

UM OLHAR SOBRE OS ESTIVADORES: Os modos de organizações do trabalho e a construção do seu processo identitário em Parnaíba - PI (1995- 2016).

Fernando Emílio Alves dos Santos¹

Resumo

Este artigo tem como objetivo compreender os modos de organizações dos trabalhadores da estiva em Parnaíba/ PI, no seu universo de trabalho. Analisando o processo identitário a partir do referencial teórico de identidade de classe, utilizando como base teórica a história social (THOMPSON. 2011). Metodologicamente trabalhando com fontes documentais e analisando o cruzamento de fontes orais. O artigo divide-se da seguinte forma: “Estivar para (sobre) viver”; “Saindo da “margem”, modos de organização de trabalho e o processo de identidade de classe do que é “ser estivador” e “ Conclusão”.

Palavras-chave: História; Identidade; Trabalho.

Abstract

This article aims to understand the modes of production workers in the stevedoring in Parnaíba/ Pi, in their universe of work. Analyzing the identity Process from the theoretical framework class identity using as theoretical basis the social history (THOMPSON. 2011). Methodologically working with documentary sources and analyzing Crossing Oral sources. The article is divided as follows: “Estivar (to) over living”; “Leaving the “margin”, work organization and process of class identity that is being stevedore” and “Conclusion”.

Keywords: History; Identity; Work.

¹ Graduado em Licenciatura Plena em História pela Universidade Estadual do Piauí – UESPI.

Estivar para (sobre) viver

A palavra estivar significa serviço de movimentação de carga a bordo de navios nos portos, desde quando se passou a utilizar as embarcações como transporte de cargas existiam pessoas que auxiliavam nesse serviço. No entanto os serviços da estiva só foram regulamentados no Brasil no ano de 1943, através da Consolidação das Leis de Trabalho, no decreto da lei de nº 5452¹.

Procura-se mostrar nesse trabalho a simbologia do estivador, cujo teve início a sua profissão ligada ao porto, que historicamente é preenchido por sujeitos pouco aceitáveis pela sociedade, como as lavadeiras de roupas, as prostitutas, os pescadores, os vareiros entre outros que habitavam a zona portuária², é preciso ter um olhar minucioso e uma ampla bibliografia referente ao modo de vida e de trabalho dos sujeitos que habitavam esse universo.

É importante analisar aspectos da cultura operária portuária como o trabalho, o lazer e a economia, para entender o modo de vida daqueles que antes habitavam a margem, e que agora exploram outros lugares em busca da sobrevivência. O recorte cronológico é de (1995 – 2016) utilizando o depoimento do estivador mais velho confrontando-o com fontes e dados, analisando os modos de organizações desses trabalhadores e sua identidade de classe forjada ao longo dos anos.

Os estivadores na cidade de Parnaíba tem um papel importante sobre a sua economia, pois é através desse grupo de trabalhadores que as mercadorias são carregadas e descarregadas. Todavia é necessário analisar o papel das trans-

formações na classe através do tempo, analisando tanto a economia parnaibana que gerou diversos empregos, como a beira do cais, seguindo para a ferrovia e atualmente espalhando-se pela cidade.

A princípio a economia parnaibana era alimentada pelo Rio Igarapé, era por lá que as mercadorias iam e vinham e o comércio passava a fluir. Vejamos algumas das mercadorias que circulavam na cidade:

Diante disso podemos afirmar, com base na documentação da época, que na primeira metade do século XX Parnaíba passou por mudanças significativas no seu espaço urbano, transformações percebidas principalmente a partir de incremento produtivo de importação e exportação de produtos de origem extrativista, onde pelo porto das barcas eram exportados o látex da maniçoba, a amêndoa do babaçu e a cera da carnaúba. Além destes, produtos como o algodão em pluma, pele de cabra, arroz pilado, couro, cera de abelha, sebo animal, banha de porco, tucum, mandioca, sal e mamona, marcaram o cenário exportador da região (MORAIS, 2015. p.24).

As atividades do porto estavam em alta, o comércio naquele local era fervoroso. Como podemos notar no texto acima a diversidade de mercadorias que eram comercializadas, os armazéns ficavam abarrotados de produtos, e quando comercializados ficavam expostos à beira do cais, prontos para serem transportados para as embarcações, “ali na frente, uma pilha de sacos de cereais parece querer impedir o tráfego de aviões, acolá uma fila de homens corta em linhas sinuosas uma boa distância para vir depositar fardos de algodão em grandes alvarengas ao cais” (ALMA-

¹ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De15452.htm Acesso em: 07/03/2016.

