UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

**De OGMO (Operário Gestor de Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão
Gestor de Mão-de-Obra): modernização e cultura do trabalho no Porto
de Santos**

Carla Regina Mota Alonso Diéguez

**Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em Sociologia, do Departamento de Sociologia da
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da
Universidade de São Paulo, para obtenção do título de
Mestre em Sociologia.**

Orientador: Prof. Dr. Iram Jácome Rodrigues

SÃO PAULO
MARÇO DE 2007

Aos portuários avulsos de Santos !!!!

A gente espera que os trabalhadores levem a palavra união, a palavra sindicato, porque é duro ver um trabalhador sem sindicato. Ruim com ele, pior sem ele. Algumas pessoas são até induzidas alegando que não precisa ser sindicalizado para trabalhar. O sindicato não é para trabalhar. A pessoa, o estivador trabalha no navio. Mas o sindicato é o instrumento de luta do trabalhador. (...) É importante os trabalhadores se unirem cada vez mais porque nós não esperamos bons ventos.

Vanderlei José da Silva

DEDICATÓRIA

À Maria Alice Ferreira Motta, *in memoriam*

amor terno e eterno

Aos meus pais Regina e Ademir,

amor incondicional

Ao Rodrigo,

amor puro e verdadeiro

AGRADECIMENTOS

Disse uma grande amiga que os agradecimentos de um trabalho deveriam ser feitos durante a pesquisa, para que não pecássemos em esquecer alguém. Infelizmente, não pude seguir os seus conselhos e, como todo mundo, deixei por último estes agradecimentos. Por isso, peço desculpas caso tenha sido omissa. São tantas pessoas, tantos personagens. Tentarei ao máximo não esquecer ninguém.

Em primeiro lugar agradeço a Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo pela oportunidade de cursar a pós-graduação e desenvolver a pesquisa durante as horas de trabalho. Em especial, agradeço aos funcionários da biblioteca da FESPSP que muito auxiliaram na busca pela bibliografia deste trabalho.

Aos grandes amigos do Núcleo de Pesquisas da FESPSP: Edson Saita, Steffanie Franco, Vera Rumstongy, Gislaine da Silva, Jefferson Pinto, Karime Castro, Mitsuo Shida, Susana Chiemi e todos os “agregados” que fizeram e fazem à diferença e me apoiaram em todos os momentos desta pesquisa, desde a entrada no mestrado a conclusão desta dissertação. Agradeço também ao Prof. Gabriel Pugliese que nos últimos momentos auxiliou-me nas formas de análise do objeto.

Agradeço aos grandes professores e, principalmente, grandes amigos Clarice Cohn e Rogério Baptistini. Com ela aprendi primeiro a gostar de antropologia e depois a mobilizar os métodos da disciplina, que tanto me auxiliaram neste trabalho. Com ele aprendi a ser professora. Foram várias monitorias, conselhos, trocas de opiniões, debates intelectuais fundamentais para a formação que escolhi. Posso dizer, eu sou filhote de Rogerbam. Com os dois aprendi que neste campo tão competitivo podemos ter grandes amizades, fundamentais e essenciais para a vida. Obrigada por tudo, meus grandes amigos!

Agradeço as amigas de república, Fernanda, Camila e Mariana que viram este projeto nascer e se concretizar, tudo com muita paciência. Aos amigos de mestrado Sara Freitas, Janaina Bloch, Ivanira Araújo, Leonardo Ostronoff, Mauricio Rombaldi, interlocutores maravilhosos e camaradas pra toda a vida. A Kimi Tomizaki e a Rosangela

Carrilo pelas trocas intelectuais e pessoais, que nos proporcionaram momentos férteis intelectualmente e socialmente.

Aos meus amigos de Santos, desculpas pela distância na reta final do trabalho, mas obrigada por tudo o que vocês representam em minha vida: amizade, carinho, lealdade. Aos meus irmãos, Fernanda e Marcelo, pela constante presença e com quem dividi a “dor e a delícia” de ser filha de portuário. Ao meu afilhado Diego, que transformou os momentos difíceis da pesquisa em horas de grande alegria.

A Prof^a Dr^a Heloisa Helena Teixeira de Souza Martins e ao Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva pelas sugestões dadas durante o exame de qualificação, que mudaram o rumo desta dissertação. Agradeço aos dois também por terem ajudado com as sugestões e empréstimos de documentos e literatura para este trabalho.

Ao Prof. Dr. Ângelo Del Vecchio por ter acreditado desde o início que deste “mato podia sair cachorro”. Sempre presente em minha formação, foi e é figura importante para e nas minhas decisões intelectuais. Um grande homem que se tornou ao longo destes sete anos de convivência, um grande amigo.

Um agradecimento especial ao Prof. Dr. Iram Jácome Rodrigues, orientador desta pesquisa. Com seu jeito tranquilo dedicou toda atenção e carinho a esta. Agradeço também a Prof^a Dr^a Cecília Carmem Cunha Pontes pelas trocas metodológicas. Agradeço aos dois por todo apoio dado e por se tornarem referências em minha vida.

Agradeço a minha avó Maria Alice Ferreira Motta, que viu este trabalho nascer, mas infelizmente não o viu concretizado. Com ela aprendi a andar pela cidade de Santos e a ver em suas ruas, uma cidade rica em cultura e história. Aos meus pais, Ademir Alonso Diéguez e Regina Stela Mota Alonso Diéguez, por “todo amor que houver nessa vida”.

Last but not least, agradeço a Rodrigo Nascimento de Souza, com quem dividi todos os momentos desta pesquisa e de minha vida. Com ele ao meu lado, os obstáculos que apareceram tornaram-se mais fáceis de serem transpostos. Ro, você é responsável por este trabalho. Obrigada por ter acreditado! Amo você.

RESUMO

O objetivo deste trabalho é apresentar as formas adquiridas pela cultura do trabalho portuário avulso após o processo de modernização, ocorrido em 1993, ano de promulgação da Lei nº 8.630, que rege sobre a reforma portuária brasileira. O caso estudado é o Porto de Santos. O estudo levanta a hipótese que com a regulamentação da atividade sindical e a vinculação do trabalho portuário avulso ao sindicato (*closed shop*), fato ocorrido nos anos 1930, esta cultura passa a basear-se na figura da entidade sindical. O processo de regulação econômica e reforma do estado brasileiro, iniciado no Governo Fernando Collor de Mello, acaba com o *closed shop* e vincula o trabalho portuário a um órgão gestor de mão-de-obra. A lei aparece como marco, pois determina o fim do sistema de *closed shop*. Para análise da formação desta cultura utiliza-se a noção de experiência e o conceito de consciência de classe de E. P. Thompson e o conceito de *habitus* de Pierre Bourdieu.

ABSTRACT

The objective of this work is to present the forms acquired for the culture of the dock work after the process of modernization, occurrence in 1993, year of promulgation of the Law nº 8.630, that it prevails on the Brazilian port reform. The studied case is the Port of Santos. The study it raises the hypothesis that with the regulation of the syndical activity and the entailing of the dock work to the union (*closed shop*), fact occurred in years 1930, this culture starts to base in the figure of the labor union. The process of economic regulation and reform of the Brazilian state, initiate in the Government Fernando Collor de Mello, finishes with closed shop and ties the port work with a managing agency of man power. The law appears as landmark, therefore determines the end of the *closed-shop* system. For analysis of the formation of this culture it is used experience notion and the concept of class conscience of E.P. Thompson and the concept of *habitus* of Pierre Bourdieu.

PALAVRAS-CHAVE: Trabalho portuário; órgão gestor de mão-de-obra; cultura do trabalho; sindicato; Porto de Santos.

KEY WORDS: Dock work; managing agency of man power; work culture; labor union; Port of Santos

SUMÁRIO

RESUMO	5
ABSTRACT	5
ÍNDICE DE TABELAS	8
ÍNDICE DE QUADROS	8
ÍNDICE DE FIGURAS	8
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	9
INTRODUÇÃO.....	10
CAPÍTULO 1 – MODERNIZAÇÃO E PRIVATIZAÇÃO: A REFORMA PORTUÁRIA NO ÂMBITO INTERNACIONAL	16
I.I. A Europa e um dos maiores e melhores portos do mundo	19
I.II. O país do closed-shop: a luta pela modernização portuária nos Estados Unidos da América	28
I.III A modernização portuária entre os “nostros hermanos”: o caso da América Latina	31
CAPÍTULO II - O PROCESSO BRASILEIRO DE DESESTATIZAÇÃO E A LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS: CAUSAS e CONSEQUÊNCIAS	36
II.I Lei e ordem: legislação e regulamentação do trabalho portuário.....	36
II.II Reformas já!	44
II.III. Os portos como porta de entrada do processo de desestatização.....	47
CAPÍTULO III – <i>HABITUS</i> E EXPERIÊNCIA NA CONSTRUÇÃO DA CULTURA DO TRABALHO PORTUÁRIO.....	56
III.I – Cultura do trabalho portuário: uma breve introdução analítica.....	56
III.II – A construção da cultura do trabalho portuário em Santos	58
CAPÍTULO IV – MODERNIZAÇÃO e PRECARIZAÇÃO: TRANSFORMAÇÕES DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO EM SANTOS.....	78
IV.I. – A Lei nº 8.630/93: as percepções dos trabalhadores sobre o marco regulatório da modernização portuária	79
IV.II – A política como campo de preservação de direitos	82
IV.III – De OGMO (Operário Gestor da Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra): o fim do closed-shop e suas relações com as transformações do trabalho portuário.....	88
IV.III.I – A passagem da escala para o OGMO	89

<i>IV.III.II – 11 horas de descanso: o direito ao descanso precede o direito ao trabalho</i>	97
<i>IV.III.III – Quem entende a tela do computador?: A escala eletrônica</i>	100
IV.IV.. Multifuncionalidade, vínculo e geração operária: onde antigo e novo se encontram	104
CONCLUSÃO	109
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	113
Artigos de Jornais e Internet	118
Jornais Sindicais	119
Sites consultados	120
ANEXO 1 - LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1.993	122
ANEXO 2 - LEI Nº 9.719, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1998	145
ÍNDICE	150

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Número de trabalhadores avulsos registrados e cadastrados no OGMO-Santos (Maio/2005).....	12
--	----

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – Modelos de gestão portuária.....	18
---	----

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Configuração espacial do Porto de Santos.....	90
---	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ATP – Adicional de Tarifa Portuária

CAP – Conselho de Autoridade Portuária

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

DNPV – Departamento Nacional de Portos e Navegações

DTM – Delegacia do Trabalho Marítimo

GEMPO – Grupo Executivo para Modernização dos Portos

ILA – International Longshoremen Association

ILWU – International Longshoremen Warehousemen Union

ITF – International Transport Workers Federation

OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-Obra

PDV – Plano de Desligamento Voluntário

PL – Projeto de Lei

SINDAPORT – Sindicato dos Trabalhadores Administrativos em Capatazia, nos Terminais Privativos e Retroportuários e na Administração em Geral dos Serviços Portuários do Estado de São Paulo.

SINTRAPORT - Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários em Geral nas Administrações dos Portos e Terminais Privativos e Retroportos do Estado de São Paulo

SOPESP – Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

TEU – Twenty-Foot Equivalent Unit

TPA – Trabalhador Portuário Avulso

INTRODUÇÃO

Santos, 1888. Há mais de um século começava a construção do que viria a ser o maior porto da América Latina. Em 1892 eram apenas 260 metros de cais. Hoje, passados 119 anos, o Porto de Santos conta com uma extensão de quase 13 km, que se estendem da Alemoa à Ponta da Praia, Ilha Barnabé e Guarujá. E neste mais de um século de história vimos à formação de um movimento operário forte, combativo e unido. Formado em grande parte por trabalhadores do porto, o movimento operário santista diferenciou-se dos demais desde seu início, quando devido a forte presença de trabalhadores estrangeiros, assumiu o seu caráter anárquico. Para Alcindo Gonçalves:

[é] a importância econômica do porto que define as regras básicas e orienta todo o fluxo de desenvolvimento da cidade, criando condições objetivas para a formação de sua classe operária; para propiciar a maciça imigração, responsável por seu caráter aberto e cosmopolita. (GONÇALVES, 1995, p.22)

As primeiras organizações sindicais santistas surgiram no início do século XX, sendo a primeira a “Sociedade Primeiro de Maio”, fundada em abril de 1904 e, que congregava apenas os operários da construção civil, principais articuladores do movimento operário santista até a 1ª Grande Guerra. Em julho de 1907 foi fundada a Federação Operária Local de Santos (FOLS), que agrupava os sindicatos dos pedreiros, pintores, carpinteiros, funileiros, carregadores de café e tecelões, e tinha como principal bandeira a luta pela manutenção da jornada de trabalho de 8 horas. (GITAHY, 1992)

Os sindicatos portuários santistas institucionalizaram-se a partir da década de 30, a partir da ascensão de Getúlio Vargas à Presidência da República, quando se criou uma legislação trabalhista e, principalmente, regulamentou-se a atividade sindical. Nesta época foi regulamentada a mais importante organização sindical santista, o Sindicato dos Estivadores de Santos (SES). Sarti diz que no SES, assim como os demais sindicatos portuários, *“coexistem características encontradas em 2 tipos opostos de sindicalismo”*. (SARTI, 1981, p.53). Tem caráter corporativista, pois o mercado de trabalho é controlado

pelos próprios sindicatos, que administram a gestão da mão de obra, dando prioridade de trabalho aos sindicalizados. Esta prioridade é garantida pelas inúmeras leis que regem o controle do trabalho portuário, leis que nem sempre atenderam aos anseios dos trabalhadores portuários, mas que mesmo assim garantiram certa liberdade de trabalho. Muitas delas garantem o caráter democrático destes sindicatos quanto à mesma questão, já que a distribuição de trabalho é feita igualitariamente entre os associados, em sistema de rodízio, além de promoverem um esquema democrático para a escolha de suas lideranças. São estas características que dão a “cara” do movimento sindical portuário, e a ela é que se deve o alto índice de mobilização entre as categorias portuárias.

Os portuários dividem-se em diversas categorias, conforme o tipo de trabalho exercido, mas, primeiramente, dividem-se em: trabalhadores da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) e trabalhadores avulsos. Estes não possuem vínculo empregatício, obtendo-o apenas quando se credenciam a alguma agência marítima ou operadora portuária, trabalhando somente em navios administrados pela agência. Entre os “avulsos”, temos os estivadores, os conferentes de carga e descarga, os consertadores de carga e descarga, os vigias portuários e os trabalhadores de bloco. Entre os trabalhadores da Codesp temos os conferentes de capatazia, os empregados na Administração Portuária, os operadores de guindastes e empilhadeiras, os operários portuários, a guarda portuária, os arrumadores, os condutores da Marinha Mercante, entre outros. Os avulsos diferem dos trabalhadores das docas por sua alocação na estrutura de trabalho portuária. Os primeiros são encarregados do trabalho em bordo, responsáveis pelo embarque e desembarque das cargas, arrumação das mesmas nos porões, conferências das cargas que entram e saem dos navios, conserto de cargas no interior dos navios, etc. Os trabalhadores das Docas localizam-se no cais, em terra firme. A eles cabe deslocar as cargas dos armazéns as zonas de embarque, assim como o processo inverso; conferir as cargas que saem dos armazéns e as que chegam aos mesmos; operar empilhadeiras levando cargas dos armazéns ao cais e vice-versa; operar guindastes colocando as cargas dentro dos navios para serem arrumadas pelos estivadores, etc. Este é o quadro encontrado antes da privatização portuária.

Entretanto, o que foi a privatização portuária? A privatização portuária ou, melhor, modernização dos portos foi um processo ocorrido em diversos portos do mundo, com vistas a agilizar o embarque e desembarque de cargas, aumentando a produtividade e

diminuindo custos. A diminuição de custos implica além da redução de tarifas alfandegárias e de tempo de permanência dos navios nos portos, a redução do custo da mão-de-obra. Apontada como principal fator dos altos custos portuários, a mão-de-obra foi alvo certo das modernizações portuárias no Brasil e em todo mundo. No Brasil, o marco regulatório da modernização portuária é a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Esta lei, entre outros pontos, muda a gestão do trabalho portuário avulso, passando esta dos sindicatos para os Órgãos Gestores de Mão-de-Obra, administrados pelo operador portuário. A gestão do trabalho sai das mãos do trabalhador e passa para o poder dos empresários.

Neste caso escolhemos como objeto de estudo os trabalhadores portuários avulsos, ou seja, trabalhadores de bloco, estivadores, conferentes, vigias portuários e consertadores. Para recortar melhor, optamos por falar dos avulsos do Porto de Santos pela relevância histórica e econômica que o porto e estes trabalhadores possuem. Segundos dados do OGMO-Santos, em maio de 2005, 6.134 trabalhadores avulsos estavam na ativa, conforme podemos ver na tabela 1.

Tabela 1: Número de trabalhadores avulsos registrados e cadastrados no OGMO-Santos (Maio/2005)

Categoria	Registrado	Cadastrado	Total (Reg + Cad)
Estiva	3.183	1.875	5.058
Conferentes de Carga	286	42	328
Vigias	112	101	213
Consertadores	67	90	157
Bloco	269	109	378
TOTAL	3.917	2217	6.134

Fonte: site do OGMO-Santos www.ogmo-santos.com.br

A hipótese que norteou o estudo era que a passagem da gestão de mão-de-obra do sindicato para um Órgão Gestor de Mão-de-Obra enfraquecia as entidades sindicais, fazendo com que elas perdessem, entre outros, o seu poder simbólico. A

multifuncionalidade, prevista na Lei nº 8.630, auxiliava no processo de desagregação dos trabalhadores, pois acabava com as categorias e conseqüentemente, com a noção de ofício.

Para que pudéssemos compreender estas mudanças realizamos três etapas de pesquisa: levantamento bibliográfico, levantamento de materiais de fontes secundárias (mídia impressa, sites da internet, jornais sindicais) e pesquisa de campo. A pesquisa foi realizada na cidade de Santos/SP durante os meses de janeiro, julho e novembro de 2006 e foram visitados os 5 sindicatos de trabalhadores portuários avulsos de Santos. Em três sindicatos – Consertadores, Vigias Portuários e Conferentes – tivemos uma excelente recepção, sendo colocado a nosso dispor documentos produzidos pelo sindicato e por fontes secundárias. Nos outros dois sindicatos – Estivadores e Trabalhadores de Bloco – não obtivemos êxito em estabelecer contato com seus dirigentes. Nos dois sindicatos fomos atendidos pelas secretárias, que conversaram conosco e comprometeram-se a retornar, com um contato mais efetivo do pessoal do sindicato. Entretanto, o retorno não aconteceu. Foram várias tentativas, todas sem sucesso.

Nos sindicatos que nos receberam, estabelecemos contatos com a direção e com associados, que foram entrevistados. Realizamos entrevistas semi-estruturadas, entendidas aqui como o procedimento de entrevista, que se distingue da aplicação de questionários e de uma entrevista dirigida por estabelecer previamente os temas e as questões mais amplas a serem abordadas, mas manter uma flexibilidade no diálogo entabulado com os entrevistados. Certamente que esse não é um diálogo em que se trocam pontos de vista, mas em que se busca apreender o ponto de vista daquele com quem se dialoga; é exatamente com esse propósito que a entrevista em profundidade deve se manter aberta a formulações ou questões não previstas pelo pesquisador, de modo a se habilitar a uma apreensão ampla desse ponto de vista.

Durante as visitas às entidades sindicais também pudemos saber um pouco mais de cada categoria, como o fato de que apenas os conferentes possuem trabalhadores que entraram na categoria após 1993, o que influi para a seleção de entrevistados previamente estabelecida, que atenderia trabalhadores aposentados, trabalhadores que estão na ativa antes do processo de modernização, trabalhadores que chegaram ao porto após 1993 e diretores sindicais. Seriam cerca de 20 entrevistas. Como não conseguimos contato com

dois sindicatos, as 8 entrevistas que seriam feitas com trabalhadores destas categorias não foram realizadas. Com duas categorias sem trabalhadores novos, a amostra ficou reduzida para cerca de 10 entrevistas.

Ao todo foram realizadas 6 entrevistas com presidentes de sindicatos e trabalhadores na ativa. A técnica utilizada permitiu obter destas entrevistas dados consistentes com relação aos temas abordados. Para garantir o anonimato dos entrevistados foram usados nomes fictícios no decorrer do texto. Para completar estes dados, utilizamos a entrevista feita pelo site Porto Gente¹ com o Sr. Vanderlei José da Silva, ex-presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos, assim como pequenas entrevistas de estivadores e trabalhadores de bloco concedidas ao mesmo site. Como forma de nos aproximarmos mais sobre as questões levantadas pelos entrevistados, acompanhamos as discussões realizadas nos fóruns de debate da comunidade “Trabalhadores do Porto de Santos”, alocada no site Orkut².

Além disso, visitamos o Órgão Gestor de Mão-de-Obra de Santos para coletar dados relativos ao número total de trabalhadores portuários avulsos e a implantação da escala eletrônica. Fomos recebidos na portaria e mantivemos contato telefônico com a assessoria de imprensa, responsável por disponibilizar tais dados. A assessora pediu que fosse enviado um e-mail constando quais dados gostaríamos de obter. O e-mail foi enviado para o endereço fornecido e não recebemos resposta. Sendo assim, os dados do OGMO-Santos utilizados neste trabalho são os disponibilizados no site do órgão³.

Em posse de tais dados adotamos a seguinte forma para esta dissertação. Para entendermos melhor o que é o processo de modernização portuária, no Capítulo I veremos como ele aconteceu nos principais países da Europa, América Latina e nos Estados Unidos; quais as mudanças feitas nos estatutos portuários e como a modernização incidiu sobre a força de trabalho. O Capítulo II mostrará o caso brasileiro: quais as mudanças realizadas na legislação portuária, a adaptação dos portos à nova realidade; a implantação da modernização e, principalmente, as conseqüências da nova legislação sobre as relações de trabalho.

¹ www.portogente.com.br

² www.orkut.com

³ www.ogmo-santos.com.br

Este quadro é necessário para entendermos o objetivo central desta pesquisa: quem é o atual trabalhador portuário avulso santista? Sendo assim, no Capítulo III, apresentaremos elementos que possibilitam mostrar uma cultura do trabalho portuário em Santos, centrado na figura do trabalhador avulso. Para tal, trabalhamos com a análise histórica realizada por Fernando Teixeira da Silva e com o conceito de *habitus* de Pierre Bourdieu e a noção de experiência de E.P. Thompson. Neste capítulo é possível visualizar quem era o trabalhador portuário avulso santista antes do processo de modernização.

O Capítulo IV traz as representações dos entrevistados sobre diversas categorias analíticas: sindicato, processo de trabalho, relações de trabalho, relações sociais, que podem ser percebidas quando eles se referem sobre a transferência da gestão de mão-de-obra, sobre a exigência de 11 horas de descanso entre as jornadas de trabalho, sobre a escalção eletrônica, entre outros tópicos abordados. Neste capítulo é possível verificar a aplicabilidade da hipótese da pesquisa.

As considerações finais fazem uma reflexão sobre as mudanças trazidas pelo processo de modernização portuária aos trabalhadores, refletindo sobre as possibilidades de haver alterações na estrutura da cultura do trabalho portuário.

CAPÍTULO 1 – MODERNIZAÇÃO E PRIVATIZAÇÃO: A REFORMA PORTUÁRIA NO ÂMBITO INTERNACIONAL

Ao falarmos em modernização portuária a primeira ligação que fazemos é com a privatização. Superficialmente o processo de modernização é pensado como abertura dos portos ao mercado, concedendo à iniciativa privada a exploração de terminais e operação de serviços portuários. A reforma portuária, porém, vai além da privatização. Ela abrange a concessão de terminais a empresas privadas, permitindo a operação de cargas próprias e de terceiros; investimentos tecnológicos; transformações na gestão da mão-de-obra; administração do porto pela iniciativa privada ou pela gestão pública, conforme o regime adotado no país. Segundo a *ITF* (International Transports Workers' Federation) a reforma portuária é baseada em 6 conceitos: liberalização, desregulamentação, privatização, competência⁴, globalização e modernização⁵. Os dois primeiros vão ao encontro da idéia de abertura dos portos à economia de mercado. Além disso, a desregulamentação conjuga-se com a privatização no sentido de retirar funções onerosas da mão do Estado, criando novos regulamentos. A estes se juntam o conceito de competência (diminuir custos e aumentar a produtividade) e modernização, que alia a necessidade de inovação tecnológica a investimentos privados. A globalização seria a geradora de todo este processo.

Os modelos de privatização apresentados pela *ITF* refletem esta comunhão de conceitos:

1 – Porto de “serviço público”: o Estado é o proprietário da infra-estrutura (cais, estradas) e da superestrutura (guindastes, armazéns) e também responsável pelo emprego e organização da mão-de-obra;

⁴ Segundo Burkhalter (1999, p. 57), "La participación de los operadores privados de las terminales marítimas en los puertos estatales tiene por objeto, fundamentalmente, crear una base para la competencia, a fin de reducir los costos, mejorar la calidad de los bienes y servicios y alentar las inversiones del sector privado en maquinarias, inmuebles e instalaciones. La competencia permite lograr esos objetivos, pues obliga a los inversionistas a correr riesgos comerciales y enfrentar la posibilidad de incurrir en pérdidas financieras y el riesgo de quiebra. La función de la competencia es transformar un entorno carente de dinamismo y estancado, que protege a los grupos dominantes. Para que ello ocurra es preciso que todo el ámbito portuario se sienta impulsado a innovar, aumentar la productividad y reducir los costos con el propósito de mejorar su situación y, al mismo tiempo, la de los clientes"

⁵ International Transports Workers' Federation. *Mejorar las respuestas sindicales a la reforma portuaria*. Obtido no site da ITF www.itfglobal.org em 30 de setembro de 2005.

- 2 – Porto “ferramenta”: a administração portuária, a infra-estrutura e os equipamentos continuam nas mãos do Estado. Os serviços de manipulação de cargas passam à iniciativa privada, que se torna responsável pela gestão e contratação da mão-de-obra;
- 3 – Porto “proprietário”: o Estado, através da autoridade portuária, é o proprietário da infra-estrutura e responsável pela gestão da administração portuária. A superestrutura e a contratação da mão-de-obra passam a ser áreas de interesse privado;
- 4 – Porto “privatizado totalmente”: Toda a infra-estrutura, superestrutura, gestão portuária e de mão-de-obra é responsabilidade do setor privado⁶.

Almeida, Elstrodt e Martins (1996) também apresentam modelos de gestão portuária que não diferem muito dos apresentados pela *ITF*. Eles colocam 4 modelos que, segundo os autores, foram identificados a partir da análise de experiências nacionais e internacionais.

- 1 - Porto Governamental: o Estado é o gestor portuário, responsável pela infra-estrutura e pela superestrutura.
- 2 – Porto *landlord*: o Estado é responsável pela infra-estrutura. Os terminais são arrendados ou concedidos para a iniciativa privada que deve investir na superestrutura, ou seja, equipamentos, manutenção, operação das cargas.
- 3 – Concessão da administração portuária: o porto como um todo, infra e superestrutura, é concedido para a iniciativa privada, que fica responsável por operar e manter todo o porto.
- 4 – Porto privado: toda a infra-estrutura e superestrutura são vendidas definitivamente para a iniciativa privada.

No quadro 1 podemos perceber melhor esta divisão de modelos.

⁶ Idem.

Quadro 1 – Modelos de gestão portuária

Modelos	Propriedade		Operação/ Manutenção			Investimento		Tarifa de serviço	Regulamentação	Documentação
	IE	SE	IEM	IET	SE	IE	SE			
Porto Governamental	A	A	A	A	A	A	A	Determinada pela União	A	A
Porto Landlord	A	P	A	A	P	A	P	Determinada por negociação	A	P
Concessão Administração	A	M	M	M	M	M/P	M/P	Tarifa pode ou não estar definida no modelo de concessão	A	M
Porto Privado	P	P	P	P	P	P	P	Determinada por negociação	P	P

Fonte: Quadro produzido pela autora com base em tabela de Almeida, Elstrodt e Martins (1996)

IE – Infra-estrutura / IET – Infra-estrutura terrestre / IEM – Infra-estrutura marítima

SE – Superestrutura

A = Autoridade portuária; P = Companhia privada; M = Companhia Mista

A diferença entre os modelos apresentados pela *ITF* e por Almeida et alli está no fato de que a *ITF* coloca a questão da mão-de-obra em pauta, não excluindo do processo a necessidade de pensar a transformação da gestão do trabalho portuário, essencial para o bom andamento da modernização dos portos. Já Almeida et alli trata esta questão como consequência de um processo maior, não tocando no fato de pensarmos uma nova gestão do trabalho.

Tal preocupação com a questão da mão-de-obra, porém, está continuamente inserida na discussão da reforma portuária e pode ser considerada seu ponto nevrálgico.

O regime de trabalho no porto é ímpar, apenas encontrando similar na organização dos trabalhadores da construção civil no início do século XX⁷. Sua característica principal é permitir a entrada no mercado apenas de trabalhadores sindicalizados. Isto entre os trabalhadores avulsos. Os trabalhadores das Cias. Docas, no caso do Brasil, eram empregados diretos das estatais e sua filiação sindical não era necessária para ingresso na

⁷ O livro de Fernando Teixeira da Silva, *Operários sem patrões* (2003), aprofunda esta questão.

profissão. Sendo assim, ao falarmos sobre restrição do mercado de trabalho portuário estamos sempre nos referindo à condição trabalhista dos avulsos.

O interessante de tal fato é que este regime era vigente em quase todo mundo. A maioria dos portuários avulsos ou, como comumente encontramos na literatura, dos estivadores do mundo tinham o mesmo regime de trabalho, todos trabalhavam em sistema de *closed shop*⁸. Sendo assim, nos países em que este sistema era vigente, a reforma portuária fez-se necessária em conjunto com uma reforma trabalhista do setor.

Para ser possível a visualização do caso brasileiro, que é reflexo das reformas portuárias ocorridas principalmente na Europa e nos Estados Unidos, mostraremos como os países europeus e latino-americanos e os EUA realizaram seus processos de modernização portuária. A escolha destes países é importante pelas semelhanças na organização do modo de produção portuário, principalmente em relação à organização da mão-de-obra. Faz-se necessário tal quadro para compreendermos a configuração da reforma brasileira.

1.1. A Europa e um dos maiores e melhores portos do mundo

As transformações no mundo econômico, fruto da globalização, impõem aos países mudanças no comércio local e nas infra-estruturas que atendem às demandas colocadas pela nova realidade. Os portos sempre foram a ligação do comércio internacional com as praças locais. A visão de sua importância, no entanto, na rede de comércio mundial não era muito explorada. Os portos eram tidos como essenciais à segurança nacional e seu “apelo” comercial aparecia nos momentos de greve, quando os trabalhadores sabiam que parar um porto causaria danos à economia nacional. Mas, como podemos ressaltar, o nacional era muito valorizado e pensar no porto como um centro de intercâmbio do comércio internacional passou a ser prioridade com a necessidade de reforma imposta pela economia globalizada.

⁸ “Segundo Hanson (1982) ‘o closed shop é um termo genérico. Cobre uma variedade de práticas que contém um elemento comum. O elemento é que, para conseguir ou manter um emprego o empregado deve associar-se a um sindicato, ou em outras palavras, ser associado do sindicato é uma condição para obtenção do emprego’” (OLIVEIRA JR., 1994, p. 102)

Na Europa os processos de modernização começam a ser sentidos na década de 1950. Impulsionados pela necessidade de reconstrução das economias nacionais após a 2ª Guerra Mundial, os países passam a investir em inovação tecnológica, para atender às novas demandas, como os navios *porta-containers* e os navios *ro-ro*⁹. Porém, apesar de ser um momento vivenciado pela maioria dos portos, cada país reagiu de uma determinada maneira e teve seu processo de reforma baseado em características físicas, econômicas e sociais peculiares a cada um.

O caso mais conhecido e de maior sucesso na Europa é o holandês com o porto de Rotterdam. Considerado o maior e melhor porto do mundo¹⁰, Rotterdam é o tipo ideal de porto aberto ao mercado. Para chegar a esta posição, Rotterdam tem investido em seu potencial desde a década de 1930. Sua localização no Mar do Norte permitiu, durante este período, um grande desenvolvimento. A 2ª Guerra Mundial, porém, impediu um processo contínuo de expansão que foi retomado na década de 1950, como forma de alavancar a economia holandesa, “destruída” pela guerra. Durante as décadas de 1950 e 1960 os investimentos em dragagem e expansão do porto foram massivos. Melhorar o acesso de navios de grande porte era prioridade em Rotterdam. Este esforço foi fruto de uma comunhão de esforços da prefeitura de Rotterdam com a Administração Portuária Municipal (*Municipal Port Management*)¹¹. Vale ressaltar que o Estado holandês sempre esteve presente numa perspectiva de ordem econômica e comercial. A figura do Estado paternalista não aparece na Holanda. Sua função era permitir que os esforços da iniciativa privada se concretizassem, suas intervenções orientavam-se neste sentido. (KREUKELS, 2000)

Durante as décadas de 1960 e 1970 os olhares da municipalidade de Rotterdam estavam direcionados à cidade. As condições de moradia e de qualidade de vida dos

⁹ Os navios *ro-ro* (roll on/roll off) foram utilizados durante a 2ª Guerra Mundial para transporte de tanques. A abertura na proa do navio permitia o desembarque destes com rapidez. Ao fim da guerra esta tecnologia passou a ser utilizada para o transporte de carros.

