana tem um extraordinário crescimento. Veja os dados: Porto Alegre: 1960: 641.173; 1970: 885.545; 1980: 1.175.477 e 1991: 1.262.631; Região Metropolitana: 1980: 2.285.167 e 1991: 3.015.960. Cf. Censos do IBGE Apud BAIERLE, Sérgio Gregório. **Um novo princípio ético-político: prática social e sujeito nos movimentos populares urbanos em porto alegre nos anos 80**. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Ciência Política do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. Professora Orientadora Dra. Evelina Dagnino. CAMPINAS: dezembro de 1992, p. 34.

estabelecidas coletivamente. Uma das normas estabelecidas pelas administrações de todos os sindicatos de avulsos era quanto ao uso de bebidas alcólicas, severamente punidas com suspensão, quando o trabalhador visivelmente não tinha condições de trabalho e insistia em ir trabalhar, ou quando usava e abusava da bebida alcólica em serviço. Conforme exemplifica Jorge Paiva, “nós estamos entre seis, chega um mais eu bêbados, e aí, não tem como! Aí tem que chamar mais alguém, e dar algum gancho.”²⁸⁵ Os sindicatos, tanto um quanto o outro, agiam assim”.

A questão disciplinar dos trabalhadores ia desde advertências até a eliminação do quadro social, seguindo o Estatuto Social. No dia 06 de setembro de 1978, foi realizada uma reunião de diretoria do Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre em que se processou a eliminação de um trabalhador do quadro social do sindicato. A ata dessa reunião expõe os motivos de tal decisão, dizendo que o associado em questão:

sempre foi elemento de atos relevantes e antecedentes-disciplinares, causando certos atritos com diretorias que já antecederam a atual pelo seu hábito usual de bebida alcoólica, em que não está sendo transcrito as advertências feito verbalmente tornando-se comprometedor por atos praticados sendo advertido por escrito em 30.01.78 por se encontrar em estado de embriaguez no ponto de chamada no armazém (C5) do Cais do Porto de onde foi recolhido pela Guarda Portuária tendo sido ouvido pelo comissário recebendo a seguintes advertencias em 30.05.78 quando se encontrava embriagado dentro da sede social em horário de pagamento submetendo a diretoria em atitudes agressivas e desafortada em que não foi atendido, pelo fato de as suas condições financeiras já tinham em que foi entendido, pelo fato de as suas condições financeiras já tinham ultrapassado os seus direitos, recebendo a terceira advertência por escrita quando foi engajado para trabalhar no armazém A5 do Cais do Porto para fazer descarga de caminhão com volumes de trinta quilos, contendo nas embalagens plásticas pacotes de arroz de cinco quilos, trabalho feito por conta do despachante Lúcio [...], e por se portar de maneira inconveniente dentro do horário de trabalho e na própria execução do mesmo foi chamado um representante da diretoria do sindicato [...] tomando conhecimento dos fatos consumados junto ao representante do tomador de serviço no Armazém fazendo a dispensa do referido elemento conforme o anexo de número transcrita a advertência, ficando constatada sumariamente a sua insubordinação pelo hábito costumaz de bebida alcoólica, que incompatibilizando-se o Estatuto e o Regimento interno fica assim enquadrado [...] tornando-se elementos nocivo ao convívio social a entidade de classe, pelos atos acima exposto e transcrito e no presente instrumento fica deliberado por unanimidade a eliminação do indicado tanto dos direitos social e profissional.

²⁸⁵ Termo usado para denotar suspensão do trabalho por um determinado período de dias, que poderia ser de um a noventa dias.

O Sindicato, diversas vezes, reuniu-se com o objetivo de punir trabalhador, tanto em reunião de diretoria quanto em assembleias, o que demonstra uma tentativa de disciplinar o trabalho para demonstrar ao capital que tinham um gerenciamento sobre seu trabalhador, mas também, para disciplinar o trabalhador com relação às regras coletivas estabelecidas por eles mesmos.

A terceira questão está relacionada às “Tarifas” do Sindicato dos Arrumadores, estabelecidas por uma tabela de preços e negociadas com as empresas. Porém, muitas vezes, sofreram interferência do Estado e de seus organismos reguladores, na maioria das vezes, em favor do poder econômico. Em meados dos anos setenta, os trabalhadores do Sindicato dos Arrumadores reuniram-se em Assembleia Geral Extraordinária, pois, segundo o presidente do sindicato, que foi chamado pelo Delegado do Trabalho Marítimo, em Rio Grande, uma empresa multinacional reclamou das tarifas do sindicato, tendo sido considerados, pela empresa Dickinsen, “um exagero os atuais preços estabelecidos”.²⁸⁶ Disse ainda o presidente do Sindicato que teria de ir à Delegacia do Trabalho Marítimo de Rio Grande, para solucionar definitivamente tal situação e que era “pensamento do Senhor Capitão Delegado do Trabalho Marítimo igualar a mesma Tabela com a dos Arrumadores de Rio Grande, uniformizando, assim, as ‘tarifas’ dos Arrumadores, em todos os portos do Estado”.²⁸⁷ Tal questionamento da tabela de preços dos Arrumadores, realizado pela empresa e os ecos obtidos na DTM, recebem, por parte dos trabalhadores, uma série de questionamentos, críticas e repúdios, elaborados em argumentos para pressionar os órgãos governamentais e as instituições privadas que utilizavam a mão-de-obra do sindicato.

Vejamos, a seguir, os argumentos elaborados pelos trabalhadores para refutar as queixas dos empresários. O primeiro argumento é uma crítica voltada contra o interesse econômico da empresa, empenhada em obter o máximo de lucro possível. diziam os trabalhadores, na Assembleia: “não seria a Dickinson, quem iria rebaixar a nossa tabela, com argumentos de não poder pagá-la . [...] a Firma Dickinson, ou outra qualquer multinacional que argumentasse tal disparate não

²⁸⁶ DELEGACIA REGIONAL DO TRABALHO. Ata da Assembleia Geral Extraordinária dos Arrumadores de Porto Alegre, 19.11.1976.

²⁸⁷ Ibid.

poderia ser levada a sério”.²⁸⁸ Na verdade, dizem os oradores, no momento em que uma empresa multinacional investe seu capital, não pensa em *ajudar o País* e nem *ser boazinha*, mas tem o objetivo de “explorar economicamente seus potenciais, e, no nosso caso, ela já estaria querendo explorar o suor e o esforço físico e, até, a própria sobrevivência de um contingente de cerca de 500 homens agrupados num Sindicato de Trabalhadores humildes”. E complementam dizendo que estavam havendo “pressões do poder econômico, representada pela Firma Dickinson, querendo diminuir o nosso poder aquisitivo”.²⁸⁹

O segundo argumento era o de não interferência nas tarifas, uma vez que o Capitão dos Portos pretendia modificá-las, unificando-as para todos os portos do Rio Grande do Sul. Os trabalhadores, em Assembléia Geral Extraordinária (Ata, 19.11.1976), dizem que devem manter a “atual tabela de ‘tarifas’, tendo em vista ser a mesma uma conquista da Categoria e apenas dela, pois que nunca tivemos a intervenção de nenhuma autoridade com interesses pró ou contra a situação dos Arrumadores de Porto Alegre”. E fazem um questionamento à atuação e interferência do Capitão dos Portos do Rio Grande do Sul, pois, até então, em mais de 20 anos de atuação, nunca haviam sofrido

intervenção de nenhuma autoridade com interesses pró ou contra a situação dos Arrumadores de Porto Alegre. Declarou que a atual tabela de preço era fruto de conquistas de nossa Categoria e somente dela, perante as diversas Firmas e Empresas tomadoras de nossa mão-de-obra, através de mais de vinte anos de negociações e acordos bilaterais, havidos entre os nossos Dirigentes e o poder econômico nacional.

E após citar diversas empresas para as quais havia prestado serviços, diz em que essas empresas serviam-se da mão-de-obra do Sindicato dos Arrumadores, “sem a mínima reclamação, valendo isto como um atestado de estarmos corretos e dentro dos postulados oriundos não só de Ministério do Trabalho, como da intenção do eminentíssimo Senhor Presidente da República”.

O terceiro argumento, colocava o Capitão dos Portos contra o governo militar, justificando que este estava em desacordo inclusive com o Presidente da República, que

²⁸⁸ Ibid.

²⁸⁹ Ibid.

através de vários pronunciamentos, nos quais entre outras coisas, sua Excelência, o Marechal Ernesto Geisel, tem declarado desejar firmemente “O FORTALECIMENTO DO SINDICALISMO BRASILEIRO”, como uma das metas de seu Governo Desenvolvimentista e Humanístico, dando ênfase aos mais diversos aspectos relacionados com o HOMEM que trabalho e isto não é por acaso, é uma necessidade social que se impõe aos homens que dirigem a República Brasileira.²⁹⁰

Havia uma tática utilizada pelos trabalhadores de usar o discurso do presidente para pressionar os órgãos governamentais.

O quarto argumento é o repúdio a possibilidade de adotar à “tabela única” para os Arrumadores do Rio Grande do Sul, “uniformizando” os valores em todos os portos do Estado, baseando-se nos Arrumadores de Rio Grande. Na Assembléia Geral Extraordinária (Ata, 19.11.1976), foi enfatizado pelos trabalhadores que a “tabela tinha de permanecer como estava e que se nós fôssemos optar pela tabela dos Arrumadores de Rio Grande, passaríamos a ganhar menos do que um servente de obra”. Pois, disse o trabalhador comparando que “em Rio Grande, com CR\$ 20,00, poder-se-ia tomar café pela manhã e almoçar-se ao meio-dia, ao passo que em Porto Alegre, a coisa era muito diferente”, porém, na capital gaúcha “tudo é muito mais majorado do que na Cidade de Rio Grande, portanto, não deveríamos apoiar a tabela daquela Cidade”.²⁹¹

Como quinto argumento, é realizada uma comparação com a tabela dos trabalhadores da capatazia, demonstrando a desproporcionalidade entre as duas categorias. Foi exposta na Assembléia a tabela do DEPRC para os trabalhadores Portuários e também foram citadas as “vantagens concedidas àquela Categoria de Trabalhadores [...] quinquênios, ponto-diário assegurado, taxas de alimentação e outros percentuais”, ressaltando que era muito diferente para os Arrumadores, pois “nada cabia, a não ser as ‘tarifas’ estabelecidas, isto, para quando conseguíssemos trabalho”²⁹². Diz também,

estranhar muito as condições remunerativas dos Arrumadores, quando destacados para prestar serviços no DEPREC, exemplificando: o companheiro Portuário, quando na produção, ganha CR\$160,00; nós, os Arrumadores, ganhamos, apenas, 36,00; não podemos compreender quais os critérios empregados para tratamento salarial entre Portuários e Arrumadores, acentuadamente, desnivelado, sempre, para menos com

²⁹⁰ Ibid.

²⁹¹ Ibid.

²⁹² Ibid.

relação aos Arrumadores. Pois, para a mesma obrigação, o mesmo direito e, principalmente, quando trata-se de remuneração por serviços prestados para o mesmo empregador, no mesmo local de trabalho e de mesma natureza, isto é, o mesmo serviço.²⁹³

O sexto argumento diz respeito ao não reconhecimento do Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre pela Capitania dos Portos da capital. Alegam que seria “conveniente regularizar a situação do Sindicato, perante a DTM, para, depois, entrarmos em conversações, junto ao Conselho da mesa, para dirimirmos os problemas salariais”, pois, à medida que estivesse regularizado, poderiam ser “reconhecido pela DTM e aí, sim, então, através de um Processo regular, formalizar-se uma Convenção Coletiva de Trabalho, com todos os Deveres e Direitos cabíveis, inclusive, uma tabela de ‘tarifas’ da mão-de-obra dos Arrumadores”, sendo, dessa forma, “reconhecida e aprovada pelo Ministério²⁹⁴ [...], dentro dos requisitos estabelecidos pela SUNAMAN e com ‘referendum’ do Departamento Nacional de Políticas de Emprego e Salários do Ministério do Trabalho, além da aquiescência do DEPREC”.²⁹⁵ Sobre esse assunto, um associado fez uma intervenção, chamando atenção que a maior parte dos Arrumadores da capital estavam “inscritos na Capitania do Porto da Capital e, também, são possuidores de Carteira expedida pela Delegacia do Trabalho Marítimo, com sede em Rio Grande, mas o nosso sindicato de Classe, ainda, até o momento, não foi reconhecido”. E instiga a categoria à união e organização, ao dizer que tal situação “é uma coisa para raciocinarmos com espírito de classe, em conjunto, a fim de podermos entender ou auscultar quais as verdadeiras razões para tratamento tão desigual”. Para o arrumador Balbueno,

nós estamos, já há mais de 23 anos, relacionados no Ministério de Trabalho, para todos os efeitos legais, com direitos e obrigações, inerentes a um Sindicato de Classe, porém ainda não estamos, efetivamente, registrados na Delegacia do Trabalho Marítimo, com Sede na Cidade de Rio Grande, em nosso Estado, como uma Entidade Sindical à semelhança dos demais Sindicatos que prestam seus serviços na Faixa Portuário dos Porto Brasileiros, Estranhamos, outrossim, os motivos de não havermos sido, ainda, reconhecidos como os demais co-irmãos já estão, desde às suas origens, isto é, desde os seus reconhecimentos pelo Ministério de Trabalho, como Sindicatos de Trabalhadores no Comércio Armazenador, o foram, também, reconhecidos pelas respectivas Delegacias de Trabalho Marítimo, em todo o Território Nacional, menos no Estado do Rio Grande do Sul.

²⁹³ Ibid.

²⁹⁴ No original, Ministério de Viação e Obras Públicas, mas os trabalhadores se referiam ao Ministério dos Transportes, que havia substituído aquele Ministério no final dos anos sessenta.

²⁹⁵ DELEGACIA REGIONAL DO TRABALHO. Ata da Assembleia Geral Extraordinária do Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre, 19.11.1976.

As dificuldades de reconhecimento junto ao DTM relacionam-se à concorrência pelo trabalho, já que, no porto de Porto Alegre, os trabalhos eram também realizados pelo Sindicato dos Portuários, estando os arrumadores na condição de força Supletiva. No fragmeno da fala do arrumador, politicamente, está inserida uma denúncia ao referir o fato de que está sendo feita uma vez que o sindicato não está reconhecido pela DTM, o que evidencia uma discriminação só no Rio Grande do Sul, porque os outros Sindicatos de Arrumadores do país encontravam-se reconhecidos. Isso deve-se ao fato de o sindicato ser força supletiva, e, no porto de Porto Alegre, a capatazia era realizada pelo Sindicato dos portuários, quando, em outros portos, os arrumadores faziam tal serviço, o que denota uma disputa entre os trabalhadores, sendo os arrumadores excluídos novamente do processo, como ocorreu nos anos 50.²⁹⁶

Por fim, devido a tudo o que foi exposto afirmam os trabalhadores do Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre a manutenção da atual tabela de tarifas adotadas,

que é um dever de todos os Arrumadores Portoalegrenses, defender a nossa tabela de preços, a qualquer custo, pois, a mesma deve e tem de permanecer como está, argumentando, ainda, sermos os mais antigos trabalhadores organizados em Sindicato e haveremos lutado muito para chegarmos à atual situação, lutando, pedindo, concordando e entrando em entendimentos diretos com as Firmas da Capital, isoladamente, sem qualquer ingerência, intervenção ou auxílio do poder público e isto, há mais de 20 anos. [...] era uma questão, eminentemente, social e que nem de longe, poderíamos pensar, negativamente, por termos consciência e razão formada a respeito de nossos direitos e por ser de conhecimento de todos, inclusive, das próprias Autoridades às quais já mantivemos entendimentos, quando de nossa estada na Cidade do Rio de Janeiro, no corrente ano, os Diretores da Secretaria de Política de Emprego e Salário, do Ministério do Trabalho, portanto, nada poderíamos tomar, pois tínhamos a legislação trabalhista a nosso favor.²⁹⁷

Nesse momento, a reação dos trabalhadores foi de negar a ingerência, ressaltando que as tabelas eram fruto de negociações com o poder econômico, inclusive com empresas estatais ou empresas com participação do Estado, porém o caráter circunstancial dessas posições ficou evidente. Em outra oportunidade, em outro contexto, no início dos anos oitenta, houve uma tentativa por parte dos

²⁹⁶ Nos referimos aqui à perda da estiva de minérios para o Sindicato dos Estivadores.

²⁹⁷ DELEGACIA REGIONAL DO TRABALHO. Ata da Assembleia Geral Extraordinária do Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre, 19.11.1976.

trabalhadores de que ocorresse uma interferência do Estado, representada pela Delegacia Regional do Trabalho, de modo a possibilitar a negociação com uma autarquia, a CEASA. O Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre (20.05.1980) pretendia

solicitar que seja convocado outra reunião com a Direção da CEASA, para que, em continuidade ao trabalho que está sendo feito, e de acordo com o que ficou determinado na última reunião, para apresentar e levar à apreciação daquela Diretoria, uma tabela de preços, que segue anexo, tabela esta que foi minuciosamente elaborada pelos carregadores de acordo com os serviços prestados naquele estabelecimento, tomando por base os nossos anteriores ao aumento de salário no mês de Maio do corrente ano.²⁹⁸

No entanto, existia uma pressão junto à DRT, no sentido dessa intermediação e de fazer que os valores fossem modificados e que a autarquia pudesse continuar com as contratações dos trabalhadores do sindicato, conforme documento, que, após solicitar solução, explicitava estar “na expectativa de uma reunião urgente, pois a situação daqueles trabalhadores se agrava diariamente, é que ficamos no aguardo de suas ordens”.²⁹⁹

Quanto à questão das relações e dependência, o Sindicato dos Arrumadores relacionava-se mais com a Delegacia Regional do Trabalho do que com a Delegacia do Trabalho Marítimo. Comparado ao sindicato dos Portuários, dos Estivadores, Conferentes, Consertadores e Vigias, os arrumadores têm a particularidade de prestar serviço fora da área portuária. Quando inseridos no porto, também os arrumadores ficavam subordinados à coordenação da DTM. Como explica Jorge Paiva, “todo o trabalho independente de função, na beira do porto, ia parar na Marinha”.

Outra forma de relação com o Estado era a solicitação de liberação do Fundo de Garantia por tempo de serviço, quando havia necessidade. Tal valor era cobrado do empregador e, apesar de o trabalhador avulso não ser demitido, tinha o direito ao FGTS; por isso, de período, em período ocorria a solicitação desse valor que tinha que ser liberado pelo Ministério do Trabalho, cuja representante era a Delegacia Regional do Trabalho. Em meados dos anos oitenta, o Sindicato dos Arrumadores

²⁹⁸ DELEGACIA REGIONAL DO TRABALHO. Ofício nº 185 do Sindicato dos Arrumadores, em 20.05.1980.

²⁹⁹ Ibid.

de Porto Alegre solicitou à DRT o FGTS dos arrumadores e, para tanto, apresentou uma justificativa que pode ser vista como denúncia da situação que se encontravam tais trabalhadores do porto de Porto Alegre, caracterizando, assim, um dos problemas enfrentados por esse sindicato,, conforme ofício direcionado ao Delegado Regional do Trabalho

nossa condição de trabalhadores avulsos, não temos a garantia de um salário fixo, e os salários auferidos pelos Arrumadores não acompanharam o ritmo inflacionário, sendo que, neste ano de 1985, de Janeiro a Outubro, houve uma defasagem muito grande em nossos salários, enquanto a inflação já ultrapassa a casa dos 86%, o que, comparando o movimento de Janeiro de 1985, que foi de Cr\$ 157.707.562, que comparando ao último mês de Outubro do corrente ano, quando houve um movimento financeiro de Cr\$ 293.536.480, que dividido por 520 trabalhadores, perfazendo uma renda de Cr\$ 546.494, causando uma diferença violenta de 126% entre a majoração de nossos salários e o custo de vida em nossa capital neste mesmo período.³⁰⁰

O Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre,

congregando um total de 520 trabalhadores avulsos Sindicalizados, respondendo uma chamada de rodízio diariamente, toda vez que as Empresas tomadoras requisitam nossos serviços, se encontra em situação de NECESSIDADE GRAVE E PREMENTE, derivado da escassez de trabalho no Porto local, pois, na nossa condição de força-supletiva do serviço de capatazia, os poucos navios que atracam em nosso cais, pela própria automatização de seus equipamentos, utilizam pouca mão-de-obra braçal e quando há necessidade, a prioridade do trabalho é dos trabalhadores portuários de capatazia, restando-nos, portanto, poucas alternativas de trabalho.

