

TRABALHO E ORGANIZAÇÃO NO PORTO DE PORTO ALEGRE

WORK AND ORGANIZATION AT THE PORT OF PORTO ALEGRE

Jairo Luiz Fleck Falcão¹

Mas aí tu vês, 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...².

RESUMO: Neste texto aborda-se as formas de inserção dos trabalhadores no porto organizado de Porto Alegre nos anos sessenta, setenta e oitenta do século XX, segundo a legislação vigente. Apresenta-se as diversas 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 Departamento Estadual de Portos Rios e Canais (DEPRC). Analisa-se as formas de inserção e representação desses trabalhadores, a organização do trabalho pelos diversos sindicatos dos avulsos e de sua estrutura administrativa, bem como, as práticas de enfrentamentos e resistência ao processo de modernização/mecanização e as consequentes perdas.

PALAVRAS-CHAVE: Porto Organizado, Trabalhadores Avulsos e Estatutários, Sindicatos, Organização e Lutas.

ABSTRAT: In this paper we discuss the forms of integration of organized workers in the port of Porto Alegre in the sixties, seventies and eighties of the twentieth century, according to law. We present the various categories that had the right to provide service in the port as well as the limits of service provision, considering not only the temporary workers as well as civil servants and the CLT State Department Harbours Rivers and Canals (DEPRC). We analyze the forms of inclusion and representation of these workers, the organization of work by the various unions and loose management structure, examining the practices of confrontation and resistance to the process of modernization/mechanization and the consequent losses.

KEY WORDS: Organized Port, Broadsides and Statutory Workers, Unions, Organisation and Struggles.

Neste artigo, que tem por objetivo estudar os trabalhadores que se inseriam no porto organizado de Porto Alegre, são apresentadas as categorias de trabalhadores que tinham o direito de prestar serviço no porto, segundo a legislação vigente. Do mesmo modo pretende-se analisar as formas de inserção e representação desses trabalhadores, a organização do trabalho pelos diversos sindicatos dos trabalhadores avulsos e

também suas práticas de enfrentamentos e sua estrutura administrativa.

As principais fontes empregadas são as atas de assembleias dos trabalhadores, as atas de reuniões de diretorias dos sindicatos, atas e resoluções do Conselho Hidroviário, a legislação sobre trabalhadores dos portos, portos e transportes e as narrativas produzidas por meio da interação entre entrevistado e entrevistador, pelo registro da

¹Doutor em História pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos, professor da Universidade Federal de Mato Grosso. E-mail: jairofalc@ig.com.br.

²ALBINO, 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.

História Oral. 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. 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. Na legislação, temos a representação do costume tornado norma para mantê-lo ou mesmo para coibi-lo. Nas entrevistas, as pessoas contam suas experiências de vida, narram suas vivências; são registros de experiências da coletividade dos trabalhadores do porto, pois, mesmo sendo lembranças individuais, sempre representam a coletividade na qual está inserido o narrador³.

Nos anos sessenta, setenta e oitenta, período em estudo, 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 Porto Alegre era invadida pelo porto e integrada a ele.

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 informação⁴.

O trabalho no porto de Porto Alegre era executado por diversas categorias que, de acordo com a 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 Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais – 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, trabalhador aposentado como funcionário do DEPRC, em entrevista ao autor⁵, 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, 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”⁶. Também em sua tese de doutoramento, Gandra⁷, analisando os portuários de Porto Alegre, diz que a prática de recorrer a políticos para

³Conforme 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. As entrevistas estão crivadas de lembranças, que são produções de linguagem, mas que caracterizam a memória individual e coletiva. Cf. ALBERTI, Verena. **Ouvir Contar**: Textos em História Oral. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004. p. 84.

⁴Cf. **OPERAÇÃO PORTUÁRIA**. Base de dados: http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/disciplinas/411_portos_iii.pdf, acesso, 20.05.2009.

⁵FERREIRA, 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. As falas dos entrevistados foram transcritas conforme metodologia da História Oral, mantendo expressões e uma linguagem própria e costumeira do cotidiano de trabalho dos trabalhadores do porto.

conseguir trabalho no porto, nos anos cinquenta, era comum nos três portos do Rio Grande do Sul.

