

Hiata Anderson Silva do Nascimento

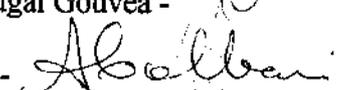
***O nascimento de um novo trabalhador portuário. Reestruturação
Produtiva e Corporativismo:***

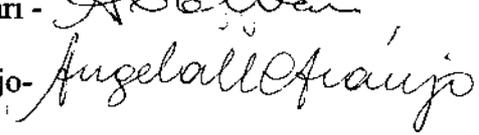
*Um estudo sociológico acerca da resistência dos portuários capixabas ao
processo de modernização dos portos.*

**Dissertação de Mestrado apresentada ao
Departamento de Sociologia do Instituto
de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH)
da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), sob a orientação da Prof.
Dr.^a. Gilda Figueiredo Portugal Gouvêa.**

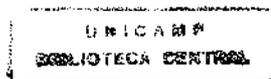
Este exemplar
corresponde à redação
final da dissertação
defendida e aprovada pela
Comissão julgadora em
25 de outubro de 1999.

Prof.^a. Dr.^a. Gilda Figueiredo Portugal Gouvêa - 

Prof.^a. Dr.^a. Antonia de L. Colbari - 

Prof.^a. Dr.^a. Angela M.^a. C. Araújo - 

Prof. Dr.- Ricardo L. C. Antunes (suplente) -



UNIDADE	BC
N.º CHAMADA:	
V. Ex.	
TOAMM RC/	39773
PRMO	229/99
C. D.	2
PREÇO	R\$ 11,00
DATA	13-12-99
N.º CPD	

CM-00137784-1

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DO IFCH - UNICAMP**

N 17 n 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 / Hiata Anderson Silva do Nascimento.
-- Campinas, SP : [s.n.], 1999.

Orientador: Gilda Figueiredo Portugal Gouvêa
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Estivadores – Vitória (ES). 2. Trabalhadores – Espírito
Santo (Estado). 3. Corporativismo. 4. Trabalhadores – Atividades
Políticas. 5. Sociologia. I. Gouvêa, Gilda Figueiredo Portugal.
II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e
Ciências Humanas. III. Título.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS – UNICAMP
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS – IFCH
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

Hiata Anderson Silva do Nascimento

***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.*

Campinas/SP

25 de Outubro de 1999.

“Eu sou regido pelo meu sindicato. Aonde vai o barco que tá puxando pro nosso lado, eu vou atrás.” (Fala de um estivador capixaba durante uma de suas reuniões realizadas em 1998).

Aos meus pais, à professora Antonia Colbari e aos meus amigos, pelo apoio prestado.

AGRADECIMENTOS

A montagem de uma parte para os agradecimentos constitui-se numa das fases mais difíceis que marcam o desenvolvimento de uma dissertação. Isto porque no decorrer dos anos de trabalho são tantas as pessoas envolvidas, que fica difícil citar o nome de todas e fazer justiça para com cada uma das que direta ou indiretamente participaram da elaboração deste trabalho.

Ter morado em Campinas foi, com toda certeza, uma das melhores experiências de minha vida. Tive a oportunidade de conhecer dezenas de pessoas fantásticas, que se tornaram grandes companheiras durante a minha estadia nessa cidade. E hoje, quando percebo que uma fase de minha vida está se concluindo, fica a certeza de que deixarei para trás, pessoas que se tornaram grandes amigas, e que estiveram comigo nos momentos que aqui passei .

O meu agradecimento maior vai para DEUS, por haver me concedido o maior de todos os presentes: a vida.

Aos meus pais e irmãs, sempre presentes em todos os momentos da minha vida, por me acompanharem – o que é inevitável – nas horas marcadas pelas dificuldades, pela saudade, pelos instantes em que tudo parecia sem sentido, pela força e a confiança em mim depositados.

À professora Antonia Colbari, do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal do Espírito Santo, por sempre ter se mostrado gentil, lendo os meus trabalhos e apontando as deficiências dos mesmos. Enfim, por haver despertado em mim o ‘gosto’ pela Sociologia, numa época em que me encontrava desanimado e pouco envolvido com o curso de Ciências Sociais; e por todo apoio dispensado no decorrer de toda a minha formação acadêmica, .

À minha orientadora, prof^a. Gilda Portugal Gouvêa, sempre tão simpática e amistosa, proporcionando-me um ambiente de liberdade para expor meus pensamentos e idéias aos seus critérios de avaliação; cuidando em analisar o meu desenvolvimento no decorrer da montagem e redação deste trabalho sempre com tanta acuidade e boa vontade.

Aos professores Angela Araújo e Ricardo Antunes, que aceitaram sem reservas e prontamente o meu convite para compor a minha banca.

Vale destacar que no decorrer do período em que estive envolvido com este trabalho pude contar com a ajuda não apenas de amigos aqui de Campinas, mas também de Vitória/ES, que mesmo estando longe jamais se negaram a prestar um favor a mim, sempre que ligava ou escrevia solicitando algo: Ruth Locatel, Alarico e Fernanda Nascimento, Maristela dos Reis, Marinéia de Fátima, e muitos outros.