¹⁰ Há uma grande briga entre o Porto de Cingapura e o de Rotterdam pela posição de melhor porto do mundo. Os dois são altamente informatizados e movimentam grandes quantidades de contêineres, sendo o porto de Cingapura o maior porto em volume de contêineres, ficando Rotterdam em 6º lugar, segundo dados da ITF www.itf.org. Em 2004, Cingapura e Rotterdam brigavam pelo 2º lugar, segundo dados da UNCTAD. www.unctad.org.

¹¹ KREUKELS, Anton. “Rotterdam: As Relações entre Porto e Cidade sob as Perspectivas Nacional e Internacional”. In COCCO, Giuseppe e SILVA, Gerardo. *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. pp. 64-65

habitantes de Rotterdam tornaram-se prioritárias para o Estado. Nos anos 1980, o porto atraiu novamente a atenção do Estado com a necessidade de investimentos em infraestrutura, devido às demandas impostas pela economia internacional, tendência que segue até os dias atuais.

Na década de 1990, o Porto de Rotterdam passou a ter um marco institucional, o *Port Plan 2010* (Plano de Portos 2010). Segundo Kreukels (1999, p. 67),

O *Port Plan 2010* é uma reelaboração do *Master Plan* da cidade de Rotterdam, publicado pela primeira vez em 1991, face às novas determinações da dinâmica econômica contemporânea do porto e da cidade, à acentuação dos problemas sociais, à deterioração da qualidade de vida na região e aos problemas de circulação no conglomerado urbano de Rijnmond, entre outros. Basicamente, os objetivos principais do *Port Plan 2010* são os seguintes: a) promoção da atividade portuária, associada à função industrial e comercial (*Distriport*), para aumentar o valor agregado à circulação de mercadorias e os níveis de emprego da cidade de Rotterdam; b) otimização da utilização do espaço, observando a racionalização econômica qualitativa e quantitativa das infra-estruturas e equipamentos disponíveis nas escalas local, regional e nacional; c) melhoria do meio ambiente, sobre a base do conceito de “desenvolvimento sustentável” do porto e das atividades econômicas relacionadas.

O *Port Plan 2010* foi elaborado pela Autoridade Portuária Municipal e pensa em longo prazo, analisando objetivamente os riscos e oportunidades. No Plano, a Autoridade Portuária é a mola propulsora deste processo. O objetivo é combinar a distribuição, logística e produção numa comunhão porto-cidade, possibilitando crescimento econômico para o setor portuário e para a região do entorno do Porto de Rotterdam.

Todas estas ações refletiram na produtividade do Porto, colocando-o em primeiro lugar no número de cargas movimentadas. O porto de Rotterdam é altamente modernizado. Possui pontes rolantes computadorizadas para embarque e desembarque de contêineres; um terminal de contêineres com 2,4 km² de cais e capacidade de operar 3,5 milhões de

TEUs¹². Em sua área de abrangência abriga agências navegadoras e representantes de empresas internacionais e tornou-se o porto preferido de multinacionais americanas que objetivavam atingir o mercado europeu. (OLIVEIRA, 2000, p. 45)

Atualmente o Porto de Rotterdam é municipalizado, sendo a infra-estrutura pertencente e controlada pela Autoridade Portuária Municipal. Esta autoridade portuária é administrada por funcionários especializados da municipalidade e seu diretor-gerente é indicado pelo Conselho da Cidade, órgão que governa a municipalidade da qual o Prefeito, nomeado pelo rei, é o presidente. Ao diretor-gerente cabe administrar as finanças do porto, onde a maior receita provém das taxas portuárias de tráfego, atracação, aluguel e arrendamento de áreas e armazéns. Também cabe à administração portuária a manutenção das instalações do cais, fornecer serviços de praticagem e segurança contra incêndios aos navios. Além disso, a Autoridade Portuária Municipal mantém alguns guindastes e armazéns que podem ser utilizados por operadoras mediante pagamento de tarifa. Para operação dos equipamentos, a Autoridade Portuária disponibiliza seus empregados. As áreas arrendadas passam a ser de responsabilidade dos arrendatários, tanto quanto à manutenção quanto a melhorias relativas a superestrutura. (OLIVEIRA, 2000)

Com relação à organização do trabalho, o Porto de Rotterdam opera em esquema 24 horas e seus portuários são funcionários das operadoras existentes em Rotterdam. Estes são solicitados à *Scheepvaart Vereeniging Zuid* (Associação de Embarque do Sul – SVZ), associação composta por operadoras portuárias, armadores, agências navegadoras e trabalhadores avulsos. A SVZ é responsável pelo treinamento dos trabalhadores, assim como por participar das discussões de acordos coletivos sobre condições de trabalho e salários¹³. Entretanto, assim como em outros portos, como veremos mais a frente, a dispensa de parte da mão-de-obra fez-se necessária. Segundo Oliveira (2000, p.54), em 1980, o número de estivadores passou de quase 14.000 para cerca de 12.500. Porém, Oliveira atribui este processo a inserção de novas tecnologias, sem analisar as formas adotadas pelo Estado holandês para o progresso do Porto de Rotterdam.

¹² A unidade de container de cerca de 20 pés é chamada de TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit). SEASSARO, Loredana. “O Sistema Portuário Italiano: Privatização, Operadores Transnacionais e Recomposição da Relação Porto-Cidade”. In SILVA, Gerardo e COCCO, Giuseppe. *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 162

¹³ OLIVEIRA, Carlos Tavares de. “Os Grandes Portos Mundiais”. In Modernização dos Portos. São Paulo: Aduaneiras, 2000. 3ª ed. pp. 93-106

Em maio de 2005, a Autoridade Portuária de Rotterdam apresentou um planejamento para 2020. Denominado *Relatório 2020: Projeções Integradas para Porto e Indústria*, o estudo faz previsão de movimentação de cargas, com relação a tonelagem e tipo de carga movimentada (a previsão mais otimista chega à marca de 480 milhões de toneladas em 2020), o tipo de operação utilizada (container, ro-ro, lingada), expansão do espaço, impactos ambientais, geração de empregos, entre outros pontos¹⁴.

Os empresários do setor ressaltam que as marcas atingidas por Rotterdam só foram possíveis por conjugarem interesses da cidade e dos portos voltados à economia de mercado. O planejamento também é apontado como fator positivo para o desenvolvimento do porto. A comunhão de esforços voltados ao porto como ligação do comércio internacional proporciona prosperidade a Rotterdam que através do avanço das atividades portuárias reflete na vida econômica e social da cidade.

Próximo a Holanda encontra-se a Alemanha, país que possui dois grandes portos, Hamburgo e Bremen/Bremerhaven. Estes têm características de portos “universais”. Enquanto os demais portos marítimos alemães especializaram-se em determinadas cargas, Hamburgo e Bremen/Bremerhaven são portos preparados para receber contêineres e todo tipo de carga¹⁵. O porto de Hamburgo é o maior porto marítimo alemão e o segundo porto europeu em movimentação de contêineres, ficando atrás apenas de Rotterdam. Sua administração fica a cargo da *Free and Hanseatic City of Hamburg* (Cidade Livre e Hanseática de Hamburgo), “a cidade-estado que forma seu próprio Estado Federal”. (DEECKE & LÄPLLE, 1999, p. 112)

O Porto de Bremen/Bremerhaven é constituído por dois portos, Bremen-Stadt e Bremerhaven, ambos administrados pela cidade-estado de Bremen, ou seja, o Estado Federal de Bremen. Separados pela distância de 50 km, compartilham das mesmas condições legais e econômicas. Os dois portos possuem movimentação de carga balanceada, porém o transporte de contêineres é maior em Bremerhaven do que em Bremen-Stadt.

¹⁴ A Tribuna. “Roterdã se prepara para o mundo de 2020”. 24/05/2005. Extraído do site: www.atribuna.com.br em 30 mai. 2005.

¹⁵ Estes portos também são conhecidos como “hub ports”, preparados para receber qualquer tipo de carga.

A divisão entre os portos de Hamburgo e Bremen/Bremerhaven é clara. O primeiro atende às demandas do leste asiático e o segundo, às dos Estados Unidos. Com a unificação da Alemanha, porém, o desenvolvimento do porto de Hamburgo foi maior, adquirindo “uma posição central entre o mar do Norte e as regiões do Báltico, assim como entre a Europa Central e a do Norte”. (DEECKE & LÄPPLÉ, 1999, p. 116)

Esta impulsão do porto de Hamburgo aumentou a competição entre os dois principais portos alemães. E ambos disputam mercado com os demais portos da Europa do Norte, como os portos de Antuérpia e Rotterdam. Esta competição é caracterizada pelo crescimento do fluxo de transporte de contêineres e avanços tecnológicos e organizacionais. O investimento em navios porta-contêineres cada vez maiores e com capacidades para até 6.000 TEUs impulsiona os portos de Hamburgo e Bremen/Bremerhaven a aumentar a profundidade dos canais de acesso aos portos e a ampliar as instalações dos terminais de contêineres. Este processo também restringe o número de portos de entrada. Devido ao tamanho dos navios, poucos portos têm capacidade para recebê-los. Mais um ponto para Hamburgo que foi privilegiado, pois os navios porta-contêineres não atracam mais nos portos do Báltico, sendo estes servidos pelos portos do Mar do Norte através de serviços *feeders* (alimentadores).

Para o desenvolvimento portuário acompanhar a demanda imposta, há a necessidade de investimentos. A política de desenvolvimento portuário alemã tem foco principal em investimentos na extensão e ajuste das infra-estruturas de transporte e nas hinterlândias (áreas de influência). O Ministério dos Transportes Alemão elaborou um Plano de Infra-estrutura de Transporte com previsão para 2012, no qual enfatiza a necessidade de construção de uma infra-estrutura de transportes nacional. Infra-estrutura esta de caráter multimodal, conjugando portos, ferrovias e estradas, atendendo assim as hinterlândias (área de influência da região portuária).

A reestruturação dos portos alemães com a introdução da containerização resultou em aumento de produtividade e redução de postos de trabalho na área portuária e além-porto, já que os transportes denominados *door-to-door* (porta a porta), no qual a carga segue dentro do container do local de origem ao destino final, elimina a necessidade de

atividades tradicionais dentro e fora da área portuária¹⁶. No porto de Hamburgo houve a redução de mais de 5.000 postos de trabalho na estiva entre os anos de 1980 e 1995. No total de trabalhadores de transportes intermodais esta redução chegou a 10.000. Segundo Deecke e Läßle, “(...) a hipótese de que o aumento do volume de transporte desenvolveu-se desacoplado do trabalho não apenas tem sido confirmada para o desenvolvimento portuário, mas também para o setor de transporte e das funções logísticas em geral”. (1999, p. 131)

Outro país importante para o comércio mundial e que teve uma reforma portuária profunda e complexa foi a Grã-Bretanha. Conhecida por seu forte movimento sindical portuário que desde fins do século XIX já se organizava¹⁷, os britânicos encamparam uma política de privatização que teve início no Governo Margareth Thatcher (1979-1990). Com foco na passagem dos serviços portuários do setor público para o setor privado, o radicalismo da privatização portuária na Grã-Bretanha está no fato de que até papéis que seriam da autoridade portuária, como regulamentar serviços de segurança e navegação, transferiram-se para o setor privado. A Grã-Bretanha optou pelo tipo de privatização total, na qual todos os serviços portuários, incluindo a administração do porto, transferem-se para a iniciativa privada.

Os portos estatais eram administrados pelo Conselho Britânico de Transportes e Docas (BTDB) que os transferiu ao setor privado. A companhia responsável pela operação atual dos portos é a Associação dos Portos Britânicos (ABP), que administra cerca de 22 portos. Além da administração portuária, a ABP detém 49% de participação em companhias operadoras de terminais de contêineres, como a P&O Containers, pertencente ao grupo da P&O Ports, considerada uma das maiores operadoras portuárias, presente em mais de 100 portos da América Latina, Europa, África, Ásia e Estados Unidos¹⁸.

¹⁶ Na Alemanha situa-se uma grande empresa de transporte *door-to-door*, a Eurogate, que serve aos portos da Alemanha, Itália e Portugal. www.eurogate.de

¹⁷ Sobre este assunto ver HOBBSBAWN, Eric. “Sindicatos Nacionais Portuários” In Os Trabalhadores. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

¹⁸ BAIRD, Alfred J. “A Privatização dos Portos na Grã-Bretanha”. In COCCO, Giuseppe e SILVA, Gerardo. *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999 e International Transport Workers’ Federation. “Ficha 3”. In *Mejorar las respuestas sindicales a la reforma portuaria*. Obtido no site da ITF www.itfglobal.org em 30 de setembro de 2005.

A privatização portuária na Grã-Bretanha, no entanto, foi bem complexa. Além dos portos estatais que passaram a ABP, havia mais 111 portos administrados pelas chamadas depositárias dos portos, ou seja, Autoridades Portuárias, Conselhos de Portos ou Comissão de Portos. Para que estes portos passassem à iniciativa privada fez-se necessário um marco jurídico. Em 1991, foi criado o Estatuto dos Portos que permitiu às depositárias a criação de Companhias e a venda de seus ativos portuários a estas. Após a privatização, as depositárias foram extintas e seus bens passaram às companhias que as sucederam.

A motivação principal do processo de privatização dos portos britânicos consistiu na necessidade de aumentar a receita do Estado. A venda de bens estatais “encheria” os cofres do Tesouro Nacional britânico. A privatização também acarretaria, conseqüentemente, a redução ou quebra do poder dos sindicatos. Nem sempre, porém, a privatização gera modernização. A saída do Estado da função regulatória impede ao mesmo ter poder de legislar e de fiscalizar as ações das empresas privadas. A conclusão de que vender não significa investir aparece nos portos britânicos. Os portos privatizados são portos tradicionais e o governo não estimula a criação de novos portos mais modernos e sofisticados, tampouco pode exigir investimentos em reestruturação dos portos antigos. Além disso, os portos foram vendidos, em sua maioria, para ex-empregados e administradores das depositárias portuárias, pois o baixo preço de venda estimulou a compra de ações por parte deste público. Este fator implicou na constante mudança da administração portuária de mãos, já que a infra-estrutura portuária requer altos investimentos, os quais permitem retorno em longo prazo. Eis, então, um caso que demonstra que a privatização total pode não ser totalmente benéfica à economia de mercado. (BAIRD, 2000)

Com relação à mão-de-obra, o caso britânico foi radical. A quebra do monopólio sindical foi dura e arrasadora. Os trabalhadores viram o enfraquecimento de suas entidades sindicais e a perda de seus postos de trabalho¹⁹. Entre 1950 e 1980, os estivadores da Grã-Bretanha tiveram sua força de trabalho reduzida de 70.000 para 50.000 estivadores (OLIVEIRA, 2000, p. 55). Tal fato ocorre porque a privatização total do porto permitiu às operadoras atuantes não reconhecerem o papel dos sindicatos enquanto organizadores da

¹⁹ Como exemplo podemos citar o documentário *The Flickering Flame*, de Ken Loach, no qual é possível vermos a forma como os trabalhadores do porto de Liverpool enfrentaram este processo.

mão-de-obra. Sobre este ponto, o Estatuto dos Portos de 1991 não legisla e a saída total do Estado das funções portuárias não permite ao mesmo regular a mão-de-obra.

Outro caso europeu interessante é o francês. Desde idos do século XIX, os portos franceses estavam sobre a administração estatal, porém os interesses do Estado estavam centrados na questão nacional, da qual integravam os portos como pontes ao transporte da economia nacional. Após as duas guerras mundiais, os portos tornaram-se autônomos das cidades e em 1965, o Estado francês promulgou a “Lei de Autonomia”, na qual criou seis portos autônomos, através dos quais “(...) o Estado passava a concentrar a atividade industrial-portuária (i.e. o transporte de cargas pesadas a granel e de contêineres nas Zonas Industriais Portuárias (ZIP) da petroquímica ou da metalurgia com os ‘pés na água’) e a maioria dos seus investimentos”. (COLLIN, 1999, p. 41)

Esta autonomia dos portos em relação às cidades acabou por isolar os portos franceses do comércio mundial e, conseqüentemente, do comércio nacional. No final da década de 1980 havia a necessidade de integração às demandas comerciais. Sendo assim, a parceria entre público e privado fazia-se necessária. Em 1994 a reforma portuária permitiu a entrada das empresas privadas na exploração dos serviços portuários por um longo tempo, trazendo investimentos altos ao setor. Com relação a organização da mão-de-obra, empresas de manutenção passaram a ser as empregadoras e apenas um terço dos 8.000 trabalhadores da época foram incorporados por estas empresas. (COLLIN, 1999, p. 45)

Entre os modelos aqui expostos os que mais se aproximam do modelo brasileiro são os modelos implementados na Holanda e na Inglaterra. Com relação ao primeiro, não podemos comparar os investimentos financeiros revertidos em inovação tecnológica, ampliação da área do cais, armazéns e outros pontos de infra e superestrutura com o Brasil; entretanto, os portos brasileiros seguem a lógica de organização da força de trabalho implantada no porto holandês, ou seja, uma entidade organizadora de mão-de-obra comandada pelos operadores portuários que possui participação do governo e dos trabalhadores. A relação da modernização brasileira com a britânica se faz pela via dos motivos que levam à reforma, a necessidade de receita e de saída do Estado de funções de infra-estrutura.

A seguir apresentarei a modernização ocorrida nos portos norte-americanos e a semelhança com o caso brasileiro.

I.II. O país do closed-shop: a luta pela modernização portuária nos Estados Unidos da América

Os Estados Unidos são conhecidos pelo seu forte movimento sindical. Entre eles foi instituído e difundido o sistema de *closed-shop*, onde apenas trabalhadores sindicalizados têm direito à inserção no mercado de trabalho. Muito utilizado pelos trabalhadores da construção civil, este sistema também foi adotado pelos trabalhadores portuários²⁰.

No entanto, nem só de trabalhadores se faz um porto. O complexo portuário norte-americano é o maior do mundo e conta com 185 portos nas costas Norte, atendendo a divisa com o Canadá; Sul, o Golfo do México; Leste, o Oceano Atlântico e Oeste, o Oceano Pacífico, incluindo os portos localizados no Havaí, Alasca, Porto Rico, Guam e Ilhas Virgens. Os principais portos americanos são Nova York/Nova Jersey, South Louisiana, Houston, Baton Rouge, Long Beach e Los Angeles. As tradicionais cidades portuárias de São Francisco e Nova Orleans, conhecidas pela coesa organização dos trabalhadores, não figuram mais entre os grandes portos americanos. Este fato é fruto do processo de descentralização da política portuária registrado desde o fim da 2ª Guerra Mundial.

A descentralização fez-se necessária diante de um quadro no qual poucos portos processavam as cargas nacionais e internacionais. Neste sentido, a orientação à descentralização foi investir na construção de portos próximos a centros produtivos e a hidrovias, ferrovias e rodovias, o que resultou em uma diminuição dos gastos e aumento da produtividade, com a rapidez no embarque e desembarque. Neste período, mais precisamente entre as décadas de 1950 a 1970, os Estados Unidos experimentaram a

²⁰ Paradis (1965) em seu livro sobre a história do movimento trabalhista americano apresenta as categorias que utilizaram deste sistema e como fizeram para implantá-lo.

containerização²¹. Este contexto contribuiu para a diminuição do poder dos sindicatos portuários. Aliado à descentralização, o processo de mecanização, que inclui além da introdução dos contêineres, o uso de guindastes, empilhadeiras e pontes rolantes, diminuiu o número de postos de trabalho e a influência das entidades sindicais. Entre os anos de 1974 e 1991 a força de trabalho em todos os portos norte-americanos diminuiu cerca de 60%, totalizando aproximadamente 40.000 trabalhadores (65.050 em 1974 para 25.981 em 1991). Entre as 4 costas, os portos que mais sentiram os efeitos da mecanização foram os da Costa Oeste e da Costa Norte, que tiveram redução de 68% de sua força de trabalho no período citado. (OLIVEIRA, 2000, p. 135 e 137)

Com relação à administração dos portos, estas são exercidas pelos estados cabendo ao Governo Federal apenas as dragagens dos canais de acesso. Apesar dos portos serem 185, as Administrações ou Autoridades Portuárias são apenas 100. As *Port Authoritys* são formadas pelos Governadores dos Estados e contam com a participação de cerca de 12 membros. A formação dos conselhos que gerenciam as Autoridades Portuárias, porém, não é regulamentada e pode variar conforme o porto; além disso, não há estipulada uma formação básica para o conselho, que pode ter a presença de empresários, trabalhadores, governantes, mas que via de regra é comandado por um executivo profissional.

Após a mecanização e a quebra do *closed shop*, uma nova lógica do trabalho foi imposta aos portuários norte-americanos. Hoje os serviços de carga e descarga são feitos por trabalhadores vinculados a entidades estivadoras. Os avulsos são contratados apenas quando necessários e possuem cadastro nas Autoridades Portuárias. Os acordos coletivos são estabelecidos entre as empresas e os sindicatos. Na costa oeste a entidade sindical representante dos portuários é a *International Longshoremen Warehousemen Union* (ILWU) e na costa leste, a *International Longshoremen Association* (ILA). Os empresários também possuem suas entidades corporativas responsáveis pela negociação com os sindicatos de trabalhadores.

²¹ Segundo dados publicados pela ITF em dezembro de 2006, os portos de Los Angeles, Long Beach e Nova York/Nova Jersey, respectivamente, são os três principais portos americanos em volume de contêineres. ITF. *Industria Portuária: puesta al día*. Nº 5, dezembro 2006

A ILA é um sindicato tradicional existente desde a década de 1910. Nascido em Nova York, a ILA era um poderoso agente de barganha. Aliado das lideranças políticas locais, a ILA conseguia defender seus interesses enquanto sindicato e representar e controlar a sua força de trabalho. Isso sempre garantiu a lealdade dos portuários à ILA. Na década de 1930, o porto de São Francisco, na costa oeste, tornou-se o maior porto americano e atraiu os olhares de diversas entidades sindicais, incluindo a ILA. Porém, durante a greve ocorrida em 1934 os interesses dos portuários de São Francisco, liderados por Harry Bridges, não eram compatíveis com os da ILA. Num período de 3 anos os ânimos só se acirraram entre a ILA e os trabalhadores de São Francisco. Então, Bridges criou a *International Longshoremen Warehousemen Union* (ILWU), que hoje representa os portuários da costa oeste dos Estados Unidos (DONOVAN, 1999).

Atualmente, o maior porto dos Estados Unidos é o porto de Nova York. O porto que já foi o maior do mundo em movimentação de cargas perdeu seu lugar para Rotterdam em 1962. Um dos pontos apresentados pelos empresários do setor para tal fato está na presença do forte movimento sindical, comandado pela ILA, que mantinha o controle dos serviços contribuindo para o aumento dos custos e a queda da produtividade. Em 1972, a administração do Porto de Nova York passou a agregar o Porto de Nova Jersey e hoje eles são referenciados como um só.

Durante a pesquisa sobre a modernização portuária norte-americana, todos os textos e dados obtidos apontavam para o movimento sindical como principal entrave ao processo de reforma portuária. Devido a sua grande força, os sindicatos portuários sempre lutaram pela manutenção do monopólio de organização da mão-de-obra. Sabemos que nos Estados Unidos, uma parte deste movimento aconteceu mais para a manutenção de certos privilégios de líderes sindicais do que pela necessidade de garantia do mercado de trabalho (BELL, 1980, p. 157). Entretanto, a preservação do mercado de trabalho através da manutenção do *closed-shop* era necessária. Tanto que o fim do monopólio sindical gerou o corte de um número expressivo de trabalhadores e foi fortemente apoiado pelos empresários do setor.

Se relacionarmos este quadro ao caso brasileiro vemos que as razões para o marco regulatório da modernização portuária se assemelham. No Brasil, assim como nos Estados

Unidos, os sindicatos portuários eram considerados o principal obstáculo à modernização e a quebra de seu monopólio sobre a mão-de-obra fazia-se necessário para impulsionar o desenvolvimento dos serviços portuários. Na visão dos empresários, privatizar terminais e instalações não faria sentido se eles não tivessem controle sobre a força de trabalho. Este argumento foi utilizado durante as discussões do projeto de Lei nº 00008/91²² e vão ao encontro dos dados percebidos sobre a modernização portuária norte-americana. Liberar o mercado, abrir a economia não é suficiente para o capital sem o controle da mão-de-obra.

I.III A modernização portuária entre os “nostros hermanos”: o caso da América Latina

Na América Latina três casos interessantes de modernização portuária são o do Peru, Chile e Argentina. A maioria dos países latino-americanos, no entanto, já realizou suas reformas no setor, tal como a Venezuela e o México, e acompanhar estes casos será importante para entendermos a reforma portuária brasileira.

Um dos países pioneiros na América Latina quanto à questão da modernização portuária foi o Chile. Data de 1981 a lei nº 18.032, que desregulamentava o setor portuário. Esta lei tinha como objetivo a quebra do monopólio sindical nas atividades portuárias, gerando a desregulamentação da mão-de-obra e conseqüente abertura do setor portuário à economia de mercado. O fim do monopólio sindical deu-se sobre as atividades portuárias de bordo e do cais. Segundo Nascimento (1999, p. 45) esta ação visava acabar com a distinção existente entre as duas categorias. Este autor ainda nos mostra que a lei foi aprovada sem a anuência dos trabalhadores, “(...) que foram ‘atropelados’ em seus direitos mais elementares.” (NASCIMENTO, 1999, p.46)

Esta lei gerou impassividade dos sindicatos e lutas pela restituição dos direitos perdidos. Tal ação (aprovação da lei) levou à perda do mercado de trabalho por parte dos trabalhadores tradicionais e à entrada cada vez maior de trabalhadores ocasionais nos portos chilenos. Em 1992 os trabalhadores lançaram campanha para restauração dos direitos perdidos e garantia de suas entradas no mercado do trabalho. Em abril do mesmo

²² Projeto de lei que deu origem à Lei nº. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que regulamenta o processo de modernização dos portos.

ano realizaram uma greve de 10 dias em protesto contra o governo, que não aceitou o direito de negociação coletiva. Então, viu-se a solidariedade dos trabalhadores portuários, com o envio de protestos de várias entidades sindicais de todo o mundo pedindo ao governo chileno que estabelecesse um canal de negociação coletiva com os trabalhadores portuários.

Mas, como visto logo acima, a lei chilena de 1981 tinha o propósito único de desregulamentar a mão-de-obra portuária, como se ela fosse o único entrave à abertura dos portos ao mercado. Conforme exposto no início deste capítulo, a modernização portuária envolve outras questões, incluindo a privatização de áreas e terminais portuários. No Chile este debate, iniciado em 1981 com o fim do monopólio sindical e em 1990 quanto à privatização das áreas, teve solução apenas em 1997, com a aprovação da lei nº 19.542, que dispõe sobre a descentralização dos portos estatais e autoriza o setor privado a explorar os serviços de carga e descarga através de concessões ou contratos de arrendamentos de terminais e áreas portuárias. (BURKHALTER, 1999, p.119)

Sobre este debate, podemos contrastar os dados apresentados por Nascimento (1999), com a opinião de Oliveira (2000). Nascimento apresenta os dados obtidos no relatório da Quinta Conferência Latino-americana dos Trabalhadores Portuários²³, realizada em 1992. Oliveira representa os empresários do comércio exterior e escreve um ano após o relatório da Quinta Conferência. Para os trabalhadores, conforme exposto por Nascimento, a desregulamentação no Chile incidiu diretamente sobre a mão-de-obra que foi a mais prejudicada e resultou em ações de mobilização e resistência por parte dos trabalhadores. Já Oliveira diz que no Chile, tal como Argentina e Venezuela, a privatização dos serviços portuários ocorreu “sem maiores traumas” (OLIVEIRA, 2000, p. 49). Oliveira defendia esta postura, pois precisava exercer poder de pressão perante os trabalhadores e a sociedade brasileira para aceitação da Lei nº. 8.630/93 (o artigo de Oliveira foi escrito em 1993, ano de promulgação da lei e de muita resistência por parte dos portuários e da comunidade das cidades-portos), mostrando que mesmo na América Latina o processo de modernização aconteceu de forma tranqüila e os trabalhadores, vendo como o processo seria “positivo” a todas as partes, renderam-se à lógica do mercado. Entretanto, Siqueira (2001, p. 145) mostra o efeito brusco da modernização portuária sobre a mão-de-obra. Em

²³ Quinta Conferência Latino-americana dos Trabalhadores Portuários Apud Nascimento (1999).

1994, o porto de Valparaíso contava com 9.605 trabalhadores portuários, sendo que em 2000 apontava-se para a necessidade de uma média de 1.500 trabalhadores.

Burkhalter (1999, p.119) engrossa o coro e mostra que nem tudo “foram flores” na modernização portuária chilena, tal como coloca Oliveira. Ele diz que este espaço entre uma lei e outra (16 anos), entre o fim do monopólio sindical sobre as atividades portuárias e a privatização dos serviços portuários, levou ao desinteresse de investidores nacionais e estrangeiros nos portos chilenos. Tal fato mostra que a saída dos sindicatos da atividade portuária não é a única forma de atrair cargas e investimentos para o setor portuário. Segundo Burkhalter, esta atitude deve vir acompanhada da abertura dos portos à iniciativa privada, dos avanços tecnológicos e de uma nova forma de administração e gestão da mão-de-obra. Todos estes fatores combinados podem levar a uma modernização, no sentido pleno da palavra, dos serviços portuários.

Na Argentina o processo de descentralização portuária teve início em 1979. O governo envidou esforços para desenvolver uma política de descentralização e promoção de investimentos privados no setor. Este fato, porém, gerou resistência dos sindicatos, o que impediu a concretização do processo. Em 1989, durante o Governo Menem, foi anunciada a venda de 30 empresas estatais. No ano de 1992 um novo decreto autorizou a abertura dos portos argentinos à iniciativa privada. Mais uma vez, os sindicatos se opuseram ao fato reivindicando a manutenção de seus direitos, já que o decreto eliminava a contratação diária do estivador e partes de contratos acertados diretamente entre os sindicatos e os empresários do setor. (CEPAL, 1996, p. 63)

Segundo Nascimento (1999, p. 45) o processo adotado pelo governo argentino levou ao esfacelamento e à ociosidade dos portos públicos, dando autonomia e liberdade de trabalho aos terminais privados. Oliveira (2000, p. 70) confirma tal dado, dizendo que no Porto de Buenos Aires, em 1995, estavam construindo o que seria o maior terminal de contêineres da América Latina. Burkhalter (1999, p.133) reafirma, mas alerta para o fato de que apesar da entrega total dos portos argentinos as empresas privadas, as concessões passarão a cada dez anos por um processo de avaliação para que possam ser analisados os termos acertados nos acordo estabelecidos, que regem sobre investimentos em tecnologias

para manipulação de cargas, visando aumento da produtividade e redução de custos. Caso a empresa esteja cumprindo as metas, a concessão se mantém.

O Peru é um caso típico de desregulamentação de mão-de-obra portuária que gerou uma situação problemática. Data de 1990 o decreto do Governo do Peru que permitia às empresas privadas prestarem serviços portuários. Dado os altos custos da mão-de-obra, cerca de US\$ 1.000 mensais por trabalhador, devido a benefícios sociais e pagamento de trabalhadores registrados que não se inseriam na escala de trabalho, as empresas viram-se na condição de contratar sua própria mão-de-obra. No entanto, devido à falta de regulamentação, as empresas contratavam força de trabalho barata e desqualificada, gerando problemas na operação de guindastes, gruas, esteiras e na carga e descarga dos navios. Sendo assim, foi necessária a volta do sindicato como coordenador da distribuição de mão-de-obra. Mas, alguns terminais se opuseram a este fato.

O governo peruano, então, promulgou novos decretos que extinguiram o monopólio da Comissão Coordenadora de Trabalho Marítimo (CCTM), responsável pelo monopólio da organização do trabalho portuário, assim como o direito dos trabalhadores a indenização. O que se viu foi uma precarização da mão-de-obra portuária, que passou a seguir a lógica do mercado, recebendo um salário de US\$ 0,95 por tonelada métrica embarcada ou desembarcada, ou seja, menos de 76% do recebido durante o monopólio da CCTM. A diminuição dos custos referentes à mão-de-obra, porém, não foi acompanhada pela redução de tarifas e fretes. O resultado visto foi o governo privatizar os terminais e ao mesmo tempo abster-se das responsabilidades referentes à mão-de-obra, gerando desemprego e queda no nível de vida dos portuários peruanos.

Além destas experiências de grande relevância, outros casos de países latino-americanos são importantes. No México, a privatização dos terminais portuários veio acompanhada de reformas trabalhistas, porém estas investiram na capacitação dos portuários, que hoje operam os maquinários de alta tecnologia²⁴ e estão aptos a exercerem diversas funções na faixa portuária. Na Venezuela os trabalhadores foram duramente atingidos, sendo que mais de 10.000 perderam seus empregos. No Panamá isto também

²⁴ O caso do Porto de Tampico é ideal para vermos o investimento em capacitação e multifuncionalidade dos trabalhadores. Mais informações podem ser encontradas em BURKHALTER, Larry. *Privatizacion Portuaria: Bases, Alternativas y Consecuencias*. Santiago de Chile: CEPAL, 1999.

aconteceu, sendo que 75% dos trabalhadores dos portos de Cristobál e Balboa foram demitidos antes do PDV (Programa de Demissão Voluntária)²⁵.