Dentro dessa situação, uma alternativa ao alcance dos trabalhadores foi a reivindicação de direitos na Justiça do Trabalho. Alguns processos são movidos contra a empresa, na busca de melhores rendimentos e, muitas vezes, de vínculo empregatício, sobretudo, porque a instituição era autarquia. Entretanto, com relação à crise dos anos oitenta, além da desorganização do mundo do trabalho e do princípio de Estado protetor e intermediador das relações, o Estado do Bem Estar Social, percebe-se a luta dos trabalhadores pela sobrevivência, pela busca de trabalho, por alternativas individuais e coletivas. Uma dessas possibilidades coletivas foi a constituição de associações e sindicatos, como a Associação e, depois, Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral de Porto Alegre.

³⁰⁰ DELEGACIA REGIONAL DO TRABALHO. Ofício nº 56 do Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre, 07.11.1985.

4.3. EXPANSÃO PARA ALÉM DO PORTO

Neste subcapítulo, apresentamos as alternativas advindas dos trabalhadores da força supletiva do porto, mais especificamente do quadro-extra dos arrumadores, que promoveram ações cujo resultado gerou a expansão das formas costumeiras oriundas do porto, mas também de iniciativas de organização de instituições para prosseguir a luta pela sobrevivência.

Desde os anos setenta, em Porto Alegre, verificamos iniciativas dos trabalhadores do porto em busca de alternativas de sobrevivência, formando novas instituições, que extrapolaram o espaço do porto. A primeira dessas organizações foi, em 1972, a constituição da Cooperativa de Trabalho dos Carregadores e Ensacadores do Comércio de Sacarias em Geral e Similares de Porto Alegre Limitada,³⁰¹ que pretendia fazer concorrência aos arrumadores no porto e no comércio de sacarias, mas também preencher uma lacuna com relação à falta de trabalhadores para a área dos transportes de carga como carregadores e ensacadores. Paralelo à cooperativa, os trabalhadores que haviam sido seus sócios fundadores, ao deixarem-na, fundaram associações, uma das quais associações conseguiu transformar-se em sindicato, o sindicato da movimentação de mercadoria em geral. Cumpre salientar que muitos desses trabalhadores permaneciam filiados ao sindicato dos arrumadores e à cooperativa, mas, quando essas instituições não tinham trabalho, buscavam serviço como chapas junto aos caminhoneiros.

Essas iniciativas são motivadas por um conjunto de situações: primeiro, o início da crise no porto de Porto Alegre, que daria o seu último suspiro nos anos setenta com o boom da soja, conforme já nos referimos anteriormente; segundo, a abertura de outros campos de trabalho no setor de movimentação de mercadorias,

³⁰¹ Formada por 28 trabalhadores habitantes de Porto Alegre e Região Metropolitana. Entre os trabalhadores, a maioria arrumadores, encontravam-se oito paranaenses, que estavam como visitantes dos arrumadores na Capital Gaúcha. Esse grupo aprovou o Estatuto Social e integralizou cinquenta cotas partes, no valor de CR\$ 1,00 cada, formando, assim, a cooperativa. Cumpre salientar que, por problemas administrativos, em 1975, a cooperativa sofreu intervenção determinada pelo INCRA, quando foram colocados como administradores da cooperativa um coronel da reserva e um funcionário público aposentado.

prática dos arrumadores, representando concorrência para eles. E terceiro, as constantes brigas internas propiciadas pelo sistema de inserção no trabalho dos avulsos, que excluía os trabalhadores do quadro-extra, no qual havia pouca possibilidade de inserção dos trabalhadores devido à baixa quantidade de trabalho.

4.3.1. COOTRABALHO

O cooperativismo sempre foi alternativa de organização, trabalho e renda para os trabalhadores, mas a proliferação de instituições pode fragilizá-las e forçar a concorrência entre elas³⁰².

Com relação à Cooperativa que se originou dos arrumadores, após a fundação e apesar de em um primeiro momento ter dificuldade de buscar trabalho, ocorreu um crescimento extraordinário logo em seguida, pois, conforme conta Jorge Ribeiro, “começamos com o Luis Rigon, um representante que recebia arroz do interior, trigo sem peso de vagão, trigo ensacado, aí foi o que iniciou praticamente a cooperativa”. Mas, depois, conforme conta Elemar Pereira,³⁰³ “ela começou fazendo todo o serviço braçal, depois, com o tempo, ela mudou os estatutos”. O Estatuto foi modificado em 1978, aumentando a área de atuação, o nome e a abrangência da mão-de-obra. A cooperativa passou a ser denominada de “Cooperativa de Prestação de Serviços dos Trabalhadores Autônomos de Porto Alegre Ltda. – COOTRABALHO”; dessa forma, criou uma marca muito forte e passou a divulgar em

³⁰² Por serem empreendimentos que surgem em momentos de crise, se não houver uma entidade que coordene ou uma legislação que limite a sua área de atuação, ou até mesmo uma Federação ou Central, a concorrência entre elas faz baixar o valor do trabalho, precariza suas relações e deixa os trabalhadores à mercê do mercado. Portanto, isso também acontece em função das crises, onde ocorrem, conforme analisado anteriormente, uma fragilização de instituições consolidadas e um aproveitamento dessas condições pelo capital. Entretanto, assim como a proliferação de instituições pode fragilizá-las, em longo prazo, poderá fortalecer o sistema, pois, à medida que vivenciam e experimentam essas relações, as instituições vão adquirindo a experiência para daí, sim, poder discutir e pôr em prática tais situações, e poderá construir e reconstruir o sistema tendo como fundamento a experiência.

³⁰³ PEREIRA, Elemar. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Porto Alegre, 28.01.2008. Todas as citações desta entrevista serão indicadas no corpo do texto, referenciada pelo nome Elemar Pereira.

jornais e revistas, com o objetivo de buscar mais trabalho e obter um maior número e associados.³⁰⁴

Apesar das semelhanças quanto à inserção de mão-de-obra, a cooperativa se diferenciava do sindicato e da associação pela relação que estabelecia com os órgãos governamentais, sendo aquela fiscalizada pelo Instituto Nacional de Reforma Agrária e o Sindicato a Delegacia Regional do Trabalho. Entretanto, quando surgiram as cooperativas de trabalho, em geral originava-se de um sindicato, com lideranças vindas do movimento social. No caso dessa cooperativa, os trabalhadores tinham a experiência do sindicato e levavam para dentro dela essa experiência, usando as formas de inserção no trabalho, a organização e os atos costumeiros dos trabalhadores do porto, principalmente dos arrumadores, as ferramentas para inserção e adaptação das formas de trabalho que encontravam. Portanto, a ampliação do campo de trabalho, que, pelo sindicato, estava restrito ao porto e à movimentação de mercadoria na cidade de Porto Alegre, com a cooperativa, passou a ser para todo o Estado. A cooperativa, depois que foi constituída em 1972, cresceu rapidamente. Segundo Elemar Pereira, “tinha muito serviço na época, tinha muito granel do interior aí, do porto e eles alugavam esses pavilhões no bairro Anchieta, pra botar produtos, os cereais que vinham do interior”. Depois, foram expandindo para o interior do Estado nas cooperativas, “em Ijuí, Santo Ângelo, São Luiz Gonzaga, tudo antes de 1975, na diretoria antiga, Panambi, na COOPASSO, cooperativa de Passo Fundo, e aí quando trocou a diretoria foi continuando e ampliando, cada vez mais, isso aí veio num pico até 82”. Portanto, para aqueles trabalhadores que se associaram à cooperativa, foi visível a diferença em possibilidades de trabalho, e isso trouxe duas consequências: primeiro, os problemas administrativos – por ser uma instituição nova, com o gerenciamento de muitos contratos, dinheiro e trabalhadores, ficou mais complicado administrar e fiscalizar, e, em função disso, a instituição passou a sofrer interferência de fora; segundo, houve um descompasso entre a administração e os trabalhadores, que resistiam às formas de gerenciamento advindo de um ideal de eficiência técnica.

³⁰⁴ A abrangência em termos de serviço ampliou, podendo associar-se à cooperativa “carregadores e ensacadores, arrumadores de sacarias em geral e similares e aqueles que executem serviços tais como: zeladores, porteiros, ascensoristas, vigias, guardas, faxineiros, serventes legalmente capazes”. Cf. ESTATUTO SOCIAL DA COOTRABALHO, Art. 4º e Art. 13º.

Porém, ao longo dos anos setenta e oitenta, a COOTRABALHO tornara-se uma alternativa de trabalho e renda para muitos trabalhadores oriundos do sindicato dos arrumadores de Porto Alegre e para diversos trabalhadores braçais, que estariam, provavelmente, em busca de alternativas como bagrinhos no porto de Porto Alegre, mas também para muitos outros trabalhadores que, devido à crise capitalista, perderam espaços nos mercados formais como trabalhadores subordinados e recorreram ao subemprego como meio de sobrevivência, e, portanto, a cooperativa passou a abrigá-los. Pode-se verificar que o número de trabalhadores que procuravam a cooperativa para se associar aumentou consideravelmente na primeira metade da década de 1980, e que vinha numa crescente desde o final dos anos setenta. Veja a tabela 01 abaixo:

TABELA 01

VARIAÇÃO DO NÚMERO DE SÓCIOS NA COOTRABALHO

Exercício social	1976	1977	1979	1980	1981	1982	1983	1984
	1977	1978	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Sócios								
Associados existentes	435	581	1.073	1.561	2.039	2.675	2.921	3.312
Admitidos	181	270	488	554	1.039	301	534	287
Demitidos	22	30	73	74	389	43	143	282
Eliminados	05	03	02	01	05	12	-	-
Excluídos	08	07	04	01	02	-	-	-
Total	581	811	1.561	2.039	2.675	2.921	3.312	3.317

Fonte: Documentação da COOTRABALHO. Acervo do CEDOPE/UNISINOS. Adaptações do autor.

A COOTRABALHO passou a ser uma referência aos trabalhadores que tinham dificuldade de inserção no porto de Porto Alegre, pela mecanização do trabalho, pelo advento do transporte rodoviário que passou a levar a produção para diversos portos, como Rio Grande, Paranaguá, Santa Catarina e mesmo Uruguai e Argentina, e, por fim, pela crise capitalista dos anos oitenta. Nesse período, esses trabalhadores iriam buscar outras formas de sobrevivência, bem próximas de sua

experiência de vida e de trabalho. Eram alternativas que o mercado ou a engrenagem capitalista lhes dava no momento, ou mesmo alternativas populares que estavam próximas de seu alcance: o cooperativismo, a iniciativa autônoma, as associações de trabalhadores e os sindicatos de avulsos.

Apesar de a máquina vir modificando as relações de trabalho e trazendo uma economia de mão-de-obra, em determinados segmentos ela foi implantada muito lentamente. Os fatores que propiciaram essa morosidade foram os custos, o costume e as dificuldades econômicas tanto de empresários quanto de agricultores. Por outro lado, as máquinas que vinham sendo utilizadas não eram totalmente automáticas, tendo, inclusive, que utilizar maior quantidade de mão-de-obra devido ao aumento da produção que gerava. Conforme se depreende do relato de Elemar Pereira, “era tudo braçal, tinha aquela máquina, tipo escada rolante, que levava o saco lá em cima, os cereais era um chupim com um cano assim (demonstrando), tipo uma correia que levava o produto a granel lá para cima”. Por isso, muitas empresas continuavam adotando o sistema manual, ficando um crescente nicho de mercado que, inclusive, tanto para os empresários quanto para os trabalhadores da cooperativa, eram mais acessíveis. Esse fato corrobora para o crescimento da cooperativa e aloca alternativas de trabalho aos seus associados.

O trabalho nas safras do arroz, da soja e do trigo era a experiência que carregavam do sistema de trabalho no porto, que possuía o seu maior pico no período das safras. Mas, e no período de entressafras, o que faziam? Aí vinham o trabalho informal, as formas de sobrevivência dentro e fora das leis do mercado, que vinham mudando o processo de modernização e mecanização como um todo, a “terceira revolução industrial” e sua avalanche neoliberal. Como esses trabalhadores resistiram a essas problemáticas todas?

A história é feita por sujeitos, e estes possuem crenças, sistemas de valores, mitos e formas de organização social, política, econômica e cultural. Conforme Edward Thompson (1981, p 212), “[...] *qualquer* futuro feito pelos homens e mulheres não se baseia apenas na ‘ciência’ ou nas determinações da necessidade, mas também numa escolha de valores e nas lutas para tornar efetivas essas escolhas”. Esses valores ditos por Thompson podem ser traduzidos por costumes, crenças, ações que não se explicam nem pela economia e nem pela ciência lógico-matemática, mas pelo que representa, isto é, o significado dado pelo grupo a tais

questões, situações, eventos e conjunto de crenças e vivências que fazem parte da tradição, mas que estão em constante mudança.

Logo, as formas adotadas pelos trabalhadores da COOTRABALHO e suas mudanças, adaptações e, ao mesmo tempo, as resistências dos trabalhadores a essas transformações são referências para a interpretação dos acontecimentos.

Segundo Vergílio Perius,³⁰⁵ na COOTRABALHO, “além de atender à demanda da sociedade, principalmente dos navios de pequeno calado, havia uma intenção maior dos trabalhadores que ganhassem renda maior, porque a cooperativa, como toda cooperativa, remunera pela produção”.³⁰⁶ Nessa mesma linha de pensamento, Elemar Pereira relata que o sistema de remuneração da cooperativa previa um valor que retornava ao trabalhador, pois “era cobrada da empresa a taxa de administração 37%, sendo que 16% voltavam para o associado, era a taxa de retorno”. Entretanto, segundo o entrevistado, “esse sistema foi considerado ilegal, porque não podia dar o que não tinha, na concepção da OCERGS e do INCRA [...]; aí foi tirado, não foi feita mais a taxa de retorno”.³⁰⁷

O associado, após ser computado o seu rendimento, conforme trabalhou – produção e/ou diária –, eram descontados 10% de taxa de administração, um valor para o seguro e descontos diversos, e os 20% do salário mínimo eram pagos, individualmente ao INPS, por meio de carnê de autônomo. O que ocorreu foi que os trabalhadores não recolhiam o INPS, porque não tinham essa preocupação: primeiro, porque era de sua responsabilidade, e a cooperativa cobrava apenas que se fizesse o carnê e apresentasse tal documento para se tornar sócio, e segundo, o que diz Jorge Ribeiro, “a preocupação do trabalhador, do associado era trabalhar, se estava recolhendo, isso se via depois, e aí acarretou isso hoje que era uma constante na época”; na verdade, o trabalhador queria receber seu ordenado, pelo trabalho, sendo acostumado a trabalhar pelo sindicato dos arrumadores, no porto ou

³⁰⁵ PERIUS, Vergílio. **Entrevista Oral sobre a História da COOTRABALHO e a Autonomia do Cooperativismo**. São Leopoldo, 02.06.2004.

³⁰⁶ O sistema de pagamento era por produção. A remuneração dos trabalhadores braçais obedecia a uma tabela que fora criada pela cooperativa e cujo valor era público para a empresa que solicitasse trabalhador.

³⁰⁷ Segundo a lei cooperativista, as sobras eram divididas proporcionalmente ao que havia sido utilizado, por exemplo, se sobrassem 300 mil cruzeiros, era dividido proporcionalmente aquilo que cada trabalhador havia produzido; durante o ano: para uns, dava 2 mil, para outros 500, variava muito. Quanto mais ele produzia, mais ele tinha no final do ano.

nas empresas, os trabalhadores não tinham a preocupação de recolher nada, agiam como de costume. Com relação aos ganhos, Cavedini diz que “alguns associados recebiam até no meio da semana, se tinha o pagamento em quarta e sexta-feira”, mas a maioria dos trabalhadores, segundo Ataíde de Paula,³⁰⁸ “recebe de acordo com o que trabalha. Nem era por mês, era por semana, recebe de acordo com o trabalho”. Porquanto, segundo o entrevistado, eram muitos contratos e empresas diversas, pois, “inclusive a COOTRABALHO no ano me parece de 1973, 74, ela tocava serviço quase que de norte a sul do Rio Grande do Sul”. Segundo Elemar Pereira, “começamos a trabalhar na S/A Moinhos Riograndense, Samrig, a Cargil, Rede Ferroviária, [...] a Arrozeira Brasil, Zebeca, tinha as Salinas na Voluntários, toda esta área do Porto Seco, as transportadoras...”, segue relatando o entrevistado que a cooperativa “trabalhava com duzentas empresas”, “ia para o interior, chegamos a trabalhar até em Santa Catarina no Porto União [...] descarga de açúcar”.

Segundo Elemar Pereira, no porto, “as empresas dentro dos armazéns solicitavam a mão-de-obra da cooperativa” e aí ele exalta o trabalhador da cooperativa ao dizer que “a mão-de-obra da COOTRABALHO era mais qualificada, melhor [...] o povo era mais fiscalizado [...] aquelas pilhas de cereais tinha que ser uma parede, não podia ter tortura nenhuma, pois corria o risco de cair e dava prejuízo”. Também no porto, diz Jorge Ribeiro, quando “era CIBRAZEM, que hoje é CONAB, a gente operou em carga e descarga, desde aquela carne de Chernobyl que chegou, foi essa cooperativa que descarregou, eu estava junto descarregando”. Cumpre salientar que os estivadores não quiseram fazer a descarga da carne considerada contaminada, por isso foi contratada a cooperativa, através da Companhia Brasileira de Armazém. Outro trabalho comum, em que eram contratados os trabalhadores da cooperativa, era o recheio do sal: depois de descarregado, era colocado nos depósitos. Segundo relato de Elemar Pereira, “vinha o sal nos navios, descarregavam montoeiras de sal, e vinha a granel. As tombadeiras descarregavam ali e tinha que recheio todo aquele sal na boca do chupim”.

³⁰⁸ PAULA, Ataíde Paulo de. **Entrevista Oral sobre a Organização e História da COOTRABALHO**. Novo Hamburgo, 11.02.2004.

Muitos serviços que eram realizados pela COOTRABALHO exigiam a contratação imediata dos trabalhadores por um período ou por tarefas; por isso, havia uma organização no ponto de distribuição do serviço muito semelhante à que se praticava entre os trabalhadores do porto, com suas adaptações e variáveis. Na visão de Cavedini, a organização do trabalho no ponto de distribuição funcionava da seguinte forma:

os associados ficavam no ponto, [...] juntavam os associados, já iam seis horas da manhã, cinco e meia da manhã, eles ficavam numa sedezinha, e lá tinha o fiscal geral, o comandante deles, que era da classe deles, esse pessoal tinha uma senha que era por hora de chegada, e muitas empresas, às vezes nem contatavam a cooperativa, faziam contato às vezes por telefone, ou chamavam para fazer contrato, algumas transportadoras tinham o hábito de passar direto lá na cooperativa e falavam com o fiscal e faziam um documento e olha vai três homens, e aí escolhia tu, tu, tu que chegou primeiro, vai para a empresa tal e aí lá eles faziam um empenho, olha três homens, vão trabalhar nisso, vão fazer isso e no final da semana se recolhia esse documento, se fazia as folhas de pagamento, se cobrava as empresas, pagavam eles, eles recebiam semanalmente.

Nesse fragmento da entrevista de Cavedini,³⁰⁹ que foi administrador justamente da intervenção, traz três elementos para a análise.³¹⁰ Primeiro elemento era o fato de o entrevistado falar que os fiscais eram da “classe deles”, o que pressupõe a existência de uma divisão entre os trabalhadores braçais e os administradores, aparecendo como algo intocável a administração do ponto de trabalho, local onde vigoravam as formas costumeiras de distribuição do trabalho. Portanto, o ponto de distribuição era o local de disputas tanto pelo trabalho quanto pela possibilidade de organização do trabalho de forma coletiva. Outro elemento era o funcionamento do rodízio, que, na visão do entrevistado, era por ordem de chegada, mas, para os trabalhadores, era pelo número da carteira, pois segundo relata Elemar Pereira, “cada sócio tinha uma carteirinha com o número de matrícula impresso, e ali ele tinha (no ponto) um quadro negro e ficava o número deles ali; o último que saía ficava o número. Saiu o ‘50’ ficou o ‘51’ [...] e iam chamando até completar a volta”.

