

## TRABALHADORES PORTUÁRIOS DE PARANAGUÁ\*

*Silvia Maria de Araújo\**

A oportunidade dessa palestra deve-se ao aniversário da cidade de Paranaguá (363 anos), que se transforma em pólo urbano histórico e porto exportador-importador de destaque na economia do estado e do país pela ação dos seus trabalhadores de ontem e de hoje. Agradecemos especialmente ao Centro de Memória, essa iniciativa de efetiva visão histórica da parte do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, que coloca o nosso estado em plano de relevância, ao lado de outros, na preservação da história da Justiça do Trabalho em defesa dos processos trabalhistas no país.

Graças ao empenho laborioso da equipe do Centro de Memória, documentos e outros materiais de diferentes épocas, que embasam a história dos trabalhadores de todos os ramos da economia, de variados segmentos sociais e profissionais, de todas as categorias organizadas, são preservados. Essa ação institucional de cuidado com o passado possibilita o conhecimento da trajetória de luta e conquista de direitos pela classe trabalhadora, leia-se da atuação da Justiça do Trabalho no Paraná. Um povo sem memória é um povo sem rumo, com dificuldades maiores de escolhas e para o qual caminhos diversos servem.

---

\* Palestra proferida no MAE, em Paranaguá, em 17 out. 2011, em evento promovido pelo Centro de Memória da Justiça do Trabalho no Paraná, Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região: “A justiça do trabalho e os trabalhadores portuários; do cais ao porto, uma relação de longa data”.

\* Socióloga, Doutora em Ciências da Comunicação (USP), Pós-Doutora em Sociologia do Trabalho (Univ. de Milão), Professora aposentada da Universidade Federal do Paraná, Voluntária do Centro de Memória da Justiça de Trabalho do Paraná.

Esta palestra sobre os Trabalhadores Portuários de Paranaguá é fruto de uma pesquisa sociológica em andamento, na qualidade de trabalho voluntário, e se vale da atividade de seleção, avaliação e classificação de documentos públicos realizada pelo Centro de Memória, o qual se encontra disponível a pesquisadores e instituições que queiram, em parceria, conhecer a história daqueles que “fizeram a história” do trabalho. Nesse sentido, reivindicamos aqui a necessidade de uma grande campanha para reunir o material histórico disperso no estado, nas Varas da Justiça do Trabalho e em outras instituições.

Uma parte dessa documentação preservada sobre ações trabalhistas interpostas na Justiça do Trabalho, – há 70 anos atuante no Paraná, – supre as considerações que tecemos sobre os trabalhadores portuários. Preciosa fonte primária de dados e informações, os autos de ações trabalhistas respondem a muitas indagações de pesquisa. A economia nacional e mundial em constante transformação tem fomentado o crescimento do Porto de Paranaguá. Ao movimento de expansão e retração da força de trabalho portuária, em diferentes conjunturas, focamos o nosso olhar. O que vem acontecendo com uma categoria – os estivadores – cuja imagem simbólica e real é emblemática no movimento sindical do país e do mundo?

### **O porto, a cidade e o povo**

Fundada em 1648, Paranaguá foi a primeira comunidade paranaense a receber o Pelourinho (1646), símbolo da Coroa Portuguesa, no antigo Largo do Mercado. Nos embarcadouros incipientes circulava o ouro das minas e à sua volta crescia o povoado que, um século e meio depois, em 1890, chegava a 11.794 habitantes.

Pelo formato da baía que abraça essa porção do Oceano Atlântico, em língua indígena *Pernagoá* quer dizer “grande mar redondo”. O povoamento começou em 1578, às margens do Rio Itiberê, então denominado Taguaré, quando vicentinos e cananeus vieram da Ilha de Cottinga. Vilarejo, mercado e embarcadouro tornaram concomitantes as histórias da cidade e do porto.

A assinatura da carta de “Abertura dos Portos Brasileiros às nações amigas” por D. João VI, em 1808, deu impulso às vias marítimas de acesso e o Porto de Paranaguá se beneficiou com a medida. Ganhou sua Alfândega, em 1827, instalada no antigo Colégio dos Jesuítas e, em 1842, Paranaguá foi elevada à categoria de cidade pelo Presidente da Província de São Paulo. Em 1853, ano da instalação da Província do Paraná, foi criada a Capitania do Porto de Paranaguá (Decreto nº 1.241). Com essas condições vieram os primeiros sinais de melhoria nas estradas de ferro e de rodagem, necessárias para escoar a produção agrícola. O item transporte é agregado à tríade cidade, mercado e porto.

Em 1876, foi concluída a Estrada da Graciosa que, cortando a Serra do Mar liga o litoral ao primeiro planalto. A inauguração da estrada de ferro Paranaguá–Curitiba por D. Pedro II, em 1885, coloca o porto e a cidade em circuito mais integrado à economia agrária do Paraná, vindo a transportar madeira, erva-mate e outros produtos. À medida que crescia o comércio com os portos do Rio da Prata, surgiam embarcações de maior porte exigindo águas mais profundas para fundear. Sujeito a assoreamento constante, o Porto de Paranaguá deveria se ajustar a essa exigência, competindo com o de Antonina, situado em águas mais abertas. Com a inauguração de um ramal ferroviário para Antonina arrefece a disputa.

Porto e cidade de Paranaguá desenvolveram-se juntos para atender a economia brasileira exportadora de produtos primários. Em 1893 é construída a primeira linha de bondes que acompanha o litoral, da Alfândega até a Igreja de Nossa Senhora do Rosário do Rocio. O ritmo de crescimento traz a rede de luz elétrica, em 1903, e dez anos depois a cidade ganha redes de água e esgoto e de serviço telefônico.

O Porto de Paranaguá passou por diversas denominações: porto de Nossa Senhora do Rosário, do Gato, d'Água, D. Pedro II, da República, quando ainda a implantação e a exploração dos portos no Brasil eram regidas por uma lei de concessões a particulares, datada de 1869. Apenas em 1917, o estado autorizou a construção e a exploração do porto (Decreto 12.477). O uso das docas dependia da aprovação do Ministério da Fazenda e, vencido o prazo da concessão, as instalações passavam ao patrimônio nacional. Os governos, federal e estadual, revisam os contratos relativos à sua concessão, em 1932.