² Para mais informações ver: MORAIS, Erasmo Carlos Amorim. Uma história das Beiras ou nas Beiras: Parnaíba, a cidade, o rio e a prostituição (1940-1960). Parnaíba: Sieart, 2013.

NAQUE DA PARNAÍBA, 1938, p.71), ainda sobre o trabalho árduo:

[...] Dois “titans”, junto a um lote de fardos de algodão fazem uma demonstração desprezíveis de suas musculaturas. Estão afeitos aquele serviço. Suarentos, sujos, dizendo graças, músculos de aço contraídos pelo esforço violento ao levantar os fardos de 200 quilos, não se deixam, entretanto, abater pela fadiga do labor nem pela ardência do sol [...]. (ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1938, p.71).

Pode-se observar no documento o quanto era indispensável a presença dos estivadores, pois estes eram os responsáveis pelo deslocamento das mercadorias dos transportes para os armazéns e dos armazéns para os transportes³. Vejamos o relato de Renato Castelo Branco sobre o cotidiano desses trabalhadores na década de 1930:

[...] E entre as sacas e os armazéns, fervilhavam os estivadores, a catraia, os vareiros, os embarcadoucos, só de tangas, pés descalço, tronco nu, uma faca de marinha pendurada na cintura, ou um grande punhal, o “espin”, que é sua arma, seu companheiro, seu tudo. À cabeça levavam um saco de estopa, ora em carapuça para proteger do sol e da chuva, ora em “rodia” para amortecer o peso das cargas. E

entre essa população, inquieta, brincalhona, debochada, passava em manga de camisa os empregados dos escritórios, lápis atrás da orelha, caderninho na mão, contando as mercadorias, controlando as sacas transportadas pelos estivadores das barcas para os armazéns, dos armazéns para as barcas. (BRANCO, 1981. p. 20)

Os estivadores que margeavam a beira do cais eram comuns, trabalhavam para seu próprio sustento, eram predominantemente homens, que “ao cair da tarde, terminadas as descargas, vinham àqueles homens estirar-se no largo passeio do estabelecimento e à sombra dele as mãos cruzadas por baixo da cabeça trocando pilhérias grosseiras (...)” (CAMPOS, 1983.p. 306-307).

O sistema das atividades operacionais do porto necessitava de dois tipos de estivas, a terrestre e a marítima. “Do caminhão para o cais do porto, até a metade da rampa, funcionava a terrestre; e dessa metade da rampa a embarcação, a marítima. Havia assim duas estivas, e a relação da firma com elas não era amena” (REGO. p. 108). Ambas eram pagas por toneladas e havia um supervisor pago pelos demais. Ainda sobre os aspectos de cada estiva (REGO, 2010.p. 108-109) dar seu parecer:

[...] a estiva que seguia na embarcação era parte da estiva marítima. Esta era paga pela empresa que fazia o transporte da carga de Parnaíba para o porto marítimo. Dentro dessa força de trabalhadores não existia diferenças hierárquicas formais, mas de fato os encarregados privilegiam os mais dedicados e competentes nos seus ofícios. Não

³ Para (MENDES, 2008, p. 71) [...] a cidade de Parnaíba, paulatinamente, transformou-se no grande empório comercial do Piauí, com dezenas de casas de representações, comissões e consignações de firmas nacionais e estrangeiras; construção de armazéns para estocagem de mercadorias, surgimento de associações profissionais e sindicatos e trabalhadores, ligados à atividades marítimas e comerciais e até mesmo um núcleo de despachos aduaneiros para o desembaraço de mercadorias importadas.

havia estrangeiros nos trabalhos braçais [...].

Outro meio de transportar as mercadorias durante anos na cidade de Parnaíba foi o trem. Foi através dele que as mercadorias passaram a ser escoadas para o interior. A primeira linha férrea interna da cidade começou a ser instalada a partir da Rua Grande; atualmente Av. Getúlio Vargas⁴, partindo do Porto das Barcas em direção a principal linha férrea localizada na Esplanada da Estação, essa construção tinha como objetivo facilitar a locomoção por terra dos materiais imprescindíveis para a instalação da via permanente.