³⁰⁹ Flávio Luiz Luly Cavedini, atualmente advogado, foi funcionário contratado pela Intervenção em maio de 1975, ocupando inicialmente o cargo de chefe do escritório e posteriormente tornando-se gerente, por ser contador, atuou também, na parte contábil da cooperativa.

³¹⁰ A Cooperativa sofreu intervenção do INCRA, ficando sob tutela administrativa durante o período de 1975 a 1985.

Essa questão é central, primordial para os trabalhadores, pois, retomando o que relatou Maromba, ali se tinha mais poder que no sindicato, talvez valesse, para a cooperativa, dizer que, no ponto de chamada como fiscal, tivesse mais poder que na direção da cooperativa, porque, na distribuição, estava a possibilidade de trabalhar ou não, de irem a um trabalho melhor ou não, de aceitar o serviço ou não, de nem aparecer ao ponto quando não estivesse interessado em trabalhar, isto é, poderia exercer o “direito à preguiça”, com a submissão, é claro, ao “reino da necessidade”. Esse sistema tinha um caráter simbólico para os trabalhadores, pois significava a forma de exercerem a sua liberdade; quanto menos intervenção existisse, melhor seria.

A cooperativa mantinha a organização dos trabalhadores no ponto de serviço, tendo como base o rodízio, sendo, inclusive as denominações assemelhadas às da estiva e dos arrumadores: ponto, carteira e número, quadro negro, chamadas. Entretanto, ocorreram mudanças e adaptações às chamadas, pois poderiam ter chamadas a qualquer hora, quando surgisse trabalho. Mas também havia horas específicas dos serviços: pela manhã, regularmente, e após o meio dia. Essa experiência era carregada pelos trabalhadores e fiscalizada pela administração, mas quem tinha maior contato eram os trabalhadores da direção, eleitos e os fiscais.

Além do trabalho braçal, havia alguns trabalhadores mais especializados, que ficavam à disposição no ponto de chamada. Segundo Elemar Pereira,

ali tinha agulheiros, que era quem costurava sacos à mão e com a maquinazinha aquela de costurar saco, tinha pilheiros, que é o empilhador, faziam as pilhas de arroz, feijão o que tinha lá para fazer, tinha todas as especializações e eles respondiam, tinham direito a duas chamadas, se ele quisesse ir como agulheiro, e podia ir também como trabalhador braçal.

Quanto à organização do trabalho, assim como os arrumadores, os trabalhadores da cooperativa inseriam-se no trabalho em ternos, conforme a necessidade de braços e do coletivo para a movimentação das mercadorias. No exemplo de Elemar Pereira, “eram 8 homens, divididos proporcionalmente, era dois ternos para cá, dois ternos para lá”, e também tinha o fiscal: “em cada grupo de seis homens, tinha um responsável, um fiscal. Vamos dizer que tu eras tomador de serviço, se tivesse alguma reclamação, tu não ias falar prá turma, ias falar prá o nosso encarregado, pra não virar bagunça”. Portanto, pretendia-se descaracterizar

a subordinação, o que vem da experiência do trabalho avulso; por isso, a não interferência do tomador diretamente com o trabalhador, mas com o intermediário, o fiscal encarregado, que quando a situação estivesse fora do seu alcance, “ligava prá diretoria, a diretoria ia lá e tomava as providências”.

A forma de divisão dos rendimentos era semelhante à realizada pelos trabalhadores do porto, pois, da mesma forma que os arrumadores, “tinha dois tipos de trabalho: diária e produção”, porém “a maioria dos trabalhadores eram remunerados por produção, quanto mais produzia, mais ganhava”, mas, aqueles “serviços simples, o serviço de varrer, um serviço pequenininho que não ia produzir, então tinha ‘x’, ganhava 12 cruzeiros na época [...] era a diária, era a produção mínima, claro tinha que ganhar um certo ‘x’ para poder sobreviver”; por outro lado, quando era “produção, contava: – vamos dizer mil cruzeiros por saca ou por caixa, entendeu. Isto ali é normalmente ia 6 homens e desses 6 era dividido proporcionalmente”.

A cooperativa foi uma forma de os trabalhadores que eram quadro-extra do quadro-extra³¹¹ concorrer com os trabalhadores, e assim, burlar a estrutura corporativista, que mantinha o controle sobre o trabalho no porto pelo sindicato de avulsos. Essa questão gerou uma concorrência entre as instituições.

Quanto às resistências dos trabalhadores em relação à administração interventora, podem ser verificadas, nas tentativas de manutenção da forma costumeira, a distribuição do trabalho, taxa de retorno criada pelos trabalhadores, no início da cooperativa, o rodízio e o quadro negro, as formas de remuneração: diária e por produção. Ao analisar os documentos, parece que a relação com a administração da intervenção se dava da seguinte forma: alguma coisa a gente até abria mão, mas isto aqui não, que era a forma de organização, o mais importante era poder trabalhar, continuar tendo a liberdade de escolher se queria ir neste ou naquele trabalho, ou inclusive, se não queria trabalhar em dia tal e tal.

³¹¹ Os arrumadores eram bagrinhos dos estivadores e portuários e os trabalhadores do quadro-extra (bagrinhos) dos arrumadores eram bagrinhos de bagrinhos, isto é, os desgarrados do trabalho no porto, pelas dificuldades em concorrerem com os trabalhadores, encontram uma forma de burlar a organização inicial do sistema de trabalho avulso nos portos, mudam a configuração, à medida que criam uma instituição para concorrer ou inserir-se em mercado de trabalho mais abrangente, onde os bagrinhos pretendiam virar concorrentes dos tubarões, fazendo uma alusão ao trabalho de cooperação utilizado pelos peixes, porque os menores fazem a limpeza dos restos que sobravam dos tubarões.

Portanto, mesmo que uma determinada empresa requeresse o trabalhador “x” ou não quisesse o trabalhador “y”, porque já havia trabalhado lá e tivera algum problema, esse fato podia ter duas leituras. A primeira passava pelo autoritarismo do gerenciamento, em mãos de um coronel que possibilitava tal situação. A segunda passava pela forma costumeira de seleção no trabalho braçal, pois se assemelhava às formas como os trabalhadores resolviam essa situação nos sindicatos de avulsos: estivadores, arrumadores, conferentes e portuários e da movimentação de mercadorias. Nessas instituições, sempre havia alguma sanção quando as regras coletivas eram violadas, quando o trabalhador tivesse um comportamento inadequado no trabalho, no ponto de serviço, na sede ou com relação ao colega, o que estava relacionado a uma pedagogia do trabalho coletivo, conforme tratado em capítulo anterior. Porém a forma como era adotada pela cooperativa estava relacionada ao mercado e, por isso, havia certa interferência das empresas nas escolhas, mas era limitada, porque pressupunha um gerenciamento interno da cooperativa. O mesmo ocorria com os sindicatos dos arrumadores e com a associação da movimentação de mercadorias em geral, que dependia de um mercado de trabalho, e, muitas vezes, tinha que substituir trabalhador por problemas com a empresa. Cumpre observar que essa interferência de preferir um trabalhador a outro fere o sistema de rodízio, pois, se era o número daquele trabalhador, que seria o próximo, fica caracterizado um problema. Esse problema gerava discussões, que, seguidamente, ocorriam entre os trabalhadores, o fiscal e a administração, pois questionavam quando um era preterido em relação ao outro.

Com relação à “taxa de retorno”; ocorreram muitos problemas, porque os trabalhadores não aceitavam o fato de não haver sobras no final do ano e exigiam tanto que o Coronel Interventor teve de ir aos bancos fazer empréstimos para efetuar o pagamento aos trabalhadores. Nesse sentido, ocorreu um aumento da dívida motivada pelos empréstimos junto a bancos, para o pagamento de pessoal, não sendo estancada a sangria e chegando a um ponto em que não conseguiram pagar mais e a cooperativa acabou com dificuldades.

A partir das entrevistas, é possível afirmar que houve a manutenção das formas de gerenciamento da mão de obra, tal como era costume entre os trabalhadores avulsos do porto.

O cooperativismo foi a forma encontrada pelos trabalhadores para organizarem-se em busca de uma inserção no mercado de trabalho braçal para além do porto. Da mesma forma, os trabalhadores da estiva, na onda de desestruturação do DEPRC, tentaram montar uma cooperativa, que seria uma forma de tomar mais um campo de trabalho vastíssimo para a estiva, além de se encaminhar para o campo do empreendedorismo.

4.2.2. Cooperativas da Estiva: tentativas

A Cooperativa de Serviço dos Estivadores Sindicalizados de Porto Alegre – COOPETESPA foi idealizada em 1978, com o objetivo de formar uma cooperativa de trabalho para colocar trabalhadores a realizar serviços mecanizados no porto de Porto Alegre, tais como “motoristas de empilhadeiras, caminhões-tombadeiras e máquinas escavadeiras, além de alugar o maquinário, fornecer também todo e qualquer material ou utensílio necessário ao serviço de estiva”.³¹² Para isso, haviam entrado em contato “com o Inspetor Fiscal da PORTOBRAS, Dr. Cícero Marques Vassão, no interesse de saber das possibilidades de o Sindicato vir a explorar, ou mesmo tomar a si, as responsabilidades inerentes às operações com maquinário, em nosso Porto”. Para isso, era fundamental a constituição de uma cooperativa de trabalho devido ao Sindicato não poder “fugir das suas finalidades precípuas de entidade representativa da categoria profissional, citada no Enquadramento Sindical, que é uma derivação da atividade”. Disse o presidente do Sindicato dos Estivadores, na Assembleia, que o DEPRC não se interessava por continuar fazendo o trabalho nessas operações com maquinários, e que “algumas unidades, em bom estado de aproveitamento, (serão vendidas) por um preço bastante razoável, de maneira que a criação desta Cooperativa ora se torna um imperativo”.³¹³

Duas considerações sobre essa Assembleia: a primeira é a constatação de

³¹² DELEGACIA REGIONAL DO TRABALHO. Ata da Assembleia Geral Extraordinária do Sindicato dos Estivadores de Porto Alegre, nº 474, 22.06.1978, p. 15. Além da discussão sobre a sua função, foi lido o Estatuto Social que fora elaborado com assessoria de “Sr. Emiliano Limberg, técnico especializado em cooperativismo e pertencente ao órgão governamental INCRA, colaborador direto da Fundação Gaúcha do Trabalho”.

³¹³ Ibid., nº 474, 22.06.1978, p. 15.

que o DEPRC estava inclinado a deixar a atividade com maquinários, o que abriria oportunidades para os trabalhadores assumirem, se conseguissem organizar a cooperativa. A segunda consideração é a intenção de empreender, não somente a colocação de trabalhadores, mas, sobretudo, a aquisição de máquinas para cumprir os objetivos de alugar para as companhias juntamente com a mão-de-obra. Conforme Maromba, “o pensamento da estiva, naquele tempo, era bom, era fazer uma cooperativa, comprar máquinas, empilhadeiras, essas coisas, em Rio Grande tem uma, em alguns sindicatos do Brasil, tem esse tipo de coisa”. Afirma ainda: “se a gente conseguisse comprar empilhadeira e retroescavadeira, a gente podia alugar por muito mais barato que a iniciativa privada fazia”. No entanto, essa cooperativa “existiu só no papel, se ela se criasse, ia ser muito bom pra estiva, [...] em Rio Grande, fizeram uma, e ela ficou muito forte, tem hora que nem sindicato, bem administrada por uns, aí, daqui a pouco, vem outro grupo e recupera”.

Edson Sarat de Mello diz que houve essa tentativa de “montar uma cooperativa, que se chamava COOPESTIVA, mas também não vingou, [...] faltou um pouco de estrutura também, não era só fundar, tinha que ter uma estrutura. Nós, os próprios trabalhadores, podíamos fazer esse serviço”.

Cumprido salientar que foi constituída a cooperativa e registrada na Organização das Cooperativas do Estado do Rio Grande do Sul – OCERGS e na Junta Comercial do Rio Grande do Sul, em 1981, cujo nome ficou Cooperativa de Serviço dos Estivadores Sindicalizados de Porto Alegre – COOPESTIVA, restrita apenas aos estivadores sindicalizados. Sabe-se que houve algumas reuniões para discutir, organizar e buscar recursos para cumprir o fim para a qual foi constituída. Houve, inclusive, cursos de cooperativismo, empreendedorismo, cuja finalidade era preparar aqueles trabalhadores que se associaram à cooperativa.

Segundo Edson Sarat de Mello, foi uma criação dos “próprios trabalhadores, porque nós precisávamos ter máquinas, retro, máquinas para pegar peso e faltava financiamento; por isso, também não vingou”. As dificuldades financeiras eram constantes no período, principalmente porque o porto de Porto Alegre estava em decadência, o trabalho diminuía e a possibilidade de empréstimo bancário, frente à crise, era mais difícil, tendo em vista os juros elevados do período e o caráter de ser uma instituição de trabalhadores. Apesar de ter sido uma excelente iniciativa, pois possibilitaria aos trabalhadores o uso de máquinas próprias para a prestação de

serviços no porto e em empresas de movimentação de mercadorias, os estivadores não conseguiram implementar a COOPESTIVA.

4.2.3. O Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral de Porto Alegre

Como analisado anteriormente, no início dos anos oitenta, ocorre uma escassez de trabalho no porto de Porto Alegre e uma mudança da matriz dos transportes e de desenvolvimento do Rio Grande do Sul.

Segundo Rosa Moura e Maria de Lourdes Urban Kleinke (1999, p. 5), “alguns estudos demonstram que as modificações na geografia da indústria riograndense têm ocorrido predominantemente no interior da Região Metropolitana e em seu entorno”. O desenvolvimento industrial da região metropolitana e a posterior crise econômica fizeram que as empresas praticassem ajustes para tentar sobreviver; com isso, ocorrem demissões e algumas mudanças nas formas de contratação, iniciando as terceirizações e o processo de precarização das relações de trabalho. Trata-se de um amplo processo de mudanças, como esclarece Antunes.

Segundo Antunes (1998, p. 87), “ao longo dos anos 80, políticas de ‘ajuste’ associadas à abertura dos mercados e ao estímulo das exportações foram implementadas, num contexto marcado pela crise e recessão econômica”. Foram essas políticas que possibilitaram “a implantação de tecnologias gerenciais de qualidade, com a proposta de parceria em todo o fluxo produtivo, ou seja, nas relações com o mercado, com os fornecedores e com os empregados”.

Afetados pelas mudanças no mercado de trabalho que estava ocorrendo no início dos anos oitenta, um grupo de trabalhadores portuários de diversos sindicatos, sobretudo da força suplementar, reuniram-se para fundar a Associação Profissional dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral de Porto Alegre, cuja base territorial eram os Municípios de Porto Alegre, Canoas e Esteio.

Porém, somente ao final dos anos 80, essa associação conquistou a carta sindical, segundo Ministério do Trabalho,³¹⁴ constituindo, em março de 1988, o Sindicato na Movimentação de Mercadorias em Geral de Porto Alegre,³¹⁵ que passou a concorrer com o Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre.

Pelas ações movidas pelos trabalhadores contra empresas que contratavam operários associados do Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral de Porto Alegre, temos algumas informações sobre as dificuldades e contradições da inserção dos trabalhadores braçais. Dois elementos interessam nesses processos: a inserção desses trabalhadores através do sindicato, o que demonstra a expansão do tipo de trabalho, que, em seu início, restringia-se ao porto, e, ainda, às decisões reconhecendo o *closed shop* do sindicato; o segundo elemento é o teor dos processos, demonstrando a precarização das condições de trabalho

As reclamações trabalhistas foram ajuizadas contra a Transportadora Primorosa S/A, a Companhia Nacional de Abastecimento – CNA (CIBRAZEM) e a Moinhos Santista Indústrias Gerais, três empresas onde os trabalhadores do Sindicato prestavam serviço. A análise dos processos revela que duas questões foram longamente discutidas pelos juízes: o papel do Sindicato como intermediário da contratação e o conceito de trabalho avulso.

No primeiro processo, apesar de resultar admitido o vínculo empregatício requerido pelo empregado, ficou, ao longo da argumentação, plenamente reconhecida a legalidade da atividade do Sindicato, constando registrado: “Por isso,

³¹⁴ DELEGACIA REGIONAL DO TRABALHO. Documento do Sindicato dos Arrumadores: Mtb – 24.400:000365/88.

³¹⁵ “Nos termos da proposta da Secretaria de Relações do Trabalho e atendendo ao que requereu a ‘ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS TRABALHADORES NA MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIA EM GERAL DE PORTO ALEGRE’, no Estado do Rio Grande do Sul, Resolvo, com a dispensa da exigência contida na alínea ‘a’ do artigo 515 da Consolidação das Leis do Trabalho, conhecê-la sob a denominação de – ‘SINDICATO DOS TRABALHADORES NA MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS EM GERAL DE PORTO ALEGRE’ – código nº005.015.02873 -0, como entidade sindical de 1º grau – representativa da categoria profissional – Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias no Comércio Armazenador – do plano da Confederação Nacional dos Trabalhadores no Comércio, com sede e foro em Porto Alegre e base territorial nos Municípios de: Porto Alegre, Canoas e Esteio, no referido Estado, homologado o Estatuto Social, respeitada a legislação vigente”. Cf. Ibid.

sendo a recorrente entidade sindical regularmente constituída, não haveria de se falar em ilegalidade na intermediação de mão-de-obra”.³¹⁶

No segundo processo, o fundamental é que o sindicato não pode intermediar mão-de-obra quando o trabalhador é subordinado. O Sindicato foi condenado solidariamente, mantida a decisão de primeiro grau, com a seguinte justificativa dos Juízes

a decisão de primeiro grau entendeu pela existência de relação trilateral entre as partes, onde a primeira reclamada usufruía dos serviços do reclamante, por intermédio do segundo reclamado, o sindicato, restando, assim, justificada a condenação solidária sofrida pelas reclamadas. Quanto à relação de emprego havida entre as partes, mais uma vez correta a decisão de primeiro grau, eis que o reclamante prestava serviços para a primeira reclamada desde 1984, sendo que, somente em 1987, com sua filiação ao sindicato reclamado, passou a atuar como trabalhador avulso, em visível fraude à lei, porquanto no exercício das mesmas funções antes exercidas, as quais são também exercidas por funcionários da primeira reclamada, funções estas essenciais ao desenvolvimento de sua atividade econômica. Assim sendo, presentes os requisitos do art.3º da CLT no caso dos autos, correta a decisão de primeiro grau que entendeu pela existência de relação de emprego entre as partes, que se mantém por seus próprios e bem lançados fundamentos.³¹⁷

A condenação solidária se dá somente no período em que o trabalhador associou-se ao sindicato; pela argumentação jurídica, a forma adotada pela empresa e pelo sindicato foi de tentativa de burlar a situação de emprego. Outro aspecto levantado pelos Juízes diz respeito às funções exercidas pelo trabalhador, essenciais às finalidades da empresa; assim, a normatização da terceirização da mão-de-obra não pode compreender as atividades fins da empresa, somente outras atividades que não sejam o fundamento da existência da empresa.

No terceiro processo, os Juízes deram ganho de causa à empresa, e, inclusive, definiram o que é trabalhador avulso de forma mais clara, tanto dentro

³¹⁶ RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário nº 93.001600-9 RO. Recorrente: Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral de Porto Alegre. Recorrido: Antenor Vargas da Silva e Transportadora Primorosa S/A. Relator: Juiz Edir Inácio da Silva. Porto Alegre, 27 de julho de 1994. Disponível em: <http://www.trt4.gov.br/consultaprd/pls/buscarapida?nroprocesso=93.001600-9> (RO), acesso em 24.05.2007.

³¹⁷ RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário nº RO 16947/92. Recorrente: Companhia Nacional de Abastecimento - CNA e Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral de Porto Alegre. Recorrido: os mesmos e Arnildo Fernandes. Relator: Ari da Silva Mattos. Porto Alegre, 26 de abril de 1994. Disponível em: http://www.trt4.gov.br/consultaprd/pls/buscarapida?nroprocesso=RO_16947/92 (RO), acesso em 24.05.2007.

quanto fora da área portuária.

