



## UM ESTUDO NO PORTO DE SALVADOR NO PERÍODO DE 1996-2006

Luiz Maurício Costa Santana\*

**RESUMO:** *O foco desta pesquisa é o processo de modernização do porto de Salvador a partir da construção de um complexo portuário e a discussão do papel do serviço de estivagem. Os trabalhadores que se ocupam dessa atividade são chamados de estivadores e são contratados para o embarque e desembarque de mercadorias e produtos a bordo dos navios. A cultura destes indivíduos é determinada por uma masculinidade na qual o valor moral impõe o respeito desses homens dentro do seu ambiente de trabalho dando a dinâmica do exercício das suas atividades. O objeto de estudo apresentado neste artigo é o espaço portuário, destacando as relações sócio-culturais dos estivadores e como estes se adequaram a modernização do porto de Salvador com a extinção das categorias depois da Lei 8.630/93. Além disso, busco descrever as vivências e experiências dos estivadores que marcaram gerações no porto, como a concepção de autonomia na estiva – trabalhadores sem patrão.*

**Palavras-chaves:** Modernização; Trabalho; Estivadores; História da Bahia

### INTRODUÇÃO

Nos idos de 2005, atendendo a um chamado de meu pai, para prestar serviço a uma empresa de seguros no porto de Salvador não poderia imaginar que dali sairia uma pesquisa que trago desde a graduação. Fascinado por navegação e por ter morado durante 22 anos em frente à Baía de Todos os Santos, via toda a movimentação de entrada e saída de navios do porto de Salvador.

Além disso, vindo de uma família de portuários, sempre escutei as “histórias” contadas por meu pai e meu tio daquele ambiente tão próspero e hostil, que ao mesmo tempo, movimentava a economia do país de acordo com os produtos que entra e sai pelo porto da aqui da Bahia.

Juntando-as às minhas observações, pude constatar que o trabalho no porto é dividido em categorias, na qual cada trabalhador tem função específica. Isso porque ao se referir ao trabalhador portuário logo se associa à toda comunidade portuária uma única representação, estivadores. O trabalho de estiva corresponde à união de variadas categorias de trabalho na beira do cais responsável por cada etapa de embarque e desembarque da carga.

Tendo por base leituras sobre o tema, decidi estudar o ambiente portuário destacando o comportamento dos estivadores mediante a implantação de uma “estiva moderna”, assim como as representações sobre o trabalho de ser estivador. Aos olhos da sociedade só se candidatava ao serviço de estivagem os malandros e vadios que viviam no entorno do porto gerando todo um

---

\* Bacharel e Licenciado em História com Concentração em Patrimônio Cultural pela Universidade Católica do Salvador, Especialista em História Social e Econômica do Brasil pela Faculdade São Bento da Bahia e Professor Tutor do Ensino a Distância no curso de História pela Faculdade de Tecnologia e Ciência. Contatos: e-mail: [luizmcsantana@uol.com.br](mailto:luizmcsantana@uol.com.br).



preconceito com essa categoria de trabalho que com sua força física movimentava a economia do país.

Procuo trazer neste trabalho a importância do Porto de Salvador durante o período colonial e o que ele representou por sua posição estratégica para a Carreira das Índias. Desde meados do século XVI, o ancoradouro funcionou como porto importador de mercadorias procedentes de Portugal e da África e como exportador de produtos tropicais para o Reino. Os produtos exportados pela Bahia, entre os séculos XVI e XVII, para Portugal e as possessões ultramarinas, já era bastante diversificada. Artigos como o açúcar, o pau-brasil, o algodão, o fumo, o couro e a aguardente para lá se destinavam a partir do Porto de Salvador.

Mesmo com a transferência da capital da Colônia para o Rio de Janeiro, em 1763, motivada, sobretudo, pela crescente exploração de ouro em Minas Gerais, a importância do Porto de Salvador, não decresceu. A entrada média anual, na segunda metade do século XVIII, foi de pelo menos 100 embarcações mantendo bem o seu funcionamento.

Apesar disso, o Porto permaneceu com instalações rudimentares até meados da primeira década do século XX. Sua construção e organização datam de 1906 depois de longo período de cobranças por parte dos comerciantes de melhoramento nas suas condições físicas.