Todo este processo de modernização ocorrido nos países latino-americanos, com ênfase no fim do monopólio dos trabalhadores sobre os serviços portuários, ao invés de gerar uma quebra da solidariedade sindical só a reforçou. Este fato é ratificado pela aliança estabelecida entre os sindicatos do Chile e do Peru para lutarem por uma modernização consciente, na qual os trabalhadores possam competir entre si com normas trabalhistas iguais ou superiores às vigentes antes do processo e não inferiores, com perda de direitos e baixa remuneração. (ITF, 2005)

O que podemos concluir ao final deste capítulo é que de todos os casos de reforma portuária analisados, as reformas latino-americanas são consideradas as mais problemáticas. Nos países aqui analisados as tensões entre empresários, governo e trabalhadores foram grandes e a luta pelo fim do *closed-shop* motivou todos os processos de reforma, como bem transparece nos casos peruano e chileno. O Brasil segue uma lógica parecida. O processo de discussão e implantação da reforma portuária brasileira foi e ainda é repleto de tensões entre as três partes envolvidas: governo, empresários e trabalhadores.

Com o quadro completo, apenas faltaram os países da África e Ásia, mas como exposto no início do capítulo a preocupação foi contemplar apenas os casos que têm semelhanças com o Brasil referentes à organização do trabalho. Cabe agora mostrar o processo de reforma portuária brasileira.

²⁵ Dados obtidos em ITF, op. cit.

CAPÍTULO II - O PROCESSO BRASILEIRO DE DESESTATIZAÇÃO E A LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS: CAUSAS e CONSEQUÊNCIAS

II.1 Lei e ordem: legislação e regulamentação do trabalho portuário

A modernização portuária no Brasil tem como marco jurídico a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Esta dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências²⁶. Entre estas “providências” inclui-se a quebra do monopólio sindical quanto à distribuição da mão-de-obra. O Capítulo IV da lei rege sobre a gestão da mão-de-obra portuária e determina a constituição de um órgão gestor de mão-de-obra por parte dos operadores portuários. Segundo a lei, “operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução portuária na área do porto organizado”²⁷. A área do porto organizado é toda a infraestrutura portuária (armazéns, cais, ancoradouros, docas, etc.). Ou seja, operador portuário é o empresário, a pessoa jurídica responsável pela operação da carga do navio. Em muitos portos os operadores portuários são concessionários de terminais, são empresários que investem em infra-estrutura e superestrutura, carregando e descarregando navios de sua operadora ou de terceiros. Conclui-se que o órgão gestor de mão-de-obra, conhecido como OGMO, é um órgão a serviço pleno dos operadores portuários.

No entanto, a questão da organização da mão-de-obra é de longa data e para entendermos melhor como se estruturam as relações de trabalho nos portos brasileiros, caberá aqui uma breve exposição destas. A prestação de serviços de manipulação de cargas quase sempre esteve ligada aos sindicatos. Entretanto, há a divisão entre trabalhadores avulsos e trabalhadores de capatazia, os chamados doqueiros. Estes são os empregados das Cias Docas e exercem os serviços na faixa do cais. Segundo Rodrigues e Vaz (2001, p. 53), “originalmente são as funções de capataz, chefe de grupo de trabalhadores. Na atividade portuária que se tornou tradicional, refere-se às operações de carga e descarga de embarcações, transporte e armazenagem, com utilização de pessoal *de terra*, diferente do trabalhador que atua a bordo”. Estes trabalhadores possuem vínculo empregatício com as

²⁶ Súmula da Lei nº 8.630/93

²⁷ Lei nº 8.631/93, Capítulo I, art. 1º, § 1º, item III

Cias. Docas. Os avulsos são trabalhadores sem vínculo empregatício e são responsáveis pelos serviços a bordo. Ainda utilizando Rodrigues e Vaz (2001, p. 53),

até a promulgação da Lei nº 8.630/93, era a designação do trabalhador que atuava exclusivamente por conta do proprietário da embarcação, o armador. Suas funções mais conhecidas eram as de estivador, vigia, consertador, conferente e bloquista. Por definição genérica, esse grupo veio a ser chamado de avulsos de bordo, pois, em consequência da citada lei, foi criada a categoria de avulso de capatazia, formada por trabalhadores operacionais egressos da Codesp.

Os trabalhadores portuários avulsos sempre tiveram uma grande ligação com a questão sindical. Suas primeiras organizações reuniam diversas categorias trabalhistas, como trabalhadores da construção civil, carpinteiros, pintores, entre outros. Na década de 1920, os trabalhadores de carga e descarga se reuniram na Sociedade Beneficente dos Trabalhadores de Carga e Descarga (SBTCD), criada em fevereiro de 1924 e que “(...) visava unificar as condições de trabalho dos estivadores contratados por mestres-estivadores, agentes de navegação e pela Companhia Docas (...)” (SILVA, 2003, p. 179). Em 1931, o decreto nº 19.770, de 19 de março, instituiu a organização sindical corporativa, com o Estado regulamentando e fiscalizando as ações dos sindicatos. Este decreto estabelecia que empregados e empregadores deviam ser representados por um único sindicato, sendo por profissão ou atividade. Acima destes estariam apenas às federações e confederações, estabelecendo-se uma representatividade vertical. O Ministério do Trabalho é quem concede os registros aos sindicatos e a instância a quem cabe fiscalizar as ações destes, além de ser responsável pelo recolhimento do imposto sindical, que é descontado do salário dos trabalhadores compulsoriamente (CRIVELLI, 1997, pp. 43-44). Após a promulgação deste decreto muitos sindicatos foram regularizados, incluindo o Centro dos Estivadores de Santos, estabelecido em 1930 e que posteriormente veio a chamar-se Sindicato dos Estivadores de Santos, maior entidade sindical do setor no Brasil (SARTI, 1981, p. 91).

A regulamentação dos serviços portuários data de 1934 através do Decreto nº 24.447, de 22 de junho. Ele coloca as atribuições dadas aos diversos ministérios responsáveis por regulamentar e fiscalizar as atividades portuárias. Os ministérios

envolvidos eram Marinha, Fazenda, Agricultura, Viação e Obras Públicas (atual Ministério dos Transportes), Educação e Saúde Pública, Justiça e Trabalho. Nos arts. 2º e 3º, o presente decreto definiu o que vem a ser porto organizado, instalação portuária e administração do porto. Com relação à administração do porto, o decreto diz que a mesma pode ser exercida pela União ou por um concessionário. Sendo assim, a administração portuária e a prestação de serviços por parte da iniciativa privada já estavam previstas desde 1934 ou mesmo anteriormente, o que nos leva a concluir que a Lei nº 8.630/93 não traz novidades quanto a abertura dos portos ao mercado. Para exemplificar, o Porto de Santos foi administrado por uma empresa privada, a Companhia Docas de Santos, de 1890 a 1980. (HONORATO, 1994)

Voltando a questão dos ministérios, o decreto expõe as atribuições de cada um referente aos serviços portuários. Ao Ministério da Viação e Obras Públicas cabia realizar as obras de melhoramentos nos portos, assim como aparelhá-los e explorá-los comercialmente. No entanto, em caso do porto ser administrado por concessionário cabia ao ministério apenas fiscalizar estas obras, já que as mesmas eram de competência da administração do porto. O Ministério da Fazenda era e é representado nos portos organizados pelas alfândegas e mesas de rendas, a quem cabe fiscalizar e reprimir o contrabando; arrecadar os impostos aduaneiros; fiscalizar todo o procedimento que envolva mercadorias sujeitas a impostos aduaneiros; conceder autorização para liberar as mercadorias ou para liberar os navios que pretendam deixar o porto, mas que estejam quites com o fisco, entre outras coisas.

Ao Ministério da Marinha cabia registrar as embarcações, matricular os avulsos, a praticagem²⁸, a polícia naval e o pessoal das equipagens, a quem deve conceder cartas de habilitação e dar socorro às embarcações. Nos portos organizados, este ministério é representado pela Capitania dos Portos, que zela pela segurança do tráfego nos portos; pela disciplina da estiva; que concede o passe para a saída das embarcações, desde que a alfândega já tenha autorizado. Ao Ministério do Trabalho cabia assegurar as leis sociais, prestando assistência social aos trabalhadores em equipagem de embarcações, aos avulsos e a capatazia, regulando-lhes o trabalho. Ou seja, o papel dos Ministérios da Marinha e do Trabalho era de regulador do trabalho portuário. Isto se deve ao corporativismo

²⁸ Serviço de condução do navio da entrada da barra ao cais do porto ou vice-versa.

característico da legislação trabalhista e sindical brasileira da época. Para trabalhar o avulso tinha que ser matriculado na Capitania dos Portos, que mais tarde dará esta atribuição à Delegacia do Trabalho Marítimo, que com a desregulamentação do setor portuário será extinta e passará suas atribuições, com alguns adendos, ao OGMO. (REIS, 1973; SIT, 2001)

Um decreto posterior, o nº 24.508, de 29 de junho de 1934, definia os serviços prestados pelas administrações dos portos, que poderiam ser exercidas pelo poder público ou pelo setor privado. Segundo o decreto, quando a administração portuária era pública, era exercida pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, através do Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPV). No entanto, em ambos os casos, cabia à administração do porto oferecer melhorias e aparelhamento para os portos, a fim de oferecer ao comércio e à navegação os melhores serviços portuários. As empresas responsáveis pelas cargas pagavam o uso das instalações e a prestação dos serviços à administração, segundo taxas previamente calculadas, estabelecidas em cada porto através de tarifas aprovadas por portarias emitidas pelo DNPV. Estas taxas podiam ser gerais, sendo iguais em todos os portos; ou ser especiais, variando em cada localidade, conforme as mercadorias e o tratamento dado a elas.

Para entendermos a regulamentação dos serviços portuários, estes dois decretos são importantes e ilustram bem como os serviços portuários tornaram-se parte integrante do interesse nacional. O ponto importante dos dois decretos é a definição do papel da administração dos portos, principal autoridade em cada porto, e dos ministérios, imprescindível para o bom funcionamento do sistema corporativista implantado em 1931. Atualmente as administrações dos portos são chamadas de autoridades portuárias, e podem ser órgãos federais, estaduais, municipais ou terem gestões partites entre algumas ou todas estas instâncias. O principal órgão de administração dos portos é o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que possui representantes do Poder Público, do setor privado e dos trabalhadores. Este órgão está previsto no capítulo VI, seção I, da Lei nº 8.630/93. Até hoje, o CAP ainda não tem a força que a legislação lhe dá e as autoridades portuárias ainda possuem muito poder de decisão.

A regulamentação do trabalho portuário e a concessão para exercer o sistema de *closed shop*²⁹ foram atribuídas em 1943, através do Decreto-Lei nº 5.452, conhecido como Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Em seu Título III, denominado "Das normas especiais de tutela do trabalho", Capítulo I, "Das disposições especiais sobre duração e condições de trabalho", Seção VIII, "Dos serviços da estiva", a CLT regulamenta o serviço de estiva. Nos artigos 254 a 284, a CLT define o que são serviços de estiva, quem os executa, a quem cabe fiscalizar estes serviços, a composição dos ternos, a remuneração, as taxas de estivagem, o horário de trabalho e os direitos e deveres dos estivadores. Ainda no mesmo decreto, mais especificamente no mesmo título e capítulo, encontra-se a Seção IX, que se denomina "Dos serviços de capatazias nos portos". Esta seção regulamenta os serviços de capatazia nos portos organizados, que são aqueles realizados "... com a movimentação de mercadorias por pessoal da administração do porto..."³⁰, e compreendem a descarga de navios a partir do convés, no caso de importações, e seu carregamento até o convés, no caso de exportações. Porém, apenas os trabalhadores da estiva e os trabalhadores das administrações portuárias tinham seus trabalhos regulamentados, representando a oposição *porto x navio*. Entretanto, os avulsos dividem-se em 5 categorias, sendo que até então quatro ainda encontravam-se descobertas pela lei.

Apenas em 1952, após 9 anos da promulgação da CLT, a Lei nº 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, regulamenta a profissão de conferente de carga e descarga nos portos organizados. Segundo a lei, apenas podem exercê-la os profissionais previamente matriculados na Delegacia do Trabalho Marítimo, que também é responsável por estabelecer os horários de trabalho, expedir as instruções referentes ao exercício da profissão, fixar o quadro de trabalhadores em cada porto e os salários. Em 1965, já sob a égide do regime militar, o Decreto nº 56.367 define as normas de ingresso na categoria de conferente. Antes do decreto, o ingresso na categoria era comumente feito entre gerações. Os filhos de conferentes ingressavam na profissão, seguindo os passos do pai, tal como na estiva. O decreto de 1965 obriga a categoria dos conferentes a realizar concurso para ingresso na profissão. Ponto negativo para a relação intergeracional, ponto positivo para a qualificação. O concurso para ingresso permitiu à categoria dos conferentes ter um dos quadros mais qualificados entre os avulsos, o que é reflexo da própria execução de seus

²⁹ Mais a frente falaremos sobre a construção histórica do *closed shop*, que passa a ser exercido nos portos brasileiros antes de sua regulamentação legal.

³⁰ CLT, art. 285, Parágrafo único.

serviços, que difere das demais categorias avulsas, utilizando o trabalho intelectual em substituição ao trabalho manual e consequentemente, ao uso da força física. Segundo o presidente do Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga de Santos, 90% do quadro atual é composto por associados com nível superior completo³¹.

Em 5 de março de 1954, foi promulgada a Lei nº 2.191, que nas mesmas disposições da Lei nº 1.561/52, regulamentou a profissão de consertador de carga e descarga. O Decreto nº 56.414, de 4 de junho de 1965, dispunha sobre todas as atribuições da profissão de consertador, como definição do trabalho, estabelecimento de concurso para ingresso na profissão, fixação do quadro de trabalhadores, fixação da divisão da categoria, assim como da remuneração por esta. Este decreto obedece aos moldes do Decreto nº 56.367/65, que estabeleceu as normas para a profissão de conferente. Estas duas categorias de trabalhadores avulsos diferem um pouco do regime de controle de trabalho da estiva, que possui características próprias, entre elas a não realização de concurso para ingresso prevalecendo ainda o nepotismo tão presente nas décadas de 40 e 50.

A Lei nº 2.162, de 4 de janeiro de 1954, define que a vigilância dos navios deve ser feita por profissionais matriculados na Delegacia do Trabalho Marítimo. Em 27 de setembro de 1955, o Decreto nº 37.987 define e regulamenta a profissão de vigia portuário. O presente decreto dispõe sobre remuneração, horário de trabalho, necessidade de vigiar-remuneração. Também coloca o estabelecimento de concurso para ingresso na profissão, com comissão examinadora indicada pela Delegacia do Trabalho Marítimo, da qual fariam parte, minimamente, um representante do sindicato dos vigias e um representante do sindicato dos empregadores.

Uma das últimas categorias de trabalhadores avulsos a ser regulamentada foi a dos trabalhadores de bloco, através da Lei nº 5.385, de 16 de fevereiro de 1968. Ela diz que os serviços de bloco são aqueles relacionados à limpeza e conservação das embarcações mercantes, incluindo pinturas e reparos de pequeno porte. Os serviços podem ser executados pelos próprios armadores ou por empreiteiras, utilizando trabalhadores próprios ou avulsos. No último caso, fica a cargo do armador ou empreiteira contratar os

³¹ Cf. Entrevista realizada com o Presidente do Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga do Porto de Santos em janeiro de 2006.

trabalhadores mediante pedido ao sindicato da categoria, pagar a remuneração diretamente aos trabalhadores, além de descontar e recolher junto à instituição credora as contribuições previdenciárias. A remuneração é fixada pela Delegacia do Trabalho Marítimo.

Com relação aos trabalhadores das administrações portuárias, estes tiveram o seu regime de trabalho regulamentado pela Lei nº 4.860, de 26 de novembro de 1965. Esta lei colocava a administração portuária como autoridade máxima dentro da chamada "área do porto", que consiste na área terrestre e marítima, contínua e descontínua, das instalações portuárias; quer dizer, toda a faixa portuária. Sua autoridade era tanta dentro desta faixa, que não era permitido aos órgãos do Serviço Público, seja federal, estadual ou municipal, que exerciam atividades nesta área, tomar medidas que atrapalhassem a realização dos serviços portuários, sem prévio conhecimento e consentimento da administração portuária. Além disso, a ela cabia a fixação do horário de trabalho para servidores e empregados, o qual devia ser no mínimo de 48 horas semanais e a determinação dos serviços e categorias que devem formar equipes, escalando-as em sistema de rodízio. As administrações dos portos, pelas disposições desta lei, só prestavam contas ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, órgão pertencente ao então Ministério da Viação e Obras Públicas. Quanto à atualização de tarifas e taxas de remuneração por produção aos serviços de capatazia, estas eram revisadas pelas administrações e encaminhadas ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, sendo homologadas pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, no prazo de 30 dias.

É possível ver que, com exceção dos trabalhadores que possuíam vínculos empregatícios com as administrações dos portos, todos os demais mantinham alguma relação com as Delegacias do Trabalho Marítimo (DTMs). Seja através da fixação da remuneração, seja pela fiscalização do trabalho ou pela necessidade de matrícula na Delegacia, todo trabalhador avulso tinha algum vínculo com as DTMs. As DTMs eram órgãos subordinados ao Ministério do Trabalho, e tinham uma sede em cada porto que houvesse capitania. No caso de não haver capitania, estas operavam através de representações da delegacia do porto sede. Elas tinham suas ações deliberadas por meio de um Conselho, composto por sete representantes, dos quais um de cada ministério que possuía atribuição com relação ao setor portuário, um representante dos empregadores e um dos empregados. O representante do Ministério da Marinha era o capitão do porto

local, sendo ele o presidente da respectiva delegacia, sendo substituído pelo representante do Ministério do Trabalho em caso de impedimento da função. Os empregados eram escolhidos mediante lista de cinco nomes, enviada pelos sindicatos portuários e marítimos à delegacia, dos quais saíam os representantes de classe e os respectivos suplentes. Ao Conselho da Delegacia do Trabalho Marítimo competia fixar o número de avulsos necessários ao movimento do porto, revisando as matrículas destes e as cancelando em caso do não exercício da função por mais de dois anos; fiscalizar a aplicação das leis de proteção ao trabalho; fiscalizar os trabalhos de carga e descarga de mercadorias, assim como a movimentação destas nos armazéns, fixando o número de trabalhadores necessários para a execução dos ternos; no caso de serem verificadas faltas disciplinares ou infrações da lei, cabia às delegacias aplicar a devida punição, que podia chegar, no caso do empregado, à suspensão da matrícula na Capitania dos Portos.

As DTMs foram extintas em 1988 ficando o trabalho portuário avulso sem regulamentação até 1993, quando as atribuições das DTMs transferiram-se para os Órgãos Gestores de Mão-de-Obra³². Entre os dois órgãos há, no entanto, uma diferença. O OGMO é composto, em sua maioria, por representantes dos empregadores. Tudo o que se refere à organização do trabalho, seja da mão-de-obra já existente ou do ingresso no mercado de trabalho, cabe ao OGMO. Os trabalhadores e o poder público ocupam lugar mais expressivo no Conselho de Autoridade Portuária (CAP). Além disso, a Lei nº8.630/93 aumenta o leque de trabalhadores avulsos, visto que os trabalhadores portuários das Cias. Docas tornam-se avulsos e registrados nos OGMOs. Não podemos esquecer que esta configuração é o resultado de dois anos de intensos debates entre trabalhadores, empresários e governo para a promulgação da lei de modernização dos portos.

O processo de reforma portuária brasileiro, entretanto, insere-se em um processo maior de reforma do Estado brasileiro. Iniciado em 1985 e ainda em andamento, haja vista os casos das reformas previdenciária e trabalhista que continuam em debate. Assim, o processo de reforma do Estado nos auxilia a perceber as causas da modernização portuária, além dos itens já expostos até aqui.

³² SECRETARIA DE INSPEÇÃO DO TRABALHO. *Manual do Trabalho Portuário e Ementário*. Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego, 2001. p. 11

II.II Reformas já!

O ano é 1993. De 1985 até este momento tivemos dois presidentes civis, um eleito indireta e outro diretamente, um impeachment, um vice assumindo e um Programa Nacional de Desestatização em vigor. Antes disso, há menos de 10 anos atrás, o Estado brasileiro vivia sob um regime ditatorial comandado por um militar e as expectativas de abertura da economia ao mercado começavam a dar sinais de gestação. Em 1984, ocorrem as primeiras eleições indiretas de um presidente civil após 20 anos. Tancredo Neves é eleito pelo colégio eleitoral. Logo após, adoece e falece no dia 21 de abril de 1985. Assume, então, seu vice, José Sarney. Durante os cinco anos de seu mandato, José Sarney deu os primeiros passos rumo a um processo de desestatização, com muita cautela e pouca crença. Isto porque não havia entre as elites brasileiras um movimento pela mudança nos padrões de atuação do Estado. A necessidade de um ajustamento das funções estatais não aparecia como prioridade para as elites e para o próprio governo.

Segundo Sallum Jr, a preocupação do Governo Sarney era obter um consenso político partidário em torno de reformas políticas que não fossem radicais e ampliar a união das forças socioeconômicas que sustentavam o projeto de transição democrática pela qual o país passava. Este fato pode ser percebido quando analisados os principais vetos a reformas como a da administração pública e agrária, pois ambas envolvem interesses muitas vezes ligados a privilégios. (SALLUM JR., 1987, p. 130 e 135 apud VELASCO, 1997, p. 8)

Entretanto, Velasco Jr. nos mostra que neste período há uma posição anti-estatista das elites empresarias mais influentes. Desde o Governo Geisel os empresários caminham para um distanciamento do projeto econômico de intervenção estatal e aproximam-se de um projeto centrado na livre empresa. Mas, já no Governo Sarney, algumas dificuldades em relação à união do empresariado em torno de um projeto privatista e a pressão de setores políticos e militares levam à predominância entre o empresariado de uma vertente mais nacionalista e estatista. Para Velasco Jr., os empresários neste período "(...) careciam de um projeto consistente de longo prazo que permitisse a superação dos conflitos internos da classe" (1997, p. 8-9)

Mesmo com tais fatores foi levado adiante um projeto de desestatização, que preserva pontos primordiais do modelo até então vigente com o intuito de não gerar dissenso e distúrbios para o Governo Sarney. Em 1985, o Presidente promulga o decreto nº 91.991, que inclui empresas de controle direto e indireto do Governo Federal em um programa de privatização. Mais a frente, em 1988, o decreto nº 95.886 institui o Programa Federal de Desestatização.

Um ponto interessante do estudo de Velasco Jr. é a análise que ele faz sobre o papel das elites no processo de reforma do Estado. Ele diz que estas não agem simplesmente pela imposição da agenda pública, elas colocam seus interesses e tem poder de decisão sobre as políticas reformistas. Diniz (2001, p. 14) reforça esta tese ao dizer que "as opções das elites dirigentes nacionais - suas coalizões de apoio político - tiveram e tem um papel importante na escolha das formas de inserção no sistema internacional e na definição das políticas a serem implementadas". Para nós este dado é importante visto a atuação dos empresários do setor portuário no processo de tramitação da Lei nº 8.630/93. Ainda neste capítulo esta questão será aprofundada.

Um projeto de cunho mais privatizante, um pouco mais ousado, aparece no Governo Fernando Collor. Eleito diretamente em 1989, o Governo Collor foi taxado, logo em seus primeiros meses de atuação, de neoliberal, devido ao caráter liberalizante assumido pela gestão. Neste período foi privilegiada a privatização de empresas dos setores siderúrgico, petroquímico e de fertilizantes, nas quais o consenso em torno da privatização era maior. Assim como Sarney, Collor optou por incluir posteriormente empresas com maior resistência, tal como a Companhia Vale do Rio Doce, que só veio a ser privatizada no Governo Fernando Henrique Cardoso.

Em 12 de abril de 1990, é promulgada a Lei nº 8.031, criando o Programa Nacional de Desestatização (PND), regulamentado pelo Decreto nº 99.463, de 16 de agosto de 1990. Menos de um ano após a criação do PND, entra em tramitação no Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 00008, em 25 de fevereiro de 1991. O PL 8, como ficou conhecido, dispunha sobre a reforma do setor portuário.

Como vimos no capítulo I, a reforma portuária foi um movimento mundial, que aconteceu principalmente pela necessidade de inovação tecnológica e de transformação da gestão da mão-de-obra, considerada o principal problema frente a modernização do setor. No Brasil, isto não foi diferente. Sentida como um grande movimento dos empresários do setor, a reforma portuária pode ser colocada nos moldes expostos por Velasco Jr., onde as elites têm poder de imposição de políticas reformistas na agenda pública.

Segundo Pimentel (1999, p. 13) o projeto de lei foi apresentado ao Congresso Nacional pelo Presidente da República após várias reuniões entre Ministério dos Transportes e usuários dos serviços portuários desde março de 1990, que culminaram em reunião com o próprio presidente em julho do mesmo ano. Ainda em julho foi criada a Ação Empresarial Integrada com representantes dos setores industrial, comercial, agrícola, transporte marítimo e marinha privada que tinha por objetivos: eliminar gradualmente o monopólio dos trabalhadores sobre a gestão da mão-de-obra; conceder maior liberdade de funcionamento aos terminais privados e caminhar para a privatização dos serviços nos portos públicos.

Como visto, no caso da reforma portuária, o consenso dos empresários em torno da privatização era certo. A pressão exercida por esse grupo acelerou a entrada dos portos na pauta da privatização. Entretanto, o projeto era polêmico, pois não contemplava a maior parte dos envolvidos na questão: os trabalhadores portuários. Com vistas a acabar com o monopólio dos sindicatos sobre a gestão da mão-de-obra e com a iminência de demissão de grande parte dos funcionários das Companhias Docas, o projeto não foi bem aceito pelos trabalhadores. Este argumento é sustentado pela análise de Diniz (2001, p. 19) que expõe,

sob o impacto das crises fiscal e política, e como resultado da primeira onda de reformas liberais inspiradas no corte de gastos e de pessoal, aprofundou-se de forma expressiva a incapacidade histórica de o Estado penetrar no conjunto do território nacional e incluir, em seus raios de ação, os diferentes segmentos da sociedade (...).

Neste ponto, a inflexão com o projeto privatizante de Sarney, Collor e mesmo Fernando Henrique é latente. No caso da privatização das empresas estatais, tal como Cia

Vale do Rio Doce, Usiminas, Telecomunicações, etc, havia a possibilidade de compra de quotas de ações por funcionários das empresas. No caso da reforma portuária, esta questão aparece bem lateralmente, com a possibilidade de cooperativas de trabalhadores virem a ser operadores portuários e arrendarem terminais para manipulação de cargas³³. Entretanto, o custo de manutenção de um terminal é muito maior do que a compra de quotas de ações, pois requer investimentos em infra e superestrutura e manutenção constante de aparelhagem, gastos com mão-de-obra, tarifas, entre outros. As chances de participação dos trabalhadores no processo eram mínimas. Coube a eles, então, um recurso: resistir, o quanto fosse possível.

II.III. Os portos como porta de entrada do processo de desestatização

A idéia de uma reforma no setor portuário data de 1991, com a entrada do Projeto de Lei nº 00008, em 25 de fevereiro de 1991, pelo então Presidente Fernando Collor de Melo. Conhecido como PL 8, desde o começo o projeto foi ponto de debates e resistências por parte dos trabalhadores. O projeto entrou em tramitação, sendo considerado de "(...) fundamental importância para o governo, uma vez que o tema central de sua política econômica consistia na dinamização do comércio exterior". (SANTOS, 1997, p.141).

Para agilizar a aprovação do projeto foi criada uma Comissão Especial para analisá-lo e acelerar o processo de tramitação. Segundo Santos (1997) esta comissão era composta, em sua maioria, por representantes de estados sede de portos, sendo maioria os representantes do Estado de São Paulo, sede do maior porto público do país, o de Santos. Fabiano Santos coloca que há certa discrepância entre a porcentagem de representantes de estados litorâneos na Câmara e a porcentagem dos mesmos na comissão; o mesmo ocorrendo com a representação partidária, sendo grande maioria na comissão, partidos representativos de interesses correlatos à comissão. Santos diz que, neste caso, a oposição setorial ganhou o apoio da oposição local. O trabalho de Santos, porém, é de análise da dinâmica congressual, através da identificação das estratégias utilizadas pelos grupos de interesses. Assim, a lei portuária foi só um canal para demonstrar este fato, já que neste

³³ Lei nº 8.630, de 25/02/1993, Capítulo III, art. 17

caso dois grupos distintos articularam-se a partidos e deputados com a finalidade de “fazer valer” direitos e interesses.

Voltando à tramitação do PL 8, o mesmo consistia em fortes mudanças na estrutura portuária vigente no que se referia a tarifas, terminais e organização do trabalho. Com relação à mão-de-obra o PL 8 previa a passagem dos trabalhadores das Cias. Docas para as operadoras portuárias ou para os OGMOS, que também seriam responsáveis pela organização dos trabalhadores avulsos, que poderiam ser contratados pelas operadoras portuárias através do OGMO. A este órgão também caberia o cadastro e registro de todos os trabalhadores portuários e a escala de trabalho dos mesmos. Com isto, retira-se a contratação da mão-de-obra através dos sindicatos avulsos, enfraquecendo-os e reduzindo o "poder de fogo" destas instituições.

A questão dos terminais também era polêmica, pois caracterizava a privatização. O loteamento da faixa portuária e a sua concessão para empresas privadas tornaram latente um dos princípios básicos que norteiam a política brasileira desde então, o da privatização dos bens públicos. No entanto, no caso portuário, os terminais seriam concedidos por meio de concorrência, mas estariam submetidos às regras da administração portuária ou autoridade portuária.

Quanto à questão das tarifas, propunha-se uma diferenciação que seria feita através de um Conselho de Autoridade Portuária (CAP), constituído por quatro blocos: o do poder público, o dos operadores portuários, o dos trabalhadores e o dos usuários dos serviços portuários e afins. Desta forma, as tarifas seriam cobradas conforme a necessidade de cada porto. O CAP também seria responsável pela administração portuária, cabendo às empresas Docas apenas o status de autoridade portuária, executando as decisões do CAP.

Sobre os dois últimos pontos pouco havia a ser discutido, já que contemplava os interesses de empresários e do Governo Federal. Já o primeiro ponto não vinha ao encontro dos interesses de um grupo organizado, forte e coeso, o dos trabalhadores portuários, presentes na sua expressão maior, o Sindicato dos Estivadores. Conhecido por seu alto poder de barganha, os estivadores pouco puderam fazer para barrar o PL 8, isto devido ao

grande "lobby" desenvolvido por deputados favoráveis à aprovação do projeto e por empresários do setor, através da mídia³⁴.

Santos (1997) nos expõe os meandros da tramitação da lei e explica as três estratégias essenciais para aprovação de um projeto de lei: a procedural, a de persuasão e a de modificação. Para ele, o "lobby" feito pelos deputados favoráveis à aprovação do projeto foi de real importância, no que consiste ao embate com um grupo politicamente influente e coeso, como os portuários. Ele diz que ao tratar com o deputado médio, que não possui cargos de destaque na burocracia parlamentar, busca-se mostrar as vantagens que a aprovação de determinado projeto pode trazer a ele, sem causar danos em resultados eleitorais posteriores. Mostra-se ao deputado quais as melhorias que aquele projeto traria e que se aprovado faria do deputado um bom "fazedor" de política pública.

Além desta estratégia, chamada de persuasão, temos a estratégia de modificação, na qual os deputados enviam emendas e propostas a serem inseridas no projeto de lei. Desta forma, busca-se ampliar a adesão ao projeto, contando com maior número de votos para aprovação. Neste caso, a essência do projeto não é modificada. No caso da lei portuária, não só os deputados, mas também os líderes sindicais portuários enviaram propostas para o projeto. Mas, muitas não foram discutidas.

No último caso está a estratégia procedural. Esta consiste no uso de Comissões Especiais que aceleram a aprovação de determinado projeto. No caso brasileiro, as comissões especiais, assim como as de inquérito, são grande alvo da mídia, e fazem com que a população fique a par dos acontecimentos do Congresso e das atitudes dos deputados; de forma que torne o assunto discutido conhecido por todos e aceito ou não pelo povo. Santos faz uma análise deste tipo de estratégia através da literatura internacional, dizendo que "um sistema de comissões bem desenvolvido expressa um grau elevado de institucionalização da vida congressual do Poder Legislativo" (SANTOS, 1997,

³⁴ OLIVEIRA JUNIOR, Moacir M. *Mudanças Organizacionais e Inovações Tecnológicas: Impactos sobre os padrões de relações de trabalho no Porto de Santos*. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Administração. Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1994 . p.102; SANTOS, Fabiano. "Dinâmica Congressual e Regulação Econômica: o caso da lei portuária". In *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. v. 12, nº 34, 1997 e NASCIMENTO, op. cit, p. 67

p. 140). Para chegar a essa conclusão ele diz que nas comissões permanentes, o que se leva em conta é o peso do personalismo do deputado médio, que vê a possibilidade de maximizar os interesses de suas bases eleitorais. No caso brasileiro, onde o processo decisório da Câmara é basicamente controlado pelo Colégio de Líderes, as comissões permanentes não possuem nenhum peso decisivo. Isto faz com que o Congresso Brasileiro tenha um baixo nível de institucionalização. Com a lei portuária não foi diferente.

Segundo ele, a estratégia de modificação foi a mais utilizada no caso da lei portuária, com a finalidade de contemplar interesses diversos, sem desestruturar os três pilares da lei: tarifas, terminais privados e organização do trabalho. Para isso, foram modificadas as composições do Órgão Gestor de Mão-de-Obra e do Conselho de Autoridade Portuária, além de conceder indenização aos trabalhadores não satisfeitos com a nova política, através do Programa de Demissão Voluntária. Assim como Santos, Nascimento (1999, p.73) também alerta para o uso desta prática “Foram inseridas uma gama de modificações na tentativa de se contemplar a ambos os lados”.