A ferrovia levava até o porto marítimo mercadorias que eram produzidas internamente⁵, um complementaria o outro, e as mercadorias que chegassem através do porto eram descarregadas até o trem, seguindo seu destino. O constante deslocamento de mercadorias aumentava seus preços, pois utilizaria a estiva a todo instante, em 1941 surgem sindicatos⁶ na cidade de Parnaíba relacionados à navegação e que tiveram apoio da Associação Co-

mercial de Parnaíba⁷, entre eles estavam o Sindicato dos Operários dos Estivadores. Os comerciantes se queixavam da estiva sindicalizada cujo era amparada pela legislação trabalhista, observa-se:

A lei ferroviária, no que concernia à estiva, obrigava o uso de três grupos de estivadores: Um para a descarga de gênero do trem para o chão, outro do chão para o veículo transportador – caminhão – e um terceiro para a descarga do caminhão para o armazém do destinatário, o que tornava essa forma de transporte antieconômica, pois no caminhão havia um carregamento na origem (onde não havia fiscalização da estiva) e a descarga no armazém do destinatário. Os exportadores e industriais não podiam ter sua estiva interna, sendo obrigados a utilizarem a estiva sindicalizada. O mesmo se dava na estiva terrestre e marítima no transporte fluvial de exportação. A burocracia representava um auto custo no manuseio dos materiais. (REGO, 2010.p. 121).

66

⁴ Anteriormente recebeu a denominação de Rua Grande e Avenida João Pessoa. Era a via que ligava o Porto à estação de trem. A mudança do nome para Getúlio Vargas foi uma homenagem a este Presidente.

⁵ O Piauí, apresentando uma economia favorável no setor primário e terciário, primeiro pelo extrativismo e segundo pelo comércio. Assim a necessidade de uma ferrovia para essa região era indispensável para o desenvolvimento e crescimento do Estado, o período ferroviário teve seu início em 1922.

⁶ Alguns dos sindicatos existentes: Sindicato dos oficiais de máquinas dos motoristas e dos condutores em transporte fluviais do Estado do Piauí, Sindicato dos foguistas, Sindicato dos práticos, anais e mestres de cabotagem, Associação profissional dos operários e carpinteiros navais, Sindicato dos marinheiros, moços e taifeiros, Sindicato dos trabalhadores de armazéns e trapiches, entre outros. (ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1941).

Quando esses dois meios de transportes, tanto o fluvial quanto o ferroviário, começaram a entrar em decadência, um pela inviabilidade do Rio Igarçu e o outro pela falta de investimentos que acarretou o seu sucateamento e em seguida o seu declínio, os trabalhadores do cais tiveram que seguir novos rumos, e com os operários da estiva não foi diferente, desamparados pela falta de serviços, estes buscavam agora explorar novos lugares economicamente ativos na cidade

⁷ A Associação Comercial de Parnaíba foi uma das mais atuantes em prol de melhoramentos para o Estado e a primeira reunião da classe comercial de Parnaíba que legitimou sua fundação ocorreu em 28 de janeiro de 1917.

de Parnaíba, percebe-se que geograficamente estes trabalhadores saíram da margem, mas na historiografia local eles ainda permanecem.

Os estivadores são um conjunto de individualidades que juntos formaram uma classe social. Segundo (SILVA. 2015 p.53), que relata processos organizacionais no qual estivadores passaram ao longo do tempo, trazendo a tona documentos do Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro, também conhecido como “almanaque Larmer⁸” que em sua edição 1921-1922, deram conta da existência na cidade de Parnaíba, da “Sociedade União dos Estivadores”. Outro fato marcante que evidencia a união dos estivadores junto com outros sindicatos⁹ foi à luta por seus direitos durante a ditadura civil militar, Franco (2014, p. 72) procura mostrar a organização e a resistência destes sindicatos destacando a BNM n° 349:

Foi fundado pelo líder estivador TIAGO JOSÉ DA SILVA um Comando Geral dos Trabalhadores, conhecido pela sigla CGTP, ou vulgarmente “Cegetesinho”, intimamen-

te ligado ao CGT Nacional, pois recebia instruções do Sr. RAFAEL MARTINELLI e tinha conhecimento da greve geral que seria deflagrada em todo o País. Orientado pelo Engenheiro ALBERTO SOLHEIROS, Superintendente da Estrada de Ferro Central do Piauí (EFCP), atualmente foragido, foi deflagrada uma greve entre os ferroviários daquela autarquia, em sinal de protesto pelas prisões de inúmeros ferroviários, notadamente os da Guanabara. A greve em questão foi iniciada na tarde de 31 de março último, mas não teve prosseguimento em face dos acontecimentos políticos da época. Sob a orientação do Sr. JOSÉ ALEXANDRE CALDAS RODRIGUES, ex-prefeito e deputado com o mandato cassado, e participação direta do SR TIAGO JOSÉ DA SILVA, houve uma assembléia Geral de Todos os Sindicatos de Parnaíba, para a deliberação de uma passeata em apoio ao ex-presidente João Goulart.

O que se pode perceber no parágrafo acima é que o processo de identidade dos estivadores foi sendo moldado em diferentes tempos históricos, mas com objetivos em comuns, ou seja, seus direitos. Seja em 1921-1922 com a então ascendente “Sociedade União dos Estivadores”, ou na época do regime militar em 1964, essa classe unia-se.