Na concepção doutrinária, trabalhador avulso é aquele que executa serviços para um terceiro, no caso, tomador de mão-de-obra, através de um intermediário, seu sindicato de classe. Portanto, a relação que se estabelece é tripartite: o trabalhador, o sindicato e a empresa tomadora de mão-de-obra. **Como é sabido, é na orla marítima onde mais se acentuam as atividades do trabalho avulso, mas nada impede que esta modalidade de labor seja adotada em outros setores da produção.**³¹⁸

Dessa forma, os Juízes da 2ª Turma do TRT/4ª Região, em 1995, criaram a Jurisprudência de que é possível a *closed shop* para o sindicato de avulso, possibilitando a expansão do trabalho, que era fundamentalmente destinado aos portos, para todas as áreas da economia do país, não se restringindo, inclusive, à movimentação de mercadorias.

Esses sindicatos podem ser comparados às cooperativas de trabalho, quando pensamos em inserção de trabalhadores, mas, em se tratando de áreas semelhantes, acabam entrando em choque.

Da mesma forma, assim como havia beligerâncias entre instituições dos trabalhadores, ocorriam disputas entre associado e instituição, configurando-se na busca da Justiça do Trabalho por parte dos trabalhadores contra as empresas e as instituições que intermediavam a relação de trabalho: sindicato ou cooperativa e contra ambas ao mesmo tempo. Essas beligerâncias possibilitaram diversas discussões sobre a temática em litígio. Por ser uma situação nova, relacionada com a crise dos anos oitenta, as questões do trabalho temporário, do trabalho avulso e do trabalho autônomo acabam se confundindo nas decisões judiciais, porque não existia uma Legislação que pautasse tal tema, e, quando existia, era insuficiente para dar conta das situações cotidianas que os trabalhadores enfrentavam; por isso, a importância de se criar Jurisprudência.

³¹⁸ RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário nº 95.021415-9 RORA. Recorrentes: Santista Alimentos S/A, Atual Denominação de S/A Moinho Santista Indústrias Gerais e Almeron Patricio Alves. Recorrido: os mesmos e Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral de Porto Alegre. Relator: Juiz Paulo Caruso. Porto Alegre, 01 de outubro de 1996. Disponível em: <http://www.trt4.gov.br/consultaprd/pls/buscarapida?nroprocesso=95.021415-9> (RO/RA), acesso em 24.05.2007. Destaque do autor.

Com relação às contendas na Justiça do Trabalho, no Ministério do Trabalho, nas discussões entre instituições e com a DRT, pode-se dizer que existem dois elementos, um político-ideológico e outro pragmático.

A discussão político-ideológica diz respeito ao desenvolvimento de práticas coletivas, tuteladas ou não pelo Estado, envolvendo questões como a autonomia do cooperativismo e do sindicalismo ou paternalismo estatal, e o desenvolvimento de ideias que dão conta de dirimir as contradições sociais em lutas ideológicas: socialismo, comunismo, anarquismo e liberalismo.³¹⁹

Por seu turno, a discussão pragmática diz respeito às questões práticas do cotidiano do trabalhador, envolvendo relações de trabalho, salários, ganhos, relações pessoais, manutenção de elementos costumeiros e à adoção de práticas pactuadas e estabelecidas pela maioria.

No entanto, as duas formas acabam se encontrando, pois, sendo as lutas imediatas preocupações dos trabalhadores, com o tempo e a não solução total dessas questões, tendência estrutural do capitalismo, mais a configuração da experiência, obtém-se um crescente empoderamento dos sindicatos, instituições e trabalhadores, que acabam assumindo posturas de lutas mais diretas frente ao Estado e à classe dominante. Contudo, as resoluções dependem de leituras dos trabalhadores aliadas à sua experiência.

Com relação ao controle do trabalho pelas instituições, apesar de muitas não conseguirem sobreviver, as que conseguiram enfrentaram não somente a precarização da mão-de-obra, mas, principalmente, a imposição da lógica de mercado. Isso é fruto das determinações que a sociedade capitalista impunha aos trabalhadores, que, apesar da resistência para contornar tal situação, criando e tentando manter as barreiras de inserção no trabalho, acabaram esbarrando nas suas próprias iniciativas de tentativa de sobrevivência, pois, à medida que os trabalhadores criaram instituições, elas passaram a concorrer no mercado de trabalho, o que, inevitavelmente, baixou o valor da mão-de-obra e precarizou as relações de trabalho. Entretanto, no reino da necessidade, a necessidade de sobrevivência fazia que buscassem essas iniciativas, inclusive alguns deles sem mesmo ter conseguido a proteção de uma instituição, como é o caso dos *chapas*.

³¹⁹ Cumpre salientar que essa discussão extrapola os limites desta tese.

4.2.4. Os Chapas

Fruto da crise do trabalho, desdobramento da crise capitalista, os trabalhadores braçais buscavam alternativas, quando havia escassez do trabalho no porto. Uma dessas alternativas passou a ser a dos chapas.

Os chamados *chapas* eram trabalhadores avulsos, sem nenhum tipo de associação ou filiação à instituição de classe trabalhista, que ficavam à beira de locais de movimentação de caminhão a fim de pegar algum tipo de *bico*. Cumpre salientar que trabalhadores associados ao sindicato e às cooperativas faziam, às vezes, a função de *chapa* como alternativa de sobrevivência.

Os *chapas* eram trabalhadores temporários contratados quando estavam no ponto de carga e descarga de mercadorias, para fazer um determinado trabalho, quando o motorista do caminhão precisasse de algum ajudante para esse fim, ou mesmo quando deixavam esse serviço a cargo deles por um valor estipulado no momento da contratação.

Para os Juízes da 2ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, em exercício no dia 21 de junho de 1985, *chapas* são “trabalhadores avulsos [...] que trabalham em grupo ou isoladamente, para empresas, transportadores ou caminhoneiros, no serviço esporádico de carga e descarga de mercadorias”.³²⁰ Como exemplo, nesse mesmo acórdão, são citados os *chapas* que faziam *ponto* na Rua Ernesto Alves, em Porto Alegre, “para executarem o descarregamento de mercadorias junto aos compradores, Zaffari, Brigada Militar, Cobal e Congenali”. Outro ponto de trabalho, segundo Acórdão nº 93.006 801-7 RO, o “chapa autônomo, carregador de caminhão, estava entre aqueles indivíduos que permaneciam na CEASA na expectativa de algum serviço”.

³²⁰ RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário TRT – 2325/85. Recorrente: Dolfim Almeida e Seneri Martins Costa Goularte. Recorrido: Cooperativa Regional Sananduva de Carnes e Derivados Ltda.. Relator: Juiz Ermes Pedro Pedrassani. Porto Alegre, 21 de junho de 1985. **Revista de Jurisprudência do TRT-RS**. Porto Alegre, vol 2, nº 22, nov/85.

Aprimorando a caracterização do trabalhador *chapa*, temos o posicionamento dos Juízes do Trabalho da 4ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, como trabalhador “designado para os serviços de estiva terrestre, [...] de movimentação de mercadorias em armazéns, carga e descarga de caminhões ou vagões ferroviários”. Mais adiante, é explicitado que não há semelhança com a estiva marítima, que tem “características e legislação especial específica”, mas “são trabalhadores eventuais que se reúnem em pontos de possíveis contatos com pessoas que necessitam de seus serviços: neste caso, são chamados de ‘*changueros*’, biscateiros e por outros nomes”.³²¹

Alguns processos trabalhistas demonstram a diversidade e o aumento desse tipo de contratação, ao longo, principalmente, dos anos setenta e oitenta. Porém algumas empresas transportadoras e ou motoristas de caminhão contratavam os mesmos trabalhadores por um longo período de tempo, inclusive, com anuência de um tempo, e com dia, hora e frequência determinada, o que fez alguns desses trabalhadores – em busca de melhor remuneração, com o objetivo de forçar certa contratação, ou por sentirem-se lesados pela empresa contratante – impetrarem processos trabalhistas. Alguns, inclusive, obtiveram êxito, como mostra o processo em que os juízes chegaram ao seguinte acórdão: os trabalhadores *chapas*, “quando essenciais e permanentes para a empresa, não indicam apenas uma relação de trabalho eventual. Ao contrário, é serviço prestado sob a tutela da CLT, se presentes todos os elementos tipificadores do prestador empregado”. Ou, em outra passagem do documento, “Estes serviços de movimentação de mercadorias em armazéns, carga e descarga de caminhões ou vagões ferroviários, quando ajustados e comandados de forma direta a uma empresa em que é executado o serviço considerado essencial para o objetivo econômico da empresa, considera-se relação de emprego”.³²²

Os juízes mostram preocupação com a desproteção de tal classe de trabalhadores e jogam a culpa na legislação, que não dispõe de um “mecanismo para a efetivação desses direitos [...]”. Na ausência da entidade sindical, não têm os

³²¹ RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário RO – 2631/87. Recorrente: Manah S/A. Recorrido: Vanderlei Brugo Cunha. Relator: Juiz José Luiz Ferreira Prunes. Porto Alegre, 12 de abril de 1988. **Revista de Jurisprudência do TRT-RS**. Porto Alegre, vol 5, nº 57, set/88.

³²² Ibid.

autores pretensão contra os tomadores de serviços, para receber diretamente deles o pagamento” dos devidos direitos. Já esses trabalhadores que faziam *ponto* na Rua Ernesto Alves “para executarem o descarregamento de mercadorias junto aos compradores Zaffari, Brigada Militar, Cobal e Congenali”, não tiveram sorte igual à do primeiro caso citado, pois um dos argumentos dos juízes, no Acórdão 2325/85, foi o de que, “se os reclamantes não estivessem no local, o motorista contratava outros descarregadores”, pois, complementa, segundo a informação do motorista, “no local, havia mais de vinte trabalhadores, aguardando serviço”. Esses trabalhadores, por não estarem filiados a nenhuma entidade sindical que “coordene sua atenção e intervenha em seu benefício”, não tendo vínculo com nenhum empresário, de forma permanente, pertencem, assim, a uma “categoria não organizada, dispersa e que permanece à margem das mínimas vantagens asseguradas por lei aos avulsos”, sem acesso aos benefícios assegurados por meio do “sindicato da classe, que, do recolhimento obtido, das empresas tomadoras de serviço, assegura recursos para cobertura do 13º salário, férias, FGTS e remuneração dos repousos”.

Nessa controvérsia jurídica, aparecem, pelo menos, cinco elementos:

O primeiro é a sintomática questão do desemprego e do crescimento da mão-de-obra ociosa, que acabam concorrendo entre si.

O segundo é a busca pela sobrevivência dos trabalhadores desempregados e, pode-se dizer, acostumados ao trabalho braçal e eventual, que, sempre em busca de alternativas de sobrevivência e devido à sua experiência, procuram o tipo de trabalho que possibilita maior liberdade, inserindo-se nos trabalhos de movimentação de mercadorias em empresas transportadoras, em contatos com caminhoneiros ou mesmo no serviço de carga e descarga de vagões ferroviários, muitas vezes, pela amizade ao motorista, por indicação de outro, ou pela destreza no trabalho.

A terceira questão é a da falta de elementos de base legal, no código das leis, para a justiça basear a sua decisão. Diante de uma nova realidade que estava surgindo, os juízes não viam possibilidades de proteção aos trabalhadores, e tendo a justiça do trabalho essa tarefa, deixava o judiciário sem ação. As falhas do Estado do Bem Estar Social ficam evidentes, e isso parece deixar perplexos os juízes do

trabalho, principalmente aqueles que defendem o direito como fundamento para o exercício da cidadania.³²³

A quarta questão é a da proximidade e distanciamento dos trabalhadores chapas em relação aos trabalhadores sindicalizados. O distanciamento refere-se ao aspecto social, sendo os avulsos representados por um sindicato e, os trabalhadores *chapas* totalmente desprotegidos, perdendo estes o associativismo; assim, à medida que se colocam no mercado individualmente, ficam mais vulneráveis a formas de exploração que a sociedade capitalista engendra, uma vez que, com o associativismo, de forma coletiva, sempre é mais fácil tanto se colocar em um mercado de trabalho, quanto pressionar para possíveis melhorias. A proximidade refere-se ao tipo de trabalho e às características do trabalhador e isso também determina a possibilidade de, daqui a pouco, o avulso sindicalizado ser considerado trabalhador legal não somente no porto, mas em qualquer empresa em que ele venha a ser inserido, já que o sindicato recolhe os direitos trabalhistas, possibilitando a proteção. Para isso, seria necessário lutar pela constituição de novas normatizações e de soluções para problemas que iriam surgindo. Alexandre Fortes (1995, p. 92), comentando sobre a forma como Thompson aborda a lei, afirma que o grande historiador põe no centro da sua abordagem os três aspectos diferenciados na lei: “a instituição (e aqueles que a exercem), a ideologia e o código com lógica e procedimentos próprios (a lei enquanto lei)”. A lei, vista de cada uma dessas dimensões e, por isso, dinamizada, quando levada à realidade assume característica de disputa. O elemento chave na aplicabilidade da lei na realidade social se faz por meio da leitura de cada grupo social envolvido no processo, pois, sendo intrínseca ao conflito, ela representa uma luta por definições, por caracterizações daquilo que, muitas vezes, se manifesta na prática social e não está previsto na lei. A prática social é dinâmica, o código da lei está cristalizado, a lei acaba se dinamizando porque a instituição é feita de homens e a ideologia é disputa; por isso, o julgamento de um processo não é o reflexo nem do código e nem da realidade, ou da pura

³²³ O Estado do Bem Estar ou *welfare state* pressupõe um “compromisso” entre as classes intermediadas pelo Estado, o que decorre da pressão exercida pela classe trabalhadora na tentativa de garantir e ampliar direitos sociais e políticos, pressupõe um nível de vida e emprego aceitável, para que se obtenha a acumulação de capitais e o bem estar com uma seguridade social mínima. Antunes (2000) analisa a crise do *welfare state*. Cf. ANTUNES, Ricardo. **Os Sentidos do Trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2000.

neutralidade. Um processo é fruto de disputas pela interpretação da lei, caracterizada por discursos e apresentação de provas de maneira ritual, culminando em um veredicto.

A quinta questão é a da valorização, por parte do discurso dos juízes do associativismo, pois, em sendo associados do sindicato, tinham tal proteção que a legislação negava ao não ser associado, mas, por outro lado, isso revela a falta de alternativas para tais trabalhadores e para a legislação, que precisava ser modificada. Dessa forma, apesar das dificuldades de reconhecimento do cooperativismo de trabalho, as discussões podem caminhar para as novas possibilidades que aparecem dentro dessa desagregação do mundo do trabalho, no qual as cooperativas de trabalho buscaram espaço, o que se verificou nas informações discutidas em subcapítulo anterior.

O ponto dos trabalhadores *chapas* era na CEASA – Central de Abastecimento do Estado do Rio Grande do Sul S/A. Apresentado no Acórdão nº 93.006801-7 RO, Darci Jesus Prestes interpõe processo trabalhista, busca relação de emprego com Angeloni & Cia Ltda. alegando “que trabalhou para a demandada de 15.12.84 até 29.06.90, na função de carregador de caminhão, sendo demitido sem justa causa [...]. Já a reclamada, em contestação (fls. 13/14), invocou a qualidade de ‘chapa’ autônomo do reclamante”. Analisando as possibilidades, os Juízes da 4ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, primeiro consideram que Darci Prestes “trabalhava na CEASA, como ‘chapa’ autônomo, atendendo diversas empresas, consoante prova testemunhal, não se configurando, por conseguinte, os pressupostos do art. 3º, da CLT”, isto é, por esse motivo, não se enquadrava como trabalhador subordinado. Porém, como ficou comprovado que trabalhava para a empresa, “a simples prestação de serviços faz presumir o contrato de trabalho. De tal presunção relativa, resulta a inversão do encargo probatório”; por isso, entendem os juízes que “competia a ela demonstrar que a relação havida não se tratava de vínculo empregatício, eis que esta é a presunção primeira que decorre da alienação da força de trabalho em benefício de outrem”.³²⁴

³²⁴ RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário nº 93.006801-7 RO. Recorrente: Angeloni & Cia Ltda.. Recorrido: Darci Jesus Prestes. Relator: Juiz Valdir de Andrade Jobim. Porto Alegre, 06 de julho de 1994. Disponível em: <[http://www.trt4.gov.br/consulta/pls/consulta.busca2?processo=93.006801-7%20\(RO\)](http://www.trt4.gov.br/consulta/pls/consulta.busca2?processo=93.006801-7%20(RO))>, acesso em 07.09.2007.

A partir de tal conclusão, segundo o Acórdão nº 93.006801-7 RO, foram chamadas as testemunhas: a primeira testemunha “afirma que o reclamante trabalhava como carregador da reclamada para a qual trabalhava com **exclusividade três dias por semana** (segundas, quartas e sextas-feiras)” (grifos do autor); a segunda testemunha “declara que inicialmente o reclamante estava entre aqueles indivíduos que permaneciam na CEASA na expectativa de algum serviço, depois passou a trabalhar exclusivamente para a reclamada”; a terceira e quarta testemunhas “confirmam que o reclamante foi demitido sem justa causa”; por fim, “a própria testemunha da empresa, Laudinor Rahcik, alega que o autor fazia carregamentos em horários estabelecidos pelas partes com preferência para a reclamada”.

Logo, a conclusão dos Juízes passa a basear-se na eventualidade, o que caracteriza a não eventualidade, já que o *chapa* trabalhou de 15.12.84 até 29.06.90, três dias por semana, em horários estabelecidos, o que pressupõe

que a demandada, para o carregamento e descarregamento de mercadorias, sempre contaram com os serviços dos ‘chapas’, o que revela a essencialidade dos mesmos à consecução de seus fins, de vez que a dinâmica do empreendimento econômico só se mantém através da cessão constante, por parte deles, da sua energia de trabalho.³²⁵

Por isso, fica claro para os Juízes da 4ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, que se configura relação de emprego entre *chapa* e empresa transportadora, quando, na “empresa de carga e descarga, a existência de carregadores é imprescindível a esta atividade” e “se as tarefas são prestadas continuamente e essenciais à atividade empresarial”.³²⁶

Parece que a discussão evoluiu com o passar do tempo, caracterizando melhor o fenômeno do trabalho temporário, avulso e autônomo, pois, ao criar jurisprudência, alertava os empresários a utilizar o trabalho de terceiros com uma maior cautela.

Porém, com relação ao trabalhador, fica clara a necessidade de inserção no mundo do trabalho, sendo o trabalho avulso mais próximo de suas condições, como

³²⁵ Ibid.

³²⁶ Ibid.

trabalhador braçal, pois basta aguardar no ponto que certamente terá algum retorno, pela necessidade que as transportadoras possuem, na carga e descarga, desse tipo de trabalhador, configurando-se como uma alternativa em épocas de escassez de trabalho. Da mesma forma, quando o porto estava no auge de carga e descarga, esses trabalhadores ficavam nas proximidades em busca de trabalho.

Já os trabalhadores do porto, em épocas de “chacho”, quando não tinham trabalho, passavam por dificuldades para sobreviver, também pegavam algum trabalho esporádico, o que denominam de “bico”. Alguns desses tiveram que assumir outras atividades, além de serem sócios de um sindicato ou bagrinhos no porto: pedreiros, eletricitas, encostador de carro, árbitro de futebol, entre outras.

Maromba diz que, quando o trabalho escasseou no porto de Porto Alegre, os trabalhadores foram buscar alternativas de sobrevivência, tanto lícitas quanto ilícitas,

teve estivador que foi parar no presídio, teve estivador que foi passar drogas, foi lidar com drogas, porque o trabalho diminuiu, teve estivador que foi encostar carro, e esses caras eu admiro. [...] tenho uma inveja de um pessoal que foi lavar carro aí no centro e encostar carro. Porque, se não fosse o meu pai e minha família, eu tinha passado necessidade naquele tempo, e eu não tinha coragem de ir ali encostar um carro, e de tarde passar no mercado e sair com uma sacola cheia de frutas, arroz, um pedaço de carne, um negócio pra casa. Eu dava uma olhada naquilo e dizia: amanhã eu vou dar uma chegada lá, amanhã eu vou fazer isso aí também, mas em vez de ir ali, eu ia tomar umas, e, eu passei três anos da minha vida assim. Foi ruim pra eu sair daquele sufoco, e eu saí, em 83, 84.