Porém, precisava-se convencer o deputado médio de que aprovar a privatização era fazer uma boa política pública. No caso da lei portuária, a mídia foi a estratégia de persuasão mais utilizada pelo governo. Através dos veículos de informação, mostrou-se a ineficiência e a onerosidade dos portos públicos, e a necessidade de uma nova política portuária como forma de alavancar a economia externa brasileira. Após isso, chega-se a estratégia procedural. Através dela é possível analisar o processo decisório parlamentar, como funciona a produção legislativa na Câmara dos Deputados. Em especial, veremos "as regras regimentais e constitucionais básicas, a saber, o regime de urgência e a designação de Comissão Permanente ou Especial". (SANTOS, 1997, p. 143)

O PL 8 foi enviado pela Presidência da República à Câmara com um pedido para que sua tramitação ocorresse em regime especial de urgência. Sendo assim, ele seria retirado da Comissão Permanente que o estudava e incluído na Ordem do Dia seguinte. Como o prazo para a apresentação de emendas a projetos encerrar-se-ia somente em 12 de março, foram apresentadas 119 emendas de oposição ao projeto. Porém, "os pedidos de emenda por iniciativa individual de deputados dependem da assinatura dos líderes partidários, concluiu-se que o projeto não teria boa acolhida no principal órgão decisório

da Câmara, qual seja, o Colégio de Líderes". (SANTOS, 1997, p. 143) Sendo assim, em 2 de abril, a Secretaria-Geral da Presidência da República encaminha mensagem à Mesa da Câmara pedindo o cancelamento do regime de urgência do projeto. Santos diz que em casos de pedido de regime de urgência, a facilidade está quando já existe um consenso parcial em torno da proposta a ser discutida. No caso da lei portuária, que não possuía um consenso, principalmente entre os representantes da classe portuária e dos Estados litorâneos, o regime de urgência não funcionou.

O projeto ficou em tramitação na Câmara, em uma Comissão Permanente, até 24 de março de 1992, quando a Mesa da Câmara, por intermédio de despacho da Secretaria-Geral, instalou uma Comissão Especial para avaliação do projeto. Em 6 de maio, a Comissão é instalada e até 17 de junho, ela trabalha em conjunto com técnicos dos ministérios envolvidos, com representantes de grupos a favor e contra o projeto e com deputados representantes destes grupos, que eventualmente ficaram de fora da Comissão. Com os trabalhos quase diários, a cobertura da mídia tornou-se também diária, principalmente a mídia impressa. No dia 4 de junho, a Comissão aprova por unanimidade o parecer de seu relator, com ressalva para os destaques, recurso usado por deputados interessados em evitar a tramitação do projeto. No dia 16, os destaques também são aprovados por unanimidade; e no dia 17, aprova-se a sugestão do presidente da Comissão de enviar o substituto do projeto ao plenário. Prova-se, então, que as Comissões Especiais são mais ágeis que as Permanentes, devido ao grande interesse e atenção voltados a elas. Enquanto o projeto ficou em uma Comissão Permanente, passou-se 1 ano sem nada ser resolvido. Ao ser instalada uma Comissão Especial, em pouco mais de um mês, um substituto para o projeto já havia sido aprovado e estava sendo enviado novamente para discussão em plenário.

Esta discussão teve início em 19 de junho com a leitura e publicação do parecer da Comissão Especial. Em plenário, o parecer recebeu 254 emendas, o que implicou na designação de um novo relator. Este elaborou uma subemenda substitutiva que foi aprovada em votação simbólica no dia 26 de junho. No dia 25 de fevereiro de 1993 foi promulgada a "Lei de Modernização dos Portos", assinada pelo Presidente Itamar Franco.

Foram dois anos de debates intensos e muitas cessões por parte de todos os envolvidos no processo. Por parte dos trabalhadores, a greve foi um recurso muito utilizado. As paralisações nos portos brasileiros eram constantes. O seu uso funcionava como forma de confirmação da solidariedade e coesão do movimento sindical, além de levar o debate para a sociedade civil. Em 1992, houve uma greve portuária nacional, que durou sete dias e visava pressionar os deputados para manterem os direitos dos trabalhadores, principalmente o monopólio sindical da organização da mão-de-obra. Do lado dos empresários os argumentos que os portos eram muito caros e que a mão-de-obra era o grande peso dos preços praticados nos portos, impossibilitando uma expansão do comércio exterior, foram bastante utilizados. Segundo Nascimento (1999, p. 73), “as ações de ambos os lados – trabalhadores, empresários e Governo – fizeram com que os debates ficassem marcados pela extrema divergência de idéias”. Em 23 de fevereiro de 1993 era promulgada a Lei nº 8.630, conhecida como Lei de Modernização dos Portos. Desta data em diante a luta foi pela implantação da lei. Constituir os OGMOs, estabelecer os CAPs, privatizar os terminais, enfim, colocar o setor portuário na economia de mercado. Parecia fácil, porém mesmo após 14 anos a lei não encontrou sua aplicabilidade plena.

Um ponto importante para análise da implantação da lei é a constituição do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO). Segundo o art. 49 da Lei nº 8.630/93, deveriam ser firmados acordos, contratos ou convenções coletivas de trabalho no prazo de 90 dias. Caso isto não acontecesse, nesta data deveriam ser criados os OGMOs. Com poucas possibilidades de ser executado, os acordos não foram firmados, dado o clima de tensão experimentado após a promulgação da lei. Neste caso, a implantação do OGMO deveria ser imediata. Entretanto, isto não aconteceu. Em Santos, o registro e cadastro dos trabalhadores portuários no OGMO só iniciaram em abril de 1996, três anos após a promulgação da lei³⁵.

A lentidão do processo e resistência dos trabalhadores levou o governo federal a interceder para possibilitar a implantação da lei. Em 1995, já sob a Gestão Fernando Henrique Cardoso, foi criado o Grupo Executivo para a Modernização dos Portos (GEMPO), órgão diretamente ligado a Presidência da República com atributos para

³⁵ SCHIAVON, Hélio. “Trabalhadores resistem à inscrição nos OGMOs”. In A Tribuna. 18 abr. 1996. Caderno Porto e Mar, p. 6.

agilizar o processo de modernização portuária. Sua função era localizar os pontos de resistência e os problemas referentes às operações portuárias, intercedendo com a finalidade de resolver os impasses entre as partes envolvidas. Ao GEMPO coube o recenseamento de todos os trabalhadores portuários, determinando quais tinham direito a cadastro ou registro. Segundo o art. 27, inciso II, da Lei nº 8.630/93 o trabalhador registrado é aquele submetido à prévia seleção e inscrição no cadastro dos trabalhadores portuários. O trabalhador registrado é o efetivo, aquele que está apto a exercer as atividades portuárias em sistema de rodízio estabelecido pelo OGMO. O cadastro é estabelecido pelo inciso I do mesmo artigo e compete àqueles trabalhadores que passaram pelo treinamento e estão aptos a exercer as atividades, porém aguardam sua vez na escala; caso não haja registrados para trabalhar, os cadastrados entram no rodízio do dia. Normalmente os cadastrados são os aposentados e trabalhadores recém-chegados ao mercado. Estes trabalhadores formam a antiga “força supletiva”, ou como ficaram conhecidos pelos estivadores de Santos, os “bagrinhos”. (SIT, 2001, p.28)

Neste ano, o Governo Federal estipulou uma data-limite para a constituição dos OGMOs, 29 de abril de 1996. Até esta data, todos os OGMOs deveriam estar formados e os trabalhadores registrados. No entanto, a data expirou e os OGMOs ainda não se encontravam em pleno funcionamento (NASCIMENTO, 1999, p. 83)³⁶. Os registros e cadastros estavam sendo feitos, mas a escala ainda era realizada pelos sindicatos.

Cada porto teve sua forma de proceder sobre a passagem dos trabalhadores ao OGMO, sobre as administrações dos portos (regionalização, municipalização, estadualização ou continuação do antigo sistema), sobre as licitações, concorrências, concessões e em cada um deles a resistência das entidades sindicais aconteceu em níveis maiores ou menores.

O caso do porto de Itajaí (SC) é bem interessante. Ele foi o primeiro porto municipal do país. Municipalizado provisoriamente em 1995, passou definitivamente para a administração municipal em 1997, quando o Governo Federal concedeu à Prefeitura de

³⁶ Idem. Segundo matéria de Schiavon, o OGMO de Santos era o mais desenvolvido em abril de 1996, sendo que em média, diariamente, 1.100 trabalhadores registravam-se ou cadastravam-se no OGMO. Entretanto, muitos portos enfrentavam uma grande resistência por parte dos trabalhadores. Em Itajaí (SC), em meados de abril, haviam pouquíssimos trabalhadores registrados sendo que a estiva ainda não havia decidido sobre sua inscrição.

Itajaí o direito de administrar seu porto por 25 anos. Segundo dados apresentados em 1999³⁷, a municipalização do porto de Itajaí, em vez de gerar retração levou ao aumento da produtividade: de 800 mil toneladas de carga movimentadas em 1989 a 3 milhões em 1999. O quadro de funcionários da administração também aumentou. Em 1989 eram 167 funcionários, dez anos depois a administração portuária contava com 190 funcionários. Pode ser considerado pouco (12%), porém é uma vitória diante de um quadro de diminuição de postos de trabalho no setor portuário. Os estivadores de Itajaí também ressaltam³⁸ a importância do processo de municipalização para o setor da mão-de-obra. Para eles o sucesso da municipalização está na parceria entre municipalidade, operadores portuários e trabalhadores, o que permite uma maior segurança para os trabalhadores, devido à participação que eles possuem no processo decisório. Além disso, eles ressaltam que o fato de as decisões sobre o porto acontecerem na própria cidade facilita o equacionamento dos problemas, já que há um comprometimento maior de todas as partes envolvidas.

O processo do porto de Itajaí mostra um caminho positivo para a modernização portuária. Isto porque, como mostra Benjamin Gallotti, ex-membro do CAP de Santos, as várias instâncias regulatórias impedem um processo coeso:

À União, por intermédio do Ministério dos Transportes, cabem os poderes próprios de autoridade concedente, mas vários outros ministérios exercem competências setoriais no âmbito dos portos. O Conselho de Autoridade Portuária (CAP) é um órgão normativo dentro do porto: não faz, apenas manda fazer. O Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), como o próprio nome já diz, exerce a administração do trabalho portuário. A Autoridade Portuária fica responsável pela administração propriamente dita. O resultado é uma dispersão danosa, onde é marcante a falta de entrosamento dos diversos atores³⁹.

³⁷ BELLINI, Jandir. “A política de regionalização e municipalização portuária”. Audiência pública realizada em 07 de outubro de 1999 no Congresso Nacional, Brasília/DF. In SOUZA, Dep. Telma de (org.) *Os Desafios da Questão Portuária: Impactos da implementação da Lei nº. 8.630/93*. Brasília: Câmara dos Deputados, 2000.

³⁸ AIROSO, Saul. Idem.

³⁹ GALLOTI, Benjamin. “O poder regulamentador e fiscalizador das administrações portuárias no modelo de arrendamento permitido pela Lei nº 8.630/93”. Audiência pública realizada em 30 de setembro de 1999 no Congresso Nacional, Brasília/DF. In SOUZA, Dep. Telma de (org.) *Os Desafios da Questão Portuária: Impactos da implementação da Lei nº. 8.630/93*. Brasília: Câmara dos Deputados, 2000. p. 8

O CAP que segundo a lei possui um importante papel passa a ser um enfeite e seu poder, em muitos casos, entra em confronto com a Autoridade Portuária.

Esta dissertação tem como estudo de caso os trabalhadores portuários avulsos de Santos. Estas disposições apresentadas neste capítulo tornam mais fáceis à compreensão do processo de modernização portuária e sua importância para o comércio internacional. Insere-nos à temática, dando um panorama que nos permite analisar melhor a situação encontrada em Santos. Entretanto, a questão central desta dissertação é a cultura do trabalho portuário avulso em Santos. Com estas disposições podemos entender as mudanças que o trabalhador portuário avulso sofreu a partir de 1993. O que cabe agora é mostrar como esta cultura do trabalho se forma para que possamos entender como estas transformações a alteram.

CAPÍTULO III – *HABITUS* E EXPERIÊNCIA NA CONSTRUÇÃO DA CULTURA DO TRABALHO PORTUÁRIO

Nos capítulos anteriores a preocupação foi expor os processos de modernização portuária no Brasil e no mundo, de forma a situar o leitor no cenário que será desenvolvido o argumento central, ou seja, a possibilidade de transformação ou “fim” de uma cultura do trabalho após a implantação do processo de modernização dos portos. Neste capítulo começará a argumentação sobre a formação de uma cultura do trabalho portuário, baseado na experiência e tendo como alicerce a estrutura sindical.

III.1 – Cultura do trabalho portuário: uma breve introdução analítica

O debate historiográfico sobre a construção de uma cultura do trabalho portuário foi realizado por Silva (2004). Ao mobilizar três vertentes analíticas em torno da questão, Silva nos dá o seguinte panorama: numa primeira abordagem temos aqueles que consideram que o sistema de *closed-shop*, ou seja, o controle sindical da distribuição do trabalho fundamenta uma política de favoritismos, “(...) cujas bases sociais de sustentação se alicerçavam em vínculos pessoais criados e fortalecidos por relações de clientela. Tais características formariam uma categoria corporativa, nepotista, mafiosa e corrupta, compondo um hobbesiano ‘estado de natureza’” (2004, p. 205-206). Sarti (1981, p. 13-16) também atenta para o uso desta “tipificação” dos portuários pela sociologia do trabalho e adverte para o seu uso e a necessidade de buscar na reconstrução da história contada pelos trabalhadores os elementos para construir um possível “tipo ideal”. Ela própria demonstra como o Sindicato dos Estivadores de Santos, ao conseguir um sistema de trabalho onde predomina a divisão igualitária, com a inclusão dos contramestres no rodízio, diferencia-se deste tipo de sindicato (p. 52-53). Entretanto, muitos ainda utilizam esta tipificação, como por exemplo, a mídia, no início dos anos 1990, para basear os argumentos necessários para a aprovação da Lei de Modernização dos Portos⁴⁰.

⁴⁰ Entre outros exemplos: FRIEDLANDER, David. “A Máfia da Estiva”. Veja, 13 de maio de 1992, nº 1.234. Após a promulgação da lei de modernização, a demora na implantação do processo também gerou matérias na mídia impressa que “jogavam” a culpa nos trabalhadores e na luta pela “manutenção de seus privilégios”.

Ainda sobre a construção de Silva, uma segunda abordagem discorre sobre a formação de uma “subcultura operária”, caracterizada principalmente pela natureza ocasional do trabalho, a sua variação e periculosidade, o contato com bens e pessoas estrangeiras, a condição de avulso e a baixa heterogeneidade das condições de trabalho (MILLER, 1969, p. 305), que “(...) reduziria a competição entre eles em face das restritas chances de mobilidade profissional” (SILVA, 2004, p. 206). A fala de Julio, conferente de carga e descarga, mostra como no caso estudado, o Porto de Santos, esta característica da subcultura inexistente:

um dos motivos que me levou [a ser conferente] sem dúvida foi a atração monetária. Eu trabalhava na CODESP, nas Docas e a gente trabalhava lado a lado com os conferentes e a diferença de ganho era relativamente alta⁴¹.

A separação entre doqueiros e avulsos propiciava uma competição e dentro destas duas “macro” categorias, a divisão interna de cada uma também acarretava à mobilidade ocupacional. Outro ponto ressaltado por Silva, com relação à segunda abordagem, é o fato desta subcultura também propiciar o desenvolvimento de instituições sindicais fortes e referenciais na vida social do trabalhador.

Uma terceira abordagem relativiza os argumentos apresentados pelas duas primeiras. Elas se preocupam em não representar os portuários num quadro de “estado de natureza”, ao mesmo tempo em que desmistificam a aura idílica de uma homogeneidade profissional. O caso do Porto de Santos ilustra bem esta abordagem. A divisão entre doqueiros e avulsos e a divisão interna destas duas categorias, como já exposto de forma breve acima, mostram a grande “Babel” profissional que é o Porto de Santos. Corroborando com outro ponto apresentado por esta abordagem, está o fato de ainda sobreviverem no Porto de Santos os “trabalhadores de ofício”, como os consertadores, que realizavam os consertos das cargas manualmente e até hoje são requisitados para “serviços” que requerem as práticas da “arte do ofício”.

Como exemplo ver: MELO, Liana e OLIVEIRA, Darcio. “Mar de Ineficiência”. Istoé. 27 de novembro de 1996. edição nº 1.417

⁴¹ Cf. Entrevista realizada com Julio em 10 de janeiro de 2006

Outro ponto desta terceira abordagem analisado por Silva (2004, p. 207) e bem transparente no Porto de Santos é a preferência pelos “trabalhos”. A divisão do trabalho em “nobre” e “não-nobre” acirrava uma disputa interna pelo “melhor serviço”. Em seu estudo, Sarti (1981, p. 22) mostra a caracterização dos trabalhos. Cargas como as chapas de aço, no exemplo de Sarti, cuja movimentação necessita de equipamentos como guindastes e empilhadeiras são consideradas “nobres”; já a carga a granel, tal como açúcar e sal, cujo embarque e desembarque ainda há pouco tempo eram “(...) feitos através de uma pá ou ‘caçamba’, numa atividade morosa que solicita o emprego de uma mão-de-obra mais numerosa em pleno exercício de sua força física” (SARTI, 1981, p. 22) eram consideradas “não-nobres”. A divisão entre trabalho “nobre” e “não-nobre” era feita segundo critério do uso da força física, mas principalmente, pelo critério do valor pago no manejo da carga.

Segundo Silva, as abordagens são múltiplas e considerados os estudos de caso, podemos resgatar elementos das três, compondo uma abordagem própria. Entretanto, Silva ressalta a importância do controle do mercado de trabalho como central na construção da cultura do trabalho portuário. E é neste ponto que também se desenvolve o argumento principal desta dissertação. A hipótese central situa-se no fato do *closed-shop* basear a construção da cultura do trabalho na atividade do portuário avulso e encontrar na instituição sindical, seu local de reprodução. A partir deste ponto, será desenvolvida a construção da cultura do trabalho portuário avulso, utilizando as contribuições apresentadas pelas três vertentes analíticas apresentadas por Silva, extraindo delas as variáveis que convergem para a análise realizada, assim como as noções de *habitus*, de Pierre Bourdieu, e de experiência, de E.P. Thompson, como alicerces teóricos para o possível desenvolvimento de uma consciência de classe, ou melhor, de “macro” categoria.

Entretanto, há elementos secundários, como a noção de ofício e as gerações operárias, que são importantes para o desenvolvimento da cultura do trabalho portuário e também serão analisadas neste capítulo.

III.II – A construção da cultura do trabalho portuário em Santos

A história do movimento operário santista e de seu porto data do século XIX. Em 1888 inicia-se a construção do Porto de Santos, porém em 1877 já se registram as

primeiras greves operárias em Santos⁴². Na década de 1890 estas se tornaram freqüentes, sendo registrada em 1891 a primeira greve geral de nível local do país (GITAHY, 1992, p. 59)

Estes elementos constituem importantes referências à construção da cultura do trabalho portuário santista. Isto porque desenvolvem no trabalhador sentimentos antes pouco explorados, como consciência e solidariedade. A consciência é parte de um processo de reconhecimento dos iguais, que aliado a solidariedade, produz a noção de pertencimento a um determinado grupo social, que divide as mesmas vontades, prazeres, deveres e direitos, que possui o mesmo estilo de vida.

Thompson explica melhor o desenvolvimento da consciência:

A classe se delineaia segundo o modo como homens e mulheres *vivem* suas relações de produção e segundo a *experiência* de suas situações determinadas, no interior do “*conjunto* de suas relações sociais”, com a cultura e as expectativas a eles transmitidas e com base no modo pelo qual se valeram dessas experiências em nível cultural. (THOMPSON, 2001, p. 277)

Silva também nos ajuda a pensar neste sentido.

Apesar das inúmeras variações no tempo e no espaço, as condições para o surgimento de uma cultura peculiar e com similaridades universais decorreram de alguns fatores prevaletentes no trabalho portuário: a natureza ocasional do trabalho; o serviço árduo e perigoso; o modelo de ‘cooperação simples’ na execução das tarefas em turmas e a comunicação horizontal entre diversas categorias de trabalhadores; a falta de associação regular a um único patrão; os contatos freqüentes com mercadorias, navios, marinheiros, idéias e experiências estrangeiras; a moradia próxima ao porto e a crença partilhada pelos

⁴² Gitahy registra que em 1877 houve uma greve dos carregadores de café por melhores salários. GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do Mar: Trabalhadores do Porto, Movimento Operário e Cultura Urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: Editora Unesp, 1992. p. 59

portuários de que os "outros da sociedade" os consideram um grupo de "status baixo" (SILVA, 1995, p. 12)

Neste sentido, a cultura portuária atravessa os limites da localidade e atinge um caráter global, levando-se em conta as relações internacionais estabelecidas na faixa portuária e destacadas por Silva.

(...) a profissão de vigia (...) você viaja pelo mundo todo sem sair da cidade. Eu acho que é uma das melhores profissões do país. Você conhece todos os povos do mundo: haitiano, Paquistão, Sri-Lanka, japonês. Se você souber pouquinho coisa de inglês, você se comunica com todos eles. Tem navio que é uma torre de Babel⁴³.

Certos elementos comuns permitem identificar traços parecidos na constituição das categorias trabalhistas portuárias, porém, devido a orientações políticas os portuários assumem posições diferentes frente a adversidades semelhantes.

Em Santos, a forte presença estrangeira entre os operários, auxiliou na formação de um movimento operário com fortes tendências anárquicas e comunistas (GONÇALVES, 1995; SARTI, 1981). Durante as primeiras décadas do século XX a grande presença de estrangeiros, principalmente espanhóis e portugueses, atribuiu à atuação do movimento operário a característica oriunda de uma ideologia anarquista, dando a Santos o título de Barcelona brasileira. "Predominavam nos serviços do porto os portugueses e os espanhóis. Sua participação nos movimentos grevistas e como formadores das primeiras associações operárias foi decisiva para constituir uma das muitas imagens da cidade, a de Barcelona brasileira". (LANNA, 1996, pp.174-175) Anos depois, principalmente após 1930 e com grande ênfase nas décadas de 1940 e 1950, a ideologia comunista passa a ter grande influência nas entidades sindicais, principalmente no Sindicato dos Estivadores de Santos (SES), que através de seu líder máximo, Oswaldo Pacheco⁴⁴, simbolizou o título dado a Santos de Moscou brasileira (SARTI, 1981; SILVA, 2003)

⁴³ Cf. Entrevista com José realizada em 17/11/2006

⁴⁴ Oswaldo Pacheco foi estivador do Porto de Santos de 1937 a 1990, ano de seu falecimento. Neste tempo foi presidente do SES, da Federação Nacional dos Estivadores, do Pacto de Unidade e Ação (PUA), do

Porém, como já exposto, o que interessa particularmente neste capítulo é como se constitui a cultura dos trabalhadores portuários. Segundo Silva (2004, pp. 218-219) a questão da contratação da mão-de-obra é central para a formação desta cultura, argumento compartilhado neste trabalho. A presença de um complexo portuário privado e o descolamento da contratação da mão-de-obra do trabalhador avulso da Cia. Docas para uma forma autônoma "(...) é de fundamental importância para a análise das configurações da cultura portuária do trabalho" (SILVA, 2004, p. 219).

A formação de uma cultura acontece através de um sistema de relações. No caso dos trabalhadores portuários, podemos dizer que ela se constitui através da relação com a entidade sindical. O sentimento de pertencer a uma categoria e, com forte ligação a uma instituição sindical, faz com que estes homens tornem-se pessoas com desejos, vontades, direitos e deveres comuns, conduzidos por algo que, mesmo sendo inconsciente, está intrínseco em cada um deles. Neste sentido, podemos falar da existência de um *habitus* portuário. Códigos de ética e de condutas peculiares aos portuários, que são utilizados em seu cotidiano, nas formas de relacionar-se entre si e com os de fora.

Para entendermos um pouco melhor a constituição deste *habitus* portuário, vamos voltar um pouco ao conceito conforme exposto por Pierre Bourdieu (1987). Segundo o autor, o *habitus* é produzido no espaço social com três dimensões fundamentais definidas pelo volume de capital, pela composição de capital e pela trajetória no espaço social (as mudanças no volume e na composição de capital através do tempo). Ter maior capital cultural em relação ao capital econômico e possuir ambos em quantidade elevada indicam que o indivíduo faz uso de práticas que expressam essa composição. Durante a sua vida há a possibilidade de aquisição dos diversos tipos de capital e, conseqüentemente, de mudanças nas práticas sociais. Entretanto, como expõe Bourdieu, estas práticas são inconscientes. Os indivíduos agem, de certa maneira, inconscientemente. O *habitus* é algo internalizado pelo indivíduo. Aqui, podemos citar Thompson, no momento em que se refere aos valores e costumes de classe.

Fórum Sindical de Debates (FSD) e deputado constituinte em 1946. Aparece como personagem no livro de Jorge Amado, *Os Subterrâneos da Liberdade – Agonia da Noite*. Para mais detalhes sobre a trajetória de Oswaldo Pacheco ver: SILVA (2003); SARTI (1981), TRIGUEIROS (1999), GONÇALVES (1995)

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 opõem) 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, idéias e formas institucionais. Se a experiência aparece como determinada, o mesmo não ocorre com a consciência de classe. Podemos ver uma *lógica* nas reações de grupos profissionais semelhantes que vivem experiências parecidas, mas não podemos predicar nenhuma *lei*. A consciência de classe surge da mesma forma em tempos e lugares diferentes, mas nunca exatamente da mesma forma. (THOMPSON, 1987, p. 10)

Estes valores são inconscientemente passados pelos membros das classes a seus descendentes e os indivíduos os usam de forma corriqueira, sem pensar que é algo de sua classe ou fração de classe. Sendo assim, podemos distinguir consciência de classe e *habitus* de classe. A primeira pressupõe que os membros da classe agem conscientes de sua condição e suas práticas são orientadas no sentido de agir como classe. Já o segundo diz que os indivíduos realizam suas experiências e práticas de forma coletiva, porém não tem consciência de que suas ações representam práticas comuns ao grupo. Como observou Eder (2002, p. 113), "(...) o **habitus** de classe pode ser entendido mais como uma expressão da inconsciência coletiva de classe do que como uma expressão da consciência coletiva de classe".

Podemos analisar estes conceitos utilizando a imaginação sociológica⁴⁵ que permite pensar estes grupos sociais tal como os portuários avulsos santistas, pertencentes a uma relação maior com a história e a estrutura social na qual estão inseridos. A constituição do *habitus* portuário acontece na composição do capital cultural e do capital social obtido através das experiências compartilhadas no âmbito do grupo e na trajetória que o grupo traça. Porém, ela não se faz sozinha. A experiência e a consciência de pertencer a um determinado grupo auxiliam na construção deste *habitus*. As tradições, costumes e valores

⁴⁵ MILLS, C. Wright. *A Imaginação Sociológica*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1965. p. 9-33

são frutos de uma vivência em comum de um grupo social. A consciência de partilhar interesses iguais e identificar-se com estes e com os membros do grupo social é que, para Thompson, forma o grupo. O grupo não existe sem a consciência. Fazer parte de um grupo social é identificar-se com seus valores e seus interesses, consciente de que estes são partilhados pela coletividade. O *habitus* (costumes, valores, tradições internalizadas pelos membros do grupo) propicia os meios para a consciência e vice-versa.

Silva nos ajuda a pensar a composição deste *habitus* portuário, ao se referir às relações entre os trabalhadores santistas no início do século XX.

A parede não era apenas um lugar de disputa por colocação de estivadores nos navios e pelos serviços mais rendosos; era também um espaço destinado às conversas, ao "debate político", à descontração e ao encontro de estáveis amizades, o que fortalecia sua capacidade de agirem coletivamente. (SILVA, 2003, p. 136)

No início, antes da institucionalização das instituições sindicais, as "paredes" eram os locais onde as atividades eram distribuídas aos avulsos. Silva (2004, p.212-123) caracteriza bem a parede:

O esquema de contratação era, em geral, turbulento e adquiria o aspecto de um espetáculo público. Conhecido por *free call* na Inglaterra, *shape-up* nos Estados Unidos e 'parede' no Brasil, tal sistema consistia na aglomeração de grande quantidade de candidatos ao emprego em diferentes pontos do cais, em que os contramestres, contratados pelos armadores ou seus representantes, controlavam o "engajamento do pessoal".

Mesmo após a institucionalização dos sindicatos, várias categorias mantiveram este procedimento até à modernização portuária e conseqüente criação do OGM. Outras, como os conferentes, utilizavam a parede apenas como último recurso, buscando o "trabalho" não enviado aos sindicatos.

Como vimos nos primeiros capítulos, o *closed-shop* não era exclusivo dos portuários avulsos santistas. Muitos trabalhadores portuários do Brasil e do mundo lutaram pela sua existência e manutenção. Trabalhar com estes exemplos nos ajuda a pensar nas especificidades da cultura do trabalho portuário santista e nas suas semelhanças com uma cultura do trabalho portuário, digamos, mundial.

Cruz (1998), em seu estudo sobre os estivadores do Rio de Janeiro, preocupou-se em mostrar a luta dos trabalhadores pela implantação do *closed shop*, que neste caso data do início do século XX. Ela ressalta a importância que o *closed shop* tinha por exercer um controle sobre a entrada de novos membros no mercado de trabalho, restringindo este aos homens que realmente faziam da atividade portuária seu principal meio de sobrevivência.

O domínio da organização imediata do trabalho, aliado à identidade profissional do estivador e à insatisfação com as suas reais condições de existência estão na raiz de uma aspiração por autonomia e independência. Por outro lado, o controle do processo produtivo transforma o 'terno' em uma unidade potencial de barganha, contribuindo para a percepção do valor da ação coletiva. Uma vez desenvolvida esta percepção por ideologias políticas de base socialista e sedimentada a solidariedade de grupo, a idéia do controle social do trabalho e da independência coletiva da classe pode ser concebida. Não é de surpreender, portanto, que ela tenha brotado em inúmeros portos do mundo e tenha se materializado nas tentativas de criação de um sindicato que, de algum modo, possibilitasse a seus membros diminuir a competição na 'parede' e controlar o processo de escolha dos trabalhadores. (p. 59-60)

Um fator observado por Cruz e que para nós é de extrema relevância é a percepção das ideologias e da solidariedade de grupo, que pensadas nos termos de Thompson, nos permitem ver a formação da consciência. É através dela que, segundo Cruz, pode-se pensar na constituição de um controle social do trabalho e na autonomia da classe, que se materializa na criação da entidade sindical. De certa forma, esta colocação corrobora a argumentação central deste capítulo, ou seja, a instituição sindical como agregadora da cultura do trabalho.

Outro autor que também ressalta a necessidade do *closed shop* como forma de garantir a estabilidade de trabalho daqueles que não eram meramente trabalhadores ocasionais foi David Wellman (1997, p.60). Neste caso, ele refere-se aos trabalhadores do Porto de São Francisco, mostrando como a questão do controle do mercado de trabalho é uma característica da natureza do trabalho portuário avulso.

Em Santos, a luta pelo *closed shop* também aconteceu nestes termos. As motivações econômicas, como restrição do mercado aos “estabelecidos” e garantia de pagamentos, foram importantes para a construção do consentimento em torno da necessidade de estabelecer um controle do mercado de trabalho pelos próprios trabalhadores. Entretanto, em Santos a luta não era apenas para a restrição do mercado a um número de trabalhadores, mas era uma luta contra o monopólio do “polvo”⁴⁶, ou seja, da Companhia Docas de Santos. Aqui vale ressaltar essa luta, mas não aprofundar, visto que este trabalho já foi realizado por Fernando Teixeira da Silva (2003). O conflito entre avulsos e Docas foi essencial para a constituição do *closed shop* em Santos, pois em sua raiz reside a questão da independência da categoria. Além das questões econômicas que movem esta luta, em decorrência do baixo salário pago pelas Docas aos seus estivadores, a possibilidade de exercer sua função sem vínculo empregatício, ganhando por dia ou por tonelagem como aconteceu em meados da década de 1950 (SARTI, 1981, p. 57), foi o que moveu os estivadores santistas na luta pelo *closed shop*.

O *closed shop* só foi legalizado em 1943, com a CLT, entretanto foi oficialmente reconhecida em 1939, por um anteprojeto de lei assinado por Getúlio Vargas que concluíra que a relação direta entre armadores e sindicatos era economicamente mais proveitosa para as duas partes. Neste caso, vigia a estiva direta, sem a intermediação das entidades estivadoras, que aparecem logo após, quando Guilherme Guinle, presidente da Companhia Docas de Santos, faz com que em 1940 o governo recue de sua decisão e imponha a necessidade de intermediários na relação capital-trabalho. Mas a esperança de Guinle era que a estiva voltasse a fazer parte dos quadros da Docas, o que não aconteceu, sendo que

⁴⁶ Esta era a denominação dada a Companhia Docas de Santos devido o seu caráter “tentacular”, querendo abarcar o máximo de controle possível. Sobre a formação da Cia Docas de Santos ver HONORATO, Cezar Teixeira. *O polvo e o porto: subsídios para uma história do complexo portuário capitalista no Brasil*. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em História Econômica. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1994.

esta foi uma das conquistas dos estivadores de Santos na luta contra o controle do processo de trabalho pelo capital (SILVA, 2003, p. 198-202)

O *closed shop* foi uma conquista histórica da estiva, não só da santista, como da carioca e de outros países. Mas, espalhou-se pelas categorias de avulsos que vieram posteriormente. Cada uma destas categorias tem características próprias no exercício de sua atividade que as tornam detentoras das “noções de ofício”, tão necessárias para a distinção entre as categorias. Cabe aqui falar um pouco sobre cada uma das categorias de portuários avulsos existentes no Porto de Santos para que seja possível verificarmos as fronteiras existentes entre os ofícios e a importância que este terá na resistência ao processo de modernização portuária.