Com a vinda do navio escola "Almirante Saldanha", em 1935, acontece a inauguração oficial do porto, novamente denominado D. Pedro II, numa área cercada de 10.000 m<sup>2</sup>. O porto se organiza e ganha a Administração do Porto de Paranaguá, subordinada à Secretaria da Fazenda e Obras Públicas. Na década seguinte o porto amplia suas atividades, construindo cais de inflamáveis, o píer com ponte de atracação de ambos os lados, edificando armazéns e parques. No Parque do Rocio foram construídos seis armazéns para o depósito do café em sacas, em 1953.

A Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93), que é um marco na recente história portuária brasileira, estabelece o "porto organizado"— aquele construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem

de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a circunscrição de uma autoridade portuária. Desde então é adotado o modelo de exploração portuária, conhecido como *landlordport*: o Estado é responsável pela administração e investimentos na infraestrutura portuária e a operação dos terminais é cedida à iniciativa privada, que compra equipamentos, contrata mão de obra e impulsiona a produtividade. A regulamentação da lei, em 2008, estabeleceu em 25 anos o período de concessão para as empresas.

Entre 1935 e 1950, as importações através do porto eram de combustíveis, querosene, óleos, lubrificantes, arames, sal, açúcar, enquanto a tradicional produção de madeira, erva-mate, milho, cereais e o café em grãos respondiam pelas exportações. O café começou a ser exportado por Paranaguá, em 1929, volume esse que cresceu muito, atingindo mais de 6 milhões de sacas, 30 anos depois, sendo peça chave na história da organização dos trabalhadores.

Quando o porto conquistou o título de maior exportador de café do mundo, em 1965, já estava em ação o plano de expansão e melhoramento dos portos de Paranaguá e Antonina, com recursos do Governo Federal. Entre as obras do chamado Corredor de Exportação, em 1974, está a primeira etapa da dragagem do canal da Galheta para permitir o acesso a navios com maior calado, como os grandes graneleiros. À época, o porto contava com pouco mais de 2 km de cais e um oleoduto com 90 km de extensão, construído entre a Refinaria Getúlio Vargas, em Araucária, e o terminal de inflamáveis.

Nos anos 80, o Porto de Paranaguá estende sua área de influência por mais de 500 mil km<sup>2</sup>, abrangendo os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, sul de São Paulo,

Mato Grosso do Sul e a República do Paraguai. De um total de 13 berços, em 1985, o cais alcançou 16 berços, em 2000.

Na atualidade, vivemos uma nova conjuntura da economia que se globaliza e provoca a mundialização do capital. A perspectiva é de crescimento no movimento de mercadorias nas zonas portuárias, como provam 98% das trocas internacionais que se davam por mar, em 2005 e, nos últimos 20 anos, a frota mundial ter aumentado sua capacidade por dez. A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) prevê chegar a um bilhão de toneladas movimentadas nos portos, em 4 anos. Desde o início do século XXI, esse volume de cargas brasileiros cresceu 75%, passando de 435 milhões de toneladas, em 1999, para quase 770 milhões de toneladas, em 2008. O Porto de Paranaguá atua nesse cenário de expansão<sup>1</sup> e já movimentou, em 2011, mais de 27 milhões de toneladas de cargas. Recebeu 2.400 navios no ano de 2010, quando lá circularam 16.500 veículos por mês.

Avolumam-se também os problemas de logística, com navios ao mar à espera de autorização para atracar e as filas que se prolongam por quilômetros de horas de espera para descarregar a produção. Em diagnóstico da Confederação Nacional da Indústria (CNI) 50% das empresas exportadoras apontam a infraestrutura portuária como a mais deficiente entre

---

<sup>1</sup> O projeto de ampliação dos portos de Paranaguá e Antonina está subdividido em nove grandes obras que, juntas, somam cerca de R\$ 1 bilhão em investimentos. Serão 12 novos berços, que representarão um crescimento de 60% no tamanho do cais acostável. A construção de um sistema de píeres para a atracação de quatro navios, todos maiores dos que os que atualmente embarcam no Porto de Paranaguá, formarão uma espécie de T perpendicular ao atual cais. A capacidade de embarque passará para 16 mil toneladas/hora e o porto terá três berços para movimentação de outras cargas, pois os seis *shiploaders* existentes serão removidos. Será construído mais um sistema de píeres para granéis, em forma de F com capacidade para quatro navios. (Entrevista em 25 de Fevereiro de 2011)

<http://www.portogente.com.br/portosdobrasil/texto.php?cod=3> acesso em 18 de julho 2011.

as etapas pós-produtivas. Estudo do IPEA de 2010 identificou 265 pontos a exigir melhoria nos portos brasileiros, sendo algumas intervenções consideradas essenciais, como dragagem e derrocamento. Obras de ampliação e recuperação de áreas portuárias necessitam hoje mais de 20 bilhões de reais, enquanto os acessos terrestres pedem investimento de mais de 17 bilhões de reais.

Comemorando 363 anos, o município de Paranaguá abriga cerca de 140 mil habitantes, segundo dados do IBGE e, em função da importância do porto, detém um PIB de mais de 6 bilhões de dólares. Um levantamento da Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Paranaguá (Aciap) estima que 70% das atividades da cidade estão relacionadas ao porto e o crescimento do município prova essa ligação na primeira década do século XXI.

Quadro

**Município de Paranaguá: a população e o porto**

|                   | <b>2000</b>                  | <b>2010</b>                  | <b>Variação</b> |
|-------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------|
| <b>População</b>  | 127.339<br>Habitantes        | 140.469<br>Habitantes        | 10%             |
| <b>Empregos</b>   | 22.700<br>Postos de trabalho | 33.235<br>Postos de trabalho | 46%             |
| <b>Exportação</b> | 1,17<br>bilhões de dólares   | 4,14<br>bilhões de dólares   | 254%            |
| <b>Importação</b> | 0,57<br>bilhões de dólares   | 1,19<br>bilhões de dólares   | 108%            |

Fonte: Ministério do Desenvolvimento e Superintendência dos Portos de Paranaguá e Antonina. Gazeta do Povo, 5 de outubro de 2011.