Saindo da “margem”, modos de organização de trabalho e o processo de identidade de classe do que é “ser estivador”.

Atualmente no ano de 2016 os estivadores estão divididos estrategicamente nos lugares onde os armazéns comerciais precisam de sua força de

⁸ III Vol, “Estados do Norte”. p. 3910.

⁹ Outros sindicatos que lutaram por seus direitos: Sindicato dos Estivadores no Estado do Piauí; Federação dos trabalhadores em Transportes Fluviais no Estado do Piauí; Sindicato dos Foguistas Fluviais no Estado do Piauí; Sindicato dos Operários e Carpinteiros Fluviais no Estado do Piauí; Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários de Parnaíba; Federação dos Trabalhadores nas Indústrias do Estado do Piauí; Sindicato dos Contramestres, Marinheiros, Moços e arrumadores Fluviais no Estado do Piauí; Sindicato dos oficiais de Máquinas, Motoristas e Condutores em Transporte Fluviais no Estado do Piauí; Sindicato dos Trabalhadores em Oficinas Mecânicas de Parnaíba; Sindicato dos Trabalhadores na Indústria de Preparação de Óleo Vegetal e Animal de Parnaíba; Sindicato das Indústrias de Construção e do Mobiliário do Estado do Piauí; Sindicato dos Contabilistas do Estado do Piauí.

trabalho. As turmas ¹⁰ estão espalhadas do norte ao sul da cidade, ou seja, desde a rodoviária ao centro, cada região tem sua peculiaridade comercial, que vai desde materiais de construção, setor comercial de móveis, produtos agrícolas e etc.

Segundo Pedro Silva, também conhecido como “cara branca”, 23 anos de idade e há três anos no sindicato, é um dos estivadores que se enquadra nesse contexto, ele fala com convicção sobre o sistema estrutural e organizacional dos operários estivadores, sobre as divisões das turmas ele dar seu parecer: - “As turmas; são divididas em três turmas aqui na rua, são Corrêa, Shell e Rodoviária, sendo em cada turma dessas tendo um homem a mais, Corrêa são dose homens, Shell parece que são 15 e rodoviária 16”.¹¹

A história oral considera que a história abrange a todos, e que todas as experiências individuais são, por isso, históricas. Assim, prestigia o sujeito, qualquer sujeito, tão significativo quanto outro, dentro de seu grupo, como agente histórico. Em nenhuma comunidade de destino há indivíduos mais importantes ou emblemáticos que outros, são o caso dos estivadores, cada um tem o seu valor, fazem parte da história, inserindo-se de acordo com suas narrativas pessoais. Lucien Febvre (1989, p. 249), por exemplo, afirma que “A história pode fazer-se, ela deve fazer-se sem os documentos escritos, se os não houver. Com tudo o que o engenho do historiador pode permitir-lhe usar para fabricar o seu mel, à falta das flores habituais”.

Pode-se perceber que cada turma tem seus respectivos nomes, a “turma

Shell” tem origem de um antigo posto de gasolina localizado no bairro da Guarita, local onde essa turma encontra-se, já a “turma da rodoviária” é encontrada nas imediações da rodoviária da cidade de Parnaíba, cujo abrange o bairro com o mesmo nome. A “turma da Corrêa” é localizada no centro da cidade, seu nome se originou da Rua Francisco Corrêa. Ainda existe a turma do Elizeu, essa turma foi desconsiderada por Pedro Silva, mas ela também faz parte do sindicato, tem esse nome por ser terceirizada por uma empresa do ramo alimentício.

Juntamente a essas turmas existe o Gango, que é um conjunto de homens que um dia foram estivadores sindicalizados e por algum motivo saíram, e que também conta com aqueles que nunca tiveram o interesse de se sindicalizar. Não há disputa comercial com esses homens, pois estes tem plena consciência que o serviço é primeiro designado ao sindicato, quando não há turmas de estivadores sindicalizados disponíveis para ser deslocados aos armazéns, ou por estarem ocupados ou por escassez de homens, o Gango assume o serviço ou complementam o restante de trabalhadores designados para o serviço.

Cada localidade tem sua peculiaridade comercial, são cercados de pequenos comércios, micro empresas e armazéns, mas prevalecem alguns setores. O Bairro Rodoviária, por exemplo, é cercado por comércios de materiais de construções, na Guarita, além disso, existem transportadoras e armazéns de produtos agrícolas, no Centro da cidade prevalece o setor comercial de grandes e pequenas lojas do setor moveleiro, cada turma de estivadores fica responsável pela abrangência de sua área.