O trabalho da estiva, a mais conhecida das categorias portuárias avulsas, consiste “(...) na arrumação e retirada (estivagem e desestivagem) das mercadorias exclusivamente no convés e nos porões do navio”. (SARTI, 1981, p. 21). Os estivadores trabalham em ternos, que são divididos pelo número de porões do navio. Então, cada terno divide-se entre o convés e o porão do navio. Segundo Cruz (1998, p. 59),

A responsabilidade pela estivagem fica em grande parte nos ombros de um grupo de homens que interagem de modo direto e personalizado, mantêm relações de interdependência e complementaridade e vivem eles mesmos todo o ciclo de operações envolvido no processo de trabalho. Cada membro do grupo tende a vir a ser um estivador completo, capaz de substituir o seu colega, e existe um limite para a utilização de mão-de-obra inteiramente virgem e não socializada nos códigos da profissão. A segurança de todos depende de cada um e há uma folha de pagamento comum que é dividida por todos igualmente. O 'terno' é, portanto, um grupo não especializado, não hierarquizado (embora possa haver relações informais assimétricas), auto-integrador e que tende a mostrar qualidades de autonomia responsável.

O que podemos ver é que o trabalho da estiva, considerado por muitos uma atividade onde apenas a força física é necessária, envolve também códigos que permitem aos estivadores terem controle do processo de trabalho. Por exemplo, cabe a eles

arrumarem a lingada com a carga que será transportada do porão do navio para a terra. Além disso, “o trabalho da estiva varia de acordo com a mercadoria a ser transportada, o que acentua, ainda mais, as características do trabalho e da mão-de-obra” (AGUIAR, JUNQUEIRA & FREDDO, 2006, p. 1004). Outro ponto apresentado por Cruz é a homogeneidade do terno que permite a estes trabalhadores sentirem a liberdade de serem “operários sem patrões” e poderem trabalhar como iguais, sem a pressão de uma gerência ou supervisão⁴⁷, em oposição ao que vemos no sistema fabril.

Entretanto, há uma divisão interna da estiva santista que também faz parte da constituição da cultura do trabalho portuário. A institucionalização do *closed shop* fez surgir uma categoria dentro da categoria. Os bagrinhos, nome dado aos trabalhadores da força supletiva da estiva santista em analogia aos peixes que ficam embaixo dos tubarões comendo as sobras, surgiu da necessidade de restrição do mercado de trabalho⁴⁸. Estes trabalhadores são matriculados na Capitania dos Portos, porém não são sindicalizados, o que os impede de entrar no rodízio direto da escala de trabalho. A eterna briga entre bagrinhos e tubarões durou até a modernização portuária. A existência desta “subcategoria” gerou grandes brigas internas na estiva, como a crise dos bagrinhos na década de 1960 (SARTI, 1981). A existência da força supletiva faz com que a luta pela manutenção do *closed shop* seja fortalecida, diante da ameaça da entrada de novos membros no mercado de trabalho. Este dado reforça o argumento que o *closed shop* é central na construção da cultura do trabalho portuário, haja vista a grande importância que tem para a manutenção dos padrões de trabalho.

A categoria dos conferentes de carga e descarga é tão antiga quanto a estiva. Conhecidos primeiro como caixeiros, o seu sindicato tem o dia 18 de dezembro de 1932 como data de fundação. Matos e Alexandrino (1995, p. 14) trazem alguns dos elementos necessários para exercer a profissão, assim como a natureza do trabalho dos caixeiros no início do século XX.

⁴⁷ Entre os estivadores era vigente a supervisão do trabalho através dos contramestres, que durante um bom tempo eram funcionários das agências de navegação. A escala dos contramestres pelo sindicato em sistema de rodízio só iniciou em 1956 (SARTI, 1981, p. 51).

⁴⁸ “O ‘bagrinho’ tipifica a força de trabalho disponível, sem especialização, que recorre ao porto como seu último reduto de luta pela sobrevivência. Em outros casos, é produto do baixo nível econômico da classe operária, em alguns contextos nos quais o salário não é suficiente para cobrir os custos de reprodução da força de trabalho. Nesses casos, o trabalhador é levado ao cais em busca de um ‘bico’ que possa acrescentar ao ganho parco”. (SARTI, 1981, p. 135-136)

Caixeiros controlavam o trabalho, verificavam, anotavam, conferiam cargas. (...) Em primeiro lugar, era preciso ser da confiança da empresa de navegação ou dos atravessadores de cargas. Fora isso, a boa letra caprichada e o conhecimento razoável de matemática.

Uma outra passagem de Matos e Alexandrino coloca a necessidade do *closed shop* também entre os caixeiros do início do século XX.

Antonio Carneiro e Manoel Gomes Duque eram dois portugueses, (...), caixeiros profundamente irritados com a exploração a que eram submetidos e – especialmente – com a escolha para os serviços de gente desconhecida da profissão. Eram os amigos dos encarregados, os recomendados por guardas aduaneiros, os que levavam pedidos “muito especiais” de altos empregados da Cia. Docas – era uma verdadeira invasão em prejuízo dos que corriam cais atrás de serviço havia tantos anos (1995, p. 24)

É importante ressaltar que o trabalho de Matos e Alexandrino é um estudo de caso feito com total apoio do Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga do Porto de Santos, que às vezes romanceia, o que pode, não raro, tornar o discurso tendencioso. Esse estudo, porém, também nos traz dados importantes para cobrirmos determinadas lacunas que os estudos sobre os portuários ainda possam apresentar, como a natureza do trabalho de cada categoria. Sendo assim, temos que tratar tais dados com rigor e buscar neles as partes que realmente nos auxiliem na construção sociológica da cultura do trabalho portuário avulso.

Comparando aos dias atuais, a natureza do trabalho do conferente ou tallyman⁴⁹, denominação em inglês já muito utilizada nos portos brasileiros, pouco mudou. Os conferentes ainda continuam a verificar, anotar, fiscalizar toda carga embarcada e desembarcada dos navios. Normalmente o trabalho do conferente é dividido em lingada e

⁴⁹ A tradução de tallyman é “homem que conta”, ou seja, aquele que confere a quantidade e a qualidade da carga embarcada e desembarcada.

chefia. Na primeira função é necessário, em média, um conferente. O lingada é responsável por conferir todas as informações sobre a carga, incluindo se foram pagas as tarifas portuárias e se as cargas foram liberadas pela Receita Federal. Todas estas informações são anotadas no tally, um formulário de conferência.

A chefia é exercida por dois conferentes, um na função de chefe e outro na função de ajudante. O chefe planeja, coordena, orienta, fiscaliza e acompanha o embarque e desembarque do navio, desde a chegada no cais até a sua saída. Ele também é responsável por requisitar o pessoal avulso necessário para a atividade, assim como equipamentos e material. Ao final da operação, o chefe deve elaborar um relatório das atividades e entregar ao comandante do navio e ao operador portuário. Assim como os estivadores, seu trabalho restringe-se a bordo, sendo a conferência de terra feita pela capatazia.

Além destas funções, os conferentes adquiriram outras habilidades, tornando-se uma das categorias com maior divisão de funções entre os avulsos. Com a containerização, os conferentes passaram a exercer a função de “planejadores da distribuição da carga”. Nos navios porta-contêineres há a necessidade de, no mínimo, dois conferentes exercendo as funções de “planista” e “planista-master”. Ao primeiro cabe receber o plano de carga da operadora portuária e indicar aos estivadores onde a carga, no caso o container, deve ser colocada. Caso ache necessário realizar alterações no plano de carga, o planista pode realizá-lo. Já o planista-master sistematiza as informações registradas pelo planista, elaborando um resumo que será entregue ao comandante do navio e à operadora portuária. Devido à grande responsabilidade desta função, em cada porto, inclusive em Santos, existe um pequeno grupo de trabalhadores aptos a realizá-la⁵⁰.

Os consertadores de carga e descarga do Porto de Santos fundaram seu sindicato em 7 de agosto de 1950. Quatro anos depois, tal como vimos, a profissão foi regulamentada. O trabalho dos consertadores consiste em consertar as cargas avariadas durante as operações de embarque e desembarque “(...) de forma a garantir a integridade da carga e a continuidade da operação” (OLIVEIRA, 1994, p. 165). Antonio nos conta um pouco como nasce a profissão de consertador.

⁵⁰ Dados retirados do Programa “O Porto”, da TV Mar/Santos. Data: dezembro/1998

Você sabe que a atividade de consertador é uma atividade que surgiu tendo em vista um número de tanoeiros que tinha no porto. E o que é o tanoeiro? O tanoeiro é um artífice, um profissional que trabalhava no conserto, na montagem de barricas de azeitonas, tonéis de vinho, de uísque, e trabalhavam muito com solda também. A solda naquela época não era solda fria como hoje, era solda quente, então você imagina, mas eles tinham uma técnica toda especial, o tanoeiro, eles soldavam um tambor de gasolina a fogo. Como? Ele tinha um fogareiro do lado do tambor, esquentavam o ferro e passavam a solda, hoje quase semelhante àquela solda elétrica, e aquele ferro era esquentado no fogo, no carvão e eles soldavam⁵¹.

Atualmente o consertador exerce sua atividade no

(...) serviço de consertos em caixas que vão de pequeno porte até caixas de 15, 20 30 até 100 toneladas. São caixas grandes, volumes grandes. Além de consertar caixas, os consertadores amarram os volumes com fita de aço, com máquinas próprias. Além disso aí os consertadores costuram os sacos das sacas, do embarque dos sacos de açúcar quando rompe na movimentação seja em terra, seja a bordo, os consertadores costuram em terra, costuram em bordo. O consertador tá sempre ligado ao terno, ele solda, continua soldando o tambor, ele promove o escoramento das cargas, das cargas que estão embarcadas no navio. O que é o escoramento? O escoramento é uma operação, é uma atividade do consertador e visa exclusivamente a segurança do navio. Se você colocar a carga com espaços, pra não completar o espaço, nos fazemos escoramento pra que ela não se mova, nem pra frente, nem pra trás. Porque dependendo da mercadoria ela corre pro lado. Eu te dou um exemplo, navios de bobinas de aço. Embarcam aí 20 mil, 30 mil toneladas de bobinas de aço. E essa carga se ela correr pro lado, o navio vai a pique. É só ela correr, o navio vai a pique. Não tem como. Nós temos vezes que estamos aqui, no porto, e nós somos convocados de emergência pra entrar a bordo do navio e proceder a escoramento. Ou seja, eles tiram a carga, colocam de novo no lugar e nós vamos escorar

⁵¹ Cf. Entrevista com Antonio realizada em 21/07/2006

pro navio seguir viagem. Hoje os navios são quadrados, mas mesmo assim não pode ter espaço morto. E todo este trabalho é feito com madeiras pesadas. Nós utilizamos serras, aqueles arcos de serras, ou serras mecânicas, moto serras, e utilizamos as mais diferentes medidas de pregos, e o trabalho é artesanal. É um trabalho que valoriza muito a nossa profissão, tem navio que não desatraca o navio antes de nós falarmos, “nós terminamos o nosso trabalho”⁵².

A fala acima transparece a noção de ofício e o orgulho que estes trabalhadores tem de sua profissão

Os vigias portuários, como o próprio nome diz, têm por função cuidar da segurança das embarcações e das cargas embarcadas ou desembarcadas. Seu sindicato foi fundado em 22 de agosto de 1938.

(...) o nome dele era Mosias Albert T.H. Lubeth. Foi ele que idealizou o Sindicato. Porque ele era também um marítimo desembarcado aqui e tinha descendência francesa. Então, foi ele praticamente que trouxe a categoria, formou primeiro a associação, e depois em 22 de agosto de 1938 que se formou o sindicato oficialmente, já na fase Vargas⁵³.

Atualmente o Sindicato dos Vigias Portuários de Santos atende à base de todos os portos do Estado de São Paulo⁵⁴. Já os trabalhadores de bloco formaram seu sindicato em 1981, ano em que saíram do Sindicato dos Estivadores de Santos onde eram uma categoria correlata. Seu trabalho consiste na arrumação para recebimento da carga, amarração da carga, apeamento do container e limpeza da embarcação (OLIVEIRA, 1994, p. 164-165).

Como podemos observar cada categoria tem suas peculiaridades, que tornam a divisão entre elas necessária e substantiva na Babel portuária. O ofício constitui-se historicamente e seus limites permanecem pelo processo de passagem das “artimanhas” da profissão através da experiência. O concurso realizado em todas as categorias avulsas, exceto a estiva onde o ingresso era feito por indicação, é uma forma que preserva a noção

⁵² Cf. Entrevista com Antonio realizada em 21/07/2006

⁵³ Cf. Entrevista com José realizada em 17/11/2006

⁵⁴ Informação obtida durante visita ao Sindicato dos Vigias Portuários de Santos realizada no período de trabalho de campo.

de ofício e para que entrem na categoria apenas trabalhadores aptos a exercê-lo, ou seja, com capacidade comprovada para tal. Como vimos quando falamos do processo de regulamentação das categorias avulsas, a comissão de avaliação dos concursos para ingresso nas categorias incluía um membro da Delegacia do Trabalho Marítimo, um membro do sindicato dos empregadores e um membro do sindicato da categoria. Ao designar, em lei, um trabalhador para a comissão de avaliação, o governo atestava a importância do conhecimento do ofício para exercer a profissão e colocava o sindicato em posição de destaque, reconhecendo-o como guardião das experiências dos trabalhadores.

Além dessa distinção que permite limitar as categorias portuárias avulsas, há também a diferença entre o trabalho portuário e o trabalho fabril. Cruz (1998) delineou uma distinção muito esclarecedora entre trabalhadores fabris e estivadores, no caso os do Rio de Janeiro, que vale observar para pensarmos a noção de ofício.

Mas não é só o caráter da supervisão que distingue a estiva da fábrica. O próprio processo de trabalho também é muito diverso do fabril, consistindo em operações de transferência e movimentação de carga de um lugar a outro, feitas manualmente com a ajuda de alguns equipamentos - guindastes, paus de carga e cábreas de bordo (no início do século, praticamente só os primeiros). Não há, portanto, uma estruturação tecnológica do trabalho, nem um sistema de máquina que comande o processo de trabalho, discipline e organize os trabalhadores. Assim, o maquinário não exerce o tipo de pressão e coerção sobre os indivíduos que tende a caracterizar a atividade produtiva no contexto fabril. No navio, os homens não são apêndices da máquina, e sim a máquina é um apêndice dos homens. Este fato faz com que a relação homem-homem seja mais importante do que a relação homem-máquina, o que não implica, é lógico, a inexistência de limites físicos. Tanto as dimensões e formas dos porões do navio, quanto a natureza da carga limitam os métodos de manuseio, mas esses são limites amplos e dentro dos quais os operários são soberanos. Deste modo, a organização do trabalho apóia-se fortemente no costume e na experiência adquirida pelos trabalhadores ao longo dos anos, e não em regras ditadas pelo designer da máquina ou por um corpo externo de gerentes. (p. 56-57)

Antes do processo de modernização portuária, a relação homem-máquina era ínfima nos portos, sendo a relação homem-homem predominante no processo de trabalho. As formas de manuseio das cargas, o acondicionamento, o conserto das cargas, todo o trabalho avulso precisava de noções que, bem ressalta Cruz, são passadas ao longo dos anos. As noções de ofício compõem identidades profissionais, como também destaca Cruz. “Assim, os 'segredos' da profissão têm de ser transmitidos pelas instruções e por exemplo dado **in loco**, permanecendo sob o controle da força de trabalho. (...) a profissão retém um forte caráter artesanal que é, então, a base do orgulho e da identidade profissional do estivador”. (p. 58-59)

A noção de ofício permite aos trabalhadores desenvolverem uma identidade profissional, que se estende para além da designação de portuário e toma proporções que chegam a compor a própria individualidade do trabalhador, que em alguns casos identifica-se apenas em relação à coletividade.

E como fazer com que a noção de ofício perdure? Além do concurso para ingresso na categoria e da experiência vivida diariamente entre os trabalhadores, a passagem do ofício por gerações também é um meio de preservação. Pode-se verificar que grande parte dos portuários avulsos de Santos são filhos, netos ou parentes de outros portuários. Ou seja, vivenciam em seu cotidiano as práticas dos trabalhadores portuários. A passagem do ofício de pai para filho foi característica da formação das categorias portuárias avulsas. Até a institucionalização do concurso para ingresso na categoria, os conferentes recrutavam novos trabalhadores através da indicação dos antigos, que na maioria dos casos, colocavam seus filhos para o exercício da profissão. Isto tornava mais fácil para aqueles que tinham origem portuária aprenderem as noções do ofício. Muitos já sabiam as “manhas” pelas histórias contadas pelos pais, pela vivência; conheciam símbolos e ritos intrínsecos ao exercício da profissão.

Silva (2003) mostra de forma breve o desenvolvimento das gerações operárias e como estas enraízam a cultura portuária.

Relações preexistentes às estabelecidas nos locais de trabalho fortaleciam-se, assim, por meio de laços pessoais de contratação de mão-

de-obra, sendo comum a constituição de verdadeiras linhagens familiares de portuários, que transmitiam uma cultura de trabalho de geração para geração (SILVA, 2003, p. 137)

Além dos limites do porto, a cultura se difundia e criava suas raízes. A família, além de permitir a passagem do ofício, é uma grande expressão do enraizamento e da propagação da cultura portuária entre os avulsos, ou seja, do desenvolvimento do *habitus* portuário. No caso dos estivadores, tornou-se comum a prática de filiar ao sindicato filhos de estivadores associados. O ofício passa pelas gerações. A cultura portuária transmitida nas relações familiares e sociais, nas experiências vividas pela família portuária, transforma o ofício do pai em um caminho a seguir.

Matos e Alexandrino (1995, p. 75) mostram o conflito armado quando implantado o concurso para conferente, frente a quantidade de filhos e parentes de conferentes que queriam entrar na profissão.

No concurso de 1955, no primeiro mandato de Nelson Mattos, foi preciso duas rodadas, uma só para os filhos e parentes dos sócios, debaixo de muita encrenca e mesmo quem não passou, por força de recurso judicial, acabou sendo aceito na categoria, em 1958, já na gestão de Serafim Mendes.

Outro caso que bem representa esta situação é o da família Lima. O pai, Wilson, é avulso desde 1971, trabalhando na estiva e depois no bloco. Como vivia ativamente a profissão, como dirigente sindical, passou aos quatro filhos a vida no porto. Hoje, os três filhos mais velhos dedicam-se ao trabalho na estiva e o mais novo, ao trabalho de bloco⁵⁵.

A fala de Marcilio Dias, atual primeiro secretário do Sindicato dos Estivadores de Santos também mostra esta passagem da profissão por gerações:

⁵⁵ Entrevista concedida pela família ao site Porto Gente. RIOS, Bruno. “Será que os netos seguem os passos?”. Disponível no site Porto Gente <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=4209> acessado em 17 out. 2006

Via o Porto com bons olhos, pois meu pai me levava no cais de vez em quando. Aqueles navios, guindastes e aparelhos antigos me chamavam a atenção. Ao entrar no sindicato, logo fui aprendendo o linguajar do trabalhador⁵⁶.

O que podemos concluir é que estes três aspectos - *closed-shop*, noção de ofício e geração - são essenciais para a construção da cultura do trabalho portuário avulso. Porém, o ponto mais marcante é a falta de vínculo empregatício dos avulsos. Podemos considerar este o principal elemento constituinte da cultura portuária.

Os trabalhadores avulsos costumam dizer que 'não possuem padrão'. (...), o fato de todas as atividades na operação de carga e descarga serem realizadas por trabalhadores avulsos, inclusive as de direção e controle das operações portuárias (pela categoria dos conferentes) e as escalas de rodízio tornarem probabilisticamente muito difícil o trabalho por dois dias consecutivos de uma mesma equipe em um mesmo navio; e até a não obrigatoriedade do engajamento nos serviços, dá ao trabalhador avulso uma liberdade que inexistia em outras categorias profissionais. (OLIVEIRA JR., 1994, pp.112-113)

A natureza ocasional do emprego, devido a sazonalidade da atividade portuária, e o fato de serem "operários sem patrões" permitem aos avulsos desenvolverem uma sociabilidade pautada nas relações de trabalho e que se desenvolve além dos limites da área portuária. A presença dos trabalhadores nos sindicatos em busca da escala de trabalho torna o local e o momento, situações de descontração, que se prolongam para os bares e restaurantes próximos, principalmente para aqueles que não foram contemplados na escala do turno. Era comum encontrar os conferentes cerca de meia hora após a "escalação" no bar localizado em frente ao Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga⁵⁷ ou em restaurantes localizados na Rua Senador Feijó.

⁵⁶ Entrevista concedida pelo Sr. Marcilio Dias ao site Porto Gente. DOMINGUES, Claudia. "Estivador: a força motriz do porto". Disponível no site Porto Gente <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=4485> acessado em 17 out. 2006

⁵⁷ Há mais de um ano o bar citado, chamado pelos conferentes de "Escorrega" encerrou suas atividades, assim como um café e uma casa de comércio situados a frente e ao lado, respectivamente, do Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga de Santos.

Os avulsos encontravam formas de manter os laços sociais além dos limites dos sindicatos. A maioria dos sindicatos avulsos mantinha, e alguns ainda mantêm, como o Sindicato dos Conferentes e o Sindicato dos Consertadores, colônias de férias no interior de São Paulo, para uso dos associados e de suas famílias, estendendo para dentro do ambiente familiar a convivência do local de trabalho.

Outro exemplo de extensão das relações além-porto é o grupo formado por conferentes de carga e descarga denominado GBEES (Grupo dos Bebedores Etílicos e Ecológicos de Santos), que realiza festas e churrascos e possuía até um órgão de imprensa, o Jornal *O Corneteiro*, um tablóide que contava os casos ocorridos entre os avulsos e as relações dos conferentes com o sindicato de uma forma irônica e descontraída. Este grupo, também, se reunia no bar localizado em frente ao sindicato, chamado pelos conferentes de “Escorrega”, menção ao fato de que todo mundo que passa, escorrega para dentro do bar.

O jornal contava com um corpo editorial onde os integrantes eram identificados por seus apelidos adquiridos no cotidiano do trabalho. No editorial de 25 de julho de 1995, há uma séria crítica ao, então, presidente do Sindicato, José Tarcisio, colocada de forma irônica, mas deixando claro que aqueles que escreviam o jornal estavam insatisfeitos com os rumos dados pela diretoria à categoria. Também neste mesmo número há um breve artigo que fala de saudades dos tempos pré-modernização.

Por falar em apelidos, entre os trabalhadores a prática de apelidar os colegas tornou-se um hábito. Um dos mais famosos estivadores santistas, Antonio André Carrijo, ou melhor, Antoninho Navalhada, ganhou seu apelido pela sua “qualificação”. “Começou a trabalhar no porto em 1915, aos 16 anos deu início às suas proezas e, em 1930, apresentava 16 passagens pela polícia, sendo 10 por agressão corporal”. (SILVA, 2004, p. 212). Outros ganharam por sua aparência, como o “Bonito só de longe”, conferente de carga e descarga que só de longe poderia ser considerado bonito. Outros pelo seu espírito, como a dupla “Hecatombe e Baixo Astral”, também conferentes, que como relata o “Boletim dos Conferentes”⁵⁸, eram conhecidos pelo seu “constante otimismo”. Nesta edição do boletim, uma matéria chama a atenção para esta prática e diz que alguns preferem serem chamados pelo apelido em lugar do nome, o que demonstra o *habitus* portuário.

⁵⁸ Boletim dos Conferentes, abril/1998.

Além disso, outros fatores, como ser um trabalho tipicamente masculino, onde as mulheres não têm inserção⁵⁹ e a virilidade é tomada como expressão da profissão também auxilia na formação da cultura do trabalho portuário avulso. Ela ajuda a compor o *habitus* portuário, pois os ritos, símbolos, costumes que se desenvolvem estão ligados a esta característica.

O que podemos concluir diante deste quadro? O *closed-shop* ajudou na criação e no desenvolvimento de uma cultura do trabalho portuário avulso. Ao agregar a distribuição da mão-de-obra em suas atividades tornou-se local de confluência dos trabalhadores, onde eram vividas as experiências aqui relatadas. A noção de ofício auxilia no delineamento das categorias e na inserção destas em universo próprio, que será operado pela entidade sindical. As gerações são o *locus* do *habitus* portuário, assim como o sindicato que é seu agregador e propagador.

Só a liberdade proporcionada pelo trabalho ocasional e o estreito relacionamento entre trabalhadores e sindicatos possibilitavam expressões desta natureza. O sindicato como elemento agregador do trabalhador permitia a eles manterem suas relações sociais intra e extra-porto. Acredita-se que a Lei nº 8.630/93 e a passagem do controle da mão-de-obra avulsa para o OGMO desestruturaram esta sociabilidade. Isto, pois, mudam os padrões de trabalho. A lei introduz, além do OGMO, a possibilidade da multifuncionalidade que acaba com a divisão entre as categorias e cria uma única, o trabalhador portuário avulso (TPA). A noção de ofício, cara aos trabalhadores pela distinção que proporciona se defaz.

Como os trabalhadores enfrentaram e enfrentam este processo? Quais são as variáveis que atuam sobre as percepções que eles possuem sobre a modernização portuária? O próximo capítulo incumbir-se-á de expor estas percepções e refletir sobre como a modernização portuária influi na cultura do trabalho, aqui caracterizada por uma forte ligação a entidade sindical e estruturada na noção de ofício.

⁵⁹ A única categoria que conta com mulheres é a dos conferentes de carga e descarga. No concurso de 1994 ingressaram três mulheres. Uma saiu da profissão por vontade própria; outra faleceu no exercício da profissão, no cais da COSIPA e apenas uma continua na ativa.

CAPITULO IV – MODERNIZAÇÃO e PRECARIZAÇÃO: TRANSFORMAÇÕES DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO EM SANTOS

O tema da modernização portuária se insere nas discussões sobre as transformações do mundo do trabalho. Isto acontece, porque a modernização portuária é o pico de um processo de transformações tecnológicas, que gera maior rapidez no embarque e desembarque de cargas, uma otimização do trabalho e redução nos custos tanto do valor das cargas, que passam a ser embarcadas em contêineres, como no valor da mão-de-obra, que não é mais tão necessária em um processo informatizado.

A containerização é a denominação do embarque de cargas em contêineres. Estes são, em geral, caixas de aço “(...) de 7 a 14m, aptos a abrigar até 50 t de carga (...)”. (OLIVEIRA, 2000, p. 24) que abrigam as mais variadas cargas, de equipamentos eletrônicos a roupas. Para a manipulação do container são necessários guindastes e pontes rolantes, chamados de portêineres. Com tal fato, não será necessário o esforço de um grande número de trabalhadores. Será usado, minimamente, um terno composto por cinco trabalhadores avulsos (entre trabalhadores de bloco, consertadores – este se necessário - conferentes, vigia e estiva) e dois trabalhadores de capatazia (um operador de guindaste e um operador de empilhadeira). A diminuição na composição do terno é abrupta quando comparamos a um terno para embarque de sacas de café, na qual são necessários cerca de 40 a 50 trabalhadores entre estivadores, conferentes, consertadores, trabalhadores de bloco, vigias e trabalhadores de capatazia (OLIVEIRA, 2000, p. 30). A containerização foi, com certeza, o início de um processo de reestruturação portuária.

Além do processo de containerização da carga, que diminui a quantidade de trabalhadores na manipulação desta, a modernização portuária brasileira tem como pilar a desregulamentação das leis, que entre outros pontos, privatiza as áreas do porto e transforma a gestão da mão-de-obra.

Como visto no Capítulo III, entre os trabalhadores avulsos santistas vigia desde 1943, ano de promulgação da CLT, o sistema de *closed-shop*. Este sistema tem como premissa a gestão do trabalho por parte do sindicato da categoria. Em 1993 é promulgada a Lei nº 8.630 que rege sobre o processo de modernização portuária e que entre seus

principais pontos, muda a gestão da mão-de-obra, passando-a para as mãos de um Órgão Gestor de Mão-de-Obra, dirigido por um operador portuário. Esta mudança foi o principal ponto de debate durante o processo de tramitação da lei entre os sindicatos portuários. Isto porque, esta passagem não mexeu apenas com os portuários avulsos, mas também com os trabalhadores de capatazia, visto que a lei prevê a passagem destes trabalhadores das Cias Docas para os Órgãos Gestores de Mão-de-Obra ou para os terminais privados.

Podemos considerar esta a principal questão para os trabalhadores portuários avulsos, pois como visto no decorrer da pesquisa, todo o processo que se desencadeia posteriormente é, em grande parte, remetido à mudança da gestão da mão-de-obra. Como vimos nos capítulos anteriores, ser operário sem patrão era motivo de orgulho para estes trabalhadores. O que este capítulo busca responder é como estes trabalhadores percebem as transformações ocorridas e de que formas estas transformações afetam as condições de trabalho, as relações com o trabalho e com a entidade sindical, as relações com a política, as relações sociais, entre outros pontos identificados.

IV.I. – A Lei nº 8.630/93: as percepções dos trabalhadores sobre o marco regulatório da modernização portuária

Como já exposto, a Lei nº 8.630/93 é o marco regulatório da modernização portuária e também, para este estudo, o marco temporal do processo de transformação do trabalho portuário avulso. Mesmo após 14 anos da promulgação da lei, seu peso paira sobre os portos brasileiros e com grande força sobre o Porto de Santos. Maior porto público do Brasil, o Porto de Santos sofreu um grande impacto com as prerrogativas colocadas pela lei. Primeiro, a mudança da configuração espacial do Porto de Santos, que perde, nestes anos, parte de sua área de abrangência. Antes da lei, o Porto de Santos compreendia a área que se estendia da Alemoa à Ponta da Praia, Ilha Barnabé e Guarujá, incluindo os terminais da Cosipa (Companhia Siderúrgica Paulista) e da Ultrafertil, formando assim a área do porto organizado. A Lei nº 8.630/93 dá a seguinte definição ao porto organizado: “o construído e aparelhado para atender as necessidades de navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido e explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária”. Ou

seja, todo o terminal, mesmo que privado, quando localizado na área do porto organizado deverá cumprir as regras da Autoridade Portuária e pagar as tarifas que fizerem necessárias.

Segundo dados do Sindicato dos Consertadores e do Sindicato dos Vigias Portuários diz que, em 1995, foi editada pelo Ministério dos Transportes, a Portaria nº 94, que retirava os terminais da Cosipa e da Ultrafértil da área do porto organizado. Realizamos uma busca por esta portaria, sem sucesso, o que nos impede de comprovar tal dado. Entretanto, durante a pesquisa, foi possível verificar nas entrevistas, nos jornais e sites consultados referências a portaria e a desvinculação dos terminais da Cosipa e da Ultrafértil do porto organizado. A saída destes terminais gera uma queda de receita para a Autoridade Portuária, pois os terminais não precisam pagar o Adicional de Tarifa Portuária (ATP). Além disso, estes terminais passaram a ter total controle sobre a contratação da mão-de-obra, podendo contratar profissionais fora do sistema portuário.

O que a Cosipa fez? Foi isso que resultou a greve de 96, 97. O que a Cosipa fez? Não quero mais ninguém aqui, o terminal é meu, e o pior é que o governo disse que é dela, só que aquela área é área do porto organizado. Aí o governo editou uma portaria passando por cima da lei, isso em 94, 95, passando por cima da lei, o governo naquela época fez isso⁶⁰.

Outra prerrogativa colocada pela lei é a possibilidade dos terminais privados dentro da área do porto organizado terem trabalhadores portuários avulsos como empregados em caráter permanente. Para tal, estes trabalhadores devem possuir registro ou cadastro no OGMO. Até então, trabalhador portuário avulso não se vinculava a nenhum operador portuário, sendo o serviço requisitado a entidade estivadora, que encaminhava a quantidade de ternos e navios aos sindicatos, que eram responsáveis por fazer a escala do trabalho. Com a criação do OGMO e a passagem da gestão da mão-de-obra para esta entidade também se cria a possibilidade da vinculação e, com ela, a perda do caráter de “operário sem patrão”.

⁶⁰ Cf. Entrevista com Antonio realizada em 21/07/2006

Ou seja, o que podemos ver é que a questão da mão-de-obra é o ponto central da Lei nº 8.630/93. Mesmo quando não se refere ao OGMO, como é o caso dos terminais privativos fora da área do porto organizado, a gestão da mão-de-obra é a pauta e aparece constantemente nas percepções dos trabalhadores sobre a lei. Quando se referem à lei quase sempre a colocam como responsável pelo processo de precarização das condições de trabalho.

Fizemos muitos movimentos mostrando que nós precisávamos de uma reforma portuária, que estávamos cansados de trabalhar com guindastes de 1928, 1930. Então, precisávamos, com urgência, de uma reforma portuária. Infelizmente, o governo interpretou de outra forma e veio com um projeto de lei, hoje Lei 8.630, que acabou de vez com os trabalhadores. Só mexeram com a relação capital e trabalho, e com grande vantagem para o capital. E os trabalhadores hoje ficam indignados com a queda do poder aquisitivo deles, as condições de vida. E o outro lado, que a lei deveria agasalhar, seria em primeiro lugar segurança no trabalho. Até hoje está aí, tudo do jeito que era só mexeram com os trabalhadores⁶¹.