**Trabalhadores organizados em Paranaguá**

A economia mundial, nacional e do Paraná em transformação fomenta o crescimento do porto de Paranaguá e seus trabalhadores têm um percurso ligado a essa condição histórica. Cidade e porto se nutrem. Falar da cidade é falar do porto. E falar do porto é falar

dos trabalhadores nas docas. É uma história de organização, considerando que data de 1907 a primeira lei sindical no Brasil e, em 1912, já se tem registro de uma greve dos estivadores em Paranaguá. O Sindicato dos Estivadores foi fundado em 1903; o Sindicato da Estiva Marítima e Terrestre surge em 1919 e, dois anos depois nasce a União dos Estivadores de Paranaguá para a proteção dos portuários.

Na origem do sindicato estão traços de uma forte combatividade que fez dos estivadores uma categoria emblemática. Jornais operários das primeiras décadas do século XX relatam a forma inusitada de comunicação entre aqueles que trabalhavam a bordo: eles escreviam suas reivindicações com carvão e giz nos porões dos navios e iam disseminando a organização dos trabalhadores por diferentes portos do mundo. Para aqueles que não sabiam ler havia sessões de leitura coletiva dos periódicos operários nos sindicatos. No contexto brasileiro dos anos 30, muitas leis trabalhistas – pensões, aposentadoria, jornada de trabalho de oito horas, proteção ao trabalho das mulheres etc. – foram promulgadas como resultado das lutas dos trabalhadores.

Com a organização do porto, em 1935, a Administração do Porto assume a Capatazia (o trabalho em terra dos trabalhadores avulsos): maquinistas, guindasteiros, ajudantes dos fiéis de armazéns, amarradores de navios e outros. Capatazes e estivadores reivindicam melhores condições de trabalho. A Caixa de Assistência e Previdência é de 1939 e os sindicatos únicos por categoria dessa época passam por inúmeras aglutinações e desmembramentos ao longo das décadas. A peculiar dinâmica de trabalho dos portuários avulsos e a fragmentação da categoria apresentam-se como entraves à organização sindical. Os processos trabalhistas dos anos 1930 consultados provam que os estivadores terrestres

eram defendidos pelos sindicatos para poder receber o seu pagamento diário sem reconhecimento de trabalho extra.

No âmbito nacional, o processo de redemocratização de meados dos anos 40 fomenta a criação de partidos políticos, mas não altera a estrutura corporativa do sindicalismo. O movimento sindical busca autonomia e legitimação política, investindo em diversas correntes ideológicas. Em Paranaguá não é diferente e as entidades de classe que surgem nos anos 1950, como as dos ensacadores, dos portuários, dos condutores autônomos, refletem esse momento de estruturação sindical. Dentre esses, os estivadores têm sua liderança sindical ligada ao Partido Comunista, tendência dos trabalhadores organizados nos setores públicos da economia nacional, como os ferroviários.

Período de crescimento econômico provocado pela industrialização e a inserção do país na divisão internacional do trabalho, esse foi o tom das questões trabalhistas nos anos 1940/60. Acrescente-se àquelas condições o desenvolvimento da indústria naval e tem-se o crescimento do Porto de Paranaguá. Navios especializados (graneleiros, portacontêineres, petroleiros) e o modo de carregá-los, como o sistema de operação de carga e descarga sobre rodas ou esteiras, levam a movimentação de mercadorias a uma gestão portuária controladora da mão de obra, a qual se organizava para reivindicar seus direitos, dadas as condições instáveis de trabalho.

No início dos anos 1960, a Administração do Porto assina convênio para prestação de serviços e assistência aos associados, inclusive com fornecimento de gêneros alimentícios e produtos farmacêuticos e também é organizada a Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA). Além dos muros do porto, os trabalhadores aglutinam-se para fazer

prevalecer seus interesses e as entidades associativas se multiplicam: nascem a Associação dos Portuários de Paranaguá e a União dos Portuários de Paranaguá (UPP).

A conjuntura nacional de desenvolvimento econômico expõe a importância da exportação do café para se compreender a atuação sindical. Paranaguá viveu, em 1962, uma experiência solidária dos trabalhadores da orla marítima, com a criação do Fórum Sindical de Debates do Litoral Paranaense, à semelhança do de Santos, uma entidade civil do movimento sindical unificado. Os armazéns abarrotados de sacas de café para exportação, que atingiu naquele ano mais de 200 milhões de dólares em divisas, exigiam contínua atividade dos ensacadores, estivadores, conferentes, portuários e arrumadores. Organizados em setores estratégicos, eles desenvolvem mobilizações capazes de paralisar as atividades portuárias. Parte significativa dos trabalhadores operava em condições adversas de demanda, jornada, remuneração e mesmo de competição. As razões dessa exploração do trabalho manual são múltiplas, incluindo o fato de o próprio sindicato administrar o trabalho do transporte do café ensacado.

(...) então, os sindicatos tinham alguma conotação de cooperativa. E tinha o ponto de rodízio, o ponto de rodízio era o seguinte, pela manhã todos iam ao ponto e ali é que se distribuía o trabalho e isso... é uma relação de quem pagava, de quem intermediava o trabalho... e isso dava ao trabalhador uma contradição ao menos, que não era aquela contradição direta do conflito... em torno do capitalismo... (Entrevistado: Otto Bracarense. Villa Verde, 1988, p. 40).

Eram reivindicações do Fórum: melhoria das condições de trabalho, taxa de insalubridade, diminuição das pilhas de sacas de café. Na década de 60, as ações trabalhistas interpostas na justiça contra agências marítimas e a administração do porto reclamam a ausência de vínculo empregatício a natureza eventual do trabalho, o pagamento por

empreitada, demissões sem justa causa, que retiram a condição de direitos aos trabalhadores ensacadores, arrumadores, estivadores.

### **O Porto Organizado e seus trabalhadores**

Com a criação das Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM), em 1933, o Estado interveio nas relações de trabalho portuário a fim de disciplinar a respectiva prestação de serviços, conforme a política trabalhista instaurada. Eram atribuições das delegacias que vigoraram por mais de 50 anos: - organizar a matrícula dos trabalhadores portuários avulsos (TPA); - fiscalizar o trabalho portuário e a escala rodiziária nas entidades estivadoras e sindicatos; - quantificar o número de TPAs necessários; - impor penalidades aos TPAs; - mediar conflitos. Com a promulgação da CLT, em 1943, duas seções (VIII e IX, Cap. I, Título IV) foram destinadas ao trabalho portuário avulso, consolidando o processo de normatização e intervenção estatal das relações de trabalho nos portos.