Na realidade, cada trabalhador teve que se virar com aquilo que lhe era possibilitado no momento: quem possuía uma família, que pudesse ajudar, essa o ajudou, mas aqueles que eram o sustentáculo dela, a grande maioria teve de buscar recursos próximos a suas relações de amizades, habilidades, ou mesmo às alternativas que apareciam. Um exemplo disso que se disse é o de Geraldo da Silveira, que conta que, por ter sido atleta, “depois em 1974, o Remi Andrade, era presidente do CMD – Conselho Municipal de Desportos, aqui em Sapucaia, me convidou para ser árbitro de futebol e, como não tinha trabalho na estiva [...], aceitei o convite do Remi, aí comecei a apitar”. Adiante, relata como fazia para conciliar os dois trabalhos,

apitava dois jogos, apitava um jogo de manhã, apitava outro jogo de tarde, e assim fui indo. Dois dias na semana, trabalhava na estiva, às vezes vinha. Aí conheci o falecido Nildo – Nildo Azevedo Kaizman – árbitro da Federação, que também era estivador. Ele me convidou para apitar. O

Sérgio Fagundes, que tinha uma liga paralela, tinha aquele pessoal da Federação, que botavam nos jogos mais importantes, quem não trabalhava na Federação, botava nos jogos, agenciava os campeonatos, campeonatos municipais e do SESI também. Então, ele me disse: – vamos lá que eu te apresento pra o cara. Aí me apresentou e já surgiu mais uma oportunidade. Daí, eu tinha, aqui em Sapucaia, o CMD, domingo de manhã e de tarde e quando quisesse ou pudesse. Daí, surgiu mais uma oportunidade lá em Porto Alegre, do Sérgio Fagundes, ele sempre tinha uns joguinhos amistosos, do Barrisul, do Banco do Brasil, Antônio de La Pierre [...]. Então, combinava com o Reni, olha, nesse fim de semana, eu não trabalho contigo, aí eu trabalhava sábado de manhã e de tarde. Ou combinava com o Reni, olha, nesse fim de semana, vou trabalhar contigo, apitava para o Sérgio Fagundes, sábado de manhã e de tarde, e domingo apitava aqui. Só que o dinheiro de Porto Alegre eu recebia na outra semana. Às vezes, com tempo assim de chuva, eu pedia, Deus me ajude que pare de chover pra sair um jogo, pra ganhar os 15 cruzeiros. Isso não foi nem uma nem duas, mas muitas e muitas vezes, mesmo depois de sindicalizado, o serviço diminuiu, apitei dez anos na Liga de Montenegro, de 81 a 91, ia de manhã, aí eu saía de manhã, apitava domingo de manhã, no jogo dos veteranos e domingo de tarde. Dava graças a Deus quando chegava em casa, aí, já chegava com 55 ou 60.

Entretanto, Geraldo da Silveira diz que isso acontecia “sempre com aquele desejo, aquela vontade, aquela intuição que um dia ia mudar”, e conclui comparando com a realidade das gerações atuais, que acham dificuldade em tudo por que passam, mas que ele sempre manteve esperanças e nunca deixou de trabalhar em busca da sobrevivência, e “nem por isso, perdi a minha honradez, perdi a minha vontade, aquela esperança de um dia vou ter um lugar, um dia vou comer e beber o que eu quero. Não tenho tudo o que eu quero, mas amo tudo o que tenho”.

A cultura capitalista e produtivista pressiona o trabalhador ao trabalho; no entanto, o ócio necessário, muitas vezes, era uma extensão do trabalho. Mas os trabalhadores do porto encontraram uma alternativa, que lhes dava certa liberdade de escolha, pois o sistema de escolha adotado na estiva, na cooperativa e entre os chapas, possibilitava ao trabalhador uma restrita resistência à cultura do trabalho, tendo atitudes de ócio e de descanso. Os trabalhadores avulsos, autônomos e os *chapas* não tinham um compromisso formal de comparecimento ao trabalho: os avulsos, somente após estar escrito na pedra do ponto de chamada; mesmo assim, poderiam ser substituídos, passando o trabalho a um bagrinho. Por outro lado, o reino da necessidade não permitia que tais situações perdurassem por muito tempo, obrigando-os a se engajar no trabalho para satisfazer as necessidades básicas do corpo.

Concluindo, pode-se dizer que a diversidade econômica traz a diversidade de trabalho, sendo a forma de trabalho uma escolha do trabalhador dentro de uma determinação social dada pelas condições de inserção no mundo, no tempo, na vida, no cotidiano. Por isso, concordamos com Thompson quando afirma que, ao fazer a história o homem é feito pela história.

CONCLUSÃO

Desgarrados

Sérgio Napp e Mário Barbará

Eles se encontram no cais do porto pelas calçadas /
Fazem biscates pelos mercados, pelas esquinas, /
Carregam lixo, vendem revistas, juntam baganas / E
são pingentes das avenidas da capital / Eles se
escondem pelos botecos entre cortiços / E pra
esquecerem contam bravatas, velhas histórias / E
então são tragos, muitos estragos, por toda a noite /
Olhos abertos, o longe é perto, o que vale é o sonho
// Sopram ventos desgarrados, carregados de
saudade / Viram copos viram mundos, mas o que foi
nunca mais será //.

Ao concluir esta tese – “Cooperação, Experiência e Sobrevivência: a história dos trabalhadores do porto de Porto Alegre (1961 – 1989)” –, temos presente as palavras de Edward Thompson (1987, p. 13) de lembrar “os becos sem saída, as causas perdidas e os próprios perdedores”, pois, sendo a história um processo inacabado, essas causas poderão ser vencidas em outro processo, em lugares e tempos diferentes. Portanto, completa o autor, que as aspirações dos trabalhadores “eram válidas nos termos de sua própria experiência [...]. Não deveríamos ter como único critério de julgamento o fato de as ações de um homem se justificarem, ou não, à luz da evolução posterior”. Nesta perspectiva, procuramos evidenciar as iniciativas, organizações do trabalho, instituições, experiência e costumes dos trabalhadores do porto de Porto Alegre, ao descrever, interpretar e analisar a história de luta das diversas categorias de trabalhadores nesse emaranhado de relações e transformações nos anos sessenta, setenta e oitenta. Conforme Lia Tiriba (2001, p. 98), os seres humanos são sujeitos, porque “desenvolvem capacidades, energias e

forças reais para satisfazer as suas necessidades básicas”, e assim, é possível compreender como constroem as estratégias de sobrevivência.

Uma das formas de se construir uma sociedade democrática e igualitária ocorre por meio de organizações coletivas, sejam elas sindicatos, cooperativas ou associações de trabalhadores, porque estas carregam o germe da democracia, tanto pela possibilidade de participação interna quanto pelo potencial coletivo que acumulam. Dessa forma, possibilitam construir o que Tiriba (2001, p. 90) chama de “novo sentido do trabalho”, que passa pela constituição “de uma nova sociedade, na qual o trabalhador supere sua condição de mercadoria, resgate o direito de ser proprietário coletivo dos meios de vida, consiga superar a vinculação entre si e seu produto, controlando o ritmo e o tempo de trabalho”. Por outro lado, isso não significa dizer que a constituição de associações, por si só, trará soluções para os problemas sociais e colocará em pé de igualdade trabalhadores e empresários, pois, sendo as organizações de trabalhadores fruto de uma sociedade, estão permeadas de sua construção histórica e cultural. Mas, à medida que os trabalhadores tomam a iniciativa de constituir instituições, estão optando por uma organização coletiva, que possui uma história e uma fundamentação simbólica de cooperação, resistência e luta; portanto, poderão construir, pela experiência, autogestão, democratização e controle sobre o mercado, um mundo melhor, pois os trabalhadores buscam sempre as melhores formas de organizar o trabalho, de acordo com a sua visão. Por conseguinte, os trabalhadores do porto de Porto Alegre desenvolveram suas organizações sindicais, usando ação/reflexão/ação e construíram a experiência, com base nos costumes, nas formas de trabalho manual, numa pedagogia prática/reflexiva, de modo que o saber/fazer assumiu um papel primordial.

Portanto, ao concluir esta tese – “Cooperação, Experiência e Sobrevivência: a história dos trabalhadores do porto de Porto Alegre (1961 – 1989)” –, não se pode pensar os trabalhadores braçais sem os aspectos identitários assumidos por eles como elemento mistificado e estigmatizado, estabelecido pela relação trabalho e corpo. Em verdade, o corpo perpassa todos os elementos analisados nesta tese: a experiência, os costumes, a memória, as lutas, as disputas, a cooperação, as formas de sobrevivência, afetos e desafetos e a demonstração de força. Por considerar que cada ser humano é o seu corpo, com suas contradições e unidades de gostos e vontades, conforme Denise Sant’Anna (2001, p. 3), “território tanto biológico quanto

simbólico, [...] arquivo vivo, inesgotável fonte de desassossego e de prazeres, o corpo de um indivíduo pode revelar diversos traços de sua subjetividade e de sua fisiologia mas, ao mesmo tempo, escondê-los”. Logo, o corpo possui livre arbítrio, que, dentro de algumas possibilidades, escolhe aquela que lhe parece mais acertada diante do que tem que enfrentar. Porém, ao longo da história, principalmente, na modernidade tem-se uma preocupação em controlar os corpos, até porque o exercício da liberdade ganhou um destaque maior entre os satisfatores humanos. Conforme Miguel de Araújo (2000, p. 153),

o corpo senciante e pensante manifesta-se nos palcos da história humana, como sujeito protagonista que desafia e transmuta as sujeições. E, na dinâmica da intercorporeidade, tecida nos vínculos intersubjetivos, movido por sua irreverência transgressiva, vai instaurando e matizando, ética e esteticamente, os valores da justiça, da solidariedade, da fraternidade e das liberdades entre os seres humanos na teia viva e interdependente das relações sociais.

Os grupos formados a partir das relações sociais formam o conjunto de interesses, de gostos, de costumes e de vivências, o que indica uma potencialidade de linguagem, que, porém, não se resume somente à linguagem verbal, mas também a atitudes, linguagem corporal de apoio, contrariedade, negação e indiferença: elementos fundamentais, que configuram uma pedagogia de inserção do trabalhador, mas também uma forma de comunicação que perpassa as ideias tradicionais de comunicação, fazendo que os trabalhadores formem um corpo social, o qual, pensado como categoria, pode ser balizado em seus aspectos de classe, sendo o coletivo o fundamento para a constituição da experiência e, conseqüentemente, da história de luta, disputa e manutenção por longo período das formas de trabalho, do *closed shop*, do sistema de ganhos e dos rituais de inserção do trabalhador no porto de Porto Alegre.

Conforme foi analisado nesta tese, um dos elementos fundamentais para o trabalhador é a cooperação, o que estava intrínseco nas tarefas no porto, mas que explicita também a oposição, que é a concorrência entre trabalhadores sócios, trabalhadores e não sócios e instituições dos trabalhadores. A primeira forma de concorrência entre trabalhadores sócios é resumida no relato de Maromba: “a coisa é disputada, porque tem serviço, que, às vezes parece que tem que tirar numa chamada ‘X’, mas lá no fundo não... Às vezes parece a bolsa de valores, com mil e

poucos homens, tu imaginas assim”. Ela fala que se relacionam as disputas no ponto de distribuição dos serviços. Muitos dos problemas com relação à distribuição do trabalho foram solucionados pela discussão e pela experiência; quando se geravam maiores polêmicas, havia resoluções em assembleias, com relação a uma ou a outra categoria; portanto, a cooperação estava presente, porque fundamentava as decisões e fazia que fossem aplicadas, por estar sempre baseada no coletivo.

A segunda forma de concorrência – entre trabalhadores sócios e trabalhadores não sócios – sempre velada, escondida, mas era uma tensão maior, a qual acabou potencializando a constituição de outras instituições. Esse fato era amenizado pela possibilidade de ingresso como sócio, quando o trabalho se tornava escasso, criando um quadro de reservas que passava a não ter espaço no porto. A maior contradição que perpassa por todos os momentos da história dos trabalhadores do porto é o sistema de reservas, que irá extrapolar, à medida que vão diminuindo os espaços no porto. Desde os anos setenta, em Porto Alegre, tem-se uma ruptura desses trabalhadores, que buscam como alternativa outra forma de organização, o cooperativismo, cujos objetivos eram ampliar a inserção no trabalho e se colocar em igualdade de condições aos trabalhadores do sindicato dos arrumadores e, por que não, ao sindicato dos estivadores. Por outro lado, a cooperação se manifesta principalmente nas iniciativas de organização dessas instituições e nas formas como se configura a inserção no mercado de trabalho, mas essa cooperação, ainda assim, é egoísta.³²⁷

A terceira forma de concorrência são as disputas entre instituições que potencializam uma concorrência no mercado de trabalho, o que passou a servir ao capital, mas foram leituras realizadas dentro de possibilidades, porque, estando o país em crise, o mercado de trabalho vinha sofrendo baixas e os trabalhadores buscaram alternativas de inserção como avulsos e autônomos, iniciativas de expansão da forma de trabalho que vinham realizando no porto, como trabalhadores braçais.

³²⁷ Lia Tiriba faz uma reflexão muito interessante sobre esse assunto. Diz a autora: “pareceu-nos relevante identificar a solidariedade também como um sentimento que pode transformar o ‘egoísmo individual’ em ‘egoísmo coletivo’. Se, de um lado, o ‘egoísmo coletivo’ parece um avanço em relação ao ‘egoísmo individual’, de outro, o egoísmo não deixa de ser egoísmo. Na verdade, uma vez que continuamos arraigados à ideologia liberal, estimuladora do individual em detrimento do coletivo, as relações sociais empreendidas nessas organizações [...] não têm plena autonomia para se constituírem [...]”. Cf. TIRIBA, op. cit., 2001, p. 351.

A cooperação estava presente em todas as iniciativas do trabalho, tendo um gestual característico, uma linguagem do corpo que denotava mobilidade, destreza e força, sendo a mobilização do corpo em prol do coletivo. Também estava presente no aspecto organizacional do trabalho, no diálogo tanto verbal quanto corporal, na fala e nas expressões que davam uma dimensão comunicativa característica, os palavrões, como camaradagem, e na mobilidade corporal, inclusive no uso de uma linguagem repressiva, característica em ações contra o indivíduo que não estava rendendo no trabalho e positiva com relação à mobilidade necessária e à força fundamental para a execução de trabalho com raiva ou “reiva”. Essa potencialidade, advinda da cooperação, dava a dimensão que poderia assumir a organização dos trabalhadores no porto.

Conjuntamente à cooperação no trabalho, tem-se a experiência. Foi por meio da experiência que os trabalhadores criaram formas de burlar determinações e referências da ditadura, ou, pelo menos, amenizar as avalanches de mudanças que lhes tirariam sua condição de avulsos e a *closed shop* do sindicato. A construção da experiência está associada ao empenho e desempenho, ao respeito às regras coletivas, aos costumes, à inclusão e exclusão de trabalhadores, à aprendizagem prática e ao reforçamento positivo e negativo. Essa experiência forma uma cultura do trabalho no porto, no trabalho e em espaços de sociabilidade: os costumes, demonstração de força, os desafios, a redução do trabalho quando necessitava, trabalho rápido e produtivo, linguagem própria e os rituais da classe, como ponto de serviço, escalação, *pedra* e o ingresso de trabalhadores.

Portanto, conforme diz Dea Fenelon, com base em Thompson, “os humanos estão constantemente engajados em refletir sobre sua própria ‘experiência’, bem como a dos outros e assim cresce a compreensão da vida social, sua cultura, enfim, ainda que não apenas dela”.³²⁸ Portanto, segundo José Barreiro (1995, pp. 60-61) recuperando o materialismo histórico de Marx e suas teses contra Feuerbach, há uma “ideia revolucionária de que o povo se educa a partir de sua própria práxis. Através dela, os homens constituem-se sujeitos de sua própria história, modificando continuamente as circunstâncias em que vivem e se transformam”. Os trabalhadores do porto se reproduzem em suas formas de inserção no porto, suas organizações,

³²⁸ FENELON, Dea. **Cultura**. Base de dados: http://www.cultiva.org.br/texto_publico/curriculum_semig.pdf, acesso 19.07.2009. p. 9.

suas lutas, seus costumes, sempre com base em suas práticas, portanto, refletindo sobre elas e, no calor da disputa, aperfeiçoando sua experiência.

Apesar disso, os trabalhadores sofreram derrotas históricas como a mecanização, modernização e a decadência da navegação de cabotagem e do porto de Porto Alegre. A percepção e reação em relação a esse processo não foi imediata, devido duas questões que são parte desse processo, mas que de alguma forma neutralizaram as transformações em curso. Em primeiro lugar, cabe destacar o conflito interno ao DEPRC, que por algum tempo sustentou um projeto de apoio a navegação de cabotagem, com a expectativa de manter a posição de destaque ao porto de Porto Alegre. Esse projeto foi defendido no Plano Hidroviário do Estado do Rio Grande do Sul. Em segundo lugar, dentro do processo de desenvolvimento econômico do país, a expansão da agroexportação, especialmente com a soja, manteve um ciclo de trabalho bastante intenso na área portuária da capital, concomitante com o processo de mecanização e modernização dos transportes e dos portos.

O processo de sobrevivência dos trabalhadores fez-se de maneira que mantiveram sua cultura, suas formas de organização, seus costumes e seus rituais. A sustentação e a articulação de seus líderes deu-se graças às manobras e formas costumeiras que mantiveram do período anterior, do regime populista e do trabalhismo, cujo princípio era o da colaboração entre as classes. Mas como destaca Antonio Luigi Negro (2004), os trabalhadores faziam uso das brechas que achavam na legislação e no Estado. Pode-se dizer que esse destaque vale também para o período da ditadura militar, quando, apesar de atitudes autoritárias, punitivas e cerceantes para com os movimentos sociais, e o sindicalismo em particular, houve formas de organização que levaram os trabalhadores a usar o próprio Estado para defender seus direitos, manter formas costumeiras e conquistar espaços.

A experiência dos trabalhadores, acumulada ao longo do tempo, possibilitou a construção de estratégias que foram minando a estrutura do Estado e o poder constituído, quando esse não satisfazia suas necessidades; mesmo que a classe empresarial tivesse a hegemonia e o poder do Estado, a classe trabalhadora ia construindo estratégias de lutas, fundamentais para retardar um processo que certamente seria mais rápido, como a transformação dos avulsos em empregados

das companhias, cujo salário e condições de trabalho seriam definidos por meio dessas estratégias. O diálogo com o Estado possibilitou aos líderes dos trabalhadores a manutenção ou a sobrevivência como categoria e a *closed shop*, fatores aliados ao apoio das bases, em termos de organização, formas de luta e mobilização.

A historiografia sobre o sindicalismo e a relação com a ditadura militar reforça a ideia de uma derrota da classe trabalhadora, o que não deixa de ser verdadeiro, entretanto, não se pode pensá-la como culpada. No entanto, a experiência dos trabalhadores do porto,³²⁹ na luta por direitos e por melhores condições de trabalho e de vida, vincula a continuidade da luta, adaptando-a às condições dadas pela estrutura de poder, o que potencializa tanto a tradição quanto as mudanças; por isso, ao estudar os costumes desses trabalhadores, houve a possibilidade de adentrar na cultura de classe, na mobilização fora dos padrões de poder tradicional, que se dava no sindicato, mas pôde-se verificar a manutenção das lutas e reivindicações a partir da manutenção de tradições e mudanças caracterizadas nos mesmos aspectos, isto é, no cotidiano do trabalho. Com a nova mentalidade que surgia na ditadura – o combate ao comunismo, o poder militar, o botar ordem na casa –, configurações novas apresentavam-se ao trabalhador, porém as formas de encarar os problemas no trabalho, nos espaços de socialização, no cotidiano, permaneciam, ao mesmo tempo em que surgiam novos problemas, em virtude da mecanização, das relações políticas que se davam dentro do porto com a evolução do capitalismo e, é claro, com a configuração de poder que se dava internamente.