Entretanto, mudanças posteriores regulamentadas por decretos, leis e portarias tornaram-se muito importantes no cotidiano do trabalhador. Suas referências diretas à Lei nº 8.630/93 são poucas, pois leis como a Lei nº 9.719/98, que dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário e em seu artigo nove impõe o intervalo de onze horas entre uma jornada e outra de trabalho, tornaram-se preocupações muito mais fortes para os trabalhadores portuários avulsos. Mais adiante falaremos sobre esta questão quando nos referirmos as mudanças na escala de trabalho.

Um aspecto importante é quando os trabalhadores se referem à legislação portuária e a relação que os políticos da região mantêm com os sindicatos portuários. Relações nem sempre assentadas com os interesses dos trabalhadores, mas importantes no sentido de preservação de direitos estabelecidos.

⁶¹ Cf. Entrevista com Vanderlei .Disponível no site Porto Gente <http://www.portogente.com.br> acessado em 26/07/2006

IV.II – A política como campo de preservação de direitos

Um tema significativo apresentado pelos entrevistados são as relações que os trabalhadores portuários avulsos mantêm com os políticos da região e com a própria política. Em relação aos políticos, alguns deles, como a deputada federal e ex-prefeita de Santos Telma de Souza, são citados pelo nome e chamados pelos trabalhadores a defender seus direitos. Segundo as representações apresentadas pelos entrevistados, o campo da política aparece como o cenário de lutas pelos direitos, pois foi nesse local que a modernização portuária avançou e transformou suas relações de trabalho. Sendo assim, é no campo da política que se deve voltar à discussão do processo de modernização portuária. Além disso, a forte ligação dos portuários com a política é histórica, como podemos ver em Sarti (1981), Silva (1995 e 2003), Gonçalves (1995), entre outros, o que permitiu desenvolver um movimento operário coeso, consciente de seus interesses e unido em torno da luta por direitos.

Ao falar dos políticos da região, os entrevistados, como se estivessem fazendo valer a máxima do voto, vêem neles os representantes de seus direitos, pessoas com o dever de zelar pelo bem-estar do trabalhador portuário e pelo bom funcionamento do Porto de Santos.

Nós tínhamos os políticos da região que tinham por obrigação estar acompanhando a situação das categorias do porto. Até a nossa prefeita aí, deputada [Telma de Souza], ela teria mais ainda obrigação porque ela é presidente nacional de assuntos portuários⁶².

Entretanto, como eles mesmos chamam a atenção, há um descontentamento com os políticos da região. Foi possível identificar nas falas um sentimento de insatisfação que vai ao sentido da falta de compromisso destes políticos com os trabalhadores.

Você veja que agora mesmo, mudando de um pólo para outro, uma ignorância terrível os parlamentares, com exceção de alguns como o [senador Aloízio] Mercadante e o Aldo Rebelo e [o senador] Paulo

⁶² Cf. Entrevista com José realizada em 17/11/2006

Paim, pessoas amigas nossas que estão dando uma atenção naquilo que os sindicatos estão reivindicando, que foi subtraído de uma forma arbitrária pelo governo do Fernando Henrique Cardoso, que é a aposentadoria especial. Na cabeça deles parece que os trabalhadores trabalham só com ar-condicionado, em escritório, com carpete, cafezinho. Tiraram a insalubridade, a periculosidade, a penosidade. Isso é um crime. E hoje o trabalhador, para se aposentar, tem que tirar, na nossa profissão, 35 anos. Isso é um crime. Nós temos aí, companheiros nossos, com 70 anos de idade, que ainda são obrigados a ficar arrastando chinelo no cais porque não têm condições de se aposentar, porque tiraram o direito deles de aposentadoria especial. E ele, preocupado em como é que vai viver amanhã, ele realmente não dá entrada com pedido de aposentadoria que ele poderia descansar e abrir campo para os mais jovens. Já que o desemprego é geral. Então, a gente fica decepcionado com essas autoridades e alguns parlamentares aqui da nossa região, o maior porto da América Latina, até porque isso não foi o caso restrito a Santos, isso foi para todo o trabalhador portuário do Brasil⁶³.

Só que nós passamos aí por uma situação que, ela [deputada Telma de Souza] foi alertada sobre a Cosipa e a Ultrafértil, veio a 94 de 95, uma portaria, ela foi assinada pelo Ministério dos Transportes. Então, o que foi isso? Ela retirou a Cosipa e a Ultrafértil, foi mudado o limite do porto organizado de Santos. Então, o que aconteceu? (...) Bom, assim que o Lula ganhou o governo federal, a deputada [Telma de Souza] fez um projeto de lei, reintegrando a Cosipa e a Ultrafértil no porto organizado. Bom, só que ela não foi votar no projeto dela e nem fez um lobby pra transferir pra outra, ela não fez um pedido formal pra transferir pra outra pasta. Quer dizer, quando um projeto toma pau como tomou lá por unanimidade, a coisa pegou e nós fomos novamente prejudicados. Por falta de responsabilidade com os assuntos do porto⁶⁴.

Na percepção de Vanderlei os políticos que não são da região parecem mais comprometidos com os trabalhadores em contraposição aos da região, como visto ao final

⁶³ Cf. Entrevista com Vanderlei, disponível no site Porto Gente <http://www.portogente.com.br> acessado em 26/07/2006

⁶⁴ Cf. Entrevista com José realizada em 17/11/2006

da fala, ao mostrar seu descontentamento. Esta posição talvez seja explicada pelos fatos passados, quando prefeita, deputados e senadores mobilizaram-se pela causa dos trabalhadores. Não é possível, porém, comprovar tal dado, pois os entrevistados não se referem a este passado em suas falas. O passado quando aparece vem no sentido de explicar as diferenças entre a época atual e a época anterior, que segundo eles, era melhor.

Outro ponto abordado pelos trabalhadores é a política portuária. Na visão deles, a reforma portuária foi realizada para implantar os interesses dos empresários e que o governo conhece o fato e não interfere, sendo, em alguns casos, omissa com a própria lei. Um caso citado pelo consertador Antonio coloca o próprio governo ignorando a aplicabilidade da lei.

Nós temos a representação nossa em São Sebastião. O Porto de São Sebastião não movimenta carga em razão do Governo do Estado não investir em melhoramentos no Porto. Só que tem um terminal da Petrobrás, (...), essa Petrobrás está preocupada com as despesas decorrentes do pagamento do trabalhador avulso quando do trabalho no embarque do rancho. O que é o rancho? O rancho são alimentos para a manutenção da tripulação dos navios petroleiros. Então esse pessoal que é estiva, arrumador, conserto, conferente, esse pessoal trabalha no embarque desse rancho (...). Enfim, veja isto, nós temos um acordo, que a refinaria... quando eu falar refinaria, eu me refiro a Petrobrás e quando eu me refiro a Petrobrás, eu me refiro ao governo. O governo está se recusando, porque tem o dedo do governo a pretexto de reduzir despesa. É aquele trabalhador que tá ali prestando serviço, ele tem um registro e um cadastro no OGMO, ele tem um acordo com o operador que faz este tipo de operação, e a Petrobrás, a pretexto de reduzir despesas, quer romper esse acordo, está preocupada com o custo desses trabalhadores. (...) É o cúmulo disso, é um absurdo isso, porque a Petrobrás ela tem as instalações dela lá, tem um terminal próprio, que é dentro do porto organizado, e aí tem a Lei 8.630 que diz que dentro da área do porto organizado, trabalhador tem que ser portuário avulso. E ela vem desrespeitando isso aqui e contrata uma empresa terceirizada pra fazer os trabalhos que estes trabalhadores fazem embaixo da lei. Trabalhador terceirizado sem carteira assinada, trabalhador que não tem registro nem

cadastro no OGMO. Onde está o Ministério do Trabalho? Ali em frente do terminal⁶⁵.

Além do descaso com a aplicabilidade da lei pelo Governo Federal, os entrevistados falam sobre a falta de fiscalização do Ministério do Trabalho e sobre o apoio do Ministério Público do Trabalho às ações das operadoras portuárias, que segundo eles, deveriam preocupar-se com a defesa de seus direitos. Porém, a crítica mais incisiva com relação a política portuária refere-se a ausência real de uma política portuária no sentido de privilegiar os interesses de todos os envolvidos e, principalmente, o interesse nacional. Para eles, o porto tem importância vital para a política econômica do governo e zelar por ele deve ser atividade primordial para o crescimento econômico.

O porto é uma atividade meio. Ele é ponto de apoio das indústrias. Todo governo no mundo trata o porto com carinho. E até países aqui da América Latina tratam os portos dos seus países com toda a atenção, assim como seus trabalhadores. Em alguns países europeus, os presidentes de sindicatos portuários têm até assento dentro do governo, participam das discussões sobre importação, exportação. Participam de reuniões em todas as esferas de governo para discutir tudo aquilo que se refere a porto. Por onde passa o maior número do PIB [Produto Interno Bruto]? Pelos portos. (...) Todo governo que se divorcia dos seus portos não discute uma política econômica séria⁶⁶.

Neste aspecto ressalta-se a relação porto-cidade como importante para alavancar o desenvolvimento portuário. Exemplos como o dos Portos de Amsterdam e Rotterdam na Holanda, como visto no capítulo I, foram citados pelos entrevistados mostrando como estabelecer esta relação de forma a modernizar efetivamente o porto e promover o desenvolvimento local. Este ponto tem sua relevância quando pensado no contexto que se desenrola desde 1993, quando da discussão sobre o papel das Companhias Docas e da possibilidade dos governos estaduais e municipais tornarem-se responsáveis por elas. O exemplo do Porto de Itajaí, exposto no capítulo II, municipalizado em 1995, trouxe ganhos para os portuários e para a cidade. O número de funcionários da autoridade portuária

⁶⁵ Cf Entrevista com Antonio realizada em 21/07/2006

⁶⁶ Cf. Entrevista com Vanderlei, disponível no site Porto Gente <http://www.portogente.com.br> acessado em 26/07/2006

municipal aumentou e até 2000, a movimentação de cargas triplicou. Para o prefeito e os portuários de Itajaí este fato deve-se a estreita relação estabelecida entre porto e cidade e entre as três partes envolvidas: governo, empresários e trabalhadores, que permite que as decisões sejam tomadas pensando a região e os interesses de todos os envolvidos (SOUZA, 2000, p. 12 e 14)

Entretanto, para os entrevistados, todo este movimento não será possível sem os sindicatos. A política sindical é vista como primordial para a manutenção dos direitos dos trabalhadores. Os sindicatos são os elos entre política e trabalhadores e são vistos como eles mesmos próprios denominam, os únicos *bunkers* de resistência do trabalhador⁶⁷. A todo tempo, quando falam sobre as consequências da lei, sobre a postura do governo e das operadoras portuárias, eles se referem à precedência do sindicato como órgão mediador das negociações e detentor do poder de defesa dos direitos dos trabalhadores. Neste aspecto, pode ser dito fazendo uma analogia da fala de Julio, que o sindicato, mesmo enfraquecido diante da perda do monopólio da mão-de-obra, não vê diminuído o seu poder de representação dos trabalhadores. Os trabalhadores vêem a instituição sindical como o órgão apto a exercer a representação de seus interesses e confiam nela, pois mesmo com a prerrogativa de ser desnecessária a sindicalização para o trabalho, exceto alguns casos isolados, os trabalhadores mantiveram suas filiações sindicais. Como exposto por Reginaldo, os trabalhadores que se desfiliam não são mais considerados da categoria, perdem o direito de decisão dos rumos destas e não são bem-vindos nos sindicatos.

Aqui teve um cara que brigou com a diretoria, o Pessoa. Ele simplesmente pediu o desligamento do sindicato, "não quero mais fazer parte do sindicato". E continuou sendo escalado. Que nem se eu quiser chego ali no sindicato agora e digo "não quero mais ser do sindicato". Não vão mais descontar 6% e eu vou continuar sendo escalado pelo OGMO. Ele não pode participar de assembléia, ele não tem direito a voto, não pode nem entrar no sindicato. O tal de Pessoa foi proibido de entrar no sindicato. Ele não entrava. Às vezes ele vinha ali na grade, chamava alguém. A caixinha dele ali foi tirada o nome⁶⁸.

⁶⁷ Cf. Entrevista com Julio realizada em 10/01/2006. "Tudo isto para chegar ao ponto que embora haja um enfraquecimento no âmbito dos sindicatos, proposital e pensado maquiavelicamente, é ainda o único *bunker* de resistência do trabalhador, o sindicato".

⁶⁸ Cf. Entrevista com Reginaldo realizada em 20/07/2006

Ou seja, mesmo com o fim da obrigatoriedade da sindicalização para exercício pleno da profissão, o sindicato não perde o símbolo de ser o órgão de resistência dos trabalhadores e para estes, ainda é tão importante quanto há tempos, mesmo não sendo o intermediário da mão-de-obra. A experiência destes trabalhadores fala mais alto, pois a vivência adquirida nos anos vigentes do *closed-shop* arraiga nestes trabalhadores o sentimento de pertencimento não só à categoria, mas ao sindicato e às decisões deste.

Com certeza o fim do *closed-shop* não teve grandes conseqüências para a entidade sindical, no seu sentido simbólico. No sentido econômico, no entanto, as perdas são grandes, pois toda a remuneração que era passada ao sindicato e, posteriormente, repassada aos trabalhadores, hoje vai direto para as mãos do OGMO.

O 13º e férias, por exemplo, naquela época [anterior a modernização] nós recebíamos de seis em seis meses. Era em junho ou julho, agora não lembro, e em dezembro. Então, o dinheiro vinha pra cá tipo dia vinte [de cada mês] e só era depositado no dia cinco do outro mês em caderneta de poupança. Era depositado lá na caderneta de poupança. Hoje você recebe mensalmente, cai na tua conta no banco e acabou⁶⁹.

Os juros que rendiam das férias e do 13º salário eram, posteriormente, revertidos para o sindicato, que utilizava em melhorias na sede e em benefícios para os trabalhadores. Segundo Marcel⁷⁰, muitos sindicatos quase “quebraram”, pois a renda obtida apenas da contribuição sindical não era suficiente para a manutenção dos gastos da entidade. Alguns dos sindicatos portuários avulsos, como o Sindicato dos Conferentes e o Sindicato dos Estivadores, têm sedes grandes e empregavam uma boa quantidade de funcionários antes do processo de modernização⁷¹. Ao falar do Sindicato dos Consertadores, Antonio diz que anterior à privatização havia dois odontologistas à disposição dos associados e de seus dependentes. Hoje tem apenas um que atende três vezes por semana, pois o orçamento do sindicato não suporta mantê-lo em tempo integral. Mas, mesmo assim, eles preocupam-se em oferecer o melhor atendimento, pois sabem que a redução dos postos de trabalho

⁶⁹ Cf. Entrevista com Reginaldo realizada em 20/07/2006

⁷⁰ Cf. Entrevista com Marcel realizada em 15/07/2006

⁷¹ Ver RODRIGUES, José. “Os perigos da ‘chineização’ da Cosipa”. In *Intersindical Portuária*. <http://web-brazil.com/arquivo/cosipa/artigo.html> acessado em 31 out. 2006

oriunda da modernização incidiu diretamente sobre a remuneração do trabalhador e sobre os serviços que este pode ter acesso.

Aqui funcionava um gabinete odontológico com dois odontologistas. Agora tem um. Quando nós chegamos aqui em 2000, o odontologista ele abria a boca do paciente e via o que era pra fazer e levava pro consultório dele. Hoje não, tem aparelho. O pessoal vem e ele está de segunda, terça e quinta. Nós gostaríamos de voltar a dar assistência aos associados, assistência médica. Por quê? Hoje a gente sente, nós temos plano de saúde Unimed e plano de saúde Intermédica. O poder aquisitivo nosso reduziu muito e muitos trabalhadores já não tem mais plano de saúde. Eu estava no plano de saúde Unimed e por uma série de fatores até de sobrevivência, eu caí na Intermédica. Logo, logo eu estou no SUS. Então, eu gostaria de ter aqui um clínico geral⁷².

Ou seja, o fim do *closed-shop* tem pouca influência sobre a perda simbólica do sindicato, mas tem papel decisivo na mudança do poder econômico destes. Além disso, a perda do monopólio de gestão da mão-de-obra é recorrentemente apontada como causa das transformações das relações de trabalho e das condições de trabalho.

IV.III – De OGMO (Operário Gestor da Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra): o fim do closed-shop e suas relações com as transformações do trabalho portuário

A pesquisa procurou compreender as formas como os trabalhadores se relacionam com a atividade laboral, seus colegas e a entidade sindical após o processo de modernização dos portos. A hipótese central tinha como pressuposto a idéia de que o fim do *closed-shop* trazia mudanças profundas nas relações estabelecidas, principalmente entre os trabalhadores, pois o sindicato perdia o status de agregador e irradiador da cultura do trabalho e tornava-se elemento secundário nas percepções dos trabalhadores sobre suas condições de trabalho. O sindicato, no entanto, ainda exerce um grande poder sobre estes trabalhadores e tem a capacidade de agregá-los mediante o símbolo de representatividade

⁷² Cf. Entrevista com Antonio realizada em 21/07/2006

que mantêm. De toda forma, as relações entre os trabalhadores tornam-se prejudicadas, não tanto pela saída do sindicato da organização do trabalho, mas pela entrada de um Órgão Gestor de Mão-de-Obra e das medidas tomadas após o seu estabelecimento, que ao invés de gerarem conciliação entre os trabalhadores, geram desagregação. Vale dizer, a mudança na gestão do trabalho portuário interfere, conforme mostra as entrevistas, negativamente nas relações entre os trabalhadores.

Os trabalhadores são unânimes quando se referem como democrática à gestão do trabalho anterior a modernização, haja vista o sistema de rodízio estabelecido desde a década de 1940 que permitia que todos tivessem vez na escala de trabalho. A nova escala não muda este critério, porém algumas modificações foram introduzidas e geraram controvérsias, não só entre OGMO e trabalhadores, mas entre os próprios trabalhadores. Para que possamos entender melhor como a mudança da gestão do trabalho afeta estes indivíduos, este tópico será dividido em três pontos, essenciais para que se possa compreender a configuração estabelecida pelo novo processo de trabalho. Os pontos são 1) a passagem da escala para o OGMO, 2) a obrigatoriedade do intervalo de 11 horas entre as jornadas de trabalho e 3) a introdução da escala eletrônica. Estas três questões foram constantemente exploradas pelos entrevistados, principalmente por serem pontos, que no momento da pesquisa, encontravam-se em constante discussão.

IV.III.I – A passagem da escala para o OGMO

O primeiro ponto apresentado pelos trabalhadores como transformador das relações e condições de trabalho foi a passagem da escala de trabalho para o OGMO. A importância da mudança da gestão do trabalho é essencial para entendermos as novas configurações do processo de trabalho portuário. Como vimos nos capítulos anteriores, desde a década de 1930 a gestão do trabalho portuário avulso em Santos era realizada pelos sindicatos. Estes recebiam da Entidade Estivadora a quantidade de trabalhadores necessários para a composição dos ternos. Os sindicatos, então, disponibilizavam as oportunidades de trabalho aos associados e através do sistema de rodízio, onde o primeiro da fila tem opção na escolha do trabalho, formavam os ternos.

As escalações eram realizadas nos sindicatos ou na parede, estas localizadas em pontos espalhados ao longo do cais. As escalas eram feitas por turmas. As turmas eram grupos de trabalhadores que tinham lugares determinados de trabalho no cais, ou seja, a turma 1 era escalada na Alemoa, a turma 2 no Paquetá e assim por diante. A figura 1 permite visualizar estas áreas. Além disso, os trabalhos escalados referiam-se a faixa do cais próxima à parede. Sendo assim, a escala podia ser e era realizada na parede 15 minutos antes do período de trabalho. Isto permitia que os trabalhadores dirigissem-se a estes pontos cerca de 20 minutos antes do início do período. Por exemplo, se o período era das 7:00 hs às 13:00 hs, o trabalhador chegava na parede onde seria realizada a escala de sua turma por volta das 6:30 hs, 6:40 hs.

Figura 1: Configuração espacial do Porto de Santos

Fonte: Site Viva Santos <http://www.vivasantos.com.br/04/04a.htm>

Esta proximidade do local de escala com o local de trabalho permitia a estes trabalhadores terem a escalação próxima do início do período de trabalho, o que possibilitava a eles não saírem tão cedo de suas casas. Além disso, para aqueles que utilizavam transporte público, a proximidade entre os dois locais facilitava, pois em alguns casos não era preciso fazer uso novamente do transporte para chegar ao local de trabalho.

Esta escala era realizada pelo fiscal de turma. O fiscal de turma era um trabalhador da categoria que conhecia as regras do trabalho e sabia o que indicavam os códigos colocados pela escala. A vantagem de ser fiscal de turma era a precedência do trabalho. Ele poderia escolher primeiro o trabalho, o que permitia que ele “pegasse” o melhor serviço, deixando os demais para quem estivesse na vez. No caso dos estivadores, o fiscal de turma também era responsável por permitir a entrada dos bagrinhos na escala. A passagem da escala para o OGMO muda esta configuração. As paredes continuam a existir, entretanto quem realiza a escala são os fiscais do OGMO, ou seja, empregados do OGMO que não possuem relação nenhuma com as categorias portuárias. Para os trabalhadores este fator prejudicou a escala de trabalho, pois os funcionários do OGMO não conhecem os códigos das escalas, o que causa demora na escalação e posterior atraso na chegada ao local de trabalho. Além disso, um trabalho que era realizado sem ônus para o sindicato e para o operador portuário, hoje é pago por este.

Além da folha de pagamento que ele tem que dar, ele tem que dar mais uma porcentagem em cima desse valor que ele pagou pro OGMO?

Vamos dizer que a folha de pagamento deu 100 mil reais. Não chega a isso, 20 mil reais. Então, o montante de mão-de-obra aqui foi 20 mil reais. Esse montante de 20 mil reais eles recolhem a porcentagem do OGMO para o OGMO.

O OGMO cobra pelo trabalho?

É lógico. É o OGMO que escala hoje. Antigamente era o sindicato que escalava e não cobrava. A única coisa é que o fiscal que escalava tinha a moleza de se encaixar no melhor trabalho. A estiva era assim, todo mundo era assim. Aqui era assim. Mas, a entidade estivadora não gastava um tostão com isso⁷³.

Essa passagem da escala para o OGMO sofreu grande resistência dos trabalhadores, principalmente dos estivadores. Com a lei aprovada e a formação do OGMO garantida restava impedir a passagem da escala. A estiva foi a última categoria a ter sua escala passada ao OGMO de Santos. Porém, a criação dos OGMOs demorou, sendo necessária a criação, em 1995, de um órgão superior pelo Governo Federal, o Grupo Executivo para

⁷³ Cf. Entrevista com Reginaldo realizada em 20/07/2006

Modernização dos Portos (GEMPO)⁷⁴, para agilizar a implantação da Lei nº 8.630/93. A primeira ação do GEMPO foi levantar o número de trabalhadores portuários existentes no sistema⁷⁵, fossem efetivos ou força supletiva, fossem doqueiros ou avulsos. Este levantamento apontaria quantos trabalhadores estavam aptos a serem registrados e cadastrados no OGMO. Interessante que este levantamento tinha por base a Lei nº 8.630/93, que garantia o registro (dado aos trabalhadores efetivos) dos avulsos àqueles que foram matriculados até 31 de dezembro de 1990, três anos antes da lei. Ou seja, entendesse que quem adentrar posteriormente as categorias portuárias avulsas seria considerado força supletiva e entraria no cadastro do OGMO. Este dado revela-se importante, pois incide sobre as decisões dos recém-chegados às categorias, quer dizer, aqueles que vieram após 1993, que em muitos casos são os que largam o caráter de avulso e tornam-se empregados das operadoras portuárias.

O levantamento utilizou como parâmetro, além da data de 31/12/1990, a data de promulgação da Lei nº 8.630/93, ou seja, 25 de fevereiro de 1993 e a presente data do levantamento, o 2º semestre de 1995. Dessa forma seria possível comparar a assiduidade do trabalhador ao porto. O GEMPO estipulou o prazo final para entrega do levantamento em 15 de janeiro de 1996 e para divulgação no Diário Oficial da relação dos trabalhadores aptos a efetuarem o registro e/ou cadastro no OGMO em 29 de janeiro de 1996. Como data-limite para o registro e/ou cadastro estabeleceu-se 90 dias após a divulgação no D.O.

Nesta época começaram a ser criados os OGMOs. Durante o mês de abril de 1996 foram realizados os registros e cadastros dos portuários nos OGMOs. Em Santos, a resistência ao registro foi pouca, sendo que em média 1.100 trabalhadores registravam-se por dia. Já que era pré-condição para o exercício da atividade laboral o registro ou cadastro no OGMO, os portuários santistas não titubearam e fizeram longas filas para manterem-se no sistema. No entanto, alguns não tiveram seus nomes publicados no D.O. e recorreram da decisão do GEMPO. A lista definitiva foi publicada apenas em 1º de abril de 1996, o que permitia estender-se por mais 90 dias o cadastramento dos trabalhadores⁷⁶.

⁷⁴ O GEMPO foi criado pelo Decreto Presidencial nº 1467/1995.

⁷⁵ Decreto nº 1.596, de 17/08/1995

⁷⁶ A TRIBUNA. “OGMOs querem adiar fim de cadastramento”. In Jornal A Tribuna, 25/04/1996, Caderno Porto e Mar, p. 3

Com os trabalhadores devidamente registrados e cadastrados cabia ao OGMO realizar a escala do trabalho. Neste momento os terminais da Cosipa e da Ultrafétil já haviam conseguido o direito de operarem com pessoal próprio, reduzindo o mercado de trabalho do portuário avulso. A luta, então, pela volta da entrada na Cosipa e na Ultrafétil e pela resistência à passagem da escala ao OGMO começa. Até 1998 os sindicatos mantêm a escala de trabalho sobre seu poder. Neste ano é publicada a Medida Provisória 1.728-19/98, convertida na Lei 9719/98, que definia as normas para o exercício da profissão e o papel do OGMO no zelo pela remuneração e segurança dos trabalhadores. O artigo 5º determina a escala pelo OGMO. Neste momento, aumenta a resistência dos sindicatos à passagem da escala.

Os boletins da Intersindical Portuária, órgão que agrega todos os sindicatos portuários da Baixada Santista, expressam esta luta⁷⁷. As constantes assembléias e operações-padrão realizadas durante os meses finais de 1998 mostram a resistência dos trabalhadores. Em abril de 1997 já havia acontecido a greve na Cosipa, reivindicando os postos de trabalho perdidos, greve esta que gerou prejuízos para os sindicatos.

Nós temos questionamentos aí, que a direção de 96, 97, junto com a categoria, porque a diretoria não faz greve, junto com o sindicato dos estivadores e conferentes, iniciaram uma greve na Cosipa e essa greve trouxe sérios problemas aos trabalhadores. Conseqüentemente, hoje os trabalhadores que estão nos sindicatos, perderam uma ação indenizatória. A Cosipa pediu um reparo pelas perdas que ela teve em razão daqueles dias parados e os três sindicatos têm que pagar 2 milhões e quatrocentos ou ficam com as contas bloqueadas.⁷⁸

As lutas sucederam-se, mas gradativamente a escala de trabalho foi sendo passada ao OGMO. Como maior categoria portuária avulsa de Santos, os estivadores resistiram até 2000, quando eclodiu na cidade uma grande greve, com direito a invasão da sede do OGMO-Santos. As palavras de Vanderlei José da Silva, na época presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos, resumem o caráter da luta:

⁷⁷ Boletim da Intersindical Portuária. n°8, 9 e 10

⁷⁸ Entrevista com Antonio realizada em 21/07/2006

O Ministério Público não deixa a gente negociar, apresenta ordens e não quer nos ouvir. Movimentamos o maior porto da América Latina há mais de cem anos sozinhos, escalando o trabalho, elaborando métodos. Há 67 anos o método atual é eficiente, resultado de aprendizado, de tentativa e erro, é um modelo testado. Então é fácil concluir que o objetivo não é alterar a escalação, mas liquidar o trabalho sindicalizado. O que eles chamam de sistema moderno ditado pela globalização, para os trabalhadores não passa de saudade da escravidão e da exploração do trabalho aos moldes do século 19, em pleno século 21. Eles querem revogar cem anos de história. Não poderemos olhar para nossos filhos, nossas famílias, se nos deixarmos abater sem luta. Já não se trata apenas do trabalho, mas de certa forma, do mundo que legaremos a eles. Essa é a luta moderna dos trabalhadores, por mais que queiram nos apontar como inimigos da atualidade globalizada⁷⁹.

Até os dias de hoje Vanderlei acredita ser essa a maior luta por ele enfrentada a frente da estiva.

O que mais atingiu a gente, (...) o problema que pegou mais foi o problema da escala que foi transferida para o Órgão Gestor de Mão-de-Obra de acordo com o Ministério Público. E aí eu posso usar a nossa expressão de trabalhador, o *pau comeu*. Apanhamos e batemos. Isso foi no ano de 2000⁸⁰.

Após 2000, todos os sindicatos portuários avulsos perdem o direito de realizarem as escalas de trabalho. Neste momento, os trabalhadores passam a prestar contas ao OGMO e ter seus passos controlados por esta entidade. As críticas ao OGMO são constantes.

Você vê a fiscalização do trabalho em si ela está na mão do Ogmo. O que acontece? Quando você faz alguma coisa que vá atrapalhá-lo, o OGMO

⁷⁹ Intersindical Portuária. “Blood Monday – O dia de cão”. Disponível em Intersindical Portuária <http://viasantos.com/intersindical/index1.html> acessado em 31 out. 2006

⁸⁰ Cf. Entrevista com Vanderlei disponível no site Porto Gente <http://www.portogente.com.br> acessado em 26/07/2006

põe pessoal dele em cima daquele determinado profissional e ele fica perseguido no porto⁸¹.

Porque o OGMO veio pra acabar os sindicatos mesmo. Eles não fazem nada, é tudo pra inglês ver. É tudo dinheiro do trabalhador e eles fazem tudo só pra mostrar, pra ter número, pra eles se apresentarem como uma instituição boazinha. Na verdade, o que o pessoal fala não é exagero não, eles vieram pra acabar mesmo. Eles conseguiram atingir o objetivo de enfraquecer bastante os sindicatos e eles não fiscalizam absolutamente nada que os terminais fazem. Tanto é que ele está na mão dos terminais⁸².

O OGMO aparece como o “bicho papão” do sistema portuário. Comandado por um operador portuário, o OGMO não aparece como representante do trabalhador. Aparece apenas como intermediador na relação capital-trabalho, na distribuição da atividade laboral.

Quando os empresários e o próprio governo perceberam o poder que os sindicatos da orla marítima tinham em relação a isso [mão-de-obra] e a ascendência que eles tinham sobre os trabalhadores e eles maquiavelicamente acharam uma maneira de criar uma lei que tirasse o poder dos sindicatos e passasse pro OGMO. E o OGMO é o próprio operador, é o RH do operador. Você lê na lei, tá escrito lá: os operadores portuários deverão ficar organizados no OGMO. E aqui em Santos, por exemplo, a própria diretoria do OGMO é a diretoria do SOPESP [Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo]. Então você vê que são as mesmas pessoas, que ora estão de um lado de uma mesa pelo patrão e daqui a pouco ele está no OGMO, que deve, que teria que ser um órgão neutro, mas não é. Porque o próprio patrão nunca vai decidir pelo bem do trabalhador⁸³.

Aos sindicatos, mesmo com seu poder econômico enfraquecido, cabe a função de representar o trabalhador perante o capital. A eles cabem as negociações de acordos e convenções coletivas, ficando o OGMO responsável por colocar as convenções em prática

⁸¹ Cf. Entrevista José realizada em 17/11/2006

⁸² Cf. Entrevista André realizada em 20/11/2006

⁸³ Cf. Entrevista Julio realizada em 10/01/2006

e fiscalizar os preceitos estabelecidos. Entretanto, os operadores portuários usam do poder de serem os dirigentes do OGMO para estabelecerem acordos diretos com órgãos governamentais, como o Ministério Público do Trabalho, passando por cima do poder de representação dos sindicatos.

Nós temos sofrido com as imposições do Ministério Público. Que ele só faz a imposição dele numa parte. Ao mesmo tempo nós estamos passando por um posicionamento do Fleury⁸⁴ que ele é o coordenador do Ministério Público do país. O que aconteceu? Ele tomou posições aí, ele tem utilizado muito esse termo, eles chamam de TAC, mas é um termo de compromisso que é de ajustamento de conduta. É isso que nós estamos passando agora. Mas eles estão aplicando esse TAC, essa imposição vem muito em cima de trabalhador. Mas isso aqui está nos trazendo um prejuízo enorme, porque a lei recomenda negociar, você pactuar as regras, essas coisas todas. Regras, condições de trabalho. Ela pega e remete tudo as negociações. O artigo 29 da lei remete tudo às negociações. A remuneração tá aqui. E as demais condições de trabalho portuário avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas de trabalhadores portuários avulsos e operadores portuários. Bom, quando o Ministério Público toma esta posição, fazendo a imposição por TAC, com o OGMO que não é empregador, é um recursos humanos de grande porte do operador portuário. Então eles convidaram o OGMO e, isso deve ter anuência do SOPESP, mas não deram publicidade porque pegaria mal pra eles, e jogaram o OGMO pra pegar e assinar esse termo de compromisso, de ajustamento de conduta. Que não poderia ter sido feito. Então, o que nós fizemos? Nós entramos, o sindicato, na justiça contra esse termo de ajustamento de conduta. A justiça tem medo de mexer com o Ministério Público. Inclusive nós tivemos o posicionamento. O único que tem aí nos protegido na verdade é o Ministério do Trabalho⁸⁵.