As atividades de estiva e capatazia são bastante similares, o elemento diferenciador é o local do trabalho: se a bordo, é competência da estiva; se em terra, é competência da capatazia. Capatazia é a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações portuárias, executada na beira do cais junto ao costado dos navios, compreendendo recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e a descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário nas instalações portuárias. Estiva é a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação da carga, peação e

despeação<sup>2</sup>, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizadas com equipamentos de bordo<sup>3</sup>. Em 1966, pelo Decreto-Lei nº 5, houve tentativa de unificar as atividades de estiva e capatazia, sendo criada a categoria dos operadores de carga e descarga, embrião da multifuncionalidade, que não chegou a ser implementada.

São muitas as categorias de trabalhadores independentes do porto: os conferentes, os vigias, os do bloco, os práticos. Os conferentes são contratados pelos agentes de navegação para trabalhar, quando necessário, no controle da mercadoria desembarcada ou a embarcar; os vigias cuidam da segurança da embarcação; os trabalhadores do bloco são encarregados da limpeza e da manutenção dos navios atracados ou fundeados. A praticagem é atividade regulamentada e administrada pelo Ministério da Marinha, através da Capitania dos Portos, e os práticos encontram-se organizados em sindicatos desde os anos 1950.

A diversidade de categorias de trabalhadores envolvidas e de agentes de mediação da mão de obra torna complexa a gestão e inspeção do trabalho portuário e o seu disciplinamento jurídico. O volume crescente do movimento do porto e do contingente de trabalhadores no setor leva à instalação da 1ª Vara da Justiça do Trabalho de Paranaguá, em julho de 1968 (Lei n. 5.082 de 26/08/1966). No final da década de 80, é criada a Delegacia

---

<sup>2</sup> Peação: fixação da carga nos porões ou conveses da embarcação visando a evitar sua avaria pelo balanço do mar. Despeação: desfazimento da peação. Peador/despeador ou conexo é o trabalhador que faz a peação/despeação, o que exige certa especialização, visto que muitas tarefas fazem uso de técnicas de carpintaria (escoramento da carga com madeira).

<sup>3</sup> De acordo com o trabalho que executam, os estivadores recebem diferentes denominações funcionais: - contramestre-geral ou do navio: maior autoridade da estiva a bordo, a quem cabe coordenar os trabalhos em todos os porões do navio, de acordo com as instruções do operador portuário e do comandante do navio, dirigindo e orientando os estivadores a bordo; - contramestre de terno ou de porão: dirige e orienta o serviço de estiva em cada porão, seguindo instruções do operador portuário, do comandante do navio ou do representante no porto, do planista ou do contramestre-geral ou do navio.

Regional do Trabalho em Paranaguá. A Capitania dos Portos atende atribuições de serviços às atividades portuárias, regulamentadas em 1977, e a Guarda Portuária é responsável pela segurança do pessoal, das mercadorias e do patrimônio, com Regimento Interno de 1983.

Em 1985, o poder público, por meio da DTM, passa a controlar a assiduidade no rodízio dos trabalhadores portuários avulsos, exigindo frequência para permanecer no sistema. Em 1988, com a nova ordem jurídica, medidas demonstram influência da regulamentação portuária no mundo e buscam seguir as recomendações da Organização Internacional do Trabalho (OIT) de proteção ao trabalhador. Entre elas se destacam: a Recomendação 145, que garante a livre negociação coletiva, protegendo o trabalho avulso (capatazia, estiva, conferentes etc.) e a Convenção 137, referente às Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Processamento de Carga nos Portos, cuja proteção se aplica aos que trabalham de modo regular como portuários<sup>4</sup>.

A política de modernização dos portos brasileiros (Lei nº 8.630/93)<sup>5</sup> enfatizou a negociação coletiva no setor portuário, fortalecendo os sindicatos, mas descartou o caráter administrativo da intermediação da mão de obra avulsa exercido pelos sindicatos. A nova lei criou a figura do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) nos portos organizados, como

---

<sup>4</sup> Inserida no ordenamento justralhista brasileiro pelo Decreto nº 1.574/95, a Convenção 137 atende à necessidade de assegurar a qualificação do trabalhador portuário e a minorar os efeitos da maior precariedade do trabalho avulso, tendo em vista que não há segurança de um rendimento mínimo ao final de cada mês. A Convenção 137 foi ratificado pelo Brasil em junho de 2011.

<sup>5</sup> A Lei n. 8.630/93<sup>5</sup>, que se refere ao regime jurídico dos portos organizados e das instalações portuárias, estabelece as seguintes disposições: - fim do monopólio sindical, com pretensão de “modernizar” o trabalho; - métodos de processamento de cargas, que trouxessem mais eficiência e comunicação; - remuneração adequada ao trabalhador avulso; - incentivos às relações comerciais portuárias, com eliminação das barreiras; - capacitação profissional; - constituição de um Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

sucedâneo da extinta DTM no controle da matrícula dos portuários, na aplicação de penalidades e na quantificação do número de trabalhadores necessários. Também é função do OGMO administrar e fornecer a mão de obra portuária avulsa, controlando o rodízio, efetuar a remuneração, recolher os encargos e fazer cumprir as normas de segurança e saúde no trabalho<sup>6</sup>.