Quando os caminhões de mercadorias chegam ao seu destino, o arma-

¹⁰ Conceito utilizado pelos próprios estivadores para identificar o grupo de operários de cada localidade.

¹¹ SILVA, Pedro. Depoimento concedido a Fernando Emilio Alves dos Santos, 27 de janeiro de 2016, Parnaíba- PI.

zém se encarrega de solicitar o capataz¹² da turma local, este encaminha ao local os operários da estiva, ou seja, homens suficientes para a quantidade de serviço. Dentro de cada turma não existe hierarquia, porém o estivador pode se identificar ou ter mais habilidades em uma determinada função, assim seu trabalho é mais voluntarioso, agilizando o descarregamento ou carregamento de determinado depósito em pouco tempo, podendo pegar outros serviços no mesmo dia.

A divisão do operariado fica a cargo de suas habilidades, podendo ser trabalhador de linha; responsáveis pelo deslocamento das mercadorias do transporte ao armazém, batedor; estes colocam a mercadoria na cabeça do trabalhador de linha, facilitando seu trabalho, loteiro; fica a cargo de receber a mercadoria dentro do armazém através do trabalhador de linha, organizando e loteando a mercadoria nas suas devidas proporções e por último costurador; quando necessário, fica responsável pela costura das sacas.

Pela diversidade das atividades a serem exercidas e por preencherem espaços diferentes da cidade, é grande a quantidade de homens que logo pela manhã colorem as ruas de azul rumo ao trabalho. O estivador é motivado pelo trabalho, mesmo que ele seja mais intenso do ponto de vista físico, existe a empolgação pelo mesmo. O operariado da estiva é facilmente distinguido de outros profissionais, por usar a farda azul, as botas que é algo obrigatório no trabalho, e seu boné que segundo (HOBSEAWM, 2014.p.337) é o símbolo internacional do proletariado e que serve para amortecer o peso das mercadorias.

¹² A função do capataz é manter o diálogo entre a estiva e o sindicato, a estiva e os empresários, os empresários e o sindicato, além de negociar os valores e fiscalizar a sua turma.

A primeira etapa do trabalho se refere a todos os estivadores comparecerem ao sindicato, para poder ver a sua chamada, isso é devido a um sistema de rodizio que ocorre entre os trabalhadores e a turma. Segundo Pedro Militão¹³, que tem cinco anos de sindicato, a chamada é feita pelo presidente e o tesoureiro. A partir daí os estivadores partem para as turmas que foram alocadas de acordo com o seu número de chapa.

O Sindicato dos Arrumadores no Comércio Armazenador e Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral, MMG de Parnaíba, foi fundado em 27 de agosto de 1944 e reconhecido em 04 de dezembro de 1945, é popularmente conhecido como sindicato dos estivadores, onde se tornou um refúgio para aqueles que estão desempregados, a procura de um novo meio de vida, segundo Pedro Silva:

Rapaz o sindicato na minha vida mudou, mudou muitas coisas, mudou que já estou conseguindo minhas coisas através do sindicato, estou tendo meu dinheiro todo santo dia, estou tendo meus bens, meu alimento; o principal né? Está dando. Minha casa desmanchei, a casa da minha mãe, estamos fazendo uma casa nova, e só melhoras a cada dia. O sindicato, como é que posso falar? é uma forma que muita gente quando está desempregado procura ele, por que é um meio de vida fácil, e que a pessoa todo dia ganha seu dinheiro, e como eu posso explicar mais? A pessoa trabalha todo dia, quando chegar o fim da tarde o apurado do dia é dividido entre a turma que trabalhou,

¹³ MILITÃO, Pedro. Depoimento concedido a Fernando Emílio Alves dos Santos, 28 de janeiro de 2016, Parnaíba- PI.

sendo tirando 15% para o sindicato e o restante dividido para a turma.

Observa-se que a remuneração do dia retira-se 15%¹⁴ para o sindicato, o resto é dividido pela turma que está trabalhando e isso inclui o presidente do sindicato¹⁵. Em seu livro, José Candido Filho toma para si o seguinte comentário de Karl Lowenstein quando o assunto são as organizações econômicas e financeiras utilizadas pelo sindicato para manter seus fins:

O sistema como foi planejado e no pouco até agora realizado é denominado por um paternalismo estrito e decidido e não deixa nenhum espaço para um futuro desenvolvimento de um movimento operário independente. Mantêm-se as organizações sindicais sobre uma exploração desavergonhada das massas assalariadas. O patrimônio formador por eles (art. 548 da CLT) compreende: a) a contribuição sindical (imposto sindical); b) as mensalidades dos associados; c) os bens e valores adquiridos e as rendas produzidas pelos mesmos; d) as doações e legados; e) as multas; f) a reversão ao sindicato de parte de aumento salarial por ele conseguido mediante atividade coletiva. (FILHO, 1982 p. 182).