A um grande amigo - Giulianus Pablo -, sempre presente e por ter se mostrado tão companheiro nas trocas de informação acerca de nossas respectivas vidas acadêmicas, permitindo que ficássemos até altas horas da noite discutindo questões referentes a este trabalho; revelando-se acima de tudo, mais do que um amigo, um irmão.

À amiga Luciana Alcântara, com quem sempre sentava para conversar sobre vários assuntos, desde temas relacionados à Sociologia até a Terapia Ocupacional, que é o seu curso de formação. E também por sempre ter me ajudado com algumas das minhas mudanças, bem como pela hospedagem que tão calorosamente me oferecia em sua residência em Campinas .

Ao amigos Saulo e Margareth, que sempre se mostraram amistosos e prontos a me 'socorrer', uma vez que sempre atendiam aos meus aborrecimentos com o máximo de boa vontade. Nossa!!!! Quantas vezes eu liguei para o Saulo pedindo a ele que fizesse com seu carro a minha mudança ou que me levasse até a estação rodoviária quando precisava viajar 'abarroto' de bolsas e malas?. Já perdi até a conta!!!!

Aos demais amigos, Terê, Vanderlei, Solange, João e Luciano (pela amizade e pela hospedagem), e por aí vai, pelo companheirismo, pelo apoio moral, e até financeiro nos momentos de aperto, por sempre acreditarem na minha capacidade em desenvolver esta pesquisa.

À Leila Massarão, mestranda em História, que além da amizade, sempre me ajudava todas as vezes que surgia alguma 'complicação' ou um 'mal entendido' entre eu e o computador do CPD/IFCH.

À Rosa, que possibilitou o meu primeiro contato com a Estiva capixaba. Acho até que ela nem saiba disso.

À Maria Helena, secretária do Presidente da Companhia Docas do Espírito Santo, pelos contatos feitos, pelo material a mim fornecido, pelos 'altos papos', pela amizade e companhia muito agradáveis.

Aos líderes das entidades sindicais visitadas: José Adilson Pereira, do Sindicato dos Estivadores do Espírito Santo, estratégico para o andamento da pesquisa, sempre tão gentil e pronto a responder às nossas indagações, atuando como uma espécie de elo de ligação entre o pesquisador e o restante do movimento sindical portuário capixaba.

Ao Roselito Ribeiro e à Goreti Gonçalves, secretária dos Estivadores, sem a qual, com toda certeza, muito do que aqui está relatado teria sido inviável. A contribuição dela para o desenvolvimento deste trabalho é de grande valor, haja vista o fato de sempre mostrar-se disposta a me ajudar, atendendo aos meus interurbans com dezenas de pedidos, lembrando sempre ao José Adilson que eu havia ligado solicitando esse ou aquele material.

Ao Luíz Fernando, do Sindicato dos Conferentes, que ao lado do Aluisio Felipe abriram tão gentilmente o arquivo do Sindicato para que pudéssemos trabalhar; sem contar as entrevistas concedidas.

Ao Emani Pereira, do SUPORT (Sindicato Unificado da Orla Portuária), pelas conversas informais e por haver gasto parte de seu tempo na 'troca de figurinhas' comigo.

Por fim, cabe o nosso especial agradecimento a todos os trabalhadores em atividades portuárias, desde os que já se encontram aposentados até aqueles que ainda estão na ativa, por haverem participado, mesmo que indiretamente, do desenvolvimento desta dissertação. Sem vocês os fatos aqui relatados não teriam acontecido.

Aos funcionários da UNICAMP/IFCH, sempre tão gentis nos momentos de dúvidas e de solicitação de informações: Marlí, Cidinha, Lurdinha e Cristina.

Ao convênio UNICAMP/PRPG/CAPES/PROAP, por haver me fornecido o auxílio financeiro necessário à realização da pesquisa de campo deste projeto.

Ao tão fundamental apoio financeiro do CNPq, que através da concessão de uma bolsa de estudos tornou possível a concretização deste trabalho e a minha manutenção e permanência em condições favoráveis na cidade de Campinas.

SUMÁRIO

	Página
Epígrafe	i
Dedicatória	ii
Agradecimentos	iii
Sumário	vi
Resumo	viii
INTRODUÇÃO	1
O tema proposto no contexto da reestruturação produtiva	9
Sobre a estrutura do trabalho	30
CAPÍTULO I- O setor portuário como alvo da reestruturação produtiva: as mais recentes tendências mundiais e a gênese de um novo trabalhador portuário	32
CAPÍTULO II- A Lei nº 8.630/93 e as transformações no sistema portuário brasileiro	
II.1- As especificidades da Nova Legislação Portuária	51
II.2- Antecedentes, tramitação, votação e reação sindical à Nova Legislação Portuária	61
II.2.1- O delineamento do processo de reformulação da legislação portuária	62
II.2.2- Perspectivas e impasses verificados a partir da análise da postura do movimento sindical portuário capixaba	87
II.2.3- O processo de modernização dos portos e a emergência de novos parâmetros condutores das políticas de higiene e saúde do trabalhador portuário	102
II.2.4- A polêmica em torno da constitucionalidade da nova legislação portuária	104
II.2.5- Conclusão	113
CAPÍTULO III- Um relance na história do trabalhador portuário capixaba e em seus aspectos culturais.	
III.1- Introdução	117
Sindicalismo portuário: entre a tradição e a modernidade	118
III.2- Delineamento da pesquisa	123
III.3- Categorias de trabalhadores que atuam no sistema portuário	125
III.4- O trabalho portuário: cultura, evolução do sistema de emprego e a prática do <i>closed shop system</i>	127
III.5- O movimento sindical portuário no Espírito Santo: Aspectos gerais.	
III.5.1- Preliminares	141