Trabalhador portuário é o trabalhador devidamente habilitado a executar atividades definidas em lei, realizadas nas instalações de uso público ou privativo, dentro dos limites do porto organizado, ou fora desses limites nos casos legais previstos. São duas as formas de trabalho portuário<sup>7</sup>: o trabalho portuário avulso e o trabalho portuário com vínculo

---

<sup>6</sup> O trabalho portuário rege-se por alguns postulados para o seu efetivo exercício:

- Princípio negocial: decorre dos arts. 22, 28 e 29 da Lei n. 8.630/93, que delega aos representantes patronais e laborais, a negociação e a normatização dos aspectos inerentes ao trabalho portuário avulso. Onde não houver violação aos comandos legais revestidos de interesse público, as partes poderão livremente estabelecer as condições de trabalho mais adequadas a cada localidade por meio de convenções coletivas de trabalho; essas, no entanto, não retiram as prerrogativas dos OGMOs, entidades revestidas de interesse público.
- Princípio publicista: opõe-se ao anterior (as partes são livres para negociar), pois a maior parte das vezes, o limite do interesse público é dado pela escalação obrigatória pelo OGMO e implementação da norma de segurança portuária (NR-29).
- Princípio da restrição do trabalho: representa a vedação à execução de serviços portuários por trabalhador não integrante do sistema. Corresponde à necessidade de assegurar a qualificação do trabalhador portuário e de minorar os efeitos da precariedade do trabalho avulso (inspirado na Convenção 137 da OIT).
- Princípio da equidade: espécie de isonomia entre os trabalhadores portuários, na medida em que todos devem ter o mesmo tratamento no acesso ao trabalho, aos cursos, à promoção ao registro e à execução de seu trabalho.
- Princípio da multifuncionalidade: previsto no art. 57 da lei n. 8.630/93, propugna que atividades ou tarefas que requeiram a mesma qualificação poderão ser realizadas pelos trabalhadores habilitados, independentemente da categoria profissional a que pertençam. A multifuncionalidade deverá ser implementada de forma negocial pelas convenções coletivas de trabalho.
- Princípio da modernização: sinaliza para o novo marco da Lei da Modernização dos Portos, por haver uma ruptura com o sistema legal anterior, caracterizado pelo intervencionismo estatal e pelo monopólio dos sindicatos na intermediação da mão de obra avulsa. (Manual do Trabalho Portuário e Ementário, 2001).

<sup>7</sup> Num porto organizado, a **operação portuária** é um complexo de tarefas inter-relacionadas, tais como: movimentar manualmente mercadorias, içá-las, conferi-las, arrumá-las, etc., e a realização de

empregatício. Antes da Lei nº 8.630/93 não era possível o trabalho portuário com vínculo empregatício, salvo na capatazia onde eram empregados das Cias. Docas. Muitas vezes o termo “trabalhador portuário” designa tanto um gênero de trabalhador (aquele que labora nos portos) quanto uma espécie desse gênero, aquele registrado no OGMO e cedido, em caráter permanente, com vínculo empregatício, a prazo indeterminado ao operador portuário.

Os portos operam 24 horas, divididas em turnos de trabalho que variam conforme sua especificidade (6 ou 8 oito horas). A lei prevê intervalo intrajornada para repouso e alimentação, podendo haver a prestação de horas extraordinárias de trabalho. Tal procedimento se justifica, pelo fato de muitas vezes o navio estar de partida pouco depois do horário da troca de turno e não é viável a escalação de nova equipe de trabalho.

O operador portuário ou tomador de mão de obra elabora as requisições do número de trabalhadores necessários à operação de carga ou descarga ao OGMO, respeitada a composição das equipes de trabalho, prevista em convenção ou acordo coletivo de trabalho. O OGMO efetua a escala dos trabalhadores, ou seja, transforma números em nomes, por meio do rodízio – sistema de alocação equânime das oportunidades de trabalho entre os trabalhadores portuários avulsos (TPA), que somente trabalharão quando chegar a sua vez na fila de oportunidades. O ciclo de remuneração dos trabalhadores escalados inicia-se com a previsão de chegada do navio, sendo estabelecidos o período de estadia e a carga

---

cada uma dessas tarefas denomina-se **trabalho portuário**. Toda movimentação e/ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizadas em um porto organizado por operador portuário, denomina-se operação portuária e somente poderá ser realizada por operador portuário pré-qualificado. **Operador portuário** é a pessoa jurídica, pré-qualificada pela administração do porto, responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que

envolvida. O operador portuário deverá repassar, em 24 horas do término do turno, a remuneração dos trabalhadores avulsos ao Órgão Gestor da Mão de Obras para que este possa efetuar o pagamento, salvo outro prazo previsto em acordo ou convenção coletiva de trabalho<sup>8</sup>.

### **Trabalhadores Portuários Avulsos de Paranaguá**

Denomina-se Trabalhador Portuário Avulso (TPA) outra espécie do gênero “trabalhador portuário”, aquele que, inscrito no Órgão Gestor de Mão de Obra, presta serviços na área do porto organizado, sem vínculo empregatício, a vários tomadores de mão de obra. Não obstante a distinção contida no art. 18 da Lei n. 8.630/93, os trabalhadores integrantes do registro e do cadastro são todos avulsos, situação que só se altera se o trabalhador for cedido pelo OGMO a operador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

A requisição de trabalhadores avulsos era feita pelas chamadas entidades estivadoras (armadores e seus agentes) aos sindicatos das respectivas categorias profissionais. Normalmente são os sindicatos dos operadores portuários que negociam com os sindicatos de trabalhadores portuários as condições de trabalho. Medidas como essa acompanham a tendência mundial quanto à administração portuária, que recomenda a constituição de

---

efetuar. É o operador portuário que efetua a requisição da mão de obra de acordo com a operação portuária que será realizada.

<sup>8</sup> A remuneração é calculada com base: no turno (diurno ou noturno); tipo e número de paralisações; ocorrência de horas extraordinárias (nos intervalos intra ou interturnos); tipo de carga; tipo de faina; tonelage, cubagem ou unidades; navio atracado ou fundeado; categoria envolvida; função desempenhada; e trabalho em domingos ou feriados.

Conselhos de Autoridade Portuária (CAP)<sup>9</sup> e a organização coletiva do trabalho. Esse procedimento é preventivo para desviar o corporativismo das diversas categorias envolvidas, evitando paralisações recorrentes nas atividades portuárias.

Em remissiva à dispersão dos trabalhadores, dada a diversidade de categorias, embora reunidos pela denominação única de portuários, os avulsos vivem o fenômeno da segmentação social. “O processo que fragmenta o mercado de trabalho e o conjunto de trabalhadores nos locais de trabalho e em suas ocupações é aquele que além de marcar com diferenciações os interligados setores econômicos, aguça as disparidades sociais. Como uma variante moderna da polarização, traz à tona uma nova concepção de desigualdade, contraditória com o conceito de modernização, afirmam os sociólogos Kern e Schuman (apud Leite,1995).