O que pretendiam os militares era que os trabalhadores não radicalizassem; tinham receio de isso acontecer, pois a organização dos trabalhadores era tamanha que, além disso, tinham o apoio mundial, e, naquele momento, ainda era um setor essencial para a vida econômica do país, tanto nas importações, quanto nas exportações e ainda no transporte interno, o da cabotagem. Um dos motivos da substituição da navegação de cabotagem posteriormente pelo transporte rodoviário era exatamente a força que tinham os trabalhadores do porto; essa foi uma forma encontrada pelo capital de vencer os trabalhadores e suas organizações. Ao ver que

³²⁹ Conforme Barreiro (1995, pp. 61-62) em Thompson “cultura é um processo que envolve criação e luta. [...] vincula-se ao conceito de *experiência*, que incorpora *múltiplas evidências de vida ou de arte* dos homens, evidências estas tratadas no plano de sua consciência, das maneiras as mais complexas, para em seguida agirem sobre as situações determinadas”.

a única maneira de vencer a organização no porto era através de mudanças advindas de fora, somadas a medidas internas, estas foram realizadas sem muito alarde, pois poderia ser desastrosa, tanto para os militares quanto para os empresários, uma greve que tomasse uma proporção internacional, ainda mais que o porto estava na mira das Organizações internacionais, da Organização Internacional do Trabalho – OIT em particular. O que tentaram fazer os militares logo que assumiram o poder foi mudar a estrutura de organização do trabalho; o próprio Juarez Távora mandou projetos ao congresso e fez Decretos-Lei acabando com os trabalhadores avulsos, mas, na prática, isso não vigorou. Os militares acharam fundamental ter as lideranças e as instituições favoráveis ao regime vigiadas, direta e indiretamente. No entanto, os trabalhadores e as lideranças na beira do cais tinham outras formas de fazer valer os seus interesses: muitas paralisações pequenas, de horas, minutos e operações-tartaruga, que fizeram com que os armadores, empresários e governo aceitem as condições solicitadas pelos trabalhadores.

Os militares esbarraram em três problemas: primeiro, a organização da estiva e dos trabalhadores avulsos, sua cultura, seus costumes, a estrutura organizacional do porto e as possibilidades de manobras; segundo, a capacidade política de barganha das lideranças em buscar junto ao poder os recursos argumentativos para manter as categorias avulsas; terceiro, o apoio das bases às lideranças, graças à história de luta que essa categoria vinha empreendendo, à cooperação de classe e à experiência. Agregado a isso, os militares negociaram o ingresso de muitas lideranças no partido da situação, ARENA, e o apoio desses ao regime militar.

Os trabalhadores do porto formaram um sindicalismo peculiar: mantiveram suas prerrogativas, sempre na tentativa de aproximação aos governantes, de manutenção de relações próximas ao poder, de busca de soluções de suas reivindicações, junto ao Estado ditatorial. Para isso, tinham poder de mobilização, e, apesar do cerceamento dos militares, faziam paralisações micro e temporárias e operações-tartaruga para manter seus direitos.

A administração do porto não pagava aos trabalhadores avulsos, à exceção dos funcionários do DEPRC e dos portuários, especificamente, o salário mensal; mas os trabalhadores avulsos – estivadores, conferentes, consertadores, vigias,

bloco e arrumadores – e o “salário produção” dos portuários eram pagos pelas companhias de navegação, regulados pelas tarifas portuárias. Porém essa relação com as companhias, somadas ao interesse em agilizar o trabalho, otimizar o uso do porto possibilitava a negociação com os empresários, armadores e companhias. Esse potencial de negociação provocava a “ideologia” do poder da estiva e gerava, por parte dos empresários, a cobrança de uma modernização dos portos e da modificação da forma de trabalho. Nesse ínterim, entra o papel dos Sindicatos e das Federações no sentido de negociar com os governantes a manutenção da estrutura sindical e do trabalho avulso, da distribuição do trabalho e das formas costumeiras de cada categoria nos diversos portos brasileiros. Por isso, muitas tentativas foram feitas para modificar a estrutura de trabalho nos portos, reivindicações dos armadores e empresários, mas não houve sucesso direto; porém, lentamente, com a modernização dos portos, iniciada na mecanização nos anos setenta, deu-se a diminuição do número de trabalhadores engajados no porto, mas como um processo inserido na modernização capitalista.

Os valores das taxas portuárias pagas pelos donos das cargas nos portos e que revertiam em salários aos trabalhadores foram mantidas, apesar da mecanização e do aumento da produção. Essa condição criou duas situações: sendo uma positiva e outra perversa aos trabalhadores. O positivo foi um ganho elevado para o trabalhador que conseguia trabalho, mas o negativo foi que, em longo prazo, gerou a realização mais rapidamente da carga e descarga, diminuindo o número de dias em que o navio ficava ancorado. Sem perceber, essa engrenagem acabava, no fim, diminuindo o trabalho para um grande número de trabalhadores, mesmo que aumentasse o rendimento para um número restrito deles, o que causou a diminuição do número de trabalhadores empregados. Os primeiros a perderem trabalho foram os trabalhadores do quadro-extra, que ficavam com um trabalho menos rendoso, mas cada vez mais escasso. Essa perversidade acabou por deixar esses trabalhadores sem a percepção de que a mecanização, com o tempo, iria tirar-lhes os postos de trabalho, impondo-lhes uma derrota sem muito alarde, pois, apesar de ter um potencial de mobilização e de reivindicação, muito pouco foi realizado contra o processo de modernização e decadência do trabalho no porto de Porto Alegre, pois, quando ele ocorreu, foi uma avalanche.

Restou aos trabalhadores do quadro-extra e àqueles que seriam engajados no porto a busca pela sobrevivência em outros meios, no entorno do porto e no trabalho na carga e descarga em caminhões.

Criaram alternativas para manter suas formas de trabalho, apesar da mecanização/modernização e da perda de espaços no trabalho braçal, sobretudo no porto de Porto Alegre. A partir dos anos setenta, criaram cooperativas, sindicatos e inseriram-se no entorno do porto como avulsos e autônomos. Aproveitando-se da crise dos anos oitenta, os trabalhadores, filiados aos sindicatos como avulsos e à cooperativa como autônomos e como *chapas*, buscaram alternativas de trabalho e renda, como meio de sobrevivência no reino da necessidade, mas também criaram alternativas de organização, que se expandiram para além do entorno do porto, conforme as ideias, estruturas e costumes do porto de Porto Alegre.

O que diferenciava o trabalho – na cooperativa e também dos avulsos do trabalho subordinado – era a possibilidade de não ir trabalhar, a liberdade de optar pelo ócio ou pela satisfação de outras necessidades. Muitos ainda buscavam trabalho em outras organizações, inclusive como subordinados, pois não eram desautorizados se quisessem trabalhar em outro serviço que desse um rendimento maior, isto é, se quisessem abandonar o trabalho em que estavam e assumir outro, mais rendoso, tinham essa possibilidade, tanto na mesma instituição, se passasse pelo rodízio, ou em outra instituição, se assim o desejassem. Portanto, muitos trabalhadores se filiavam em diversas instituições, tanto cooperativa, quanto sindicato, ou mesmo optavam por trabalhar como chapa, separadamente ou em vários, ao mesmo tempo.

Essa experiência que traziam do trabalho avulso e a crise do trabalho no porto tencionou a uma retomada da história de formação dos sindicatos e associações dos trabalhadores avulsos e autônomos voltando à desestruturação inicial do porto, quando as primeiras associações começaram a se organizar, nunca nos mesmos moldes, por ser outra sociedade, outra época, outros atores, cujas bases e referências eram outras, contudo, com a experiência de configuração da classe trabalhadora, que se faz e se refaz, se produz e se reproduz e se restabelece

na luta contra a classe dominante.³³⁰ Portanto, têm-se temporalidades adjuntas, pensadas como estruturas sobreviventes ou renascentes, na longa duração, elementos semelhantes àqueles do início do século XX, porém, com as vantagens e desvantagens de que existia toda uma estrutura legal já constituída. Entretanto, os avulsos e autônomos passam a buscar alternativas e, dessa forma, também a concorrer no mercado. Contudo, essa concorrência acaba por fazer com que ambos tenham dificuldades frente ao mercado de trabalho: concorrência, valores ditados pelo mercado, precarização do trabalho, etc., assim sendo, os empresários aproveitando-se dessa desestruturação para buscar economia com a mão-de-obra, estimulam a concorrência, o que gera esse círculo vicioso, enfraquecendo os trabalhadores e suas instituições. Podemos pensar que os trabalhadores passaram a ter alguns problemas a enfrentar, situações semelhantes àquelas do início do processo de configuração do sindicalismo. Conforme Eric Hobsbawm (1981), antes do fortalecimento das organizações dos sindicatos dos trabalhadores dos portos na Inglaterra ocorriam proliferações de associações profissionais e de concorrência entre elas, sobretudo entre as fracas e as fortes, nas diferenças entre os diversos portos, cais e embarcadouros.³³¹ Portanto, trazendo esse contexto para a realidade de Porto Alegre e sua Região Metropolitana, pode-se verificar que diversas instituições proliferaram, o que gerou uma concorrência entre elas, mas, tanto as mais fracas quanto as nascentes, acabaram desestabilizando o mercado de trabalho e baixando o valor da mão-de-obra, havendo ainda, nessa concorrência, aqueles trabalhadores que não estavam sob a égide de uma associação, os *chapas*, por exemplo, que foram bem mais explorados. Por isso, um dos mecanismos encontrados pelos trabalhadores foi o ingresso na Justiça do Trabalho contra as

³³⁰ Sobre o fazer e o refazer da classe trabalhadora, ver Negro (1996) *Imperfeita ou Refeita? O Debate sobre o Fazer-se da Classe Trabalhadora Inglesa*, onde o autor aborda as críticas realizadas por Hobsbawm a Thompson sobre o fazer-se da classe operária, discute e conclui pela pertinência do termo refazer-se na historiografia nacional. Cf. NEGRO, Antonio Luigi. Imperfeita ou Refeita? O debate sobre o Fazer-se da Classe Trabalhadora Inglesa. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo: v. 16, nº 31 e 32, pp. 40-61, 1996. THOMPSON, Edward P.. **Formação da Classe Operária Inglesa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987a. 3v.; HOBBSAWM, Eric. O fazer-se da Classe Operária, 1870-1914. In: **Mundos do trabalho**. Novos Estudos sobre História Operária. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. pp 273-297.

³³¹ Segundo Hobsbawm (1981, p. 215) essas instituições “tinham o seu conjunto especial de problemas e costumes, não necessariamente duplicando em outro lugar, e aqueles que eram habilitados neles constituíam, por assim dizer, um corpo puramente localizado”. Mas, apesar de os trabalhadores estarem habilitados naqueles espaços, ainda eram “relativamente fracos, porque a estrutura cada vez mais integrada do grande porto moderno, a força de barganha suficiente para aterrorizar um embarcadouro não era, afinal de contas, tão grande na totalidade de Londres”.

empresas tomadoras de mão-de-obra e contra as instituições de trabalhadores.

Portanto, cumpre refletir sobre as palavras de Thompson (1987) quando refere que causas perdidas podem ser ganhas em outro momento ou em outro lugar, em situação diferente, porque a classe trabalhadora está sempre se refazendo: cada derrota e cada vitória que vive passa e fica apenas a experiência que deve ser evidenciada para que possa auxiliar na disputa de memória que se constitui em meio de luta. Esse é o desafio que têm assumido os trabalhadores do porto de Porto Alegre, que continuam lutando pela manutenção da carga e descarga, e, portanto, do trabalho, no maior porto fluvial da América Latina.

REFERÊNCIAS

BIBLIOGRÁFICAS:

AS NOSSAS Necessidades e os Nossos Desejos. Base de dados: <http://www.merkatus.com.br/10_boletim/112.htm>, acesso 31.05.2009.

ALBERTI, Verena. **História Oral. A experiência do CPDOC.** São Paulo: Fundação Getúlio Vargas, 1990.

_____, Verena. **Ouvir Contar: Textos em História Oral.** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

STEIN, Suzana Albornoz. **O que é Trabalho.** São Paulo: Brasiliense, 1998.

ALBUQUERQUE, Paulo. Elementos para a Construção de um Conceito de Empresa Autogestionária. **Perspectiva Econômica**, São Leopoldo: UNISINOS, v.30, n.90, p.33-45, 1995.

ALVES, Augusto. **A Construção do porto de Porto Alegre 1895-1930.** Modernidade urbanística como suporte a um projeto de estado. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da UFRGS como requisito parcial para a obtenção do grau de mestre. Orientadora: Profa. Dra. Sandra Jatáhy Pesavento, 2005.

ALMEIDA, Fernando Lopes de. **Política Salarial, Emprego e Sindicalismo 1964/1981.** Petrópolis: Vozes, 1982.

ANTONI, Antoine. **Cooperativismo y Sindicalismo.** Bogota: Ediciones Colatina, 1979.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Trabalho.** São Paulo: Cortez, 1997.

_____, Ricardo *et al.* **Neoliberalismo, Trabalho e Sindicalismo.** 2ª edição. São Paulo: Boitempo, 1998.

_____, Ricardo. **Os Sentidos do Trabalho.** São Paulo: Boitempo, 2000.

ARAÚJO, Miguel A. L. de. Os Sentidos do Corpo. In: CABEDA, Sonia T. Lisboa et. all. (org.). **O Corpo Ainda é Pouco.** II Seminário sobre a Contemporaneidade. Feira de Santana: NUC/UEFS, 2000.

ARRUDA, José J. de Andrade. Experiência de classe e experimento historiográfico em E. P. Thompson. In: **Projeto História**. São Paulo, nº 12, pp. 95-107, outubro 1995.

ÁVILA, Fernando Bastos de. **Solidarismo**. Coleção Temas atuais, 3ª edição. Rio de Janeiro: Agir editora, 1965.

BAIERLE, Sérgio Gregório. **Um novo princípio ético-político: prática social e sujeito nos movimentos populares urbanos em porto alegre nos anos 80**. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Ciência Política do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. Professora Orientadora Dra. Evelina Dagnino. CAMPINAS: dezembro de 1992.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1995.

BATALHA, Claudio H. M.. Vida Associativa: por uma nova abordagem da história institucional nos estudos do movimento operário. **Anos 90**. Porto Alegre, n. 8, pp.91-99, dezembro 1997.

BANDEIRA, Moniz. **O Governo João Goulart**. As lutas sociais no Brasil 1961-1964. 6ª edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983.

BARRETO, José C.. E.P. Thompson e a Historiografia Brasileira: Revisões críticas e projeções. In: **Projeto História**. São Paulo, nº 12, pp. 57-75, outubro 1995.

BENETTI, Maria Domingues. **Origem e formação do cooperativismo empresarial do Rio Grande do Sul**. 3ª impressão. Porto Alegre: FEE, 1992.

_____, Maria Domingues. Endividamento e Crise no Cooperativismo Empresarial do Rio Grande do Sul: análise do caso FECOTRIGO/CENTRALSUL – 1975-83. In: _____, Maria Domingues e FRANZ, Telmo Rudi (coord.). **Desenvolvimento e crise do cooperativismo empresarial do RS 1957 – 84**. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 1988.

BEZERRA, Holien Gonçalves. E. P. Thompson e a Teoria na História. In: **Projeto História**. São Paulo, nº 12, pp. 119-127, outubro 1995.

BERGSON, Henri. **Matéria e Memória**. Ensaio sobre a relação do corpo com o espírito. São Paulo: Martins Fontes, 1990.

BOITO JÚNIOR, Armando (org.). **O Sindicalismo brasileiro nos anos 80**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

BOSI, Ecléia. **Memória e Sociedade**. Lembranças de Velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

_____, Ecléia. Cultura e Enraizamento. In: BOSI, Alfredo. **Cultura brasileira. Temas e situações**. São Paulo: Ática, 1987.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. Do Iseb e da Cepal à Teoria da Dependência. *Paper* a ser publicado em livro organizado por Caio Navarro de Toledo, *50 Anos do ISEB* (2005). São Paulo: Editora da UNESP. Base de Dados: www.bresserpereira.org.br/view.asp?cod=1534, acesso, 19.05.2008.

CAMPOS, Ginez Leopoldo Rodrigues de. **Cooperativismo Agrário e Integração Econômica**. A agricultura familiar no Mercosul. Passo Fundo: EDIUPF, 1998.

CAVALCANTE, Francisco Fábio Gadelha *et al.* Estudo sobre os riscos da profissão de estivador do Porto do Mucuripe em Fortaleza. In: **Ciência & Saúde coletiva**. Fortaleza: 10 (supl), pp 101-110, 2005.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, Lar e Botequim**. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. Rio de Janeiro: editora brasiliense, 1986.

CLEMENTE, Fabiane Aparecida Santos. **Análise de conteúdo: uma metodologia para análise de dados**. Base de dados: http://www.administradores.com.br/artigos/analise_de_conteudo_uma_metodologia_para_analise_de_dados/14317/, acesso em 25.06.2008.

COLARES, Leni Beatriz Correia. **Os conflitos de trabalho na construção do modelo de flexibilização gerida no Porto do Rio Grande**. Porto Alegre, 2000. (Dissertação Mestrado em Sociologia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

COMISSÃO DE ESTUDO PARA A AMÉRICA LATINA. **Transformación Productiva com Equidad**. Santiago de Chile: CEPAL, 1990.

CONSTANTINO, Núncia Santoro de. Pesquisa histórica e análise de conteúdo – Pertinências e possibilidades. **Revista Estudos Ibero-Americanos** – PUCRS, V. XXVIII, n. 1, p. 183-194, jun. 2002.

CORADINI, Odacir Luiz. Produtores, Cooperativismo Empresarial e Multinacionais: o caso do trigo e da soja. In: CORADINI, Odacir Luiz e FREDERICQ, Antoinette. **Agricultura, Cooperativas e Multinacionais**. Coleção Agricultura e Sociedade. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982.

COSTA, Emilia Viotti da. Experiência versus estruturas. Novas tendências na história do trabalho e da classe trabalhadora na América Latina – o que ganhamos? O que perdemos? **HISTÓRIA-UNISINOS**, São Leopoldo, Número Especial, pp. 17-51, 2001.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Solidariedade X rivalidade: a formação do sindicalismo estivador brasileiro. **HISTÓRIA-UNISINOS**, São Leopoldo, vol. 6, n.6, pp. 29-62, jul./dez. 2002.

DECCA, Edgar S. de. E. P. Thompson: um personagem dissidente libertário. **Projeto História**. São Paulo, nº 12, pp. 109-118, outubro 1995.

DELGADO, Nelson Giordano. A agricultura nos planos de desenvolvimento do Governo Federal: do Plano Trienal ao III PND. In: BENETTI, Maria Domingues e FRANZ, Telmo Rudi (coord.). **Desenvolvimento e crise do cooperativismo empresarial do RS 1957 – 84**. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 1988.

DOCKHORN, Gilvan Odival Veiga. **Quando a ordem é segurança e o progresso é desenvolvimento: 1964-1974**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002.

DUARTE, Laura Maria Goulart. **Capitalismo & cooperativismo no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: L&PM, 1985.

EMPODERAMENTO. Base de dados: <http://www.engenhodesonhos.org.br>, acesso 29/06/2004.

FALCÃO, Jairo L. F.. **Fronteiras entre o individual e o coletivo: trabalho, cultura e cooperação no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Razão, 2006.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: EDUSP, 9 ed., 2001.

FEDOZZI, Luciano. **O Poder da Aldeia**. Porto Alegre: Tomo editorial, 2000.

FENELON, Dea Ribeiro. E. P. Thompson – História e Política. In: **Projeto História**. São Paulo, nº 12, pp. 77-96, outubro 1995.

_____, Dea Ribeiro. **Cultura**. Base de dados: http://www.cultiva.org.br/texto_publico/curriculum_semig.pdf, acesso 19.07.2009.

FERNANDES, Rubens. Elos de uma cidadania planetária. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo ANPOCS, 1995.

_____, Rubens. **Privado, porém Público**. Rio de Janeiro: Relume-DUMARÁ, 1994.

FICO, Carlos. **Como Eles Agiam. Subterrâneo da Ditadura Militar: espionagem e polícia política**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

FORTES, Alexandre. “- **Nós do Quarto Distrito...**” **A classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas**. Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas sob a orientação do Prof. Dr. Michael McDonald Hall. Exemplar correspondente à redação final defendida e aprovada pela Comissão Julgadora em 17/01/2001. Base de dados: www.ifch.unicamp.br/mundosdotrabalho/teses, Acesso, 01.11.2007.