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 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 Público⁶.

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”⁹.

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 [...] ¹⁰.

Cumprе 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

⁶GANDRA, Edgar Avila. **O caos da resistência:** a trajetória do sindicato dos trabalhadores nos serviços portuários de Rio Grande no período de 1959 a 1969. São Leopoldo, 1997. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História Universidade do Vale do Rio dos Sinos, p. 30.

⁷GANDRA, Edgar Avila. **O Porto dos Direitos:** A trajetória dos trabalhadores nos serviços portuários de Porto Alegre no período de 1959 a 1969. Porto Alegre, 2004. (Tese de doutorado) - Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Orientação Dra. Silvia Petersen,

⁸Segundo 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”. (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) 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”. (Ibid., Art. 17)

⁹RIO 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”, 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. (Ibid., Resolução nº 57, 15.12.1969) 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”. (Ibid., Resolução nº 45, 20.12.1972)

¹⁰Ibid., Ata do Conselho Hidroviário nº 13, 10.04.1967.

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 Sindicato¹¹.

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, 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”¹².

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 Rech¹³, 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 rodiziário¹⁴. Portanto, faziam parte do rodízio, o conferente chefe, o conferente

ajudante, o conferente de porta ou lingada, o conferente de rendição e os conferentes de manifesto, de balança ou de avaria.

As funções dos trabalhadores braçais no porto estão definidas na Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, 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 sendo estabelecidos ao longo dos anos cinquenta, 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.

Quanto à estiva, a CLT dedica uma série de artigos para regulamentar seu trabalho. Em seus artigos 254 e 255 a CLT caracteriza o trabalho da estiva como o trabalho na 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”¹⁵.

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 exportação¹⁶.

¹¹Edgar Ávila Gandra 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 1959, depois de diversos embates e buscas junto a políticos ligados ao trabalhismo, obtiveram a carta sindical. Demonstra, ao longo da tese, 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 1960, que os deixou em melhores condições tanto para lutar por mais direitos quanto para exercer a profissão com dignidade. Cf. GANDRA, op. cit., 2004. p. 117.

¹²SILVA, Fernando Teixeira da. **Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras**. Campinas SP: Editora da UNICAMP, 2003, p. 194.

¹³RECH, 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.

¹⁴Em 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.

¹⁵E 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”. Cf. 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. 254-5.

De acordo com as diversas operações de carga e descarga, os trabalhadores se inseriam no trabalho conforme solicitação dentro dos termos¹⁷ 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.

Geraldo da Silveira¹⁸ 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 máquinas e de navios... E aquelas coisas... Olha o bloco. Porão do navio, o bloco. Pichar, pintar, calhar, isso tudo era com o bloco”.

Sobre o Sindicato dos arrumadores, o estivador Maromba conta como essa instituição tentou se apropriar da estiva de minérios, a chamada “estivinha”, mas não conseguiram¹⁹. Na

¹⁶Conforme CLT os trabalhadores da capatazia tinham as seguintes funções, no trabalho relacionado 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”. Cf. Ibid, Art. 285.

¹⁷Grupos de trabalhadores que executam uma determinada tarefa que necessita ser coletiva.

¹⁸SILVEIRA, 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.

¹⁹Segundo Maromba, “a estivinha era sindicato dos estivadores em minérios. Era outro sindicato, não era sindicato de arrumador. Essa estivinha era pequena mesmo, só trabalhava em fertilizantes, que é minério, sal e carvão. Eram sócios da estivinha e bagrinhos dentro do sindicato dos estivadores. Bem, como é que o arrumador 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”.

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, por meio de processos trabalhistas movidos contra o sindicato com o objetivo de se tornarem associados.

Os vigias portuários organizaram o seu sindicato, em 1958, congregando os trabalhadores de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande. Diego Vivian 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”²⁰.

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 5.480/68, “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”²¹. 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 oitenta²².

O entrevistado Jorge Paiva²³ conta como o trabalho era realizado: “naquela volta ali, muito vivi dali, ali eu conheci na parte de terra do negócio”; quando 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.