A constante alteração de ritmo da atividade portuária favorece a incorporação de trabalhadores esporádicos, cujo trabalho difere de outras formas descontínuas de prestação de serviços pela subordinação jurídica inconsistente que existe com o tomador de mão de obra. O trabalho portuário detém particularidades que dificultam o seu entendimento: não possuir vínculo empregatício, não cumprir jornada específica de trabalho, laborar em condições desfavoráveis em relação à segurança e higiene, não possuir garantias de trabalho e, por consequência, de renda.

O art. 8º da lei de modernização dos portos prevê situações em que é dispensável a intervenção do operador portuário e o interessado, sem necessidade de qualificação, pode

---

<sup>9</sup> Órgão colegiado formado pelos poderes públicos, usuários, operadores e trabalhadores portuários, em cada porto organizado, a fim de estabelecer um regulamento de exploração portuária e seu

realizar a movimentação respectiva, como a própria tripulação dos navios. Nesse caso, outras empresas podem requisitar trabalhadores avulsos junto ao OGMO<sup>10</sup>.

Os processos encaminhados à Justiça do Trabalho nos anos 1990 demonstram a fragilidade do trabalhador avulso perante a legislação vigente quanto a adicional de trabalho noturno, pagamento de horas extras, respeito ao intervalo entre jornadas, descanso semanal remunerado, férias de trabalhadores de bloco, arrumadores, estivadores, conferentes. E para aqueles com vínculo ou não junto à APPA e outros tomadores de serviço, como motoristas, auxiliares de manutenção, pedreiros, serventes de limpeza, mecânicos, o teor das ações reclamationárias passa por desvios históricos de função, gratificação de produção, adicional de risco, terceirização ilícita, gratificação de produção, equiparações salariais com servidores portuários.

Para concorrer a uma oportunidade de trabalho, os trabalhadores avulsos são obrigados a se dirigirem duas vezes ao dia (6h30m e 18h30m) aos pontos de chamada. Conforme a oferta de serviços é efetuada, a escala "rodiziária" que deve dar igual oportunidade a todos, na forma da lei. Os não contemplados com trabalho devem comparecer 12 horas depois, embora não haja garantia de obter trabalho remunerado na outra escalação.

---

regimento interno; o horário de funcionamento do porto; os valores da tarifa; e maior racionalização e otimização no uso das instalações.

<sup>10</sup> São exemplos de exceções: carga ou descarga totalmente automatizada – granel líquido; movimentação de mercadoria na navegação interior e auxiliar; movimentação de granel sólido, salvo nos serviços de recheço; movimentação de peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações. Granel: carga quase sempre homogênea, não embalada, carregada diretamente nos porões dos navios) Recheço ou “achano”: operação destinada a facilitar a carga e descarga de mercadorias transportadas a granel. Consiste em ajuntar, arrumar, espalhar, distribuir e aplanar a carga, abrir furos, canaletas ou clareiras, derrubar paredes, etc.

Com a Lei nº 8.630/93 torna-se polêmica a implantação do sistema de escala eletrônica para os trabalhadores avulsos das duas maiores categorias, da estiva e dos arrumadores (capatazia) dos portos de Paranaguá e Antonina, que já adensavam os componentes históricos daquele tipo de trabalho. As crises desencadeadas com greves e mobilizações dos estivadores colocam em pauta a transição gradativa para a chamada eletrônica dos denominados operadores portuários. O exercício da escalação tem gerado desconfiança muitas vezes entre os trabalhadores avulsos e merecido atenção do Ministério Público do Trabalho, do Tribunal Superior do Trabalho. Mostra da intensidade da movimentação portuária está na instalação, em 2004, da 2ª Vara da Justiça do Trabalho de Paranaguá e a da Distribuição dos Feitos de 1º Grau de Paranaguá e, em 2005, da 3ª Vara de Paranaguá (Lei nº 10.770 de 21/11/2003).

#### **Precarização do trabalho portuário**

Atualmente, os trabalhadores portuários avulsos somam 40 mil homens no país, sendo que a categoria dos estivadores, simbólica da antiguidade e da tradição combativa em todos os portos do mundo, não passa de 16 mil trabalhadores, no Brasil. Aproximadamente 3 mil trabalhadores avulsos estão ligados ao Porto de Paranaguá, e desses pouco mais de 1.200 são estivadores sindicalizados, convivem em meio à desigualdade de tratamento e de condições de trabalho. Houve diminuição do mercado de trabalho do avulso e da renda, perda de postos de trabalho, em dissonância ao recomendado e regulamentado internacionalmente pela OIT.

Com a reestruturação dos portos e um quadro de privatização crescente, surgiram novos métodos de processamento de cargas, informatização, robotização, novos

equipamentos operacionais, o que causou a redução drástica de trabalho. A dinâmica tecnológica e a reestruturação organizacional do porto criam um novo referencial para o trabalho portuário, mudando as relações técnicas e sociais. A “containerização” e o aumento do uso de tecnologias reduzem postos de trabalho e os custos, mas aumentam a produtividade. A Convenção 137 da OIT contempla esse tipo de problema, determinando que governos e empresários estabeleçam políticas sociais, para garantir uma remuneração mínima aos TPA e até a antecipação de aposentadorias, medidas contra a precarização.

Esse é o grande problema que afeta os trabalhadores portuários avulsos: a precarização. O processo de precarização do trabalho atinge quase todos os setores econômicos e conforma uma degradação das condições de trabalho, perda de direitos, redução de garantias e benefícios, instabilidade no emprego com indefinição do empregador, ação de mediadores, tornando vulnerável a situação dos trabalhadores. O trabalho dos portuários avulsos é um trabalho parcelizado e ocasional, reafirmando o processo de produção capitalista: a separação entre o resultado do trabalho e o próprio trabalho, entre as condições objetivas e a força subjetiva do trabalho.