O estivador também pode ser solicitado individualmente, visto a necessidade do trabalho, mas muitos costumam não gostar, pois geralmente

acontece de a turma ficar parada e sem serviço e o dinheiro apurado apenas por aquele que trabalhou será dividido para todos. Como o trabalho é por produção, se torna instável a remuneração por dia, visto essa problemática, Pedro Militão tenta arranjar uma solução:

É por que aí o cara, vamos supor, a gente trabalha por diária não trabalha? E por produção né? Se tiver, se tiver (serviço) o cara ganha né, se não tiver aí tu não ganha. Diária e produção, por que se combinasse dava para fazer tipo assim: - Negada vamos supor (que eu seja um diretor) aqui, vocês recebem o dinheiro de vocês todo dia né? Vamos tentar organizar aqui um acordo bom, vamos supor todo dia a gente vai tirar um pouquinho de vocês, pra quando não der, ou então final de mês, embora que o mês dê fraco (pouco trabalho) vamos supor, se der trinta, aí tira dez, se der cinquenta, tira vinte, entendeu? Que é para final de mês o cara, mesmo que não aceitasse, "não num sei o que" (imitando alguém descontente com a proposta), não lá na mão dele está mais seguro, na tua mão não está seguro, o cara já fica sabendo que uma coisa esta certa lá no final do mês (a remuneração).

70

A divisão interna do sindicato é composta pelo presidente, vice-presidente, tesoureiro e diretor, o sindicato abre às seis horas da manhã e às sete horas os trabalhadores pegam suas chapas, o final do expediente só acaba quando a última turma prestar as contas. Edílson¹⁶, que tem vinte um anos de sindicato, mostra que:

¹⁴ Porcentagem destinada à manutenção do espaço físico do sindicato, como pagamento de contas de água, luz, telefone, manutenção das máquinas de costuras, pericia entre outros.

¹⁵ Art. 272- Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993.
<http://www.soleis.com.br/ebooks/TRABALHISTA-62.htm> Acesso em: 02/ 03/2016.

¹⁶ Edílson, Depoimento concedido a Fernando Emílio Alves dos Santos, 30 de janeiro de 2016, Parnaíba- PI.

De seis horas, quando nós chegamos para atender a chapa, aí sai todo mundo, e os chefes ficam até onze, onze e meia, aí abre uma hora, aí vai até quando a derradeira turma prestar conta, para fechar também não tem hora, até a última turma esperando, tanto ele (presidente) quanto o tesoureiro.

Para Edílson, que entrou no sindicato em 1995, alega que antes as paredes eram de tijolos comuns, no caso do teto, era melhor está no meio da rua do que dentro do sindicato por medo de desabar, o piso era “morto”, segundo ele, a estrutura física do sindicato só foi melhorando cada vez mais, quando Zé Maria assumiu o cargo da presidência:

Foi depois que o Zé Maria entrou, lá atualmente tem uma garrafa de café cheinha, tem o freezer, eles lhe recebem bem. O tesoureiro o quarto dele é aqui, a sala fria que nós chamamos é a sala com computador e tudo, o salão de reunião pega cento e poucas pessoas, é um casarão todinho, tem a cozinha e tem uma sala para guardar camisas, botas e coisas assim.

Muitos são os fatores que trazem a identidade¹⁷ dos estivadores á tona, por exemplo, sua razão social, saúde, local de moradia, cargo ou função dentro da estiva. Seu próprio trabalho vai se amarrando e moldando sua vida, além disso, o trabalho na maioria dos depoimentos é lembrado com gosto, motivo de orgulho, ele compõe uma parte da identidade

de desses sujeitos, pela própria sensação de pertencimento a um espaço social. O trabalho vai marcando o corpo (pela saúde desgastada)¹⁸ e a consciência dos sujeitos, e isso influencia na maneira de se expressar, de refletir e de transmitir as memórias através de suas falas. Fromm (1964, p.48), na sua leitura dos Manuscritos Econômicos e Filosóficos de Karl Marx, compreendeu que:

O trabalho é a expressão própria do homem, uma expressão de suas faculdades físicas e mentais. Nesse processo de atividade genuína, o homem desenvolve-se a si mesmo, torna-se ele próprio; o trabalho não é só um meio para um fim – o produto – mas um fim em si mesmo, a expressão significativa da energia humana; por isso, pode-se gostar do trabalho.