²⁰VIVIAN, 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** – 1917, Noventa anos da Revolução Russa e das Greves Gerais no Brasil. RS, Pelotas, 08 a 11 de outubro de 2007, Anais, pp. 145-160.

²¹BRASIL. **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.

²²Em 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”. Cf. DTM. Portaria nº 20, de 20 de julho de 1988.

²³PAIVA, 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.

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.

Os arrumadores de carga e descarga, considerados “força supletiva do trabalho do porto”, que trabalhavam como bagrinhos ou quadro extra dos estivadores, respondiam 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 prático ia até os sindicatos e solicitava os ternos necessários, de acordo com tabela determinada pela SUMANAM ou aprovada em dissídio coletivo²⁴, 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. 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.

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*, 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.

²⁴Os dissídios eram acordos realizados entre os sindicatos dos trabalhadores, representado pelas federações e os sindicatos dos armadores intermediados pela SUMANAM.

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 setenta, dois pontos de chamada, com outro no cais Navegantes, que os trabalhadores denominaram de *coreia*²⁵.

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.

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 guindaste²⁶, 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 sinaleiro²⁷, também chamado de portaló, era o estivador que 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

²⁵ 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.

²⁶ 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.

²⁷ O sinaleiro ou portaló era os olhos do guindasteiro, e, conforme Jorge Paiva, “era o estivador que trabalhava dentro do navio para fazer o sinal para o guindasteiro descer a caçamba do 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”.

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 ou “quadro negro”, 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 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.

Dessa maneira, vale destacar o estudo de Eric Hobsbawm sobre os Sindicatos Portuários na Inglaterra, o autor explica o surgimento do que denomina de restricionismo e casualismo e, 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”²⁸. 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”²⁹.

O segundo problema, o dos não-habilitados, que para Hobsbawm, “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 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 Hobsbawm 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”³⁰. Logo, podemos dizer que duas coisas pesavam nessas escolhas: a liberdade de

²⁸ HOBBSAWM, Eric J. Sindicato Nacional Portuários. In: HOBBSAWM, E. J. **Os trabalhadores**: Estudos sobre a história do operariado. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

²⁹ Ibid., p. 214, p. 213.

³⁰ Ibid., p. 214.

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, 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”³¹.

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 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”³².

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, “as atividades realizadas em ternos permitiam contatos e conversas regulares entre seus componentes, possibilitando a resistência à exploração e aos caprichos dos contramestres”³³. 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 com 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.

O processo de instituição da *closed shop*, conquistado pelos trabalhadores da estiva de Santos, nos anos 1930, descrita e analisada por Silva, 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 Brasil³⁴, não descartando, também, a contribuição dos trabalhadores dos outros portos brasileiros³⁵.

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

³¹Ibid, p. 215.

³²SILVA, op. cit., 2003, p. 170.

³³Ibid, p. 171.

³⁴Em 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.

³⁵Para Ingrid Sarti, o Estado exerceu um controle sobre o sindicato estivador, “de forma umbilical através de uma cuidadosa legislação que lhe dedica trinta capítulos”. (Cf. SARTI, Ingrid. **Porto Vermelho**. Os estivadores Santistas no Sindicato e na Política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981, p. 37). Por outro lado, Fernando da Silvapropõe 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.

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, 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 assembleias, 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!” Da mesma 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 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 assembleia 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 distinção³⁶.

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

³⁶SINDICATO 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.

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, 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 desregulamentar 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'"³⁷.

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 Mello³⁸ relata sobre as 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..."³⁹.

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)⁴⁰.

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)⁴¹, 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

³⁷ SILVA, op. cit., 2003, p. 437.

³⁸ 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.

³⁹ 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 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. Cf. 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.

⁴⁰ SINDICATO DOS ESTIVADORES. **Ata da Assembleia Geral nº 391**.

⁴¹ 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.

autoridades do Estado”⁴². 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 em última análise pararmos o trabalho em sinal de protesto”: diversos estivadores falaram conclamando a paralisação por uma, duas ou mais horas⁴³.