III.5.2- Aspectos históricos do movimento sindical portuário capixaba e os reflexos da intervenção militar de 1964 sobre as entidades sindicais	142
Considerações Finais	168
Anexos	
* Projeto de Lei nº 08/91	186
* Lei nº 8.630/93	191
* Estrutura do OGMO/ES	210
* Gráfico sintético do processo de requerimento junto às Cias. Docas para a construção e exploração de instalação portuária	211
Referências Bibliográficas	212

Resumo

Este trabalho inseri-se na temática da reestruturação produtiva e dos estudos centrados nas relações de trabalho como o foco central de atenção, e tem como objetivo analisar os impactos do novo paradigma de gerenciamento do trabalho e da produção sobre as atividades portuárias. A introdução de um novo estatuto legal no sistema portuário brasileiro, a Lei nº 8.630/93, desarticulou completamente o arsenal legislativo que norteava a estrutura portuária brasileira desde as décadas de 1930/40, o que fez com que o movimento sindical, representante dos interesses dos trabalhadores envidasse esforços no sentido de, num primeiro momento mobilizar forças no intuito de barrar a aplicação da nova lei; e, posteriormente, extrair da mesma o máximo de benefícios aos associados e a preservação das conquistas adquiridas, o que de certa forma pôde ser vislumbrado por meio da defesa dos pontos da Lei de Modernização considerados como estratégicos na defesa de tais conquistas. Dentre as mudanças que a nova legislação introduz destacam-se: a transferência para o OGMO - Órgão de Gestão da Mão-de-Obra - , da gestão da mão-de-obra e da distribuição do trabalho no porto, antes realizados pelos sindicatos de trabalhadores; concessão aos terminais privados do direito de manipularem cargas de terceiros; privatização das operações portuárias; introdução da polivalência ou multifuncionalidade do trabalhador portuário, dentre outras. Tendo em vista as peculiaridades dos sindicatos avulsos e da cultura portuária, fincados em laços de parentesco como referencial para a inserção no mercado de trabalho, o peso da tradição e o acentuado perfil corporativo em parte consagrado pela legislação getulista, percebe-se que, comparada à reestruturação levada a efeito em outros ramos da economia, a reestruturação do sistema portuário tem sido marcada pelo acentuado grau de negociação e indefinições, que fazem com que os atores diretamente envolvidos (trabalho, governo e capital) sejam constantemente obrigados a se sentarem à mesa de negociações redefinindo todo o processo, o que de certa forma aponta para o surgimento paulatino de uma cultura negocial nos portos, fator até então inexistente no segmento. Apesar de lentas, as mudanças estão em curso, respondendo de certa forma aos imperativos impostos pela reestruturação do capital que vem se dando a nível global. Ao lado das novas tecnologias que estão sendo introduzidas no cais, a legislação de modernização se adequa ao favorecimento do nascimento de um novo trabalhador portuário, detentor de um perfil mais refinado, se comparado ao estereótipo que sempre marcou os trabalhadores desse importante setor da economia.

PALAVRAS-CHAVE: a) trabalho portuário; b) reestruturação produtiva; c) corporativismo e; d) Lei nº 8.630/93

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.

INTRODUÇÃO.

A abertura dos portos em 1808 por D. João VI – apesar de ser considerada um marco na história do desenvolvimento portuário brasileiro – apenas abriu as fronteiras do país à admissibilidade de produtos e à possibilidade de um intercâmbio comercial com outras nações, deixando pouco ou nenhum espaço à questão da qualidade dos serviços prestados à beira do cais. A concepção de porto enquanto área de serviço e centro de trabalho foi pouco considerada¹.

O desenvolvimento da marinha mercante e da engenharia naval impuseram sobre o segmento portuário um maior nível de preocupação com a melhoria das condições infra-estruturais, com vistas à criação de melhores condições de atracação e de transbordo das cargas. No que se refere aos instrumentos legais que regulariam a mão-de-obra e os serviços no porto, poucos avanços foram dados, pois o pouco que se tinha fazia referência apenas às obras realizadas na faixa do cais. O governo concedia autorização às empresas particulares para que estas pudessem realizar as obras de infra-estrutura, dispensando pouca ou nenhuma atenção à forma como as cargas seriam manuseadas e/ou os serviços prestados, o que fez com que essas concessões se limitassem apenas à melhoria e ao desenvolvimento do aspecto físico do porto².