Além das melhorias propostas outro ponto deste trabalho é discutir o processo de organização dos trabalhadores de estiva. Até 1912, a contratação desses trabalhadores fica sob responsabilidade de “particulares” que lucravam com essa atividade, diferenciando a diária de trabalho dentre aqueles que negociavam com o embarque e desembarque de carga. Depois de organizados e sindicalizados a luta agora era para eliminar os “patrões”, pois os gastos com o serviço de estiva era o que determinava o lucro das empresas contratantes.

A luta para se tornar “operários sem patrão” dando a esses trabalhadores a liberdade de ir e vir para o porto quando necessário estava esbarrando nos interesses das empresas. Isso acentuava a concorrência entre estivadores que ditando o ritmo do seu trabalho influenciando diretamente na produção criando grupos de trabalho que controlavam a concentração de mão-de-obra decidindo quem deveria trabalhar monopolizando os lucros.

Os estudos sobre estivadores e demais trabalhadores do porto vem se ampliando no bojo da História Social influenciados pelas proposições de E. P. Thompson e Eric Hobsbawn, em suas abordagens da “História vista de baixo”. Portanto, pretendo utilizar-me-á teórico-metodologicamente a história social proposta por estes autores, buscando nesta perspectiva historiográfica as relações culturais desses trabalhadores. Para alcançar os objetivos colocados efetuei uma discussão em cima de alguns autores ao longo deste trabalho.

## **A ORGANIZAÇÃO DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS A PARTIR DE 1912**

Com atividades oriundas das efetuadas pelos escravos de ganho até o século XIX, organizadas nos cantos de trabalho na Cidade Baixa, no chamado bairro comercial, que abrangia as Freguesias da Conceição e do Pilar, os estivadores efetuavam seus trabalhos de transporte de mercadorias, levando bagagens em direção porto. Segundo REIS (2000, p. 209), o porto e suas instalações – estaleiros, armazéns, depósitos e casa comerciais – constituíam o principal atrativo



para a formação desses grupos de trabalho no século XIX. O trabalho na beira do cais restringia-se a “homens fortes” por conta do tipo de serviço ali encontrado. Estes homens apresentavam-se para descarregar e carregar as embarcações, ou armazenar nos trapiches as mercadorias trazidas. Dessa forma, foi construída na zona portuária a imagem de que ali encontrava-se trabalhando os homens mais fortes da cidade, tendo na sua força física o seu instrumento de trabalho.

Aqui na Bahia africanos e mestiços vindos de todas as partes da Província integravam os grupos de trabalho no Porto de Salvador. Assim, depois da abolição, a transição para ocupar os postos de trabalho na beira do cais foi feita de africanos para afro-brasileiros e mestiços. Diferente do Rio de Janeiro onde os imigrantes europeus na segunda metade XIX substituíram no serviço urbano parte dos escravos de ganho o que na zona portuária a predominância continuou a ser de negros tendo como exceção o porto de Santos.

No final do século XIX chegaram a Salvador João da Conceição Costa e seu filho mais velho, João de Adão, africanos abastados e conhecedores do trabalho marítimo. Escolheram o porto para organizar seus negócios por conta da sua influência com armadores<sup>1</sup> estrangeiros, que Mattoso os acordos feitos entre chefe de estiva e os armadores passava uma imagem negativa do serviço de estivagem no Porto da Bahia pelo baixo valor pago aos trabalhadores pelo dia de serviço. Esses armadores logo trataram de intermediar a entrada de João de Adão no Trabalho portuário, considerado desorganizado.

... trabalho perigoso, penoso, porém altamente rendoso, até sua mão-de-obra exclusivamente braçal, atraiu sempre a vasta camada de homens agigantados e fortes, ociosos e valentes (...) alguns deles sambadores e capoeiristas. Se intitulavam estivadores o que indiretamente eram. Considerando que próprio dinheiro que recebiam para capangagem era fruto ou oriundo do trabalho de estiva (COELHO, 1986, p.4).

Atento as falhas, o experiente João de Adão, junto com seu pai monopolizaram o serviço de estivagem, buscando eliminar qualquer tipo de concorrência para a execução dos trabalhos abordo das embarcações. Por não compactuar com a organização destes serviços, e também como forma de controlar a carga fiel ou contrabandeada que entrava pelo porto, Adão criou um grupo de trabalhadores, ao qual se pagava um salário inferior aos pagos pelas demais companhias e grupos.