As experiências desses estivadores no ambiente de trabalho também são marcadas por momentos de descontração entre os colegas, principalmente quando fazem dos apelidos de cada um as brincadeiras, e muitos acabam por ser batizados e conhecidos através disso. Dentre os apelidos destacam-se: Pedro Cara Branca, Edílson Bigode, Denílson Caju, Guaxinim, Dezenove, Macaco, Cachorrão, Louva – Deus, no entanto esses apelidos nem sempre são levados na brincadeira por quem recebe principalmente se forem pejorativos ou de baixo calão.

Ao analisar essa classe social formada por operários da estiva, percebem-se então diversos conflitos entre os trabalhadores e as empresas que os contratam, como sua remuneração; que é pelo peso da tonelada e isso varia de acordo

¹⁷ Pollack também define a identidade como a imagem que a pessoa adquire ao longo da vida referente a ela própria, a imagem que ela constrói e apresenta aos outros e a si própria, para acreditar na sua própria representação e também para ser percebida da maneira que quer por outros.

¹⁸ Muitos carregam para toda vida as marcas do serviço no corpo, cicatrizes, insolação, problemas nos ligamentos dos membros superiores e a tão temida hérnia, ocasionada pelo excesso de força, consequência de seu trabalho árduo.

com o salário mínimo, nota-se claramente o motivo do aumento no contrato destinado a um Armazém:

Pelo presente devidamente assinado, eu, JOSÉ MARIA DE AGUIAR NUNES, Presidente do Sindicato dos Arrumadores de Parnaíba, obedecendo a Medida Provisória editada ao dia 23 de Dezembro de 2009, reajuste do Salário Mínimo o qual passa a vigorar a partir do dia 01/01/2010, com percentual de aumento de 9,67% (nove inteiros, e sessenta e sete avos), comunico a V.S. que a partir da referida data o serviço desempenhado por este Sindicato, obedecerá à tabela em anexo.

O comunicado á cima comprova o aumento de 9,67% no preço do serviço, e isso ocasiona então conflitos com diversas empresas e armazéns que não querem pagar o valor atualizado, outra problemática é o tamanho dos lotes de mercadorias, cujo não pode exceder a altura de 15 sacos, suficiente para que o trabalhador de linha possa alcançar, caso contrário, o dono do armazém é obrigado a pagar outro valor referente ao esforço do estivador, e isso acarreta uma série de conflitos entre essas duas classes.

A estiva se nega a trabalhar para determinados armazéns enquanto o capataz ou o presidente do sindicato não chegam a um acordo com os proprietários, a partir daí percebe-se a classe organizada em prol de seus direitos, reforçando então o conceito de consciência de classe bastante utilizado por Thompson. O “ser estivador” está ligado aos afazeres profissionais, com seus status sociais e financeiros, ou seja, sua relação com o outro. O surgimento de uma identidade de classe estivadora ocorre tanto em conflito com outro, ou seja, com diferentes categorias profissionais,

como também a união destes em prol de objetivos em comum, por exemplo, a luta por seus direitos, além da proximidade com o outro, seus locais de moradia que também é um elemento unificador e transformador da identidade coletiva.

Percebe-se assim que a formação da classe não deriva apenas do sistema econômico, mas principalmente da construção histórica das experiências¹⁹. É preciso olhar para as perdas e os ganhos desses subalternos em suas experiências históricas enquanto trabalhadores, pois só assim se pode entender os conflitos sociais e suas transformações. Percebe-se ainda melhor na visão de Edward Palmer Thompson em sua obra, *A formação da classe operária inglesa*, a árvore da liberdade:

A classe acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõe) dos seus. A experiência de classe é determinada, em grande medida, pelas relações de produção em que os homens nasceram – ou entraram involuntariamente. A consciência de classe é a forma como essas experiências são tratadas em termos culturais: encarnadas em tradições, sistemas de valores, ideias e formas institucionais. (THOMPSON, 2011, p. 10.).

Nesse sentido, podem-se compreender alguns aspectos identitários que compõem a percepção do “ser estivador” a partir da escolha e identificação pessoal como profissional, bem como

¹⁹ Para mais informações ver: *A formação da classe operária inglesa*, a árvore da liberdade (THOMPSON, 2011).

poderia emergir de uma identificação memorialística coletiva, ao discutir o conceito de classe, na perspectiva de Thompson, entende-se que a noção relacional da existência de classe perpassaria uma relação com outras classes, no qual nenhuma classe surge sozinha, mas sim a partir de determinadas relações de produção; em uma relação com outros dentro da mesma classe, no qual esta seria um conjunto de pessoas, podendo reunir grupos diferenciados, profissões variadas, unidos por experiências e um modo de vida em comum, e por fim, seria também uma relação histórica, pois uma classe se forma a partir de suas próprias vivências, modo de vida e trabalho.