¹ Segundo Pazó (1997) a primeira legislação brasileira a regular o direito marítimo foi a Lei nº 556 de 1850. Antes disso, ele era regido pelas ordenações filipinas, derivadas do direito português. Todavia, a regulamentação do trabalho portuário não foi objeto de atenção dessa Lei.

² Nesse caso, referimo-nos ao período de tempo que vai do final do século passado até mais ou menos o final da primeira década deste século. Segundo Pazó (*op. cit*) a concessão dos portos ocorreu em 1869 por meio do Decreto nº 1.746, que dava aos empresários o direito de exploração dos portos do Império. A concessão podia ser por um prazo de até 90 anos. Maiores informações sobre este assunto cf. Siqueira (1984).

Nesse interregno a atividade dos trabalhadores ‘avulsos’ começou a se desenvolver, a assumir uma nova conformação, uma vez que até então todas as embarcações contavam com tripulação muito grande e que executavam – elas mesmas – a atividade de manuseio das cargas nos navios. O surgimento de navios mais arrojados e modernos ocasionou a redução das tripulações de bordo, fazendo com que fosse necessário o aumento de uma mão-de-obra que estivesse disponível exclusivamente ao desenvolvimento dessas atividades. Passou-se então, a arregimentar as pessoas que estavam disponíveis à beira dos cais justamente para a execução dessa atividade; e esse grupo encontrava-se totalmente desprotegido no que concerne ao aspecto previdenciário, tendo somente o compromisso de carregar/descarregar os navios o mais rápido possível³.

Foi só em 1934 que surgiram os primeiros instrumentos legais que regulavam a gestão da mão-de-obra portuária, legislação essa bem próxima àquela que conhecíamos até o surgimento da Lei de Modernização dos Portos- nº 8.630/93. O Governo getulista introduziu no país uma vasta legislação social/previdenciária e trabalhista, criando, por conseguinte a CLT e um farto conjunto de regulamentos para o setor portuário.

A trajetória do segmento portuário é marcada pela complexidade e por haver percorrido um caminho bastante tortuoso no seu relacionamento com as instâncias decisórias do Estado. Na década de 1950,

“o regime de concessão pública no Brasil começou a sofrer forte oposição política. Começou a sofrer limitações, a ser impensado de forma tal, que já no final daquela década ele se encontrava em franco processo de extinção”⁴.

Simultaneamente a isso a ação do governo central no cais foi se tornando mais forte, haja vista a necessidade de se fazer investimentos no setor portuário. A partir do governo JK foi criado um Fundo de Melhoramento dos Portos, através do qual a ação e a força do Governo Federal nos portos se consolidaram com mais força, passando a ditar muitas das regras vigentes no setor. Como resultado, verificou-se o esfacelamento do

³ Informação obtida com o Osmar Rabello, presidente da Associação Brasileira de Terminais Privativos, em 1998 (ABTP).

⁴ Depoimento de Osmar Rabello.

programa de concessão de exploração das atividades portuárias pela iniciativa privada, fazendo com que o empresário privado praticamente desaparecesse do porto.

Foi por ocasião do Golpe de 1964 que surgiu a idéia de se criar os terminais privados, o que acabou mudando um pouco o segmento portuário. O Governo argumentava que somente através dos terminais privados é que seria possível novos investimentos no sistema portuário brasileiro. Dessa forma, quem movimentasse um elevado volume de cargas podia explorar a atividade portuária; e *pari passu* a esse projeto, preservava-se o porto público.

Setores políticos de ‘esquerda’ por sua vez, argumentavam que por trás desse projeto encontravam-se interesses imperialistas, que desafiavam e desrespeitavam a soberania nacional. Era desse modo que estava organizado o campo de opiniões e interesses por ocasião do começo do Regime Militar.

Até a redemocratização do país, o sistema portuário permaneceu praticamente intacto no que concerne a inserção de mudanças no aparato legislativo que regulamentava as atividades no setor. Trabalhadores e empresários desempenhavam papéis muito bem definidos e delimitados, atuando num contexto marcado pelo acentuado intervencionismo e paternalismo estatal, que favoreceram a passividade de ambos os atores no que se refere à ação do poder público sobre o setor⁵.

A ‘solidez’ dessa estrutura montada há pelo menos 56 anos começou a entrar em colapso com a extinção das Delegacias de Trabalho Marítimo (DTM’s) através do Plano Verão – ainda durante o Governo Sarney -, deixando a atividade dos avulsos praticamente sem regulamentação. Posteriormente – já durante a gestão de Fernando Collor de Mello - veio a extinção da PORTOBRÁS, a holding que centralizava e definia toda política portuária a nível nacional. Mais tarde, veio o ataque ao cartel “*incrustado na Marinha Mercante e na navegação de longo curso – retirando do Estado o poder de abrir concessões, onde se localiza um grande potencial de corrupção.*” E finalmente, o ponto mais controverso de todo esse amplo conjunto de mudanças: as alterações na gestão da mão-de-obra avulsa, com o fim da exclusividade de mercado⁶, ocasionando uma acirrada disputa no Parlamento entre os trabalhadores de um lado, e os empresários

⁵ Cf. Colbari (1997).