Por outro lado, a ação dos intermediários, tomadores do trabalho, coloca o trabalhador avulso sujeito às permanentes tensões da semilegalidade em que opera. Há singularidade no estatuto dos estivadores: trabalhadores independentes, autônomos, transitórios, trabalho por dia, junto a múltiplos empregadores que disputam representação

inclusive, o que gera uma instabilidade fundamental<sup>11</sup>. A sua participação intermitente na atividade laboral, a dissolução do modelo assalariado tradicional, as condições contratuais inconsistentes contêm elementos de precariedade.

O trabalho portuário avulso nasceu na precariedade e como trabalho manual nato, o do estivador, por exemplo, atinge hoje uma situação de multifuncionalidade, mas ainda não se tornou um trabalho vinculado. O fato de a legislação de modernização dos portos datar de 1993 com o controle pelo OGMO e anteceder as medidas de reforma do sistema de relações de trabalho adotadas pelo Governo, na década de 90, não justifica a instabilidade

---

**<sup>11</sup> Ação de representação sindical – operador portuário**

A multiplicidade de agentes contratantes envolvidos no trabalho portuário gera problemas que demandam a área jurídica para dirimir dúvidas, como as que colocaram em competição dois sindicatos de operadores portuários:

Acórdão Inteiro Teor

NÚMERO ÚNICO PROC: RR - 78004/2005-022-09-00

PUBLICAÇÃO: DJ - 30/05/2008

A C Ó R D Ã O 1ª TURMA GMWOC/pr/sb

Recurso de Revista. Ação de Representação Sindical. Operador Portuário.

Categoria Econômica Específica. Unicidade Sindical.

Hipótese em que o Tribunal Regional entendeu que o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Paraná SINDOP tem atuação concentrada no Município de Paranaguá, cujo porto é responsável por quase todo o tráfego portuário paranaense. Por esse motivo, concluiu que o deferimento da representação sindical pretendida pelo Sindicato dos Operadores Portuários de Carga Geral e Descarga de Granéis Sólidos do Município de Paranaguá SINOPAR implicaria a existência de dois sindicatos representando a mesma atividade econômica no mesmo Município, o que violaria o princípio da unicidade sindical, por não existir distinção de operador portuário em função do tipo de mercadoria que movimenta ou armazena, ou seja, todos os operadores portuários empreendem atividade econômica idêntica (operação portuária), independentemente do tipo de mercadoria que movimentam ou armazenam. Por meio desse instrumento, ficou obstada a atuação coletiva do SINOPAR pelo reconhecimento da categoria dos Operadores Portuários de Carga Geral e Descarga de Granéis Sólidos, e o conseqüente indeferimento do registro sindical com atuação concentrada no Município de Paranaguá. O Tribunal reconheceu que “os operadores portuários de carga geral e descarga de granéis sólidos já integram a categoria econômica dos operadores portuários pelo critério da especificidade, e não pelo critério da similaridade ou conexão, ante o que dispõem os incisos II e III do § 1º do art. 1º da Lei n. 8.630/1993”.

permanente do trabalho portuário. A sua precarização precede a história recente da desregulamentação do trabalho no país, ela data dos anos 1930.

O quadro de mudanças recentes mais acentuadas configura uma segunda onda de dilapidação dos direitos sociais e trabalhistas nos anos 90. A primeira ocorreu ao eliminar a estabilidade no emprego, em 1966<sup>12</sup>. Dessa conjuntura nacional, muitos são os processos trabalhistas de portuários que reclamam Aviso Prévio, 13º salário, Férias proporcionais, Depósito FGTS<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Pela Lei nº 5.107 de 13 de setembro de 1966 foi criado o FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, hoje regulado pela Lei nº 8.036 de 1990, formado por depósitos mensais efetuados pelos empregadores, com o objetivo de proteger o trabalhador e poder ser sacado em momentos especiais, como aquisição da casa própria, aposentadoria, demissão sem justa causa, doenças graves.

<sup>13</sup> **Relato de um trabalhador avulso no Porto de Paranaguá**

Este relato de um trabalhador do Porto de Paranaguá é uma peça jurídica histórica que antecede em mais de 25 anos a lei do trabalhador avulso. Traz informações sobre o processo de trabalho a que se submetiam esses trabalhadores, organizados em grupos denominados ternos.

Arquivo com valor histórico – selo de Acervo Histórico TRT9

Junta de Conciliação e Julgamento de Paranaguá Processo n. 5/68

Objeto: Aviso Prévio, 13º salário, Férias proporcionais, Depósito FGTS

Valor total: NCr \$ 257,68

Reclamante : Waldemar Fornasier (BR 277 Próximo Posto Alvorada).

Reclamada: Com. e Indústrias Brasileiras Coimbra S/ª (R. Correa Jr., 920)

Resumo:

Relato da ação reclamationária de um trabalhador avulso, denominado saqueiro avulso, que reclama de dias trabalhados e não pagos no ano de 1968.

O advogado da reclamada lembra o Decreto n. 61.851 de 6 de dezembro de 1967 que regulamentou a concessão de férias anuais remuneradas aos trabalhadores avulsos, afirmando que “o reclamante não era empregado da reclamada e, sim, trabalhador avulso”, caracterizado como aquele que presta serviços de natureza eventual e geralmente sem especialização, apresentando-se diariamente às firmas à procura de trabalho, que pode ou não haver, à procura de serviço que lhe garanta a subsistência. Se no momento aquela firma possui carga, ele trabalha, se não, procura outra que necessite de seus serviços.

Exemplo típico de trabalhador avulso nos portos, consagrado na prática, é o carregador de sacos, ou seja, aquele que trabalha com serviços de carga e descarga nos armazéns. O reclamante fazia parte de um Terno de Trabalhadores Avulsos, que trabalham não apenas para essa firma do ramo de exportação de cereais (na época, milho), com mercadorias a serem carregadas e ou descarregadas diariamente. Pela CLT esse tipo de trabalhador não pode ser chamado de empregado, dada a inexistência de relação empregatícia, em razão de que trabalhava quando e para quem

Em meio ao modelo econômico inspirado no neoliberalismo, as políticas do trabalho, no Brasil dos anos 1990, foram favoráveis à flexibilização dos contratos de trabalho, à desregulação do mercado de trabalho e à transferência exclusiva de responsabilidade pela trajetória ocupacional para o indivíduo, mediante a adoção das políticas de formação e qualificação profissional. O processo de desregulamentação do trabalho tem por parâmetro uma situação de regulamentação social e política (anos dourados do regime de produção fordista) que, a despeito das tensões resultantes, assegurou o emprego e os direitos dos trabalhadores até a recessão mundial da década de 70.