_____, Alexandre. O Direito na Obra de E. P. Thompson. In: **História Social**. Campinas: Unicamp, nº 2, pp.89-111, 1995.

_____, Alexandre et. all.. **Na luta por direitos**: estudos recentes em história social do trabalho. Campinas: Edunicamp, 1999.

FRANTZ, Telmo Rudi e NETO, Benedito Silva. A Formação Histórica dos Sistemas Agrários do Rio Grande do Sul. In: BASSO, David e NETO, Benedito Silva. **Sistemas Agrários do Rio Grande do Sul**. Análise e Recomendações de Políticas. Ijuí: Editora Unijuí, 2005.

GANDRA, Edgar Avila. **O cais da resistência**: a trajetória do sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande no período de 1959 a 1969. São Leopoldo: UNISINOS, Dissertação (Mestrado) - Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Centro de Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, 1997.

_____, Edgar Avila. **O Porto dos Direitos**: A trajetória dos trabalhadores nos serviços portuários de Porto Alegre no período de 1959 a 1969. Porto Alegre: UFRGS, Tese (doutorado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em História. Orientação Dra. Silvia Petersen, 2004.

GINZBURG, Carlo. **Mitos, Emblemas e Sinais**. Morfologia e história. Traduzido por Federico Carotti. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

_____, Carlo. **Olhos de madeira**: nove reflexões sobre a distância. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

GOHN, Maria da Glória. **Teorias dos Movimentos Sociais**. 2ª edição. São Paulo: Ed. Loyola, 2000.

GOMES, Angela Maria de Castro. **A invenção do trabalhismo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1994.

GOMES, Humberto. **Antecedentes históricos da Lei dos nossos Portos**. Publicado em 12.09.2003. Base de dados: <http://www.portosma.com.br/jurisportos/jurisportos.php?id=11>, acesso em 28.02.2008.

GOENDER, Jacob. **Combate nas Trevas**. São Paulo: Ática, 6 ed., 1999.

HALBWACHS, M. **A memória Coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.

HARRES, Marluza M.. Aproximação entre história de vida e autobiografia: os desafios da memória. In: **História Unisinos**. Vol. 8 nº 10. São Leopoldo: Unisinos, jul/dez 2004, p. 143-156.

HIERARQUIA das Necessidades Humanas de Maslow. Base de Dados: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Hierarquia_das_necessidades_de_Maslow.svg>, acesso 31.05.2009.

HOBSBAWM, Eric J.. **A Era dos Extremos: o breve século XX: 1914 – 1991**. 2ª edição. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

_____, Eric J.. **Mundos do trabalho**. Novos Estudos sobre História Operária. Tradução Waldea Barcellos e Sandra Bedran. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____, Eric J.. Sindicato Nacional Portuários. In: HOBSBAWM, E. J. **Os trabalhadores**: Estudos sobre a história do operariado. 1. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

LARANJEIRA, Denise H. P.. O Trabalho no Mundo Contemporâneo: a organização burocrática e seu impacto sobre o corpo do trabalhador. In: CABEDA, Sonia T. Lisboa et. all. (org.). **O Corpo Ainda é Pouco**. II Seminário sobre a Contemporaneidade. Feira de Santana: NUC/UEFS, 2000.

LE GOFF, Jacques (org.). Memória, História. **Enciclopédia Einaudi**. Vol 1, Lisboa: Imprensa Nacional, 1984.

LINS, Juan J. e STEPAN, Alfred. **A transição e consolidação da democracia**: Experiência do Sul da Europa e da América Latina. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

LONER, Beatriz Ana. **Construção de classe: operários de Pelotas e do Rio Grande (1888-1930)**. Pelotas: Editora Universitária – Universidade Federal de Pelotas/Unitrabalho, 2001a.

_____, Beatriz Ana; ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA: 5.: 2000. Porto Alegre. A história operária no Rio Grande do Sul. **HISTÓRIA-UNISINOS**, São Leopoldo, n. esp., p. 53-79, 2001.

_____, Beatriz Ana. O canto da sereia: os operários gaúchos e a oposição na República Velha. **HISTÓRIA-UNISINOS**, São Leopoldo, v. 6, n. 6, p. 97-125, 2002.

MARKUS, Arno Oscar. **O sistema portuário nacional e a utilização das hidrovias interiores**. [s.l.]: Portobras, 1977.

MARRE, J. L.. História de Vida e Método Bibliográfico. **Cadernos de Sociologia**. Porto Alegre: Vol. 3, nº 3, pp. 89 – 141, jan/jul 1991.

- MENDES, Paulo Sérgio Pinto. **Uma Discussão Sobre a Narrativa Histórica**. Rio de Janeiro. Base de dados: http://www.cfch.ufrj.br/jor_pesq/Epistem/mendes.html, acesso em 10.07.2003.
- MONIÉ, Frédéric e VIDAL, Soraia Maria do S. C.. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. In: RAP Rio de Janeiro 40(6):975-95, Nov./Dez. 2006.
- MORAES, Roque. Análise de conteúdos: possibilidades e limites. In: Maria Emília Engers. **Paradigmas e metodologias de pesquisa em educação: notas para reflexão**.
- MORIN, Edgar. **Ciência com consciência**. Sintra, Publicações Europa-América, (1982). 1990.
- MUNHOZ, Sidnei. Fragmentos de um Possível Diálogo com Edward Palmer Thompson e com Alguns de Seus Críticos. In: **REVISTA DE HISTÓRIA REGIONAL** 2(2):153-185, 1997.
- NASCIMENTO, Fernando Rios do. **Cooperativismo como alternativa de mudança: uma abordagem normativa**. Rio de Janeiro: Forense, 2000.
- NEDER, Ricardo Toledo. **Automação e movimento sindical no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1988.
- NEGRO, Antonio Luigi. Imperfeita ou Refeita? O debate sobre o Fazer-se da Classe Trabalhadora Inglesa. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo: v. 16, nº 31 e 32, pp. 40-61, 1996.
- _____, Antonio Luigi. **Linhas de Montagem**. O industrialismo nacional-desenvolvimentista e a sindicalização dos trabalhadores. São Paulo: Boitempo, 2004.
- OLIVEIRA, Eliézer Rizzo de. **De Geisel a Collor**. Forças Armadas Transição e Democracia. Campinas: Papyrus, 1994.
- OLIVEIRA, Eloiza da Silva Gomes de. **Princípios e métodos de gestão escolar integrada**. Coritiba: IESDE, 2003.
- OLIVEIRA, Lúcia Maciel Barbosa de. **Nossos Comerciais, Por Favor – A Televisão Brasileira e a Escola Superior de Guerra: O Caso Flávio Cavalcanti**. São Paulo: Beca, 2001.
- DI PAOLO, Darcy Flexa. **Os estivadores do Pará no movimento sindical brasileiro: um estudo sociológico**. Belém: CEJUP, 1986.
- PAYER, M. Onice. **A Produção Histórica da Oralidade**. Rio de Janeiro. Base de dados: http://www.cfch.ufrj.br/jor_pesq/Epistem/mendes.html, acesso em 10.07.2003.
- PEREIRA, Maria Isabel. **Cooperativas de Trabalho**. O impacto no setor de serviços. São Paulo: Pioneira Guazzelli Ltda, 1999.
- PERIUS, Vergílio Frederico. **Cooperativismo e Lei**. São Leopoldo: Editora Unisinos, 2001.
- PERROT, Michelle. **OS Excluídos: Operários, Mulheres e Prisioneiros**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

PETERSEN, Aurea Tomatis. **Movimentação Grevista no Rio Grande do Sul 1980-1983**. Porto Alegre: PUCRS, Dissertação de Mestrado em Sociologia, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Orientação: Dr Antônio Cattani, 1982.

PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. Ainda o movimento operário como objeto historiográfico. In: **Anos 90**. Porto Alegre, nº 8, dezembro de 1997.

_____, Silvia Regina Ferraz; ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA: 5., 2000. Porto Alegre. Comentários sobre a conferência "História operária" proferida pela Profa. Dra. Beatriz Loner. **HISTÓRIA UNISINOS**, São Leopoldo, n. esp., pp. 81-92, 2001.

_____, Silvia Regina Ferraz. **"que a união operária seja nossa pátria!"**: história das lutas dos operários gaúchos para construir suas organizações. Porto Alegre: UFRGS, 2001a.

PICHLER, Walter Arno; ALBUQUERQUE, Paulo Peixoto de; et al. **Impactos Sociais e Territoriais da Reestruturação Econômica no Rio Grande do Sul**. Desemprego, flexibilização e resposta sindical na Região Metropolitana de Porto Alegre. Porto Alegre: Documentos FEE, 1999.

PINTO, Fernando. **A Presença do Costume e sua Força Normativa**. Rio de Janeiro: Liber Juris Ltda., 1982.

POLAK, Michael. Memória, Esquecimento, Silêncio. **Estudos Históricos**. Vol. 2 (3). Rio de Janeiro: n/c, 1989.

RABELO, Maria Aurora de Meireles. Materialismo Histórico de Thompson e a problemática dos movimentos sociais. In: **História & Perspectiva**. Uberlândia: 6-67-88, jan/jun 1992.

RAMOS, Maurivan G.. **Análise de conteúdo e análise de discurso: comparando concepções e procedimentos**. Porto Alegre: nc., set/1995.

REINHEIMER, Dalva. A Navegação Fluvial na República Velha Gaúcha, iniciativa privada e setor público: Ações e implicações dessa relação. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da UNISINOS. Orientadora Dra. Heloísa Reichel. São Leopoldo: UNISINOS, 2007.

RIDENTI, Marcelo. **O Fantasma da Revolução Brasileira**. São Paulo: E. UNESP, 1993.

ROUSSO, Henry. A memória não é mais o que era. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Jainaína (org.). **Usos & abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1996.

SALLUM JR., Brasílio e KUGELMAS, Eduardo. **O Leviathan declinante**: a crise brasileira dos anos 80. *Estudos Avançados* 5(13), 1991.

SADER, Eder. **Quando novos personagens entram em cena**. Experiências, falas e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo (1970 – 1980). 2ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1988.

SANTOS, Teotônio dos. **Evolução Histórica do Brasil**. Da colônia à crise da "Nova República". Petrópolis: Vozes, 1995.

SANTANA, Marco A. Entre a Ruptura e a Continuidade: visões da história do movimento sindical brasileiro. In: **REVISTA BRASILEIRA DE CIÊNCIAS SOCIAIS - VOL. 14, nº 41**, outubro 1999.

_____, Marco A.; THIESEN, Icléia e BARROS, Luitgarde O. C. (orgs.). **Vozes do Porto**. Memória e história oral. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2005.

SANT'ANNA, Denise B. de.. É possível realizar uma história do corpo? In: SOARES, Carmen Lúcia (org.). **Corpo e História**. Campinas, SP: Autores Associados, 2001.

SARTI, Ingrid. **Porto Vermelho**. Os estivadores Santistas no Sindicato e na Política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SCHINEIDER, José Odelso. **Democracia-participação e autonomia cooperativa**. São Leopoldo: UNISINOS, 1991.

_____, José Odelso (org.). **Educação Cooperativa e suas práticas**. Brasília: SESCOOP/UNISINOS, 2003.

SCHMIDT, Benito Bisso. As Biografias na historiografia do movimento operário brasileiro. In: **Anos 90**. Porto Alegre, n.8, pp. 79-90, dezembro de 1997.

_____, Benito Bisso. Entre a filosofia e a sociologia: matrizes teóricas das discussões atuais sobre história e memória. In: **Estudos Ibero-Americanos**. PUCRS, v. XXXII, nº 1, pp. 85-97, junho 2006.

SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa**. Os operários das Docas de Santos: Direitos e Cultura de Solidariedade 1937-1968. Santos: Hucitec, 1995.

_____, Fernando Teixeira da. **Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras**. Campinas SP: Editora da UNICAMP, 2003.

SILVA FILHO, Cícero Virgulino da. **Cooperativas de Trabalho**. São Paulo: Atlas, 2002.

SILVA JR., Adhemar Lourenço da. **As sociedades de socorros mútuos: estratégias privadas e públicas**. Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do título de doutor junto ao Programa de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Orientador: Prof. Dr. René Ernani Gertz. Porto Alegre, 2004. Base de dados: www.ifch.unicamp.br/mundosdotrabalho/teses, Acesso, 01.11.2007.

SIMÕES, Carlos. **A lei do Arrocho**. Trabalho, Previdência e Sindicatos no Regime Militar 1964-1984. Petrópolis: Vozes, 1986.

SINGER, Paul. **A Crise do "Milagre"**. Interpretação crítica da economia brasileira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

_____, Paul. A Cooperativa é uma empresa socialista. In: GUIMARÃES, Gonçalo. **Sindicalismo & Cooperativismo: A economia solidária em debate: Transformação no mundo do trabalho**. São Paulo: Unitrabalho, 2000.

TAMBARA, Elomar. **RS: Modernização & Crise na Agricultura**. Série documentos 16, 2ª ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1985.

TIERRAMERICA. **Manfred Max Neef Ganador del Premio Nobel de Economía alternativo**. Base de dados: <http://www.tierramerica.net/global/consejo/mmneef.shtml>, acesso 31.05.2009.

TIRIBA, Lia. **Economia Popular e Cultura do Trabalho**. Pedagogia(s) da Produção Associada. Ijuí: Unijuí, 2001.

The Alliance for Sustainability. **The Natural Step In by Ed Kopp based on Manfred Max Neef's Basic Needs**. Base de dados: <<http://homepages.mtn.org/iasa/naturalstepin.html>>, acesso 31.05.2009.

THOMPSON, Edward P.. **A Miséria da teoria**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

_____, Edward P.. **As Peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Organizadores: Antonio Luigi Negro e Sergio Silva. Campinas, SP: Unicamp, 2001.

_____, Edward P.. **Costumes em Comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____, Edward P.. **Formação da Classe Operária Inglesa**. Tradução de Denise Bottman. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987a. 3v.

_____, Edward P.. **Senhores e caçadores: a origem da lei negra**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____, Edward P.. **Tradicion, revuelta y conciencia de clase**. Estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial. 2ª ed. Barcelona: Crítica, 1984.

OLIVEIRA, Terezinha Cleide. **O Desenvolvimento das Cooperativas de Trabalho no Brasil**. São Paulo: OCB. Série Difusão Cooperativista nº 2, 1984.

VIVIAN, Diego Luiz. Comentários sobre transgressões legais efetivadas por trabalhadores portuários e o processo de formação da categoria profissional dos vigias de embarcações no interior da divisão do trabalho nos portos de Porto Alegre/RS e Rio Grande/RS entre os anos 1950 e 1960. In: **IV Jornadas do GT Mundos do Trabalho – RS**. A Pesquisa do Trabalho – 1917, Noventa anos da Revolução Russa e das Greves Gerais no Brasil. Pelotas, 08 a 11 de outubro de 2007.

_____, Diego Luiz. **Indústria Portuária Sul-Rio-Grandense: Portos, transgressões e a Formação da Categoria dos Vigias de Embarcações em Porto Alegre e Rio Grande (1956-1964)**. Porto Alegre: UFRGS, Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, 2008.

WEFFORT, Francisco. **O Populismo na Política Brasileira**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

FONTES:

ALBINO, João (Maromba). **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Porto Alegre, 01.04.2008.

ANDREAZZA, Mario David. **Os transportes no Brasil: Planejamento e execução**. 1. ed. Rio de Janeiro: Comp. Bras. Artes Gráficas, 1972.

_____, Mário David. **Perspectivas para os transportes**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1972a.

ATA da Assembléia de Constituição da Cooperativa de Trabalho dos Carregadores e Ensacadores no Comércio de Sacarias em Geral e Similares de Porto Alegre Ltda.. Porto Alegre: Junta Comercial, 1972.

ATA da Assembléia Geral Extraordinária Referente à Reforma do Estatuto Social da Cooperativa de Trabalho dos Carregadores e Ensacadores no Comércio de Sacarias em Geral e Similares de Porto Alegre Ltda.. Porto Alegre: Junta Comercial, 1977.

ATA da Assembléia Geral Extraordinária Referente à Reforma do Estatuto Social da Cooperativa de Trabalho dos Carregadores e Ensacadores no Comércio de Sacarias em Geral e Similares de Porto Alegre Ltda.. Porto Alegre: Junta Comercial, 1978.

BRASIL. Conselho Superior do Trabalho Marítimo. Portaria Normativa nº 1504 de 1º de fevereiro de 1988. Revista de Jurisprudência do TRT-RS. Porto Alegre, v. 5, nº 51, mar/88.

_____. **Decreto nº 24.617**, de 9 de julho de 1934. Aprova as cláusulas do contrato de novação, a ser celebrado com o Estado do Rio Grande do Sul, das concessões dos portos de Porto Alegre, porto e barra do Rio Grande do Sul e porto de Pelotas outorgados ao referido Estado. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=38293>, acesso 24.07.2009.

_____. **DECRETO Nº 36.025**. Base de dados: <http://www.sindifisp.org.br/servicos/filiacao/pdf/591.pdf>, acesso 07.01.2007.

_____. Decreto nº 7.838, de 11 de setembro de 1941. Base de dados: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes>, acesso 07.01.2007.

_____. **Decreto nº 23.259**, de 20 de outubro de 1933. Institui Delegacias de Trabalho Marítimo, para a inspeção, disciplina e policiamento do trabalho nos portos, e dá outras providências. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=35500>, acesso 07.01.2007.

_____. **Decreto nº 24.743**, de 14 de Julho de 1934. Regulamenta, alterando, o decreto n. 23.259, de 20 de outubro de 1933, que instituiu as Delegacias de Trabalho Marítimo. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=31737>, acesso 07.01.2007.

_____. **Decreto nº 36.025**, de 12 de agosto de 1954. Regulamenta a lei nº 2.196, de 1 de abril de 1954, que dispõe sobre os serviços executados pelos Sindicatos de Arrumadores, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D36025.htm, acesso 07.01.2008.

_____. **Decreto nº 51.896**, de 9 de abril de 1963. Aprova o Regimento do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. Disponível em:

<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=184088>, acesso 18.07.2007.

_____. **Decreto nº 61.851**, de 06 de dezembro de 1967. Regulamenta a concessão de férias anuais remuneradas aos trabalhadores avulsos. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D61851.htm, acesso 07.01.2007.

_____. **Decreto nº 63.912**, de 26 de dezembro de 1968. Regula o pagamento da gratificação de Natal ao trabalhador avulso e dá outras providências. <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=118609>, acesso 18.07.2007.

_____. **Decreto nº 71.112**, de 15 de setembro de 1972. Inclui a prova de alfabetização entre os requisitos essenciais à matrícula de trabalhadores em serviço de estiva e conexos. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=200813>, acesso 18.07.2007.

_____. **Decreto-Lei nº 415**, de 10 de janeiro de 1969. Dispõe sobre o Fundo Portuário Nacional, e dá outras providências. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=194792>, acesso 18.07.2007.

_____. **Decreto-Lei nº 1.218**, de 15 de maio de 1972. Acrescenta parágrafo único ao artigo 1º do Decreto-lei nº 415, de 10 de janeiro de 1969. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=227137>, acesso 18.07.2007.

_____. **Decreto-Lei nº 3.100**, de 7 de março de 1941. Cria a Comissão de Marinha Mercante e dá outras providências. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=103323>, acesso 21.05.2009.

_____. **Decreto-Lei nº 5.452**, de 1 de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/Decreto-Lei/Del5452.htm>, acesso 18.07.2007.

_____. **Decreto-Lei nº 3**, de 27 de janeiro de 1966. Disciplina as relações jurídicas do pessoal que integra o sistema de atividades portuárias; altera disposições da Consolidação das Leis do Trabalho e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0003.htm, acesso 18.07.2007.

_____. **Decreto-Lei nº 5**, de 04 de abril de 1966. Estabelece normas para a recuperação econômica das atividades da Marinha-Mercante, dos Portos Nacionais e da Rede Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências.. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0005-66.htm, acesso 18.07.2007.

_____. **Decreto-Lei nº 200**, de 25 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências. Disponível em: <http://www81.dataprev.gov.br/sislex/paginas/24/1967/200.htm>, acesso 18.07.2007.

_____. **Lei nº 127**, de 31 de janeiro de 1967. Dispõe sobre operação de carga e descarga de mercadorias nos portos organizados e dá outras providências. Disponível em: http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/DEL127-1967?OpenDocument, acesso 07.01.2008.