Muito antes da criação da União dos Operários estivadores o serviço de estivagem estava nas mãos de particulares que negociavam na beira do cais. Estes tinham a sua disposição um contingente de trabalhadores, que nas horas de necessidades eram recrutados para os serviços nos navios que chegavam ao porto de Salvador. Esses “trabalhadores” eram recrutados nas imediações do porto de acordo com a sua disposição ao trabalho.

Coelho afirma que o maior opositor de João de Adão era o engraxate Argeu José da Silva, muito próximo de personagens da elite de Salvador, que nas horas vagas vinha trabalhar no porto para garantir um “trocado”. Argeu como era conhecido queria formar uma estiva livre, organizada que obedecesse a um regime de trabalho atendendo a todos os associados e tal

---

<sup>1</sup> Conforme o Glossário de Termos Marítimo e Portuários, o armador é a pessoa física ou jurídica que às suas custas, equipam, mantém e explora comercialmente as embarcações mercantis, com a finalidade de transportar mercadorias.



proposta concretizou-se com a “União Operaria Estivadora”, fundada em 1912 para “moralizar” o serviço de estivagem que veio contrariar os interesses de João de Adão.

Consultando com frequência seus fregueses, que na maioria eram políticos, Argeu procurava subsídios para fundar uma “sociedade” capaz de fazer frente aos negócios de Adão, mostrando aqueles que queriam trabalhar no serviço de estivagem, as vantagens de um trabalho organizado e mais lucrativo do que ser explorado pelos agenciadores de estiva. Entretanto, o próprio João de Adão mesmo depois da fundação da “Sociedade de União Estivadores” continuou se opondo e criando resistência a esta estiva livre e organizada. Por ironia, seus próprios capangas, Guido, Nozinho e 7 Mortes, que também eram estivadores seduzidos por um ideal de trabalho moralizado e um retorno financeiro maior assassina João de Adão.

A partir daí acompanhando as obras de ampliação do porto de Salvador outras categorias de trabalho vão se organizando e delimitando suas funções na beira do caís. Correspondendo as atividades de estivagem os demais serviços efetuados no porto são os de arrumadores, conferentes e consertadores que executam suas tarefas em terra, apesar de que, de modo amplo, todos são considerados de serviço de estivagem definidos a assim: estiva (trabalho de bordo), arrumadores (trabalho em terra), consertadores (consertam avarias na carga) e conferente (conferem a quantidade de carga que embarca e desembarca do navio). Diante dessas definições nem todos os que trabalham no porto podem ser considerados estivadores.

É no regime de trabalho realizado no porto que vai se originar o trabalhador avulso, na qual a organização sindical vai está presente até a descentralização dos sindicatos em 1998. A presença do sindicato vai garantir a esses trabalhadores conquistas inexistentes para outras classes de trabalhado. Os portuários avulsos<sup>2</sup> organizados e sindicalizados vão pressionar o governo e as empresas nos direitos trabalhistas daqueles que prestavam serviço nos navios em operação no porto.

Discutindo os trabalhadores do século XX, Hobsbawn (1984, p. 242) definiu o espaço portuário como “uma indústria de várias fronteiras” nas quais diversas categorias se organizavam no serviço de carga e descarga passando por vários sistemas de transportes por água e por terra. Afirma que os estivadores, junto com os ferroviários, fazem parte de uma classe de trabalhadores extremamente forte e importante para a economia de um país.

Necessitando de mão-de-obra cabia as empresas acionar os sindicatos para a seleção de trabalhadores para a carga e descarga de um determinado navio até fim das operações. Ao final do dia de serviço eram repassadas as empresas a tonelagem do que foi movimentado e daí calculado quanto ganharia o portuário por aquela operação. Trabalhando em regime de prestação de serviço, o estivador estava livre para trabalhar o dia e hora que fosse conveniente as suas necessidades.

A função do sindicato era agenciar de modo organizado o regime de trabalho daqueles matriculados repassado os ganhos e brigando por diárias de trabalho justa correspondente ao que

---

<sup>2</sup> Trabalhadores Portuários são todos aqueles eu prestam serviços às empresas que compõem a comunidade portuária, sejam com vínculo empregatício ou como mão-de-obra avulsa. Esses trabalhadores são divididos em categoria: estivadores, conferentes, consertadores, arrumadores e o bloco.



era transportado. O sistema de rodízio<sup>3</sup> aplicado pelos sindicatos impossibilitava a desigualdade no dividimento do trabalho usufruindo do trabalho melhor e mais rendoso preterindo outros grupos.