Tradicionalmente trabalhadores manuais, profissionais de manipulação exclusiva de cargas ou uso de guindastes rudimentares, deslocamento de cargas unitárias ou mercadorias agrupadas, os estivadores sempre trabalharam em ambiente de equipe, cooperação e insegurança nos navios. Suas modalidades de emprego eram particulares: referências

---

quisesse, prestando serviços de natureza eventual e inconstante, sem marcar ponto, não-sujeito a cumprimento de horário, nem a assinar a folha de pagamento.

No Termo de Audiência (20/8/68), o reclamante relata que o seu serviço consistia em carregar e descarregar sacos do armazém, num trabalho contratado pelo encarregado do armazém. Comparecia diariamente para trabalhar às 7 horas, independente de haver ou não serviço, e integrava um Terno, sempre com os mesmos trabalhadores, conhecido como “terno da casa”, que recebia ordens do fiel do armazém. O terno é composto de certo número de homens (nos boletins em anexo, são 12 trabalhadores em média), entre os quais há um encarregado, mas comumente conhecido como Chefe do terno, que é quem recebia o pagamento de todo o terno, distribuindo-o aos seus componentes. O pagamento era feito diariamente mediante recibo assinado pelo Chefe do Terno, pois no dia seguinte, os trabalhadores poderiam ou não trabalhar.

Os Boletins Diários dos Serviços de Terno Avulso, anexados ao processo, contêm os nomes dos integrantes, a quantia em dinheiro do pagamento da jornada de cada um, o nome e a assinatura do Capitão do Terno. Nos boletins também são descritos os serviços prestados com diferentes taxas: entrada, mudança, secagem e saída da mercadoria, descarga, solta de caminhão, distância, emblocamento, avaria, ensaque, corte, carga para máquina, transporte equipamento, ensaque, carga para embarque, remoção a granel, corte para secagem, mudança de rampa, derrame e ensaque, costura e embarque, ensaque e despejo, prêmio/produção, como que indicando metas a serem alcançadas. As quantidades de sacos carregados são registradas, bem como a taxa e o valor subtotal com adicional ou não, o descanso remunerado e a taxa de INPS.

familiares, de local de origem, certo poder do grupo organizado. Perderam sua identidade coletiva. Hoje, essas características estão modificadas. O trabalho no cais ou no navio se diversificou. A condução de guindastes e sistemas complexos de deslocamento de mercadorias a granel e de contêineres, a tendência à privatização dos portos exigem conhecimentos técnicos e fragmentam ainda mais a categoria. Isso acontece em todos os portos do mundo. Mudanças ameaçam o desaparecimento da corporação: o precário emprego dos estivadores decresceu.

A formação de um universo de relações técnicas de trabalho envolve situações muito diferenciadas e complexas e exige mais flexibilidade nas relações sociais de trabalho. Mas as condições políticas da flexibilização exigem também a garantia de direitos e a definição de regras que não façam os trabalhadores se sentirem tão ameaçados. Ou seja, o debate desloca-se de ser contra ou a favor da mudança para a linha centrada na regulação da mudança, a fim de que possa se realizar baseada no respeito aos diferentes interesses e com a participação dos envolvidos.

Não poderiam ser mais propícios o momento e essa plateia para formularmos novamente a pergunta de Dowbor, aplicando-a aos trabalhadores portuários avulsos: “Como pensar as relações de trabalho de uma área [serviços] que está evoluindo num ambiente confuso à procura de seus paradigmas de gestão?”

### **Fontes de consulta**

ACERVO DO CENTRO DE MEMÓRIA DO TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO – 9ª Região, *Processos de ações trabalhos (1937-2006)*, Curitiba, 2011.

ACÓRDÃO INTEIRO TEOR – *Recurso de Revista. Ação de Representação Sindical*. Operador Portuário. Número Único Proc: RR - 78004/2005-022-09-00. Publicação: DJ - 30/05/2008. Acórdão – 1ª TURMA – GMWOC/pr/sb

ARAÚJO, Sílvia; CARDOSO, Alcina. *Jornalismo e militância operária*. Curitiba; Ed. da UFPR, 1992.

BIBLIOTECA PÚBLICA DO PARANÁ. *Documentação Paranaense*, Curitiba. Arquivo dos Municípios: município de Paranaguá, s.d..

DOWBOR, Ladislau. *O que acontece com o trabalho?* São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2002b.

FREITAS JR, Gerson. O salto necessário. *CartaCapital*, 20 outubro 2010, p. 38-41.

LEITE, Márcia. Inovação tecnológica e relações de trabalho. In: CASTRO, N. (Org.). *A máquina e o equilibrista*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995, p. 335-360.

MANUAL DO TRABALHO PORTUÁRIO E EMENTÁRIO. Brasília: MTE, SIT, 2001.

MARX, Karl. *O Capital*. Lv. I, v. II. 3.ed. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1975.

MORGENSTERN, Algacy. *Porto de Paranaguá*; contribuição à história; período: 1648/1935. Paranaguá: Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, 1985.

\_\_\_\_\_. *Porto de Paranaguá*; contribuição à história; período de 1935-1985. Vol. II. Curitiba: Coração Brasil Editora e Empreendimentos, 2006.

SOUZA, Maurício Vitor Leone de. Trabalho avulso. Porto de Paranaguá. Escala eletrônica. Intervalo entre jornadas. Renda mínima. Greve. *Jus Navigandi*, Teresina, ano 11, n. 1129, 4 ago.2006. Disponível em: <<http://jus.uol.com.br/revista/texto/8732>>. Acesso em: 14 mar. 2011. NBR 6023:2002 ABNT

Tribunal Regional do Trabalho, 9ª Região. Junta de Conciliação e Julgamento de Paranaguá. *Processo n. 5/68*. Arquivo com valor histórico – selo de Acervo Histórico – TRT9, Centro de Memória, Curitiba.

VILLA VERDE, Valéria. *Fórum Sindical em Paranaguá*; tecendo um princípio. Dissertação de Mestrado, 1988. Curitiba: UFPR.