⁶ Cf. TRABALHO avulso em ritmo de impasse. *Portos e navios*, abril de 1989.

do setor portuário, do outro. O Congresso tornou-se o palco, por excelência, desse conflito de interesses, acentuando ainda mais a já turbulenta convivência entre trabalhadores avulsos e empresários. Só que dessa vez as disputas assumiram uma nova configuração, já que prescindiam da presença do Estado – até então o tutor do sistema portuário –, exigindo das partes mais interessadas uma maior versatilidade e disposição para a *negociação*, que nesse contexto passou a ser a palavra-chave para o ‘segredo’ de um acordo satisfatório para os grupos de interesse envolvidos. Isso veremos com mais detalhes mais adiante, no decorrer do desenvolvimento deste trabalho.

Falando especificamente sobre o Espírito Santo, destacamos que o complexo portuário presente nesse Estado surgiu em 1975⁷ com o objetivo de atender ao crescimento industrial que ali se processava. A erradicação dos cafezais na década de 1960 colocou a economia capixaba sob risco de entrar em colapso e estagnação, tornando imperativa a busca de alternativas ao desenvolvimento econômico local. Nesse contexto, o segmento portuário passou a ocupar uma posição estratégica no âmbito da recuperação econômica estadual, acentuando o vínculo existente entre os chamados “grandes projetos industriais de impacto” e o setor portuário.

A FORÇA da estiva barra a modernização. *Jornal da tarde*. (Não foi possível identificar a data deste último documento).

⁷ O sistema portuário capixaba foi se estruturando no decorrer do século XX, havendo, inicialmente, um predomínio dos portos regionais de Itapemirim e São Mateus, que ao lado do Porto de Vitória, marcavam presença na inserção do estado na economia nacional.

No quadro abaixo podemos observar a forma como está disposto o sistema portuário capixaba⁸.

QUADRO DO COMPLEXO PORTUÁRIO CAPIXABA

PORTO	ADMINISTRAÇÃO	PRODUTO
1- Terminal de Regência	Petrobrás	Petróleo cru
2- Portocel	Aracruz Celulose	Celulose
3- Porto de Praia Mole	CST	Produtos siderúrgicos
a) Cais de produtos siderúrgicos;	CVRD	Carvão
b) b)cais de carvão		
4- Porto de Tubarão	CVRD	Minério de Ferro Soja
5- Porto de Vitória	CODESA	Carga geral
6- Porto de Capuaba	CODESA	Carga geral
7- Atalaia	CODESA	Soja/Milho
8- Paul	CVRD	Ferro Gusa
9- Porto de Ubu	SAMARCO	Minério de Ferro

Movimentação de cargas: 65 milhões/t/ano

(Fonte: Fundacentro/ES)

Número de navios: 2300 navios/ano

Aos poucos, os portos do Espírito Santo foram acompanhando as mudanças que se processavam no segmento portuário. Até o ano de 1945 os portos do país apresentavam características comuns, sendo a predominância da carga geral com os cais não especializados a que mais se sobressaia. E os portos capixabas não fugiam à regra. Com o tempo foram sendo introduzidas mudanças profundas na tecnologia naval que impactaram significativamente sobre o perfil operacional do setor. Na década de 1980,

“(...) foi implantada uma nova mentalidade de trabalho,

⁸ O Espírito Santo é a unidade da Federação que possui a maior quantidade de terminais portuários em sua costa.

apoiada em uma política administrativa mais planejada e agressiva, extensiva a todos os setores do porto.”⁹

Os anos 90 por sua vez foram marcados pela emergência da lógica do porto moderno, inserido num contexto caracterizado pela busca da otimização operacional, do uso da alta tecnologia associada aos terminais especializados. E o Espírito Santo não ficou à margem desse processo; ao contrário, tem procurado acompanhar os avanços que têm se dado no segmento, não só a nível técnico, mas também no que concerne às políticas que norteiam a gestão do setor. O Estado tem se notabilizado por possuir portos competitivos e em boas condições operacionais, ao lado de tarifas que de certa forma são atrativas aos usuários do sistema portuário, bem como um quadro de funcionários enxuto¹⁰.

Uma rápida olhada no passado nos permite constatar que o Espírito Santo da época da colonização européia nasceu e se desenvolveu à beira-mar. Fernando Achiamé descreve as peculiaridades do porto capixaba nas palavras que se seguem:

“Diferentemente de outras localidades, a zona portuária vitoriense não está segregada, mas participa diretamente da vida cotidiana do aglomerado. Todos sabem que os navios quase ‘passeiam’ pelas ruas da capital, em estreito contato com seus habitantes. Ocorreu desde sempre uma forte comunicação entre o porto, os navios que trafegam junto da cidade e os vitorienses. Não faz muitos anos ainda existia uma casa no alto do morro do Atalaia, onde um mastro recebia bandeiras, olhadas e comentadas por todos, que informavam sobre a nacionalidade dos navios prestes a chegar na barra. Quem mora ou trabalha no centro da cidade participa, mesmo sem querer, do movimento diário do porto. Os apitos dos navios chamando os rebocadores para auxiliar na desatracação e se despedindo são um exemplo dessa participação. Apesar da pressa

⁹ Cf. Siqueira (1995 : 144).

dos nossos dias, quantas pessoas ainda param para observar as embarcações entrando e saindo na baía de Vitória? Muitos capixabas têm o costume de observar o que está sendo embarcado ou desembarcado no cais, conferindo assim o desenrolar da vida. (...). Vitória é o porto e sem ele não existiria como cidade (pelo menos nos moldes atuais) nem como expressão econômica liderando toda uma vasta região”¹¹.