⁸⁴Refere-se a Ronaldo Curado Fleury, Coordenador Nacional de Combate à Exploração no Trabalho Portuário e Aquaviário e Procurador Regional do Trabalho. Só para efeito de curiosidade, o referido procurador e seu colega Cristiano Paixão Araújo Pinto responderam a processo por terem em seu livro, “A modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil”, divulgado nomes de trabalhadores dizendo que os mesmos recebiam sem trabalhar.

⁸⁵Cf. Entrevista com José realizada em 17/11/2006

Ou seja, a percepção dos trabalhadores de que o OGMO é um grande bicho papão, na prática se concretiza. Mas, lutar contra o OGMO, tal como colocado por José, é lutar contra a própria sobrevivência no mercado de trabalho. E que sobrevivência. Depois do estabelecimento do OGMO e da passagem da escala para ele, foi a vez de enfrentar o intervalo de 11 horas entre as jornadas de trabalho.

IV.III.II – 11 horas de descanso: o direito ao descanso precede o direito ao trabalho

O intervalo de onze horas entre uma jornada e outra de trabalho foi estabelecido pelo artigo 8º da Lei nº 9719, de 27 de novembro de 1998. Ele diz que o trabalhador deve ficar onze horas consecutivas de descanso para poder entrar no rodízio novamente. Antes do processo de modernização, a escala de trabalho tinha três fases: câmbio, dobra e avançado. Sarti (1981, p. 29) explicou muito bem:

Quando a carga é ofertada em cada “ponto de engajamento”, os trabalhadores a disputam na “parede” de acordo com alguns preceitos legalmente estabelecidos. (...) Ao ouvir a leitura da carga, manifesta seu desejo de engajar-se levantando a mão e terá preferência se estiver no “câmbio”, único critério objetivo que lhe confere o direito de ser escolhido para aquela jornada de trabalho: a cada três dias o estivador está no “câmbio”, isto é, se hoje ele trabalha só terá o direito a trabalhar de novo no terceiro dia, o que é controlado por um picote no cartão, no dia e período em que trabalha; quando se acha no segundo dia sem trabalhar ocupa a fila de “avançado” na “parede” e poderá candidatar-se ao trabalho se a primeira fila, do “câmbio”, não preencher o número da mão-de-obra requisitada; o mesmo acontece com relação ao terceiro dia em que os trabalhadores da fila de “dobra” pode eventualmente passar para a fila de “avançado”.

Neste caso, os períodos de trabalho eram divididos em dois de oito horas. Com a implantação do Porto 24 horas, o sistema adquiriu maior agilidade. Os períodos de trabalho foram divididos em quatro de seis horas e as escalas são realizadas quinze minutos antes de cada período. Ou seja, no mesmo dia caso o trabalhador pegue o período da 01:00 hs às

07:00 hs, no período das 13:00 hs às 19:00 hs poderá estar na fila do avançado. Com a redução dos postos de trabalho gerada pelo processo de modernização, a possibilidade de dobra, principalmente em categorias pequenas como os consertadores, cresceu.

A agilidade proporcionada pela modernização e pela containerização tornou curta a estada dos navios no cais. Hoje um navio pode demorar apenas 6 horas para ser carregado, o que gera um único período de trabalho. Com isto, houve uma diminuição da demanda de trabalho, tornando cada vez mais difícil conseguir compor uma boa remuneração mensal. A isto se acrescenta a sazonalidade da atividade portuária, principalmente no final do ano, quando poucos navios aportam em Santos. Neste contexto, o intervalo de onze horas coloca um empecilho para a sobrevivência do trabalhador no sistema. Em alguns casos, como a categoria dos consertadores, o intervalo de onze horas tem gerado problemas dentro da própria categoria.

Os registrados tiveram uma queda na sua renda com a implantação do intervalo de 11 horas e os aposentados retornados que já têm uma renda tiveram uma melhoria. Isso desagrega, isso não soma. Isso desvaloriza a função sindical. O nosso caso específico de consertador, que por sinal é a única categoria que tem essa situação de registrado. Então nossa situação é mais grave em razão disso. (...) Agora você sente que há uma injustiça. Eu vou ao cais porque que preciso trabalhar, ele também precisa trabalhar. Só que eu tenho uma garantia e ele não tem uma garantia. Isso causou um mal-estar e está causando. Mas é a escala? Não é a escala. É decorrência da insatisfação do trabalhador aposentado que queria ser indenizado. Mas o governo não quer indenizar, então vamos deixar trabalhar. Se tivesse tido o processo de indenização hoje estaríamos com uma mão-de-obra jovem supletiva⁸⁶.

A crítica de Antonio, além de ser ao intervalo de onze horas, é à política do governo que não estabeleceu um Plano de Desligamento Voluntário compatível com as necessidades dos avulsos. Isso fez com que grande parte dos trabalhadores aposentados e que vieram a aposentar-se após 1993, permanecessem no sistema na condição de cadastrados. Ou seja, eles só “pegam” trabalho quando esgota a possibilidade de

⁸⁶ Cf. Entrevista com Antonio realizada em 21/07/2006

registrados. Mas, em categorias pequenas e com o intervalo de onze horas, os cadastrados começaram a ter maior possibilidade de trabalho, tirando o mercado dos registrados.

O intervalo de onze horas também gera polêmica quanto a implantação da multifuncionalidade, estabelecida pelo artigo 57º da Lei nº 8.630/93. A multifuncionalidade prevê o fim das categorias e a criação de uma única, o Trabalhador Portuário Avulso (TPA). Este trabalhador terá aptidão para exercer os trabalhos de estiva, bloco, vigia, conserto, guindaste, operário portuário, enfim, qualquer função portuária. Entretanto, da forma como caminha a discussão sobre a multifuncionalidade, vê-se que esta será implantada preservando as categorias. Ou seja, o trabalhador além de ter habilidades para executar o seu ofício, adquirirá aptidões para realizar outros tipos de trabalho. Mas, na “parede” poderá ser escalado primeiro para a sua categoria, a qual tem preferência. Na prática, o multifuncional torna-se cadastrado e pega o que “sobra” na escala. Porém, vem sendo interpretado que o multifuncional se encaixará no cadastro e entrará na escala, respeitando o intervalo de onze horas. Por exemplo, houve a escala dos vigias. Todos que estavam no “câmbio” entraram e ainda sobraram vagas. Como os demais estão cumprindo carência, entra o cadastro, que além da força supletiva da categoria, inclui o multifuncional.

Alguns dizem que esta interpretação está errada.

Agora tem esse negócio da multifuncionalidade, o OGMO está fazendo curso. Para conferente deve ter uns quinhentos caras inscritos. Aí há uma controvérsia de interpretação de lei. Uns dizem que é o seguinte: a gente tem intervalo de onze horas; nesse intervalo se falta gente, usa o multifuncional. Entra o cadastro, que logicamente os caras vão pro cadastro, o multifuncional. Diz o Wilke que não é nada disso. Que estão interpretando a lei errado. Que a lei é o seguinte: você vai esgotar todas as possibilidades dentro da sua categoria. Primeiro você chama o pessoal com onze horas, depois o pessoal com seis horas de carência e depois o pessoal que vai dobrar. Acabou? Não tem mais ninguém? Tem dois, três, quatro cargos vagos, aí entra o multifuncional⁸⁷.

⁸⁷ Cf. Entrevista com Reginaldo realizada em 20/07/2006

Ou seja, a quantidade de leis que se sobrepuseram à Lei nº 8.630/93 causaram uma grande confusão em relação ao processo de trabalho. Além da controversa interpretação da lei, não há explicação para como fica a carência do multifuncional. O multifuncional trabalhou em outra categoria que não a sua. Ele cumpre a carência na categoria dele ou ele tem a possibilidade de entrar no “câmbio”? Até o momento, não há nenhum documento que regule esta situação. E a multifuncionalidade está na pauta das discussões dos sindicatos. Para categorias onde o valor da hora é menor, como bloco, a implantação da multifuncionalidade em um esquema onde a carência de onze horas é vigente apenas para o exercício da atividade na categoria é válido, pois permite ao trabalhador “engordar” seu salário. Já para categorias como a estiva e os conferentes, onde o valor da hora é alto, esta prerrogativa atrapalha o seu mercado de trabalho, pois retira a possibilidade dos membros da categoria dobrar ou fazer mais períodos na semana. Sendo assim, a multifuncionalidade ao invés de unir as categorias, acarreta um processo de desagregação, onde a sobrevivência no mercado de trabalho e a garantia de um salário decente é o que interessa; contrapondo ao antigo sistema, onde a solidariedade e a garantia de trabalho para todos era o lema central dos avulsos santistas.

Junto com o intervalo de onze horas, uma nova forma de escala foi introduzida, a escala eletrônica. Para cumprir os preceitos do International Ship & Port Security Code, o ISPS Code, um tratado internacional de segurança nos portos, foi implantada a escala eletrônica. O que poderia ser uma facilidade para a escalação, agilizando o processo, tornou-se um grande entrave para os trabalhadores.

IV.III.III – Quem entende a tela do computador?: A escala eletrônica

A escala eletrônica é um sistema de escalação computadorizado que cumpre as normas estabelecidas pelo ISPS Code, tratado internacional de segurança nos portos do qual o Brasil é signatário. A escala eletrônica funciona da seguinte maneira: o trabalhador ao chegar ao local da escala recebe uma ficha de papel semelhante a um bilhete de loteria. Com base nas informações disponíveis nas telas dos computadores, o trabalhador marca na ficha as suas preferências de trabalho. Após, ele insere a ficha no computador, que processa a escalação. Este procedimento pode demorar em virtude do número de

trabalhadores presentes. Respeitadas às onze horas de carência, o computador divulga os aptos a exercerem suas atividades no período e os locais de trabalho⁸⁸. Na época em que se desenvolveu a pesquisa a escala eletrônica estava dando seus primeiros passos e os empecilhos colocados pelos entrevistados ao novo método foram inúmeros.

A distribuição da mão-de-obra na verdade, a escala tava na mão dos sindicatos. Agora o pedido do número de profissionais era feito pelo agente de navegação. A escala era feita pelo sindicato. Ela acontecia no tempo normal. Em 15 minutos se fazia a escala. Hoje, eletronicamente, o pessoal fica “apanhando” e sai tudo errado, não tem dado certo⁸⁹.

Escala eletrônica pra nós é um conto de fadas. É um conto difícil pro trabalhador aprender. Primeiro começa pela nossa formação. A nossa formação, do trabalhador no nosso caso consertador, é formação de primeiro grau. Outra coisa, você está num regime em que você é escalado, recebendo diariamente a informação manuscrita direitinha, a quantidade de carga, o navio, tudo; aí vem uma máquina, uma tela de 14 polegadas, e coloca todas as opções, todas as opções não, coloca metade dos trabalhos que tem no porto e a outra metade fica descoberta. E aí vem um funcionário da escala eletrônica, isso é um absurdo, com um papel anotando. O que era feito anteriormente que é o mais perfeito e joga pra nós a escala eletrônica. Isso causa uma série de contratempos, de atrasos do trabalhador ao serviço, de aborrecimentos. Hoje o trabalhador todo o período que ele vai se escalar, ele se aborrece um com o outro, ou seja, os trabalhadores estão se engalfinhando no posto de trabalho⁹⁰.

A falta de “intimidade” com a máquina é o maior entrave da escalação eletrônica. O fato de não terem qualificação é colocado como primordial para não entenderem a planilha colocada na tela do computador. Entretanto, a categoria considerada de maior nível de escolaridade, os conferentes, onde grande parte possui nível superior completo, conseguiu junto ao OGMO que sua escala fosse feita no papel e após passada para o

⁸⁸ Mais informações em MERLIN, Bruno. “Benefícios da escala eletrônica ainda estão no papel”. In Porto Gente. Disponível em <http://www.portogente.com.br> acessado em 13 set. 2006

⁸⁹ Cf. Entrevista com José realizada em 17/11/2006

⁹⁰ Cf. Entrevista com Antonio realizada em 21/07/2006

computador. Ou seja, a qualificação não é empecilho para a escala eletrônica. O costume ao sistema antigo e, principalmente, a resistência a tudo que possa inovar parece ser realmente o que impede estes trabalhadores de se adaptarem à escala eletrônica.

Outra questão observada pelos entrevistados como problemática na escala eletrônica é o tempo gasto. Primeiro eles têm que estar nos pontos de engajamento, que atualmente são três, por volta de meia hora antes do início da escala. Para os trabalhadores isto prejudica a dobra, pois não permite aquele que está em atividade participar da escala, visto o tempo e a diminuição dos locais da parede. Também prejudica a própria condição de trabalho.

Você volta pra escala eletrônica (...) Eu acordava às cinco horas pra ir ao cais, agora eu tenho que acordar às quatro horas. Meus trabalhadores têm que acordar 4 horas, quatro e meia, dependendo do lugar, para ir pro porto uma hora antecipada e não nos pagam por isso. E no período de 4 jornadas de trabalho, eu tenho 4 horas antecipadas pra disputar um trabalho. Eu vou à parede, vou ao local onde são escalados os trabalhadores, não tem trabalho pra mim às sete da manhã, a escalação é as seis, seis e meia; eu vou meio-dia, meio-dia e meia, não topa pra mim, eu vou às seis horas [da tarde], seis e meia, não topa pra mim eu vou pra casa sossegado. Só que não ganhei nada por isso, e é o seguinte: eu antes qual era a hora que eu saía de casa, saía seis horas, pra chegar sete horas, isso quem morava aqui na região. Quem mora distante saía às cinco horas de casa. Agora ta saindo às quatro horas da manhã. Que diabos de melhoria foi essa feita pro trabalhador?⁹¹

Além disso, os entrevistados dizem que a escala eletrônica tem dificultado o acesso ao local de trabalho. Anteriormente as paredes eram realizadas ao longo do cais. Hoje, existem apenas três pontos de engajamento em quase 13 km de extensão. A questão que eles colocam é: como chegar ao local de trabalho sem atraso ou de forma que não atrapalhe na sua remuneração?

⁹¹ Cf. Entrevista com Antonio realizada em 21/07/2006

É que o pessoal pra sair de um ponto de escala, o porto tem 3. Pra ele distribuir esse pessoal todo no porto, pode ser até com uma hora antes, mas com o tráfego de caminhões, ferrovias também, isso aí dá um atraso. Então, nós temos entrado até em confronto com os operadores portuários, por causa da chegada dos profissionais no navio, começando o trabalho deles. Está tendo quebra do horário nosso. Mas isso não existe em convenção, acordo, nada disso. Quebra de horário. Eles estavam cortando mesmo aquela hora que a pessoa estava chegando atrasada. Sendo que a culpa é do próprio OGMO na escalação. Essa escala eletrônica foi feita mediante uma posição do Ministério Público com o OGMO, foi obscuro o negócio. Inclusive o pessoal do Ministério Público se submeteria à 9784 que é de fevereiro de 99, porque eles têm que dar publicidade aos atos deles, a parte interessada tem que participar também. Nem o SOPESP foi chamado e nem as categorias do porto. Fizeram um TAC com o OGMO que não é empregador, ele é um gestor de mão-de-obra, esse TAC foi feito, foi cometida uma irregularidade aí⁹².

Mais uma vez a relação Ministério Público e OGMO aparece e de forma negativa, pois coloca o Ministério Público como transgressor da lei, à medida que não cumpre os deveres nela estabelecidos.

Olha, eu acho que eles [os empresários] estão querendo ir mais longe. E quando eu falo nos empresários eu já incluo o Ministério Público, porque é o que está dando o grande apoio à implantação dessas mudanças todas de cima para baixo, sem costurar direito, sem conversar com os sindicatos. “Ah, fizemos uma reunião. Estabelecemos uma data que vai iniciar”. Não é assim. Nós não estamos na ditadura. Se os trabalhadores estão pedindo que se dilate o prazo, é para se estudar melhor, para conscientizar o trabalhador dessa realidade. Eles (os trabalhadores) têm de ser ouvidos, respeitados⁹³.

⁹² Cf. Entrevista com José realizada em 17/11/2006

⁹³ Cf. Entrevista com Vanderlei disponível no site Porto Gente <http://www.portogente.com.br> acessado em 26/07/2006

A falta de participação dos sindicatos no processo de decisão e implantação da escala eletrônica pode também ser visto como motivador da resistência dos trabalhadores ao novo sistema. O fato de não terem participado das decisões que levaram a implantação da escala eletrônica parece tornar trabalhadores e sindicatos sensíveis ao sistema e resistentes à sua implantação.

Além destes três pontos, outros fatores influenciaram na transformação do processo de trabalho e das relações que os trabalhadores mantêm com seus colegas e com o próprio trabalho.

IV.IV.. Multifuncionalidade, vínculo e geração operária: onde antigo e novo se encontram

No capítulo anterior foi feita referência à noção de ofício e a geração operária como fatores importantes para a construção da cultura do trabalho portuário. Aqui elas retornam e mostram como estas características são primordiais para a manutenção da cultura do trabalho.

Como vimos acima, a multifuncionalidade tem gerado controvérsias, pois ainda não foram definidos os critérios para o seu exercício. Porém, a multifuncionalidade traz à tona a discussão da divisão das categorias, que tem sua raiz na noção de ofício. Quer dizer, ao debater a multifuncionalidade os trabalhadores estão debatendo a própria perda de suas características, que os tornam diferentes entre si. A distinção entre os trabalhadores realizada pelas habilidades que cada um tem para o exercício da profissão desfaz-se com a multifuncionalidade. A polivalência e a standardização do trabalhador chegam ao sistema portuário.

Não é este, entretanto, o debate que se realiza em torno da questão da multifuncionalidade. Além da perda de suas características, a multifuncionalidade requer uma padronização do valor da hora trabalhada, que pode, em último caso, ser nivelada “por baixo”. E este é o medo de alguns trabalhadores, principalmente aqueles que têm maior remuneração. O primeiro passo da multifuncionalidade é reduzir o valor da remuneração

das categorias pela perda do mercado delas para o TPA. Primeiro foi a extinção de postos de trabalho devido a inovação tecnológica, agora é a perda do mercado para um novo trabalhador, o TPA. Ou seja, a multifuncionalidade não é assim tão interessante para estes trabalhadores.

Saiu no jornal o OGMO falando da multifuncionalidade. Que não tem problema nenhum porque todas as categorias estão no número dentro do cabide. O único que falta gente é conferente. Porque eles fizeram pela carência de onze horas. Então, o que acontece: se você fizer um levantamento vai ver que, por exemplo, eles vão pegar aqui lá e ver que eu trabalhei das sete as treze, das treze as dezenove, das dezenove a uma, fiz quatro períodos num dia. Por que eu fiz? Porque faltou gente. Quando tinha a carência de 11 horas e eu trabalhei. Então, tem tudo isso. Esse é que é o problema. E o que eles querem é fazer valer a carência. Só que se eu trabalho das sete as treze, você me garante trabalho da uma as sete, com 11 horas de carência?⁹⁴

Atualmente ainda existem poucos trabalhadores em condição de exercer a multifuncionalidade. Quem deve preparar os trabalhadores para esta nova etapa é o OGMO, que tem por obrigação oferecer cursos de requalificação. Mas, na prática, a multifuncionalidade já vem sendo exercida. Isto, pois, os terminais privados têm utilizado trabalhadores em funções diferentes das suas e mão-de-obra fora do sistema para realizar funções de trabalhadores avulsos.

Todas doze horas trabalhadas têm que ter uma folga de trinta e seis. Não têm. Até é por isso que o pessoal não vincula, por causa disso. Então, eles começam a contar com os trabalhadores que não são conferentes pra fazer a função de conferente. Já tem quase 30 trabalhadores nesta situação. São fiscais da Santos Brasil que ganham menos que o conferente, fazendo a função de conferente⁹⁵.

⁹⁴ Cf. Entrevista com Reginaldo realizada em 20/07/2006

⁹⁵ Cf. Entrevista com André realizada em 20/11/2006

O vínculo é uma condição estabelecida na Lei nº 8.630/93, que permite ao trabalhador avulso registrado trabalhar em caráter permanente para o operador portuário. Neste tempo, ele fica fora da escala diária. Entre os avulsos históricos, os conferentes são quem têm a maior quantidade de trabalhadores com vínculo. Este fato pode ser creditado por ser essa a única categoria com renovação após 1993, junto com a estiva que realizou concurso em 2006. O vínculo permite estabilidade ao portuário avulso, pois tendo ou não trabalho ele tem um rendimento mensal. Este é acrescido de benefícios como plano de saúde, vale-alimentação, vale-transporte e em caso de dobra, hora-extra correspondente. Ou seja, economicamente é uma alternativa interessante. Porém, o vínculo acaba com duas características importantes da cultura do trabalho portuário: a condição de operário sem patrão e a independência. Quando exerce a avulsidade o trabalhador opera para diversas empresas, não possuindo ligação com nenhuma, apenas com o OGMO. Mesmo com a mudança da gestão da mão-de-obra este fator não sofreu mudanças. Isto permite ao trabalhador certa independência. Caso ele esteja doente, queira passear ao invés de trabalhar ou saiba que não tem trabalho e não compensa ir à parede, ele não precisa ir. O máximo que acontecerá é se ele estiver no câmbio, passará para o final da fila sem trabalhar. A vinculação retira estas duas características. O vínculo é estabelecido com uma operadora portuária, a qual o trabalhador passa a responder integralmente. Com direito a carteira assinada e folha de ponto. Isto faz com que mesmo que não haja trabalho, o portuário avulso deva dirigir-se à operadora, mesmo que seja apenas para passar o ponto.

Você tem um fixo. Lá é raro, mas às vezes não tem navio, você volta pra casa e você ganhou aquele dia. Acontece. Comigo já aconteceu duas vezes. Que eu estava da uma as sete, já aconteceu duas vezes de não ter navio, tava com problema na barra. Teve dois dias que eu fui lá pra passar o cartão só⁹⁶.

Mesmo garantindo uma boa remuneração ao trabalhador, o vínculo ainda é uma grande resistência para o avulso antigo, sendo aceito pelo trabalhador que chegou ao sistema após 1993. Alguns destes trabalhadores têm raízes no porto, sendo oriundos de famílias portuárias, porém muitos não possuíam esta ligação e por tal fato não conheciam a atividade como era exercida antes ao processo de modernização. Estes trabalhadores vêm

⁹⁶ Cf. Entrevista com André realizada em 20/11/2006

no porto uma boa oportunidade de ganho, principalmente em categorias como estiva e conferentes. Sendo assim, tem maior facilidade para adaptar-se ao novo sistema e, conseqüentemente, vincular-se.

Mesmo para os “novatos” o vínculo tem seus empecilhos. Um deles é a falta de contato com o restante da categoria. Ao dirigir-se diretamente à operadora portuária, seu contato é apenas com os trabalhadores que lá estão. Alguns poucos avulsos do OGMO e um e outro de sua categoria. A parede, mesmo não sendo mais escalada pelo sindicato, ainda é o local onde diariamente um grande número de trabalhadores da mesma e de outras categorias se encontram e podem trocar suas experiências.

E como fica a questão da geração operária neste processo? Ela muda sua caracterização. Ela deixa de aparecer no sentido de perpetuação da família operária e passa a ter o significado de grupos que enfrentaram processos de trabalho diferentes e, por isso, possuem diversas visões e formas de adaptar-se a inovações. (MOREL & PESSANHA, 1991) Dos entrevistados apenas dois não vinham de família portuária. Um deles deu continuidade a sua “linhagem” e seu filho atualmente é o presidente do maior sindicato portuário avulso de Santos. Os entrevistados, no entanto, colocam que pensam em perspectivas melhores para seus filhos. Consideram o porto como um bom local de trabalho, muitos até ressaltam a importância e a beleza da profissão, porém eles têm consciência que esta atividade aos poucos está sendo substituída por enormes guindastes, pontes rolantes, transtêineres, portêineres, e que o uso intensivo da mão-de-obra portuária está acabando⁹⁷. Sabem que poucos ficarão no sistema e isso acontecerá com as novas gerações⁹⁸, que possuem facilidade para adaptar-se ao novo sistema.

Pensando estes fatores com a faixa etária da mão-de-obra avulsa, que tem entre 40 e 60 anos, podemos dizer que atualmente o Porto de Santos ainda não possui um novo trabalhador portuário avulso. Os que estão no sistema guardam consigo as características

⁹⁷ A mão-de-obra avulsa que já foi da ordem de 17 mil trabalhadores, atualmente emprega pouco mais de 9 mil. Fontes: RODRIGUES, José. “Porto de Santos começa a reduzir o número de trabalhadores avulsos”. In *Valor Econômico*. Disponível em <http://www.valoronline.com.br> acessado em 12 mai. 2003 e OGMO Santos <http://www.ogmo-santos.com.br>

⁹⁸ As novas gerações aqui são entendidas como grupos que vivenciam de formas diferentes as inovações tecnológicas. O critério etário não é utilizado, pois podemos encontrar pessoas com idades iguais em grupos diferentes, ou seja, vêm de forma diferente o processo de modernização.

que formaram a cultura do trabalho portuário e preservam e lutam pela manutenção destas. Aqueles que entraram após o processo de modernização também se conectam as causas anteriores, mesmo com experiências diferentes. Ou seja, a transmissão do *habitus* e da experiência de classe pode ser vivenciada sem a presença física do sindicato. A sua representação simbólica, neste caso, detém uma força que a Lei de Modernização dos Portos não conseguiu acabar.

CONCLUSÃO

Esta pesquisa nasceu das inquietações acerca do objeto. Acreditava-se na ameaça de valores constituídos e perpetuados que corriam o risco de desaparecer e que, por sua relevância social, política e histórica mereciam ser estudados⁹⁹. A possibilidade de transformação ou fim da cultura do trabalho portuário foi o motor deste estudo. Neste período a idéia de que o sindicato perdia poder com o processo de modernização portuária pairava sobre as reflexões. Chegavam notícias do enfraquecimento das entidades sindicais portuárias, da discussão sobre a multifuncionalidade, da diminuição da importância da atividade portuária na economia da cidade de Santos. Pouco, entretanto, se falava sobre o trabalhador. Quem era este, o que aconteceu com ele diante da modernização? Neste sentido, cada vez mais crescia a necessidade de analisar o que havia acontecido com os trabalhadores daquele porto do Atlântico, situado na Baía de Santos.

Diante do problema, a coleta dos dados seguiu na busca por contemplar estas inquietações. A idéia de encontrarmos um quadro caótico nos perseguia cada vez que nos aproximávamos mais do objeto. Mas qual não foi a surpresa, quando do trabalho de campo nos defrontamos com outro cenário. Cenário esse um pouco desalentador, mas que nos traz esperança para acreditarmos que os valores podem estar ameaçados, mas que ainda sobrevivem.

Ao falarmos sobre a relação trabalhador-sindicato a hipótese indicava a possível perda de identificação do trabalhador com sua entidade sindical, no momento em que esta perdia a gestão da mão-de-obra que era transmitida a um órgão gestor, dirigido por um operador portuário. Como parte de uma tendência mundial, que discorre sobre a crise ou mesmo o declínio dos sindicatos (RODRIGUES, 1999), este fato era dado como certo. Como visto no capítulo III, o *closed-shop*, ou seja, o controle sindical da mão-de-obra era o elemento principal da cultura do trabalho portuário, permitia aos trabalhadores terem autonomia na relação com o patronato, exercendo sua profissão segundo preceitos estabelecidos por eles. O sindicato era o símbolo desta autonomia, pois a ele cabia administrar as regras deste jogo. Com o fim deste sistema acreditava-se no enfraquecimento e posterior fim das entidades sindicais portuárias. Com a passagem da

⁹⁹ MILLS, C. Wright. Op. cit.

gestão da mão-de-obra para o OGMO pensava-se que as relações entre capital e trabalho resumir-se-iam em relações capital-capital, haja vista ser o OGMO dirigido por um operador portuário. A lei, entretanto, prevê que os acordos e convenções coletivas devem prevalecer nas negociações. Ou seja, o sindicato continua a ter papel fundamental no sentido de preservar as suas bases dos possíveis abusos que o OGMO, como representante do patronato, possa ter.

Neste sentido foi possível perceber nas entrevistas que o poder simbólico dos sindicatos não se perde. Mesmo com nuances de pessimismo, acreditando que a lei enfraqueceu as entidades, os entrevistados também demonstram otimismo quando apontam que o sindicato é o local de resistência dos trabalhadores, que a ele cabe negociar com os operadores portuários, que mesmo diante da possibilidade de não serem sindicalizados, quase todos os trabalhadores mantiveram suas filiações. Há perdas, principalmente econômicas e administrativas, decorrentes da passagem das escalas de trabalho para o OGMO. Hoje os seus recursos são escassos. Grande parte provém das contribuições sindicais dos associados. O seu poder simbólico, entretanto, como visto no último capítulo não se perde. No contexto apresentado nos dois capítulos iniciais seria normal a conclusão do enfraquecimento dos sindicatos e da perda do poder, não só econômico, mas simbólico destas entidades. Neste caso, com base nas entrevistas realizadas e dados levantados, pode-se dizer que a experiência dos trabalhadores foi importante no sentido de preservar o sindicato como entidade representativa dos direitos dos trabalhadores.

Segundo Leite (1994, p. 30), a partir da experiência,

(....) as práticas operárias são compreendidas não com inscritas numa lógica preestabelecida à própria ação, mas, pelo contrário, como determinadas pelas experiências vividas, pelas representações que elas vêm moldando e pelas identidades que elas configuram, através das quais os trabalhadores reconhecem a comunhão de interesses que os unifica, tanto quanto a divergência de interesses em relação ao patronato e às demais classes que se lhes opõem na sociedade.

É por esta união de interesses contra o patronato, expressa nas representações sobre o OGMO, que a preservação do sindicato como símbolo de representação dos trabalhadores acontece.

A estreita relação dos trabalhadores com o sindicato foi uma das questões captadas pela pesquisa. As transformações trazidas pelo processo de modernização dos portos têm consequências nas formas dos trabalhadores se relacionarem entre si. Seja as inovações de cunho tecnológico, que alteram a estrutura do processo de trabalho como a containerização, seja a introdução de inovações na gestão do trabalho, ambas acarretam transtornos para a adaptação dos trabalhadores a um sistema de relações de trabalho que se impõe a eles e, onde a autonomia do trabalhador sobre o processo de trabalho é perdida.

Antes do processo de modernização, podíamos considerar os trabalhadores portuários portadores de subjetividade operária, pois tinham autonomia na execução do trabalho e na gestão da mão-de-obra. A introdução de novas técnicas de manipulação de carga retira do trabalhador o poder de decidir sobre as formas de realização da atividade laboral, visto que quem passa a dizer como exercer a atividade é a máquina e não mais o trabalhador. Além disso, a entrada do OGMO como gestor do trabalho diminui a autonomia do trabalhador na organização de sua vida profissional. A independência que os trabalhadores tinham antes da modernização, apresentada nas entrevistas e na literatura sobre o trabalho portuário, parece perder espaço para um processo de trabalho cada vez mais intenso. Aspecto que não se relaciona tão-somente ao uso intensivo da mão-de-obra, mas à necessidade constante de buscar um espaço no mercado de trabalho, perdido pela inovação tecnológica, que trouxe uma redução significativa nos postos de trabalho. Para ajudar neste processo, a multifuncionalidade e o intervalo de 11 horas entre as jornadas de trabalho tornaram cada vez mais difíceis a agregação das categorias, que mesmo em seu interior, se desentendem na busca por um dia de trabalho.

Existem dúvidas se, diante de um quadro que se revela, de certa forma, desalentador haveria esperanças. A desagregação trazida por novos padrões de trabalho mostra que a esperança de permanência de uma cultura do trabalho, baseada no sindicato como símbolo da união da categoria, pode desfazer-se. Nas entrevistas e nos dados secundários obtidos, entretanto, o orgulho de ser portuário avulso, ou como foi ressaltado

por um dos entrevistados, avulso histórico, permanece. Este é realmente o principal elemento da cultura do trabalho. Enquanto existir a alma portuária, cultivada nas relações com pessoas de vários povos¹⁰⁰, com o sentimento de ser uma importante profissão, que contribui diretamente para o crescimento do País, a cultura do trabalho portuário perdurará.

Para estes trabalhadores a atividade laboral traz sentido às suas vidas.

(...) a identificação do trabalhador com sua atividade consiste na representação que os trabalhadores fazem de si mesmos em função da auto-imagem e da auto-valorização que eles constroem de sua profissão a partir das experiências vividas na produção e que se refere, nesse sentido, ao sentimento de dignidade profissional. (LEITE, 1994, p. 38)

Em resumo, estes trabalhadores através das práticas vivenciadas no seu cotidiano conseguem transmitir para aqueles que estão no sistema e para os recém-chegados o orgulho de serem trabalhadores avulsos do Porto de Santos, o maior porto da América Latina e para eles, local de trabalho e experiências impossíveis de serem vividas em outro lugar.

¹⁰⁰ A relação entre as diversas culturas foi ressaltada pelos entrevistados. A presença no porto de navios de várias partes do mundo permite aos trabalhadores manterem contato com culturas de países diferentes e conhecerem um pouco da realidade cultural e social de cada um deles.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, Maria Aparecida Ferreira de; FREDDO, Antonio Carlos de Moura & JUNQUEIRA, Luciano Antonio Prates. “O Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos e o processo de modernização portuária”. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, 2006. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122006000600004&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 10 Jan. 2007.