A vida portuária não se limitava a área interna do porto se expandindo por partes da cidade que giravam entorno das suas atividades. Existia toda uma rotina em torno do porto, movimentada pelos que embarcavam e desembarcavam do trabalho e aqueles que ficavam de fora criando um ambiente que segundo Arantes (2005, p. 36) fazia da zona portuária um local perigoso e hostil. Assim bares, prostíbulo e praças nas proximidades do porto eram locais de concentração na vida da antiga estiva. Ali se reunia para gastar o que ganhavam com o dia de trabalho a bordo dos navios. Como Descreve o estivador Gilmar Asclepiades<sup>4</sup> “essa sempre foi a marca do estivador (...) o estivador tem que viver a vida de estiva e dela aproveitar todas as oportunidades criadas (...). A estiva é uma mãe para o estivador e uma boa madrastra para aqueles que batem a sua porta (...) só em você não ter a obrigação de trabalhar e trabalhar no dia que quiser é um orgulho”.

O trabalho na estiva sempre foi penoso, porém dava a quem se dedicava um retorno financeiro que chamava à atenção desses “homens agigantados e valentes”. De acordo com SILVA (2004, p. ), a “a valentia estava estreitamente associada à natureza ocasional do trabalho portuário, atado a esse mesmo fenômeno encontrava-se também a luta para ‘eliminar os patrões’ e trabalhar por si e para si’.”

Buscando a constituição deste sujeito, a tradição indicava que, sem necessitar de muita instrução, o jovem estivador ingressava no Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores de Minérios de Salvador e Simões Filho como “bagrinho”<sup>5</sup>, na maioria das vezes trazida pelo pai, apontando uma característica de hereditariedade na formação do quadro de trabalho na estiva. Segundo Jurandir Guedes<sup>6</sup>, o trabalho destinado aos bagrinhos era as sobras ou trabalhos sem grande remuneração deixados pelos membros do quadro de estiva.

Reunindo-se em áreas específica no porto chamada de “parede”, o estivador aguardava o sistema de seleção considerado bastante tumultuado pela quantidade de candidatos as vagas de trabalho. Além de contar com a sorte de ser escolhidos pelos contramestres a serviço dos armadores, tinha que conviver com o protecionismo aqueles considerados mais próximos dos contratadores.

Dividido os estivadores em duas categorias distintas: os mensalistas e especializados que engrossava as filas dos sindicatos que em tempo de greve sempre conseguia as suas reivindicações. Do outro lado encontravam-se os diaristas (avulsos) ou os não especializados que fazia parte do contingente de reservas contratados de emergência para cobrir o excesso de trabalho. Por conta dessas contratações os valores pagos não chegavam perto dos pagos aos

---

<sup>3</sup> O rodízio foi o mecanismo encontrado pelos estivadores para conter os privilégios seguidos de protecionismo com o embarque de trabalhadores. Essa era uma reivindicação dos velhos estivadores em eliminar a estiva livre e com proprietário como era de 1896 a 1912.

<sup>4</sup> Entrevista com o estivador Gilmar José Asclepiades Sérgio (Belas Coxas) tem 51 anos é estivador aposentado.

<sup>5</sup> Bagrinho é a denominação dada ao iniciante do trabalho na estiva.

<sup>6</sup> Entrevista com o estivador Jurandir Guedes (Boca de Mero) é estivador aposentado e contratado pela empresa Interamaritima como supervisor de estiva.



mentais profissionais. Daí a origem da “parede” que simbolizava a saída para o trabalho desses “portuários” avulsos que tinham no porto um serviço provisório e rentável.

Com a criação dos sindicatos a política do favoritismo cujas bases sócias se alicerçavam em vínculos pessoais caracterizou o serviço na estiva de ser corporativo, nepotico, mafioso e corrupto. Com o a evolução dos sindicatos a contratação destes trabalhadores passaram para um espaço fechado onde era escalado através do rodízio de câmbio, ou seja, o estivador que acumulasse uma quantidade trabalho ficava impedido de trabalhar dando espaço a outro.