Vitória cresceu em função do porto. A própria arquitetura local confirma isso, na medida em que verificamos que o porto encontra-se localizado dentro da cidade, mais precisamente no centro. Os armazéns, os cais, enfim tudo, encontra-se encravado na cidade, fortalecendo acentuadamente os vínculos com o cotidiano da cidade. A reurbanização da cidade iniciada em começos do século XX deu-se basicamente em função do desenvolvimento das atividades portuárias. Em todo projeto de reestruturação urbana o porto ocupava posição estratégica no contexto das modificações a serem feitas.

Hoje, os portos capixabas estão estrategicamente montados, servindo a uma área que corresponde a mais de 26% do território nacional, já que englobam os Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, o Sul da Bahia, Distrito Federal, Espírito Santo, Tocantins, Minas Gerais, Goiás e Acre.

O setor portuário atua como fomentador na geração de uma múltipla quantidade de empregos, tanto diretos, quanto indiretos. Por trás das atividades desenvolvidas à beira do cais encontramos uma gama de atividades e empresas nelas envolvidas. Isto porque são várias as empresas que prestam serviços às embarcações e suas tripulações, atingindo cifras elevadas em movimentação financeira em dólares. Tais empresas vão desde os supermercados, passando pelos serviços médico-odontológicos, até as lavanderias. A atracação de um navio envolve a participação de um amplo conjunto de trabalhadores das mais diversas categorias e que prestam os mais variados serviços (rebocadores, práticos, funcionários da Receita Federal, trabalhadores para a abertura dos porões, estivadores, a manipulação de carga a bordo, guindasteiros, amarradores,

¹¹ Maiores informações sobre o sistema portuário capixaba ver Siqueira (1984 e 1994) que faz uma excelente descrição desse setor no Espírito Santo.

transporte e armazenamento das mercadorias no cais, etc). Contudo, esses trabalhadores e serviços estão ligados à fase de recebimento dos navios, pois há outros serviços e atividades a serem prestados, como vigilância, fornecimento de combustível, serviços contra incêndio, serviços consulares, conferência, conserto de cargas, dentre outros; revelando-nos uma intrincada rede de relações sociais e econômicas no interior do complexo portuário, tornando-o um desafio à realização de estudos mais aprofundados¹².

A atual conjuntura marcada pela emergência dos ‘portos secos’, dos ‘Hub Ports’¹³, do contêiner, da informática como recurso no processo de agilização da liberação das cargas, dos trabalhadores polivalentes, etc, tem imposto por conseguinte, uma maior integração entre todas as modalidades de transporte, o que no caso do Brasil torna-se uma questão polêmica, dadas as deficiências da nossa infra-estrutura ou malha viária. As principais são: o setor rodoviário apresenta sinais de má conservação, englobando uma sinalização deficiente, uma má fiscalização das estradas e custos elevados; o setor ferroviário apresenta em certos trechos uma perda de tempo causada pela falta de programação das viagens, cujos horários encontram-se dispostos de forma desordenada; e o setor portuário, como nos casos de Vitória e Capuaba têm o descarregamento de trigo e de outros produtos prejudicado, devido a falta de locais próprios ao atracamento de navios da Armada, que possuem prioridade de atracação. Soma-se a isso o fato de que o canal que dá acesso ao Porto de Vitória, impõe dificuldades à entrada dos navios de grande porte decorrentes de questões de cunho geográfico¹⁴.

São questões como essas que tornam necessária a realização de estudos que possibilitem uma melhor compreensão acerca dos impactos da Lei de Modernização dos Portos – nº 8.630/93 – sobre as atividades portuárias do Estado do Espírito Santo, pois como teremos a oportunidade de verificar, o desenvolvimento econômico desse Estado encontra-se fortemente ligado à expansão dos setor portuário. Trata-se de uma Lei que

¹¹ Cf. Siqueira (1984), prefácio.

¹² Nascimento (1996).

¹³ “ (...) porto agregador de cargas contêinerizadas para serem deslocadas até o seu destino final. ” (Colbari, 1997, p 09).

¹⁴ A baía de Vitória é considerada uma das mais difíceis do mundo para se conduzir um navio. Sob suas águas encontram-se ocultas pedras e bancos de areia, que dificultam a condução dos navios até o cais. Soma-se a isso o fato de a Terceira Ponte haver sido construída num local de manobra de embarcações; a bacia de evolução da baía é estreita, o que dificulta o trabalho dos rebocadores no momento da atracação dos navios; e para que houvesse menos riscos às embarcações seria necessário que ela tivesse o dobro do tamanho atual. (PRATICAGEM tem baixo índice de acidentes, *Portos e Navios*, 03/96).

altera profundamente as condições de funcionamento dos portos brasileiros, mexendo sobretudo, no aspecto estrutural desse setor, redesenhando o formato das relações de trabalho e o aspecto operacional do sistema.