ALEXANDRINO, Carlos Mauri & MATOS, Paulo. *Caixeiro, conferente, tally clerk: uma odisséia num porto do Atlântico*. Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

ALMEIDA, Eduardo; ELSTRODT, Heinz Peter e MARTINS, Mauro. “O caminho ideal para a privatização dos portos brasileiros”. In *Conjuntura Econômica*. Rio de Janeiro: FGV, 1996. dez. 1996. p. 19-22

BAIRD, Alfred J. “A Privatização dos Portos na Grã-Bretanha”. In COCCO, Giuseppe e SILVA, Gerardo. *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 171-194

BEIGUELMAN, Paula. *Os Companheiros de São Paulo: Ontem e Hoje*. São Paulo: Cortez, 2002. 3ªed. aum.

BOURDIEU, Pierre. *Distinction: A Social Critique of the Judgment of Taste*. Harvard University Press, 1987.

_____. *La Distincion: criterios y bases sociales del gusto*. Madrid: Taurus, 1988

BURKHALTER, Larry. *Privatización Portuaria: Bases, Alternativas y Consecuencias*. Santiago de Chile: CEPAL, 1999.

COLLIN, Michéle. “A evolução do estatuto dos portos na Europa”. In COCCO, Giuseppe e SILVA, Gerardo. *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 39-62

COMISSIÓN ECONÓMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL). *La Reforma Laboral y la Participacion Privada em los Puertos del Sector Publico*. Série Cuadernos de La CEPAL nº 77. Santiago del Chile: CEPAL, 1996

CONGRESSO NACIONAL. *LEI Nº8.630, de 25 de fevereiro de 1993*. Santos: Tip. Do Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga do Porto de Santos, 1993.

CRIVELLI, Ericson. “Modelo Corporativo no Brasil: ensaio para uma teoria da transição”. In *São Paulo em Perspectiva*. São Paulo: Fundação SEADE, 1997. nº3, v. 11

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. *Virando o Jogo: Estivadores e Carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. Tese (doutorado em Sociologia) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1998.

DEECKE, Helmut & LÄPPLE, Dieter. “Os portos marítimos alemães no período da reestruturação”. In COCCO, Giuseppe e SILVA, Gerardo. *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 109-132

DINIZ, Eli. “Globalização, Reforma do Estado e Teoria Democrática Contemporânea”. In *São Paulo em Perspectiva*. São Paulo: Fundação SEADE, 2001. v. 15, nº 4

EDER, Klaus. *A Nova Política de Classes*. Bauru, SP: EDUSC, 2002.

GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana, 1889-1914*. São Paulo: Editora Unesp, 1992.

GONÇALVES, Alcindo. *Lutas e sonhos: cultura política e hegemonia progressista em Santos (1945-1962)*. São Paulo: Editora Unesp/ Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

GORZ, André. *Metamorfoses do Trabalho. Crítica da Razão Econômica*. São Paulo: Annablume, 2003.

HOBBSBAWN, Eric. “Sindicatos Nacionais Portuários”. In *Os Trabalhadores*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

HONORATO, Cezar Teixeira. *O polvo e o porto: subsídios para uma história do complexo portuário capitalista no Brasil*. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em História Econômica. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1994

KREUKELS, Anton. “Rotterdam: As Relações entre Porto e Cidade sob as Perspectivas Nacional e Internacional”. In COCCO, Giuseppe e SILVA, Gerardo. *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 63-80

LEITE, Márcia de Paula. *O Futuro do Trabalho: novas tecnologias e subjetividade operária*. São Paulo: Scritta/FAPESP, 1994

MILLER, Raymond Charles. “The dockworker subculture and some problems in cross-cultural and cross-time generalizations”. In *Comparative Studies in Society and History*. Vol. 11, nº3 (ju. 1969). p. 302-314.

MILLS, C. Wright. *A Imaginação Sociológica*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1965. p. 9-33

MOREL, Regina Lucia de Moraes e PESSANHA, Elina G. da Fonte. “Gerações Operárias: rupturas e continuidades na experiência de metalúrgicos do Rio de Janeiro”. In *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. nº. 17, ano 6. São Paulo: ANPOCS, 1991.

NASCIMENTO, Hiata Anderson Silva do. *O nascimento de um novo trabalhador portuário: reestruturação produtiva e corporativismo. Um estudo sociológico acerca da resistência dos portuários capixabas ao processo de modernização dos portos*. Dissertação

(Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas. 1999.

OFFE, Claus. “Trabalho: a categoria sociológica chave?”. In *Capitalismo Desorganizado*. São Paulo: Brasiliense, 1995. p. 167-197

OLIVEIRA, Carlos Tavares. *Modernização dos Portos*. São Paulo: Aduaneiras, 2000. 3ª ed.

OLIVEIRA, Clician do Couto. *O processo de modernização dos portos brasileiros na década de 90*. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

OLIVEIRA JUNIOR, Moacir M. *Mudanças Organizacionais e Inovações Tecnológicas: Impactos sobre os padrões de relações de trabalho no Porto de Santos*. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Administração. Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1994

PARADIS, Adrian. *Trabalhismo em Ação. A história do movimento trabalhista americano*. Rio de Janeiro: Record, 1965

PIMENTEL, Celso Martins. *Evolución de la legislación portuária brasileña*. Série Monografias de la UNCTAD sobre la gestión de puertos. Nueva York/Ginebra: UNCTAD, 1999. Disponível no site da UNCTAD <http://www.unctad.org> acessado em 20 mai. 2005

REIS, Roberto Rangel. *Trabalho Marítimo*. Rio de Janeiro: Francisco Alves Editora, 1973.

RODRIGUES, José e VAZ, José Pascoal. *Porto de Santos. Uma década de transformações. 1990-1999*. Santos: UNISANTA/CODESP, 2002. Disponível no site do Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioeconômicos da UNISANTA <http://www.nese.unisanta.br> acessado em 10 out. 2003

RODRIGUES, Leôncio Martins. *Destino do Sindicalismo*. São Paulo: EDUSP, 2002

SANTOS, Fabiano Guilherme M. “Dinâmica Congressual e Regulação Econômica: o caso da lei portuária”. In *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo: ANPOCS, 1997. n° 34, volume 12.

SARTI, Ingrid. *Porto Vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SEASSARO, Loredana. “O Sistema Portuário Italiano: Privatização, Operadores Transnacionais e Recomposição da Relação Porto-Cidade”. In SILVA, Gerardo e COCCO, Giuseppe. *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999

SECRETARIA DE INSPEÇÃO DO TRABALHO. *Manual do Trabalho Portuário e Ementário*. Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego, 2001

SENNETT, Richard. *A Corrosão do Caráter: as conseqüências pessoais do caráter no novo capitalismo*. São Paulo: Record, 2005. 9ª ed.

SILVA, Fernando Teixeira da Silva. *A Carga e a Culpa*. São Paulo: Hucitec, 1995.

_____. *Operários sem patrões: Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas, S.P.; Editora da Unicamp, 2003.

_____. “Valentia e Cultura do Trabalho na Estiva de Santos”. In BATALHA, Cláudio H.M.; FORTES, Alexandre e SILVA, Fernando Teixeira da. *Cultura de Classes*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2004.

SIQUEIRA, Euller David de. *Portos do Rio, Trabalhadores do Mar: privatização e racionalização do trabalho portuário em Sepetiba e Rio de Janeiro*. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2001

SOUZA, Dep. Telma de (org.) *Os Desafios da Questão Portuária: Impactos da implementação da Lei nº. 8.630/93*. Brasília: Câmara dos Deputados, 2000.

THOMPSON, E.P. “La sociedad inglesa del siglo XVIII: ¿lucha de clases sin clases?”. In *Tradicón, revuelta y consciência de clase. Estudios sobre la crisis de la sociedad preindutrial*. Barcelona: Editorial Critica, 1979. p. 13-61

_____. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. Vol 1 A árvore da liberdade

_____. “Modos de Dominação e Revoluções na Inglaterra”. In SILVA, Sérgio (org.). *As Peculiaridades dos Ingleses*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001a

_____. “Algumas Observações sobre Classe e ‘Falsa Consciência’”. In SILVA, Sérgio, (org.). *As Peculiaridades dos Ingleses*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001b

TRIGUEIROS, Nanci Novo e. *As intersindicais de trabalhadores na Baixada Santista: o Fórum Sindical de Debates e a União dos Sindicatos da Orla Marítima de Santos*. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em História Econômica. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1999.

VELASCO JR., Licínio. *A Economia Política das Políticas Públicas: fatores que favoreceram as privatizações no período 1985/94*. Texto para Discussão nº 54. Rio de Janeiro: BNDES, 1997

WELLMAN, David T. *The union makes us strong: radical unionism on the San Franscico waterfront*. New York: Cambridge University Press, 1997.

Artigos de Jornais e Internet

A TRIBUNA. “Roterdã se prepara para o mundo de 2020”. Disponível no site de A Tribuna www.atribuna.com.br acessado em 24. mai. 2005

DOMINGUES, Claudia. “Estivador: a força motriz do porto”. Disponível no site Porto Gente <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=4485> acessado em 17 out. 2006

DONOVAN, Arthur. “Longshoremen and Mechanization – A Tale of Two Cities”. Disponível no site do Journal for Maritime Research: <http://www.jmr.nmm.ac.uk/server/show/conJmrArticle.13/setPaginate/No> acessado em 12 mar. 2005.

Intersindical Portuária. “Blood Monday – O dia de cão”. Disponível em Intersindical Portuária <http://viasantos.com/intersindical/index1.html> acessado em 31 out. 2006

ITF - International Transports Workers’ Federation. *Mejorar las respuestas sindicales a la reforma portuaria*. Disponível no site da ITF www.itfglobal.org acessado em 30 set. 2005.

RIOS, Bruno. “Será que os netos seguem os passos”. Disponível no site Porto Gente <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=4209> acessado em 17 out. 2006

RODRIGUES, José. “Porto de Santos começa a reduzir o número de trabalhadores avulsos”. Disponível no site do Valor Econômico <http://www.valoronline.com.br> acessado em 12 mai. 2003

SCHIAVON, Hélio. “Trabalhadores resistem à inscrição nos OGMs”. In *A Tribuna*. Caderno Porto e Mar. 18. abr. 1996. p. 6

Jornais Sindicais

INTERSINDICAL PORTUÁRIA. *Boletim da Intersindical Portuária do Estado de São Paulo*. Santos: 21 de novembro de 1998. nº 8

_____. *Boletim da Intersindical Portuária do Estado de São Paulo*. Santos: 24 de novembro de 1998. nº 9

_____. *Boletim da Intersindical Portuária do Estado de São Paulo*. Santos: 24 de fevereiro de 1999. nº10

GRUPO DOS BEBEDORES ETÍLICOS E ECOLÓGICOS DE SANTOS. *O Corneteiro*. Santos: 25 de julho de 1995

SINDICATO DOS CONFERENTES DE CARGA E DESCARGA DO PORTO DE SANTOS. *Boletim dos Conferentes*. Santos: abril/1998

Sites consultados

Companhia Docas do Estado de São Paulo <http://www.portodesantos.com.br>

CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe <http://www.eclac.cl>

Comunidade “Trabalhadores do Porto de Santos” – Orkut
<http://www.orkut.com/Community.aspx?cmm=7364502>

GEMPO - Grupo Executivo para Modernização dos Portos
<https://www.mar.mil.br/segempo>

ITF - International Transport Workers’ Federation <http://www.itfglobal.org>

Intersindical Portuária do Estado de São Paulo <http://viasantos.com/intersindical>

Novo Milênio <http://www.novomilenio.inf.br/porto/porto.htm>

Órgão Gestor de Mão-de-Obra Santos <http://www.ogmo-santos.com.br>

Porto Gente <http://ww.portogente.com.br>

Presidência da República – Casa Civil

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/consulta_publica/consulta.htm

United Nations Comission for Trade And Development <http://www.unctad.org>

ANEXO 1 - LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1.993

DISPÕE SOBRE REGIME JURÍDICO DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I**DA EXPLORAÇÃO DO PORTO E DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS**

Art. 1º - Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I - PORTO ORGANIZADO: o construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de uma autoridade portuária;

II - OPERAÇÃO PORTUÁRIA: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

III - OPERADOR PORTUÁRIO: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV - ÁREA DO PORTO ORGANIZADO: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam ancoradouros, docas, cais, pontes e pieres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais bacias de evolução e área de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta Lei.

V - INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE USO PRIVATIVO: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

§ 2º A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a Lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 2º - A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizados nos termos desta lei.

Art. 3º - Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

CAPÍTULO II

DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 4º - Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

I - de contrato de arrendamento, celebrado com a União, no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites, da área do porto organizado;

II - de autorização do ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.

§1º A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidos de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente - RIMA.

§2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I - uso público;

II - uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

§3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado.

§4 ° São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo, as relativas:

- I - ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;
- II- ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;
- III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- IV - ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infra-estrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;
- V- à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;
- VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;
- VII - à reversão de bens aplicados no serviço;
- VIII - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;
- IX - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;
- X - às garantias para adequada execução do contrato;
- XI - ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos;
- XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;
- XIII - às hipóteses de extinção do contrato;
- XIV - à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;
- XV - à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII - às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII - ao foro.

§5º O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

§6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na Lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art 5º O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação.

§1º Indeferido o requerimento a que se refere o caput deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta Lei.

§2º Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao ministério competente.

§3º Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

Artº 6º Para os fins do disposto no inciso II do art. 4º desta Lei, considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

§1º A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterà as cláusulas a que se refere os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIV, XV, XVI, XVII e XVIII do art 4º desta Lei.

§2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público.

§3º As instalações de que trata o caput deste artigo ficarão sujeitas a fiscalização das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 7º (VETADO)

CAPÍTULO III

Do Operador Portuário

Art. 8º Cabe aos Operadores Portuários a realização das operações portuárias previstas nesta Lei.

§ 1º É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes

públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;

e) no transporte de mercadorias sólidas, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de recheio, quando necessários;

III - relativas à movimentação de:

a) cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;

b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimentos de embarcações;

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação.

§ 2º Caso o interessado entenda necessário a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações referidas no parágrafo anterior deve requisitá-la ao órgão gestor de mão-de-obra.

Art. 9º A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas.

§ 1º As normas de pre-qualificação referidas no caput deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.

§ 2º A Administração do Porto terá trinta dias, contados do pedido do interessado, para decidir.

§ 3º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a Administração do Porto.

Art. 10º A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto.

Art. 11º O operador portuário responde perante:

I - a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infra-estrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II - o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III - o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV - o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI - os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso;

Art. 12º O Operador Portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar.

Art. 13º Quando as mercadorias a que se referem o inciso II do art. 11 e o artigo anterior desta Lei estiverem em área controlada pela Administração do Porto e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto.

Art. 14º O disposto nos artigos anteriores não prejudica a aplicação das demais normas legais referentes ao transportes marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente a República Federativa do Brasil

Art. 15º O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, quer no porto, quer em viagem.

Art. 16º O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

Art. 17º Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta lei, se estabelecerem como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO DE MÃO-DE-OBRA DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO

Art. 18º Os operadores portuários devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

- I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;
- II - manter com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;
- III - promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;
- IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;
- V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;
- VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;
- VII - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único - No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 19º Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

- I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, inclusive no caso de transgressão disciplinar as seguintes penalidades;
 - a) repreensão verbal ou por escrito;
 - b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;

c) cancelamento do registro;

II - promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança do trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros;

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20 - O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 deste Lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 21 - O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 22 - A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 23 - Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta Lei.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

Art. 24 - O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

§ 1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta Lei, e terá por competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta Lei;

II - baixar as normas a que se refere o art. 28 desta Lei;

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados o destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do art. 31 desta Lei, cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.

§ 3º Os membros do Conselho de Supervisão, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 25 - O Órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra.

CAPÍTULO V

DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 26 - O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Parágrafo único - A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

Art. 27 - O Órgão de gestão de mão-de-obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão-de-obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro de que trata o inciso I deste artigo, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.

Art. 28 - A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão-de-obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 29 - A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos e as demais condições do trabalho portuário avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

C A P Í T U L O V I

DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

SEÇÃO I

DO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA - CAP

Art. 30 - Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

I - baixar o regulamento de exploração;

- II - homologar o horário de funcionamento do porto;
- III - opinar sobre a proposta de orçamento do porto;
- IV - promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;
- V - fomentar a ação industrial e comercial do porto;
- VI - zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;
- VII - desenvolver mecanismos para atração de cargas;
- VIII - homologar os valores das tarifas portuárias;
- IX - manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infraestrutura portuária;
- X - aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;
- XI - promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;
- XII - assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;
- XIII - estimular a competitividade;
- XIV - indicar 1 (um) membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o Conselho de Administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;
- XV - baixar seu regimento interno;
- XVI - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2º Compete, ainda ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on roll-off.

§ 3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIV do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31 - O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I - bloco do poder público, sendo:

- a) um representante do Governo Federal, que será o presidente do Conselho;
- b) um representante do Estado onde se localiza o porto;
- c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II - bloco dos operadores portuários, sendo:

- a) um representante da Administração do Porto;
- b) um representante dos armadores;
- c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;
- d) um representante dos demais operadores portuários;

III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

- a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;
- b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

IV - bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:

- a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;
- b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;
- c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I - pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso I do caput deste artigo;

II - pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo;

III - pela Associação de Comércio Exterior - AEB, no caso do inciso IV, alínea a do caput deste artigo;

IV - pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea b do caput deste artigo.

§ 2º Os membros do Conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do Conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada bloco terá direito a um voto;

II - o presidente do Conselho terá um voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do Conselho serão baixadas em ato do seu presidente.

Art. 32 - Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de

cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

Seção II

DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Art. 33 - A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II - assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III - pré-qualificar os operadores portuários;

IV - fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao OGMO;

VI - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infraestrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII - fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

IX - organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI - autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída - inclusive a atracação e desatracação -, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XII - suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII - lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhe forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária; e

XV - estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe a Administração do Porto, sob coordenação:

I - Autoridade Marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadoiro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e

d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto.

II - da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento do porto;

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

Art. 34 - É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira.

SEÇÃO III

DA ADMINISTRAÇÃO ADUANEIRA NOS PORTOS ORGANIZADOS

Art. 35 - A administração aduaneira, nos portos organizados, será exercida nos termos da legislação específica.

Parágrafo único - A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior, somente poderá efetuar-se em portos ou terminais alfandegados.

Art. 36 - Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I - cumprir e fazer cumprir legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do país;

II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidade de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III - exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfico de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI - apurar responsabilidades tributárias decorrentes de avaria, quebra ou falta de mercadorias, em volumes sujeitos a controle aduaneiro;

VII - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal aplicável;

VIII - autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

IX - administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos;

X - assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais; e

XI - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º O alandegamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou destinadas à exportação será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica;

§ 2º no exercício de suas atribuições, a Autoridade Aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, se for preciso, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal;

CAPÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 37 - Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

I - na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;

III - na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

§ 1º Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.

§ 2º Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.

Art. 38 - As infrações estão sujeitas as seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência;

II - multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais de Referência - UFIR;

III - proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Art. 39 - Compete à Administração do Porto:

I - determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;

II - fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.

Art. 40 - Apurando-o, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações, pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

§ 2º Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto de processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 41 - Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.

Art. 42 - Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 43 - As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas neste Lei reverterão para a Administração do Porto.

Art. 44 - A aplicação das penalidades previstas nesta Lei, e seu cumprimento, não prejudica, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação aplicável.

CAPÍTULO VIII

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 45 - O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1.974)

Art. 46 - (VETADO)

CAPÍTULO IX

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 47 - É fixado o prazo de noventa dias contados da publicação desta Lei para a constituição dos órgãos locais de gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

Parágrafo único - Enquanto não forem constituídos os referidos órgãos, suas competências serão exercidas pela respectiva Administração do Porto.

Art. 48 - Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta Lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2º do art. 4º desta Lei.

Art. 49 - Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta Lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta Lei.

Art. 50 - Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos.

Art. 51 - As Administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único - As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

Art. 52 - A alíquota do Adicional de Tarifa Portuária - ATP (Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988), é reduzida para:

I - em 1993, 40% (quarenta por cento);

II - em 1994, 30% (trinta por cento);

III - em 1995, 20% (vinte por cento).

§ 1º A partir do exercício de 1993, os recursos do ATP serão aplicados no porto organizado que lhes deu origem, nos seguintes percentuais:

I - 30% (trinta por cento) em 1993;

II - 40% (quarenta por cento) em 1994;

III - 50% (cinquenta por cento) em 1995;

IV - 60% (sessenta por cento) em 1996;

V - 70% (setenta por cento) a partir do exercício de 1997.

§ 2º - ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado.

Art. 53 - O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições dessa lei.

Art. 54 - É assegurada a inscrição no cadastro de que trata o inciso I do art. 27 desta Lei aos atuais integrantes de forças supletivas que, matriculados, credenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos.

Art. 55 - É assegurado o registro de que trata o inciso II do art. 27 desta Lei aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgãos competentes, desde que estejam comprovadamente exercendo a atividade em caráter efetivo desde aquela data.

Parágrafo único - O disposto neste artigo não abrange os trabalhadores portuários aposentados.

Art. 56 - É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

Parágrafo único - Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos.

Art. 57 - No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

§ 1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o caput deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

§ 3º Considera-se:

I - Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a

conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - Conferência de Carga: a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - Conserto de Carga: o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, caribagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;

VI - Bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

Art. 58 - fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta lei, requerem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo de até 1(um) ano contado da vigência do adicional a que se refere o art. 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único - O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59 - É assegurada trabalhadores portuários avulsos que requeiram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior:

I - indenização correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do Fundo previsto no art. 64 desta Lei;

II - o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1.990.

§ 1º O valor da indenização de que trata o inciso I, deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo - IRSM, publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

§ 2º O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento, pelo trabalhador portuário avulso, da indenização.

§ 3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60 - O trabalhador portuários avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta Lei, para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o valor correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1º do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

Art. 61 - É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso - AITP destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta Lei.

Parágrafo único - O AITP terá vigência pelo período de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta lei.

Art. 62 - O AITP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

Art. 63 - O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso, à razão de 0,7 (sete décimos) de UFIR por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de UFIR por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Parágrafo único - Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65 - O AITP será recolhido pelos operadores portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga ou descarga em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto.

§ 1º Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à receita Federal o comprovante do recolhimento do AITP.

§ 2º O atraso no recolhimento do AITP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

§ 3º Na cobrança executiva a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4º Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento do AITP.

Art. 66 - O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao Fundo de que trata o art. 67 desta lei.

Art. 67 - É criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso - FITP, de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta Lei.

§ 1º São recursos do Fundo:

I - o produto da arrecadação do AITP;

II - (VETADO)

III - o produto do retorno das suas aplicações financeiras;

IV - a reversão dos saldos anuais não aplicados.

§ 2º Os recursos disponíveis do Fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

§ 3º O Fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A.

Art. 68 - Para os efeitos previstos nesta Lei, os órgãos de gestão de mão-de-obra informarão ao gestor do Fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o art. 58 desta lei.

Art. 69 - As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando o ajustamento de seus quadros às medidas previstas em lei.

Art. 70 - É assegurado aos atuais trabalhadores portuários em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado a inscrição no registro a que se refere o inciso II do art. 27 desta lei, em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa.

Art. 71 - O registro de que trata o inciso II do caput do art. 27 desta Lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

Art. 72 - (VETADO)

Art. 73 - O BNDES, por intermédio do FINAME, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 75 - Ficam revogados no prazo de cento e oitenta dias contados da publicação desta lei, os art. 254 a 292 e o inciso VIII do art. 544 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 76 - Ficam revogados, também os Decretos nºs. 24.324, de 1º de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508, de 29 de junho de 1934, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 6 de julho de 1934; os Decretos-leis nºs. 6.460, de 2 de maio de 1994 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis nºs 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, 2.162, de 4 de janeiro de 1954, 2.191, de 5 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos-leis nºs. 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1º do Decreto-lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis nºs. 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

ANEXO 2 - LEI Nº 9.719, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1998

Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências.

Faço saber que o **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, adotou a Medida Provisória nº 1.728-19, de 1998, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Antonio Carlos Magalhães, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Observado o disposto nos arts. 18 e seu parágrafo único, 19 e seus parágrafos, 20, 21, 22, 25 e 27 e seus parágrafos, 29, 47, 49 e 56 e seu parágrafo único, da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, a mão-de-obra do trabalho portuário avulso deverá ser requisitada ao órgão gestor de mão-de-obra.

Art. 2º Para os fins previstos no art. 1º desta Lei:

I - cabe ao operador portuário recolher ao órgão gestor de mão-de-obra os valores devidos pelos serviços executados, referentes à remuneração por navio, acrescidos dos percentuais relativos a décimo terceiro salário, férias, Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, encargos fiscais e previdenciários, no prazo de vinte e quatro horas da realização do serviço, para viabilizar o pagamento ao trabalhador portuário avulso;

II - cabe ao órgão gestor de mão-de-obra efetuar o pagamento da remuneração pelos serviços executados e das parcelas referentes a décimo terceiro salário e férias, diretamente ao trabalhador portuário avulso.

§ 1º O pagamento da remuneração pelos serviços executados será feito no prazo de quarenta e oito horas após o término do serviço.

§ 2º Para efeito do disposto no inciso II, o órgão gestor de mão-de-obra depositará as parcelas referentes às férias e ao décimo terceiro salário, separada e respectivamente, em contas individuais vinculadas, a serem abertas e movimentadas às suas expensas, especialmente para este fim, em instituição bancária de sua livre escolha, sobre as quais

deverão incidir rendimentos mensais com base nos parâmetros fixados para atualização dos saldos dos depósitos de poupança.

§ 3º Os depósitos a que se refere o parágrafo anterior serão efetuados no dia 2 do mês seguinte ao da prestação do serviço, prorrogado o prazo para o primeiro dia útil subsequente se o vencimento cair em dia em que não haja expediente bancário.

§ 4º O operador portuário e o órgão gestor de mão-de-obra são solidariamente responsáveis pelo pagamento dos encargos trabalhistas, das contribuições previdenciárias e demais obrigações, inclusive acessórias, devidas à Seguridade Social, arrecadadas pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, vedada a invocação do benefício de ordem.

§ 5º Os prazos previstos neste artigo podem ser alterados mediante convenção coletiva firmada entre entidades sindicais representativas dos trabalhadores e operadores portuários, observado o prazo legal para recolhimento dos encargos fiscais, trabalhistas e previdenciários.

§ 6º A liberação das parcelas referentes à décimo terceiro salário e férias, depositadas nas contas individuais vinculadas, e o recolhimento do FGTS e dos encargos fiscais e previdenciários serão efetuados conforme regulamentação do Poder Executivo.

Art. 3º O órgão gestor de mão-de-obra manterá o registro do trabalhador portuário avulso que:

I - for cedido ao operador portuário para trabalhar em caráter permanente;

II - constituir ou se associar a cooperativa formada para se estabelecer como operador portuário, na forma do art. 17 da Lei nº 8.630, de 1993.

§ 1º Enquanto durar a cessão ou a associação de que tratam os incisos I e II deste artigo, o trabalhador deixará de concorrer à escala como avulso.

§ 2º É vedado ao órgão gestor de mão-de-obra ceder trabalhador portuário avulso cadastrado a operador portuário, em caráter permanente.

Art. 4º É assegurado ao trabalhador portuário avulso cadastrado no órgão gestor de mão-de-obra o direito de concorrer à escala diária complementando a equipe de trabalho do quadro dos registrados.

Art. 5º A escalação do trabalhador portuário avulso, em sistema de rodízio, será feita pelo órgão gestor de mão-de-obra.

Art. 6º Cabe ao operador portuário e ao órgão gestor de mão-de-obra verificar a presença, no local de trabalho, dos trabalhadores constantes da escala diária.

Parágrafo único. Somente fará jus à remuneração o trabalhador avulso que, constante da escala diária, estiver em efetivo serviço.

Art. 7º O órgão gestor de mão-de-obra deverá, quando exigido pela fiscalização do Ministério do Trabalho e do INSS, exhibir as listas de escalação diária dos trabalhadores portuários avulsos, por operador portuário e por navio.

Parágrafo único. Caberá exclusivamente ao órgão gestor de mão-de-obra a responsabilidade pela exatidão dos dados lançados nas listas diárias referidas no **caput** deste artigo, assegurando que não haja preterição do trabalhador regularmente registrado e simultaneidade na escalação.

Art. 8º Na escalação diária do trabalhador portuário avulso deverá sempre ser observado um intervalo mínimo de onze horas consecutivas entre duas jornadas, salvo em situações excepcionais, constantes de acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Art. 9º Compete ao órgão gestor de mão-de-obra, ao operador portuário e ao empregador, conforme o caso, cumprir e fazer cumprir as normas concernentes a saúde e segurança do trabalho portuário.

Parágrafo único. O Ministério do Trabalho estabelecerá as normas regulamentadoras de que trata o **caput** deste artigo.

Art. 10. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará o infrator às seguintes multas:

I - de R\$ 173,00 (cento e setenta e três reais) a R\$ 1.730,00 (um mil, setecentos e trinta reais), por infração ao **caput** do art. 7º;

II - de R\$ 575,00 (quinhentos e setenta e cinco reais) a R\$ 5.750,00 (cinco mil, setecentos e cinquenta reais), por infração às normas de segurança do trabalho portuário, e de R\$ 345,00 (trezentos e quarenta e cinco reais) a R\$ 3.450,00 (três mil, quatrocentos e cinquenta reais), por infração às normas de saúde do trabalho, nos termos do art. 9º;

III - de R\$ 345,00 (trezentos e quarenta e cinco reais) a R\$ 3.450,00 (três mil, quatrocentos e cinquenta reais), por trabalhador em situação irregular, por infração ao parágrafo único do art. 7º e aos demais artigos.

Parágrafo único. As multas previstas neste artigo serão graduadas segundo a natureza da infração, sua extensão e a intenção de quem a praticou, e aplicadas em dobro em caso de reincidência, oposição à fiscalização e desacato à autoridade, sem prejuízo das penalidades previstas na legislação previdenciária.

Art. 11. O descumprimento dos arts. 22, 25 e 28 da Lei nº 8.630, de 1993, sujeitará o infrator à multa prevista no inciso I, e o dos arts. 26 e 45 da mesma Lei à multa prevista no inciso III do artigo anterior, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 12. O processo de autuação e imposição das multas prevista nesta Lei obedecerá ao disposto no Título VII da Consolidação das Leis do Trabalho ou na legislação previdenciária, conforme o caso.

Art. 13. Esta Lei também se aplica aos requisitantes de mão-de-obra de trabalhador portuário avulso junto ao órgão gestor de mão-de-obra que não sejam operadores portuários.

Art. 14. Compete ao Ministério do Trabalho e ao INSS a fiscalização da observância das disposições contidas nesta Lei, devendo as autoridades de que trata o art. 3º da Lei nº 8.630, de 1993, colaborar com os Agentes da Inspeção do Trabalho e Fiscais do INSS em sua ação fiscalizadora, nas instalações portuárias ou a bordo de navios.

Art. 15. Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 1.679-18, de 26 de outubro de 1998.

Art. 16. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 17. Revoga-se a Medida Provisória nº 1.679-18, de 26 de outubro de 1998.

Congresso Nacional, em 27 de novembro de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

Senador ANTONIO CARLOS MAGALHÃES

Presidente

ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	10
CAPÍTULO 1 – MODERNIZAÇÃO E PRIVATIZAÇÃO: A REFORMA PORTUÁRIA NO ÂMBITO INTERNACIONAL	16
I.I. A Europa e um dos maiores e melhores portos do mundo	19
I.II. O país do closed-shop: a luta pela modernização portuária nos Estados Unidos da América	28
I.III A modernização portuária entre os “nostros hermanos”: o caso da América Latina.....	31
CAPÍTULO II - O PROCESSO BRASILEIRO DE DESESTATIZAÇÃO E A LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS: CAUSAS e CONSEQUÊNCIAS	36
II.I Lei e ordem: legislação e regulamentação do trabalho portuário.....	36
II.II Reformas já!	44
II.III. Os portos como porta de entrada do processo de desestatização.....	47
CAPÍTULO III – <i>HABITUS</i> E EXPERIÊNCIA NA CONSTRUÇÃO DA CULTURA DO TRABALHO PORTUÁRIO.....	56
III.I – Cultura do trabalho portuário: uma breve introdução analítica.....	56
III.II – A construção da cultura do trabalho portuário em Santos	58
CAPÍTULO IV – MODERNIZAÇÃO e PRECARIZAÇÃO: TRANSFORMAÇÕES DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO EM SANTOS.....	78
IV.I. – A Lei nº 8.630/93: as percepções dos trabalhadores sobre o marco regulatório da modernização portuária	79
IV.II – A política como campo de preservação de direitos	82
IV.III – De OGMO (Operário Gestor da Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra): o fim do closed-shop e suas relações com as transformações do trabalho portuário.....	88
IV.III.I – <i>A passagem da escala para o OGMO</i>	89
IV.III.II – <i>11 horas de descanso: o direito ao descanso precede o direito ao trabalho</i>	97
IV.III.III – <i>Quem entende a tela do computador?: A escala eletrônica</i>	100
IV.IV.. Multifuncionalidade, vínculo e geração operária: onde antigo e novo se encontram	104
CONCLUSÃO.....	109

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	113
Artigos de Jornais e Internet	118
Jornais Sindicais	119
Sites consultados.....	120
ANEXO 1 - LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1.993.....	122
ANEXO 2 - LEI Nº 9.719, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1998.....	145