Os ganhos dos estivadores estavam relacionados quanto a sua disponibilidade ao trabalho. Se fosse bom de braço ao final do ciclo de trabalho tinha feito um bom montante. Hoje, por conta do Órgão Gestor de Mão-de-obra essa sala “parede” deixou de existir tanto na seleção dos estivadores quanto no seu cotidiano, perigando cair no esquecimento. Esse lugar repleto de disputas, violências e experiências dos estivadores marcou gerações no Porto, assim como a concepção de autonomia do trabalho na estiva – os trabalhadores sem patrão.

Esses “trabalhadores sem patrão” tinham um comportamento peculiar na forma como executavam suas atividades profissionais e relações pessoais. Por exemplo, a cultura destes indivíduos é determinada por uma masculinidade, onde o valor moral de impor “respeito” era a base para esses homens no seu ambiente social.

O “mais velho”, denominação dada ao estivador mais antigo, criava uma cadeia hierárquica na hora da execução dos trabalhos impondo respeito aos mais novos. Desrespeitar o “mais velho” durante o serviço era motivo de desembarque perdendo todo o dia de trabalho como descreve Gilmar: “porra Jaime pegue ai, ele disse: suba ai Gilmar, quatro e pouca da tarde, eu já tinha trabalho o dia todo (...) e rapaz deu uma porra a Jaime. A amizade fora do terno<sup>7</sup> de trabalho implicava em brincadeira, xingamentos e farras, porém na execução do trabalho o respeito à “velha guarda” era a lei e a aplicação da disciplina.

A marca do estivador esta associada ao modo de falar e se comportar na vida social ostentando além da força física um vocabulário considerado baixo que vai se tornar ao longo do século XX a marca do trabalhador portuário.

De acordo com Silva, esse comportamento seria duramente reprimido, sendo essa violência verbal um modo de se apresentar como homem. Dessa forma, o trabalhador portuário definiu sua identidade dentro de uma masculinidade onde a coragem e valentia eram valores morais. Por isso, as características dadas aos estivadores de homens brutos e ferozes por seu desenvolvimento muscular não se restringia a execução do trabalho e também na militância sindical.

Depois de organizados e sindicalizados a luta agora era para eliminar os “patrões”, pois os gastos com o serviço de estiva era o que determinava o lucro das empresas contratantes. A luta para se tornar “operários sem patrão” dando a esses trabalhadores a liberdade de ir e vir para o porto quando necessário estava esbarrando nos interesses das empresas que por fora mantinha um exercito reserva de trabalhadores não sindicalizados pronto para substituir os que se negavam a trabalhar. Isso acentuava a concorrência entre estivadores que ditavam o ritmo do serviço e

---

<sup>7</sup> Terno corresponde as equipes de trabalho que ira operar num determinado porão. Cada terno tem o seu chefe e a dinamização de sua produção correspondera a qualidade do serviço praticado pelos estivadores.



quanto ganhariam por um dia ou turno de trabalho, criando grupos de trabalho que controlavam a concentração de mão-de-obra decidindo quem deveria trabalhar monopolizando os lucros.

Partindo deste ponto de vista, do estivador orgulhar-se de ser um “trabalhador sem patrão”, valorizando sua liberdade e masculinidade no serviço de estiva. Como descreve Sharpe, no seu ensaio “A História Vista de Baixo”, as experiências de homens e mulheres comuns sempre foram ignoradas ao longo da História, ou muitas vezes apresentada como “problema”, desconsiderando as participações dos sujeitos históricos ativo no processo de construção da sociedade.

Para Gilmar Asclepiades “aqui fora nós somos tidos como ignorantes, pelo fato de trabalharmos com a carga braçal, ta entendendo. Então eles acham que não somos analfabetos (...). Tinha tanto trabalho que agente se escondia para não trabalhar (...) agente queria era sair com a mulher, 3, 4 mulheres e agente pagando. (...) por isso o povo aqui fora tinha despeito da gente (...) esses analfabetos, mas ganha bem. Por conta de um comportamento peculiar a sociedade, não imaginava que ali no porto homens corajosos dava a força de seus braços para o crescimento econômico da nação. Trabalho que não requeria muito instrução e que dava um retorno financeiro melhor do que profissões ditas dignas.