O tema proposto no contexto da reestruturação produtiva.

As recentes metamorfoses que têm se alastrado pelo mundo do trabalho têm sido tema e alvo da atenção dos mais variados pesquisadores dos mais diversos campos do conhecimento, que têm envidado esforços no sentido de compreender a dinâmica que tem norteado toda essa gama de transformações.

Apesar de divergirem em diversos aspectos, todos são unânimes em reconhecer que os processos de trabalho encontram-se em rápida mudança, sobretudo nos países capitalistas centrais, mas também nos de industrialização tardia. Tais mudanças são materializadas, principalmente pela emergência de um novo 'paradigma tecnológico-organizacional', que tem de forma bastante vigorosa redefinido o perfil do processo produtivo e da força de trabalho como um todo¹⁵.

As modificações dos processos de trabalho têm sido decorrência da introdução cada vez mais acelerada da automação de base microeletrônica no chão de fábrica e da informatização de amplos segmentos da esfera do setor prestador de serviços. Os processos de trabalho vêm se tornando cada vez mais flexíveis, a produção estandarizada vai desaparecendo, cedendo lugar a processos marcados pela personalização da produção, fazendo com que as economias de escala se transformem no principal fator de obtenção de economia na produção. A introdução da automação industrial com base eletrônica modificou substancialmente o quadro anterior, favorecendo a flexibilização e programação da produção. (Coutinho, 1994).

¹⁵ Desde a década de 1970 e de forma mais acentuada na de 1980, os países desenvolvidos têm sido atingidos por uma verdadeira onda de inovações tecnológicas, organizacionais, financeiras e do conhecimento, caracterizada sobretudo, a): "a emergência do complexo eletrônico como principal complexo industrial e como epicentro da inovação; b) o aprofundamento da automação integrada e flexível sob o comando de computadores; c) a revolução nos processos de trabalho, nas relações de trabalho e nos requerimentos educacionais; d) a revolução nas formas de organização e de gestão empresarial, com o avanço das redes de cooperação intra e inter-empresas; e) a globalização das relações financeiras e dos mercados de capitais, acompanhados de notável interpenetração patrimonial entre os grupos capitalistas, empresas e instituições dos diferentes países desenvolvidos; f) a emergência de novas formas de concorrência entre grupos de empresas oligopolistas, através da proliferação de alianças tecnológicas; g) o protecionismo crescente que estreita severamente o acesso dos países em desenvolvimento à inovação tecnológica; e h) o acirramento da competição mundial, através da construção deliberada de competitividade, resultado de estratégias conjuntas entre o estado e setor privado." (Ver IEDI, 1992).

No entanto, não devemos desconsiderar em todo esse amplo processo de mudanças a força e o papel que a dimensão política exerce no contexto de tais alterações. Isso porque a dimensão técnica do processo de reestruturação produtiva, não explica por si só, as modificações dos processos de trabalho. As disputas de interesses divergentes no campo das forças políticas em presença, desempenham um papel significativo na nova configuração da produção. Há – segundo alguns analistas - um conteúdo político-ideológico por trás de tais processos¹⁶.

Discorrendo sobre a racionalização – sobretudo dos escritórios – Braverman (1977) salienta o fato de que tal medida focaliza basicamente a redução dos custos, aumento da produtividade e corte de funcionários. Em muitos casos as mudanças na organização do trabalho representam apenas ligeiras melhorias que, no entanto, preservam a estrutura e o padrão de funcionamento do sistema capitalista.

“As reformas propostas atualmente (...) representam um estilo de administração mais que uma autêntica alteração na situação do trabalhador. São caracterizadas por uma estudada pretensão de ‘participação’ do trabalhador, (...), mudar uma função fracionada a outra e ter a ilusão de tomar decisões ao escolher entre alternativas fixas e limitadas, projetadas pela administração, que deliberadamente deixa coisas insignificantes para escolha.”¹⁷

Outro aspecto a ser ressaltado, refere-se às alterações que vem ocorrendo sobre o perfil da força de trabalho, cujo formato hoje difere radicalmente daquele encontrado nas unidades de produção de 20 ou 30 anos atrás. O operário experiente, foi cedendo lugar ao técnico qualificado, conhecedor da computação e da engenharia, o que representa a intensificação dos serviços altamente sofisticados no chão de fábrica. Os chamados *‘processos de reestruturação produtiva’* assinalam a singularidade da atual conjuntura, visto que o conhecimento científico e o processo produtivo tornam-se

¹⁶ Gorz (1981).

¹⁷ Cf. Braverman, *op. cit.* p. 43.

esferas acopladas, transformando as unidades de produção em verdadeiros laboratórios. A ciência vai aos poucos se transformando na força produtiva primária e o processo produtivo mais do que nunca exige, além desses equipamentos mais sofisticados, engenheiros e técnicos capazes de controlá-los e manipulá-los. (Schaff, 1992; Carvalho, 1993; Coutinho, 1994).