A partir desse entendimento, podemos compreender também que a identificação de sentir-se e de ser um estivador se constrói através de seus simbolismos, dos afazeres profissionais ligados à arte da estiva, de suas diferenças, de seus hábitos, roupas, remuneração e saberes técnicos perante os demais indivíduos. Esses elementos significativos estariam enraizados nas relações sociais de poder e sociabilidade dessa categoria com outras profissões. Sobre a identificação do que é ser um estivador Edílson resume:

Se eu estiver em casa sem serviço, ai as turmas estão todas aperreadas e não tem mais ninguém, ai vem outro e diz assim: - Rapaz fulano de tal esta desocupado vou ligar para ele aqui. Rapaz vem para tal armazém! Ai eu já pergunto onde é e se ele quer só eu ou quer mais pessoas, ai já posso te “convidar” para ir me ajudar, ai nós vamos para aquele lugar, agente já se uni.

Nas palavras de Edílson fica claro o sentimento de união entre os profissionais da estiva, pois estes procu-

ram ajudar uns aos outros, se unindo em busca de melhorias individuais ou coletivas. E foram através dessas atitudes os estivadores superaram as dificuldades que sofreram no decorrer do tempo, reforçando assim a sua consciência de classe por meio de suas experiências.

Conclusão

A arte de estivar vai muito além de uma profissão, é a própria experiência de vida multifacetada. O seu ambiente de trabalho é composto por indivíduos de diferentes localidades, com experiências de vida individuais, mas que com o tempo foram possuindo a capacidade de absorver os saberes técnicos da estiva, repassado dos mais experientes aos mais novos ao longo do dia a dia do trabalho.

São homens fortes, muitas vezes castigados pelo próprio esforço do trabalho, e isso reflete na sua saúde prejudicada pelo grande esforço físico, mas que além de tudo são guerreiros e tiram do seu suor a sua sobrevivência, essa é a imagem que esboça o trabalhador da estiva. O processo de estivar é tão intenso que ultrapassa o ambiente de trabalho e passa a se tornar um modo de vida.

A sua identidade individual ou coletiva são forjadas através da experiência de vida desses trabalhadores com o meio de produção em que estão envolvidos, é no fazer-se enquanto classe que estes se transformam, unindo-se em busca de pontos convergentes e também na sua relação com o outro, suas aproximações e diferenças é o que vai moldando a sua imagem através do contexto social e cultural em que está inserido.

Referências Bibliográficas

ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1938, p.71.

- BRANCO, Renato Castelo. **Tomei um Ita no Norte**. São Paulo: LR Editores Ltda, 1981.
- CAMPOS, Humberto de. **Memórias**. São Paulo: Opus, 1983.
- CÂNDIDO FILHO, José. **O movimento operário: O sindicato, O partido**. Petrópolis; vozes, 1982.
- FEBVRE, Lucien. **Combates pela História**. Lisboa: Editorial Presença, 1989.
- FRANCO, Roberto Kennedy Gomes. **Um espectro ronda Parnaíba, “terra livre das atividades subversivas de comunização do Brasil” (1960-1980)**. *Ciências & Letras*, Porto Alegre, n. 56, jul./dez. 2014.
- FROMM, E. **Conceito marxista do homem**. Rio de Janeiro: Zahar, 1964.
- HOBBSAWM, Eric j. **A era dos impérios, 1875 – 1914**. 17º ed. Rio de Janeiro, 2014.
- MORAIS, Erasmo Carlos Amorim. **NAS ENCOSTAS DO RIO: Uma proposta de estudo sobre a cidade na perspectiva do cotidiano e da pobreza parnaibana nos anos de 1940-1960**. *Parnaíba: sentir, ver, dizer*. Parnaíba: Sieart; Teresina : Edufpi, 2015.
- _____. **Uma história das Beiras ou nas Beiras: Parnaíba, a cidade, o rio e a prostituição (1940-1960)**. Parnaíba: Sieart, 2013.
- POLLACK, M. “Memória e identidade social”. In: **Estudos Históricos**, 5 (10). Rio de Janeiro: 1992.
- REGO, Junia Motta Antonaccio Napoleão. **Dos sertões aos Mares: História do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700 – 1950)**. Niterói, 2010.
- SILVA, Alexandre Wellington dos Santos. **UM RIO ENTRE A MISÉRIA E O “PROGRESSO”: As relações entre Trabalho e Natureza em Parnaíba-PI na primeira metade do século XX (1900-1920)**. Parnaíba – PI, 2015.
- THOMPSON, E.P. **A formação da classe operário inglesa, a árvore da li-berdade**. Tradução de Denise bottmann. 6. Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011.