## **A LEI DE MODERNIZAÇÃO E DESCENTRALIZAÇÃO DOS SINDICATOS**

Tendo como recorte temporal a década de noventa do século XX, o ambiente portuário sofreu varias modificações inclusive na forma de ingresso dos novos estivadores. Isso também fica evidente nas relações interpessoais por conta da entra de mulheres no quadro da estiva. Dentro das modernidades que passaram os portos brasileiros posso destacar a Lei 8.630/93<sup>8</sup> que regulamentou o serviço neste ambiente de trabalho. De acordo com essa lei a estiva livre que monopolizava todo o serviço, no qual o sindicato controlava toda a mão-de-obra, deixou de existir, tendo que se subordinar ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra.

Segundo Aurélio Lisboa<sup>9</sup>, a lei de modernização dos portos sancionada no governo do presidente Itamar Franco extinguiu todas as categorias de trabalhadores nos portos do Brasil. A partir todos os que trabalham na beira do cais passava a condição de trabalhadores portuário avulso (TPA) não mais enquadrados nas suas antigas denominações. Para o ex-presidente do Sindicato dos Conferentes e Consertadores do Porto de Salvador, o relator da lei na Câmara de Deputados, o parlamentar Jose Carlos Aleluia, não chamou os representantes das categorias para discutir as mudanças no sistema de operações nos portos.

Em termos concretos, desde 1998 o OGMOSA<sup>10</sup> ficou responsável por toda gestão e operação dos trabalhadores avulsos tanto do Porto de Salvador com o de Aratu, representado pelos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA) que integram todas as atividades relacionadas com o embarque e desembarque de carga, ou seja, estes trabalhadores estão presentes

---

<sup>8</sup> Promulgada no Governo do presidente Itamar Franco no dia 25 de fevereiro de 1993 foi criada com objetivo de modernizar o setor portuário brasileiro.

<sup>9</sup> Entrevista com o conferente aposentado e ex-presidente do Sindicato dos Conferentes e Consertadores do Porto de Salvador Aurélio Lisboa, 84 anos.

<sup>10</sup> Abreviação usada para Órgão Gestor de Mão-de-Obra.



constantemente nas operações nos portos dividindo suas funções com trabalhadores com a mesma função subordinados as empresas responsáveis pela importação a exportação de carga. A diferença entre esses trabalhadores avulsos para os contratados esta na jornada de trabalho que é de seis horas diárias obedecendo a uma escala de serviço, e sem nenhum vínculo de empregatício.

Além disso, criou-se um órgão responsável para administrar o rodízio de trabalho mantendo os agora trabalhadores avulsos nas operações de embarque e desembarque. Vale ressaltar que na condição de TPA, as antigas funções (estivador, conferente, consertadores, arrumadores e bloco) foram preservadas delimitando a área de atuação no serviço de estivagem. A lei de modernização foi uma manobra de o governo atender as reivindicações das empresas acabando com o monopólio dos sindicatos nas atividades portuárias privatizando as áreas mais produtivas dos portos. Um ponto relevante neste aspecto é que a empresa de exportação concessionária do espaço portuário tem no seu quadro profissionais exercendo as mesmas funções que os avulsos. Com isso, se necessário requisita ao órgão gestor trabalhadores completando os ternos de serviço.

Os TPA são trabalhadores que oferecem seus serviços a todos aqueles que atuam na área de porto requisitados ao órgão Gestor de Mão-de-Obra restando aos sindicatos a função de representar seus associados mediante a função que ele exerce no porto. É importante deixar claro que com o fim do monopólio dos sindicatos os trabalhadores avulsos continuavam na condição de autônomo e dependente da movimentação para atingir remuneração ganho pela produção ou tonelagem nos períodos de trabalho.

A função do OGMOSA é proteger os direitos dos trabalhadores avulsos negociando com os “patrões”, ou seja, as empresas exportadoras melhores condições de trabalho e serviço nas operações nos seus navios.

Dentro do programa de modernização dos portos foi elaborado um projeto educacional dando ao trabalhador portuário instrução e capacitação de serviço. Programas de alfabetização e conclusão dos níveis básicos de educação fundamental e médio forma implantados com o objetivo de melhorar a imagem do trabalhador portuário perante a sociedade. Isso era uma forma de quebrar com um símbolo portuário de que para se trabalhar na beira do caís não precisava ter uma escolaridade avançada. Essa parte educacional e de capacitação ficou de responsabilidade do OGMOSA, como determina a legislação vigente e funciona como resgate de uma dívida social com os trabalhadores do porto pela sua importância na vida econômica do país.