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 trabalho, das relações com os irmãos e co-irmãos⁴⁴, 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, “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”⁴⁵.

Com a ditadura militar, gradativamente, os trabalhadores foram perdendo espaços e essa é a percepção dos trabalhadores que vivenciaram aquela época. O estivador Osvaldo Silvino⁴⁶, 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

⁴²Ibid., n° 394.

⁴³Com a palavra um estivador “que se possível ainda hoje fazermos 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 que 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., n° 394.

⁴⁴O 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.

⁴⁵SILVA, op. cit., 1995, 216.

⁴⁶SILVINO, 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.

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”.

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 [...]⁴⁷.

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 governativa⁴⁸. 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, respondeu que todos deveriam fazer silêncio e restringir as discussões relacionadas a 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 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”⁴⁹.

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 cento e oitenta 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,

⁴⁷SINDICATO DOS ESTIVADORES. *Ata da Assembleia Geral nº 410*, 19.06.1964.

⁴⁸“Convidou os presentes a assistir a Assembleia, com toda a atenção para que vissem a comunicação que tinha a fazer a junta governativa”. Ibid.

⁴⁹Ibid.

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 [...] 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...⁵⁰.

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, também, diminuído o número de participantes da assembleia⁵¹.

O discurso acusativo de ser comunista foi utilizado 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 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, as 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”, [...] 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

⁵⁰Ibid.

⁵¹Segundo Edson de Mello, 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...”

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". Lembra o entrevistado que aquele período foi muito tenso, muitos boatos e muita confusão, algo bastante nebuloso.

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"⁵², 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. No entanto, a prática política enraizada na cultura era a de uma negociação entre as classes, que, segundo Boris Fausto⁵³, 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-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, 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 maneiras⁵⁴.

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. 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"⁵⁵. 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 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".

As reivindicações e mobilizações ocorriam em nível nacional e unificado, com as Federações e

⁵²Termo 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. 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.

⁵³Cf. FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: EDUSP, 9 ed., 2001.

⁵⁴Conforme palavras do próprio Thompson: "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". Cf. THOMPSON, Edward P. **Formação da Classe Operária Inglesa**. Tradução de Denise Bottman. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. v.1, p. 13.

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”⁵⁶. Possibilitava, assim, a criação de empresas de movimentação de cargas, e facultava a essas empresas especializadas a contratação de trabalhadores assalariados.

Eduardo Rech credits 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 brasileiros⁵⁷.

Mas o fato é que acabou não se configurando o fim das categorias de avulsos, mas passou a ser 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 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

⁵⁵Essa 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, 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”.

⁵⁶BRASIL. **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/Viwer_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”.

⁵⁷Também, 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”. SINDICATO DOS ESTIVADORES. **Ata da Assembleia Geral, nº 425**, 16 e 17 de abril de 1968.

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 gangos⁵⁸, 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, “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”⁵⁹. Com base nessa constatação de Hobsbawm pode-se dizer que os portos paravam quando os trabalhadores queriam, e têm-se alguns 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 portuários⁶⁰, “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 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

⁵⁸ 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.

⁵⁹ HOBBSAWM, op. cit., 1981, p. 228.

⁶⁰ 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.

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.

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, 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”⁶¹.

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 diminuíram 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.

Dessa forma, temos presente as palavras de Edward Thompson, 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”⁶². 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, 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 sobrevivência⁶³.

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 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”⁶⁴. 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.

Artigo Recebido em 28/06/2011

Artigo Aceito em 12/09/2011

⁶¹PETERSEN, Aurea Tomatis. **Movimentação Grevista no Rio Grande do Sul 1980-1983**. Porto Alegre, 1982, (Dissertação de Mestrado em Sociologia) Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Orientação: Dr Antônio Cattani, p. 280.

⁶²THOMPSON, Edward P. **Formação da Classe Operária Inglesa**. Tradução de Denise Bottman. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. v 1, p. 13.

⁶³TIRIBA, Lia. **Economia Popular e Cultura do Trabalho**. Pedagogia(s) da Produção Associada. Ijuí: Unijuí, 2001, p. 98.

⁶⁴Ibid, p. 90.