_____. **Lei nº 5.480**, de 10 de agosto de 1968. Revoga o Decreto-lei nº 127 de 31 de janeiro de 1967, revoga e altera a redação de dispositivos do Decreto-lei nº 5, de 4 de abril de 1966, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1950-1969/L5480.htm, acesso em 18.07.2007.

_____. Lei nº 5764, de 16 de dezembro de 1971. Define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativas e dá outras providências. In: PERIUS, Vergílio Frederico. **Cooperativismo e Lei**. São Leopoldo: Editora Unisinos, 2001.

_____. **Lei nº 5.917**, de 10 de setembro de 1973. Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L5917.htm, acesso 07.01.2008.

_____. **Lei nº 6.019**, de 3 de janeiro de 1974. Dispõe sobre o trabalho temporário nas empresas urbanas e dá outras providências. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=122071>, acesso 18.07.2007.

_____. **Decreto nº 73.838**, de 13 de março de 1974. Dispõe sobre a estruturação e atribuições da Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAM e dá outras providências. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=203280>, acesso 18.07.2007.

_____. **Decreto nº 73.841**, de 13 de março de 1974. Regulamenta a Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, que dispõe sobre o trabalho temporário. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=122142>, acesso 18.07.2007.

_____. **Lei nº 6261**, de 14 de novembro de 1975. Dispõe sobre o Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, autoriza a criação da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1970-1979/L6261.htm, acesso em 18.07.2007.

_____. **Lei nº 6.222**, de 10 de julho de 1975. Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. PORTOBRÁS, dispõe sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN e dá outras providências. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes>, acesso 07.01.2007.

_____. **Decreto nº 80.271**, de 01 de setembro de 1977. Regulamenta a concessão de férias anuais remuneradas aos trabalhadores avulsos e dá outras

providências. Disponível em:
<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=31737>, acesso
 07.01.2007.

_____. **Decreto nº 85.897**, de 13 de abril de 1981. Dispõe sobre a estrutura básica da Superintendência Nacional da Marinha Mercante – SUNAMAM. Disponível em:
<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=214106>, acesso
 18.07.2007.

_____. **Decreto nº 90.927**, de 07 de fevereiro de 1985. Regulamenta a assiduidade profissional dos trabalhadores avulsos que menciona e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D90927.htm, acesso 07.01.2007.

_____. **Lei nº 7.596**, de 10 de abril de 1987. Altera dispositivos do [Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967](#), modificado pelo [Decreto-lei nº 900, de 29 de setembro de 1969](#), e pelo Decreto-lei nº 2.299, de 21 de novembro de 1986, e dá outras providências. Disponível em:
<http://www81.dataprev.gov.br/sislex/paginas/42/1987/7596.htm>, acesso 18.07.2007.

_____. **Lei nº 2.196**, de 1º de abril de 1954. Acrescenta novo item ao parágrafo único do art. 285 da Consolidação das Leis do Trabalho, dispondo sobre o serviço dos trabalhadores na movimentação de mercadorias. Disponível em:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l2196.htm, acesso, 07.01.2008.

_____. **Lei nº 3.421**, de 10 de julho de 1958. Cria o Fundo Portuário Nacional, a Taxa de Melhoramentos dos Portos e dá outras providências. Disponível em:
http://www.dji.com.br/leis_ordinarias/1958-003421/1958-003421-.htm, acesso
 18.07.2007.

_____. **Lei nº 37.987**, de 27 de setembro de 1955. Estabelece normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo na elaboração das regulamentações locais de trabalho dos vigias portuários. Disponível em:
<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=169416>, acesso
 18.07.2007.

BRASIL. **Decreto nº 80.145**, de 15 de agosto de 1977. Regulamento a Lei nº 6.288, de 11 de dezembro de 1975, que dispõe sobre a unitização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências. Disponível em:
<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=208980>, acesso
 18.07.2007.

_____. **Lei n. 8.630**, de 25 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). Disponível em:
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8630.htm, Acesso em 05.07.2009.

_____. Ministério de Estado do Trabalho. Portaria nº 3325 de 10 de setembro de 1986. **Trabalhadores em Serviços Portuários**. In: Revista de Jurisprudência do TRT-RS. Porto Alegre, v. 3, n. 35, Nov/86, pp. 67-68.

CAVEDINI, Flávio Luis. **Entrevista Oral sobre a COOTRABALHO**. Novo Hamburgo, 18.05.2004.

CORREA, José Carlos (Cabobabá). **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Porto Alegre, 10.03.2009.

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO. **Desarrollo de los puertos**. Mejoramiento de las operaciones portuarias e instalaciones conexas. Nueva York: Naciones Unidas, 1969.

DECLARAÇÃO DE REGULARIDADE EXPEDIDA PELO INCRA em 1982. São Leopoldo: Arquivo da UNISINOS.

DELEGACIA REGIONAL DO TRABALHO. Atas e Documentos do Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre (1972 – 1988).

_____. Atas e Documentos do Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios de Porto Alegre (1973 – 1988).

_____. Atas e Documentos do Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral de Porto Alegre (1988).

DE MELLO, Edson Sarat. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Sapucaia do Sul, 25.03.2009.

DOSSIÊ Realizado pela Administração e Advogados da COOTRABALHO. Porto Alegre, 1980.

ENGENHO de Sonhos. **Empoderamento**. Base de dados: <<http://www.enghodesonhos.org.br>>, acesso 29/06/2004

ESTATUTO DA COOPERATIVA DE TRABALHO DOS CARREGADORES E ENSACADORES NO COMÉRCIO DE SACARIAS EM GERAL E SIMILARES DE PORTO ALEGRE LTDA.. Porto Alegre: Junta Comercial, 1972.

ESTATUTO SOCIAL DA COOTRABALHO. Porto Alegre: Junta Comercial, 1977.

FERNANDES, Annibal. **O trabalhador autônomo**. 1. ed. São Paulo: Atlas, 1983.

FERRARI, Irany. **Os trabalhadores autônomos perante a legislação brasileira autônomos, ex-avulsos, ex-eventuais, temporários**. 1. ed. São Paulo: LTr, 1976.

FERREIRA, João Castro. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Porto Alegre, 16.04.2008.

FUNDACENTRO. **Operações nos trabalhos de estiva**. São Paulo: Fundacentro, 1981.

GEIPOT. **A Empresa**. Base de dados: <<http://www.geipot.gov.br/Inventarianca/AEmpresa.htm>>, acesso 18.05.2009.

LETRAS DE MÚSICA. Base de dados: <http://letras.terra.com.br>, acesso em 12.06.2009.

LIMA, José Pedro Barbosa de. **Entrevista Oral sobre os frequentadores do Mercado**. Entrevistadora: Laura Dutra. Projeto Memorial do Mercado, Porto Alegre, 01.09.1992.

MATTOS, Antonio Patrício de. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Porto Alegre, 17.04.2008.

MUSEU Virtual da Carris. **Fotos diversas de bondes elétricos**. Base de dados: <<http://picasaweb.google.com/museuvirtualcarris/FotosDiversasDeBondesElTricos#>>, acesso 04.06.2009.

OPERAÇÃO PORTUÁRIA. Base de dados: http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/disciplinas/411_portos_iii.pdf, acesso, 20.05.2009.

PAULA, Ataíde Paulo de. **Entrevista Oral sobre a Organização e História da COOTRABALHO**. Novo Hamburgo, 11.02.2004.

PERIUS, Vergílio. **Entrevista Oral sobre a História da COOTRABALHO e a Autonomia do Cooperativismo**. São Leopoldo, 02.06.2004.

PAIVA, Jorge. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Porto Alegre, 20.02.2008.

PEREIRA, Elemar. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Porto Alegre, 28.01.2008.

PORTOGENTE. **Para sindicalista, Governo Yeda é omissivo com porto gaúcho**. Reportagem com Marco Aurélio, presidente do sindicato dos estivadores de Porto Alegre. Base de dados: <<http://www.portogente.com.br/portosdobrasil/texto.php?cod=5&txt=3746>>, acesso 10.05.2009.

PORTOS E NAVIOS. Rio de Janeiro: Revista Técnica e Informativa, 1958. Mensal. 1977 – 1983.

RECH, Eduardo. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Porto Alegre, 22.01.2008.

RIBEIRO, Jorge. **Entrevista Oral sobre a Organização e História da COOTRABALHO**. Canoas, 21.05.2004.

RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Lei 1561**, de 01 de outubro de 1951. Cria o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (**D.E.P.R.C**) e dá outras Providências.

_____. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Plano hidroviário do Estado**. Porto Alegre: [s.n.], 1961.

_____. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. **Regulamento do DEPRC**. Porto Alegre: DEPRC, 1969.

_____. Delegacia do Trabalho Marítimo. Portaria nº 19, de junho de junho de 1988. Porto Alegre: Revista de Jurisprudência do TRT-RS, v. 5, n. 55, jul/88.

_____. Delegacia do Trabalho Marítimo. Portaria nº 20, de junho de junho de 1988. Porto Alegre: Revista de Jurisprudência do TRT-RS, v. 5, n. 55, jul/88.

_____. Delegacia do Trabalho Marítimo. Portaria nº 21, de junho de junho de 1988. Porto Alegre: Revista de Jurisprudência do TRT-RS, v. 5, n. 55, jul/88.

_____. Delegacia do Trabalho Marítimo. Portaria nº 22, de junho de junho de 1988. Porto Alegre: Revista de Jurisprudência do TRT-RS, v. 5, n. 55, jul/88.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário nº 95.020874-4 RO. Recorrente: Rápido Garibaldi de Transportes. Recorrido: Raimundo Ribeiro dos Santos. Relator: Renato Tadeu Seghesio. Porto Alegre. Porto Alegre, 24 de setembro de 1996. Disponível em: <http://www.trt4.gov.br/consultaprd/pls/buscarapida?nroprocesso=95.020874-4> (RO), acesso em 24.05.2007.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário nº 93.001600-9 RO. Recorrente: Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral de Porto Alegre. Recorrido: Antenor Vargas da Silva e Transportadora Primorosa S/A. Relator: Juiz Edir Inácio da Silva. Porto Alegre, 27 de julho de 1994. Disponível em: <http://www.trt4.gov.br/consultaprd/pls/buscarapida?nroprocesso=93.001600-9> (RO), acesso em 24.05.2007.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário nº RO 16947/92. Recorrente: Companhia Nacional de Abastecimento - CNA e Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral de Porto Alegre. Recorrido: os mesmos e Arnildo Fernandes. Relator: Ari da Silva Mattos. Porto Alegre, 26 de abril de 1994. Disponível em: <http://www.trt4.gov.br/consultaprd/pls/buscarapida?nroprocesso=RO 16947/92> (RO), acesso em 24.05.2007.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário nº 95.021415-9 RORA. Recorrentes: Santista Alimentos S/A, Atual Denominação de S/A Moinho Santista Indústrias Gerais e Almeron Patricio Alves. Recorrido: os mesmos e Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral de Porto Alegre. Relator: Juiz Paulo Caruso. Porto Alegre, 01 de outubro de 1996. Disponível em: <http://www.trt4.gov.br/consultaprd/pls/buscarapida?nroprocesso=95.021415-9> (RO/RA), acesso em 24.05.2007.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário nº 93.012586-0 REO/RO. Recorrente: Instituto Riograndense do Arroz - IRGA. Recorrido: Mário Valdir Pereira dos Santos. Relator: Valdemiro Orso. Porto Alegre, 8 de junho de 1994. Disponível em: <http://www.trt4.gov.br/consultaprd/pls/buscarapida?nroprocesso=93.012586-0> (REO/RO), acesso em 24.05.2007.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário nº 95.020874-4 RO. Recorrente: Rápido Garibaldi de Transportes. Recorrido: Raimundo Ribeiro dos Santos. Relator: Renato Tadeu Seghesio. Porto Alegre, 24 de setembro de 1996. Disponível em: <http://www.trt4.gov.br/consultaprd/pls/buscarapida?nroprocesso=95.020874-4> (RO), acesso em 24.05.2007.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário nº 00195.721/97-7 REORO. Recorrente: Instituto Rio Grandense do Arroz – IRGA e Sindicato dos Trabalhadores no Comércio Armazenador e Movimentadores de Mercadorias em Geral de Triunfo e Canoas. Recorrido: os mesmos e Paulo Roberto Machado Nascente. Relator: Juiz João Ghisleni Filho. Porto Alegre, 18 de outubro de 2001. Disponível em: <<http://www.trt4.gov.br/consultaprd/pls/buscarapida?nroprocesso=00195.721/97-7> (REO/RO)>, acesso em 24.05.2007.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário nº 93.006801-7 RO. Recorrente: Angeloni & Cia Ltda.. Recorrido: Darci Jesus Prestes. Relator: Juiz Valdir de Andrade Jobim. Porto Alegre, 06 de julho de 1994. Disponível em: <[http://www.trt4.gov.br/consulta/pls/consulta.busca2?processo=93.006801-7%20\(RO\)](http://www.trt4.gov.br/consulta/pls/consulta.busca2?processo=93.006801-7%20(RO))>, acesso em 07.09.2007.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário nº 00938.901/93-1 RO. Recorrente: Manah S/A. Recorrido: José Oscar Rodrigues. Relator: Juiz Ivens Gomes Jardim. Porto Alegre, 26 de novembro de 1998. Disponível em: <[http://www.trt4.gov.br/consulta/pls/consulta.busca2?processo=00938.901/93-1\(RO\)](http://www.trt4.gov.br/consulta/pls/consulta.busca2?processo=00938.901/93-1(RO))>, acesso em 07.09.2007.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário TRT – 7896/85. Recorrente: Selo Silveira Maciel e Frigorífico Riograndense S/A. Recorrido: os mesmos. Relator: Juiz Alcione Niederauer Corrêa. Porto Alegre, 23 de julho de 1986. **Revista de Jurisprudência do TRT-RS**. Porto Alegre: ano IV, nº40, abr/87.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário TRT – 1985/83. Recorrente: S/A Moinhos Riograndense - SAMRIG. Recorrido: Evaldo Siqueira. Relator: Juiz Petronio R. Volina. Porto Alegre, 29 de setembro de 1983. **Revista de Jurisprudência do TRT-RS**. Porto Alegre, ano 1, nº 1, jan/84.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário TRT – 8444/85. Recorrente: Catarino Lopes e S/A Moinhos Riograndense. Recorrido: Os mesmos. Relator: Juiz Ermes Pedro Pedrassani. Porto Alegre, 11 de junho de 1986. **Revista de Jurisprudência do TRT-RS**. Porto Alegre, vol 3, nº 35, nov/86.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário TRT – 20/86. Recorrente: Central de Cooperativas de Produtores Rurais do Rio Grande do Sul Ltda. – CENTRALSUL e Cooperativa de Prestação de Serviços dos Trabalhadores Autônomos de Porto Alegre Ltda. - COOTRABALHO. Recorrido: Alvim Sapaio. Relator: Juiz Ronaldo Lopes Leal. Porto Alegre, 01 de julho de 1986. **Revista de Jurisprudência do TRT-RS**. Porto Alegre, vol 3, nº 36, dez/86.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário RO – 4276/87. Recorrente: Geraldo Amaral e Gentil Garcia. Recorrido: Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre – Delegacia de Pelotas. Relator: Juiz Valdomiro Orso. Porto Alegre, 14 de janeiro de 1988. **Revista de Jurisprudência do TRT-RS**. Porto Alegre, vol 5, nº 54, jun/88.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário TRT – 2262/81. Recorrente: Leonardo Silva de Souza e outros. Recorrido: R.B. Agência Marítima Ltda.. Relator: Juiz Franciso A. G. da Costa Neto. Porto Alegre, 20 de março de 1986. **Revista de Jurisprudência do TRT-RS**. Porto Alegre, vol 3, nº 31, jul/86.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário RO – 2631/87. Recorrente: Manah S/A. Recorrido: Vanderlei Brugo Cunha. Relator: Juiz José Luiz Ferreira Prunes. Porto Alegre, 12 de abril de 1988. **Revista de Jurisprudência do TRT-RS**. Porto Alegre, vol 5, nº 57, set/88.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário TRT – 2325/85. Recorrente: Dolfin Almeida e Seneri Martins Costa Goularte. Recorrido: Cooperativa Regional Sananduva de Carnes e Derivados Ltda.. Relator: Juiz Ermes Pedro Pedrassani. Porto Alegre, 21 de junho de 1985. **Revista de Jurisprudência do TRT-RS**. Porto Alegre, vol 2, nº 22, nov/85.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário TRT – 9778/86. Recorrente: Paulo Reinaldo Fonseca Piedade e outros. Recorrido: Companhia Estadual de Silos e Armazéns - CESA. Relator: Antonio Salgado Martins. Porto Alegre, 06 de maio de 1987. **Revista de Jurisprudência do TRT-RS**. Porto Alegre, vol 4, nº 45, nov/87.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). Recurso Ordinário TRT – 2554/84. Recorrente: Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga em Porto. Recorrido: Empresas tomadoras do serviço. Relator: Sérgio Pitta Pinheiro Batista. Porto Alegre, 30 de outubro de 1984. **Revista de Jurisprudência do TRT-RS**. Porto Alegre, vol 2, nº 14, 1985.

SEBRAE Internacionalização. **Glosário**. Base de dados: <<http://www.internacionalizacao.sebrae.com.br/portal/portal/print.php?tipo=glossario>>, acesso 18.05.2009.

SEMINÁRIO DE ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO COOPERATIVA. Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 18 a 20 de agosto de 1980.

SIMÕES, Tânia Maria Garcia. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. São Leopoldo, 16.06.2008.

SINDICATO DOS ESTIVADORES e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios de Porto Alegre. Atas das Assembleias dos Estivadores (1961 – 1970).

_____ e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios de Porto Alegre. Atas das Reuniões da Diretoria do Sindicato (1961 – 1971)

SINDICATO DOS CONFERENTES de Carga e Descarga nos Portos Fluviais do Rio Grande do Sul. Atas das Assembleias (1961 – 1989).

_____ de Carga e Descarga nos Portos Fluviais do Rio Grande do Sul. Atas das Reuniões da Diretoria (1961 – 1989).

SILVA, Geraldo *et al.* **A cidade e seu Porto**. Dinâmicas metropolitanas e políticas públicas em Porto Alegre. Relatório sobre o Porto de Porto Alegre. Porto Alegre: Estado do Rio Grande do Sul, 2000.

SILVA, Golbery Do Couto E. **Geopolítica do Brasil**. 1. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1967.

SILVEIRA, Geraldo Mello da. **Entrevista Oral sobre os Trabalhadores do Porto de Porto Alegre**. Sapucaia do Sul, 10.06.2008.

SILVINO, Osvaldo da Silva. **Entrevista Oral sobre os Frequentadores do Mercado**. Entrevistadora: Frinéia Zamin. Porto Alegre, Projeto Memorial do Mercado, 29.10.1992.

Superintendência de Portos e Hidrovias. **Porto de Porto Alegre**. Base de dados: <<http://www.sph.rs.gov.br>>, acesso 30.01.2008.

ARQUIVOS

ARQUIVO da Biblioteca do Porto de Porto Alegre. Material consultado: Atas e Resoluções do Conselho Hidroviário do Estado do Rio Grande do Sul (1962 – 1975); Fotografias e Regulamento do DEPRC.

ARQUIVO da Delegacia Regional do Trabalho. Material consultado: Pasta 332 – atas e documentos do Sindicato dos Arrumadores de Porto Alegre; Pasta 345 – atas e documentos do Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios de Porto Alegre; Pasta 618 – atas e documentos do Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral de Porto Alegre.

ARQUIVO do Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga nos Portos Fluviais RS. Material consultado: Livros de Atas das Assembleias (1961 – 1989), Livros de atas das Reuniões da Diretoria (1961 – 1989).

ARQUIVO do Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios de Porto Alegre. Material consultado: Livros de atas de Assembleias (1961 – 1970), Livros de Atas de Reuniões da Diretoria (1961 – 1971), fotografias.

ARQUIVO do Memorial do Mercado Público de Porto Alegre. Material consultado: Histórico do Mercado, Bar Naval, Entrevista com Osvaldo da Silva Silvino e Entrevista com José Pedro Barbosa de Lima.