A partir dessas mudanças trazidas pelo OGMOSA o trabalho no porto esta deixando de ser uma atividade exercida por homens sem escolaridade, que buscavam no porto um futuro, para ingressar no serviço de estiva, nos dias atuais é necessário possuir pelo menos o ensino médio e se submeter a um concurso público, o que mostra a criação de uma estiva técnica e escolarizada que deixou de ser braçal para ser operada por máquinas que dinamizaram a produção de entrada e saída de produtos.

Outro detalhe deste processo de modernização é que acabava com o protecionismo e as indicações de membros do sindicato ao acesso de novos associados. Dessa forma, o trabalhador avulso, sindicalizado na beira do caís, era aquele que tinha no sindicato o organizador das atividades portuárias, não permitindo a entrada de “estranho” no serviço que não tivesse relação



de parentesco com membros do sindicato. Estes funcionavam como uma entidade empresarial de prestação de serviço, absorvendo nos seus quadros pessoas indicada pelos mais velhos, o que caracterizava uma “estiva passada de pai para filho”, e um controle interno, estruturado nas relações de parentesco e alianças tradicionais.

Por outro a possibilidade de ingressar no serviço portuário através de concurso público levou ao porto de Salvador profissionais de diversas áreas de atuação e escolaridade elevada. A entrada de mulheres na força supletiva do sindicato da estiva para exercer funções que eram exclusivas do sexo masculino durante anos não alterou a rotina de trabalho no Porto de Salvador. Dentro de uma nova mentalidade essas mulheres junto com os novos estivadores esta dando ao serviço de estivagem características que quebram toda uma tradição na beira do caís. O ingresso através de concurso público e com o nível de escolaridade diferente, onde quase todos possuem nível superior, mostra que a velha guarda e a nova turma de bagrinhos dividem o mesmo espaço mais com objetivos e relações sociais distintas.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Falar em modernização do Porto de Salvador é muito complexo diante de uma realidade não muito presente na área portuária da cidade. O porto de Salvador que passou a partir de 1906 por um processo de modernização com a construção de armazéns e um atracadouro com capacidade de receber grandes navegações, nos dias atuais clama por equipamentos que se adéquem as normas internacionais. Sucateado e carente de equipamentos modernos, o porto da capital baiana é a imagem das deficiências do sistema portuário brasileiro.

Diante disso e ocupando a vigésima nona posição no ranking de movimentação de carga, o porto de Salvador vem a cada dia perdendo espaço para outros portos nordestinos como o de Suape em Pernambuco. A falta de qualificação dos trabalhadores portuários avulsos demonstra que a lei de modernização dos portos não trouxe os resultados que o estado tanto almejava. Criada para retirar o monopólio dos sindicatos, considerados os responsáveis pelo sucateamento, abriu a iniciativa privada o direito de explorar visando grandes investimentos em mão-de-obra e infra-estrutura.

A criação do Órgão Gestor de Mão-de-Obra ajudaria neste processo de transição qualificando trabalhadores capazes de operar equipamentos dinamizadores da produção. Preparar o profissional de acordo com a realidade do seu porto obedecendo ao tipo de economia que o estado pratica. O que se observa a cada dia é a diminuição do embarque e desembarque de carga por falta de espaço e acomodação com segurança que evitaria perdas materiais. Para quem já ocupou o posto de principal porto colonial e fez da Baía de Todos os Santos o local mais freqüentado por diversas embarcações com finalidades diversas, não corresponde ao seu passado glorioso.

O serviço de estiva organizado em 1912 moralizou repartindo entre aqueles que se deslocavam ao porto buscando serviço as diárias pagas pelos armadores. A constituição da União Operaria Estivadora que deu origem ao Sindicato dos Estivadores e Trabalhadores de Minério de Salvador e Simões Filho tirou das mãos de particulares a contratação desses homens que eram explorados e conseguindo aquilo que durante muito tempo foi a marca do estivador, um trabalhador sem patrão.



Por outro lado a formação sindical dessa categoria de trabalho levou à beira do cais a política do favoritismo, cujas bases sociais se alicerçavam em vínculos pessoais. A estiva então foi se constituindo como uma categoria na qual a hereditariedade ia compondo os quadros do sindicato. Dentre os variados casos que pude observar na “velha guarda” o corporativismo, nepotismo e a corrupção caracterizaram o serviço de estiva. Levado pelo pai ou outro parente, o jovem estivador ingressava na estiva como bagrinho e dali só saíria aposentado. O trabalho era aprendido no cotidiano sem nenhuma profissionalização ou cuidados com a segurança.

Com uma linguagem própria de se expressar no seu ambiente de trabalho executavam suas atividades profissionais e relações pessoais pautando numa cultura determinada por uma masculinidade, onde os valores morais de impor “respeito” era a baseada na valentia e no respeito ao mais velho. Por muitos anos a estiva foi o espaço no qual pai, filho e sobrinho dividiam o mesmo espaço de trabalho e controlando a política de um sindicato.

A lei de modernização dos portos que descentralizou os sindicatos trazendo a concepção de estiva moderna deveria trazer para o trabalhador portuário a profissionalização deixando-o capacitado e não o colocando fora do mercado de trabalho. Com a extinção das categorias portuárias como determina a lei, o passo agora é privatização e cada empresa formaria seu próprio quadro de estivadores, conferentes e arrumadores. Além disso, os investimentos em equipamentos e espaços para armazenamentos diminuiriam a quantidade de tempo do serviço aumentando o fluxo de exportação e importação.

Este trabalho me deu a oportunidade conhecer o espaço portuário de forma específica trazendo para o debate acadêmico as problemáticas geradas acerca do processo de modernização. Entender a atuação da lei de modernização e suas propostas de criação de uma estiva técnica e escolarizada que deixou de ser braçal para ser operada por máquinas que dinamizam a produção. Este trabalho é só o início de uma pesquisa que pretendo continuar ao longo das minhas qualificações apresentando as varias etapas que passou o porto de Salvador no século passado.

## REFERÊNCIAS

ARANTES, Érika Bastos. **O porto negro: cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do séc. XX.** UNICAMP, 2005.

ARAÚJO, U. C.. A baía de Todos os Santos: um sistema geo-histórico resistente. **Bahia Análise & Dados**, Salvador, v. 9, n. 4, p. 10-23, 2000.

BARROS, José D' Assunção. **O campo da história: especialidade abordagens.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.

BURKE, Peter: **O que História Cultural.** Rio de Janeiro. Jorge Zahar Editor, 2005.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. “Tradições Negras na Origem de um Sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930”. In: **Afro - Ásia.** Centro de Estudos Afro-Orientais/CEAO. Salvador, n. 24, p. 243-290, 2000.



HOBBSAWM, Eric. **Os Trabalhadores**: estudos sobre a história do operariado. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

\_\_\_\_\_. **Mundos do Trabalho: novos estudos sobre história operária**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

MATTOSO, Kátia M. Queirós. Bahia: **a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX**. São Paulo. Hucitec; Salvador, Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978

\_\_\_\_\_. Bahia, século XIX. **Uma província no Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

SHARPE, Jim. A história vista de baixo. In: BURKE, Peter (Org.). **A escrita da história**: Novas perspectivas. São Paulo: UNESP, 1992. (Biblioteca básica).

SILVA, Fernando Teixeira da. **A Carga e a Culpa os operários das Docas de Santos**: Direitos e Cultura de Solidariedade. Hucitec, 1995.

\_\_\_\_\_. Valentia e cultura do trabalho na estiva de Santos. In: BATALHA, Cláudio H. M. SILVA, Fernando Teixeira da. FORTES, Alexandre. **Culturas de Classe**. Campinas, SP: UNICAMP, 2004.

REIS, João José. De olho no Canto: trabalho de rua na véspera da abolição. In: **Afro - Ásia**. Centro de Estudos Afro-Orientais/CEAO. Salvador, n. 24, p. 199-242, 2000.

ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. **O Porto de Salvador: Modernização e Projeto de 1854/1891**. UFBA, 1983

\_\_\_\_\_. **Costumes em Comum**: estudos sobre cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SANTOS, Arnaldo Bastos. VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O Trabalho Portuário e a Modernização dos Portos**. Juruá, 2003.