Novas máquinas vão aos poucos sendo inseridas no processo produtivo, que já prescindem da capacidade visual do ser humano. As máquinas já não copiam simplesmente os gestos humanos, ao contrário, superam-nos. Com isso, a robótica já constrói robôs que deixaram de ser antropomórficos, estando estes, por conseguinte, liberados para desenvolver tarefas que estão além da capacidade humana realizá-los. (Coutinho, 1994).

Coutinho (1994) destaca que a transformação do trabalho fabril será muito forte em dois sentidos: primeiro, no sentido de reduzir de forma relativa a força de trabalho e segundo, no sentido de favorecer drasticamente modificações no seu perfil, ou seja, no perfil da clássica classe operária. Antunes (1995) também destaca que a ‘classe que vive do trabalho’, apresenta na atualidade um novo formato, caracterizado por um maior grau de heterogeneização e complexificação, o que passa a exigir da mesma maior versatilidade no que concerne a adoção de novas estratégias de luta e intervenção que se adequem aos novos tempos.

Todas estas mudanças sublinhadas até o momento, apontam para um certo refinamento do discurso gerencial que destaca dentre outras coisas, a necessidade de se investir na motivação do trabalhador, via enriquecimento e até mesmo humanização das tarefas, num explícito contraponto aos efeitos castradores do modelo taylor-fordista. A amplitude/magnitude com que essas mudanças vem ocorrendo sugerem para muitos o advento de uma Terceira Revolução Industrial ou emergência de um novo paradigma tecnológico e organizacional, com a substituição do antigo modelo de gerenciamento da produção e do trabalho – o taylorismo – por um padrão de acumulação diferente, caracterizado principalmente pela especialização flexível. (Piore e Sabel *apud* Colbari, 1995).

Toda essa ‘revolução’ no campo do processo produtivo tende a afetar significativamente também o mercado de trabalho, na medida em que altera

drasticamente o conteúdo do trabalho, causa a expulsão de amplos segmentos da classe trabalhadora do mercado de trabalho ou da esfera do trabalho, reduzindo-os à condição de excluídos - caso não consigam se reciclar; proporciona e favorece o fortalecimento, no melhor dos casos, do setor informal da economia; cria novas qualificações e novas exigências como requisitos à entrada no mercado de trabalho, o que significa dizer que, redefine um novo perfil para o trabalhador, agora muito mais 'escolarizado', 'qualificado', 'multifuncional', 'criativo' e 'participativo'.

O advento das novas tecnologias¹⁸ que modificam drasticamente o formato do trabalho tem contribuído para tornar as empresas mais competitivas e para modificação do controle do capital sobre a produção e os trabalhadores. A racionalidade tão presente nos discursos empresariais encontra-se direcionada à redução dos custos da produção, elevação da produtividade, aprimoramento da qualidade dos produtos e serviços prestados, consolidação de uma forma de produção mais adequada às exigências do mercado e independização das empresas em relação aos trabalhadores. (Leite, 1994).

A mundialização da economia impôs às empresas novas exigências no que concerne à competitividade. O padrão de uso da força de trabalho também acabou se alterando e essa modificação se processou basicamente em duas direções:

“De um lado, a modificação radical dos padrões de qualidade seguidos até então pelas empresas, colocava a necessidade de uma força de trabalho mais comprometida com os objetivos gerenciais. De outro lado, esse mesmo processo viria a incentivar a difusão de um novo padrão tecnológico, com conseqüências semelhantes sobre o consumo da mão-de-obra.” (idem, idem : 139-140).

Dedecca (1996) analisando a flexibilidade e a emergência da heterogeneidade nos mercados de trabalho dos países centrais, destaca que o processo de racionalização produtiva, tem nesse sentido, o objetivo de favorecer a utilização do capital e do trabalho

de forma mais flexível, a ponto de viabilizar a máxima redução de “*custos, da ociosidade dos fatores produtivos e dos riscos impostos pela instabilidade e mutação dos mercados*”¹⁹ Tal objetivo foi favorecido pelo surgimento e desenvolvimento de novos equipamentos informatizados e flexíveis. *Pari passu* ao processo de implantação das novas tecnologias, constatou-se a introdução de novos métodos de organização produtiva. E junto com a racionalização produtiva surgia a exigência de se estabelecer novas relações de trabalho. Ao padrão de relações de trabalho era requerida uma alteração, com vistas ao uso ‘flexível’ do trabalho. No entanto, duas dificuldades estavam colocadas: a) o sistema de relações vigente era fruto de negociações coletivas realizadas no fim dos anos 1960, e vários dos direitos adquiridos nessa época estavam sendo contestados pela ‘racionalização’; b) os sistemas de relações de trabalho estavam articulados a todo um amplo conjunto de normas públicas, que também careciam de modificação. Portanto, a ‘racionalização’ envolvia diversos riscos e várias perdas.

A flexibilização das relações de trabalho aparece, portanto, como uma das faces do processo de racionalização produtiva das empresas, uma vez que o acirramento da concorrência, a instabilidade dos mercados e a rápida incorporação do progresso técnico dificultam a concordância com relações de trabalho rígidas e ‘estabilizadas’. Agora o que as organizações empresariais demandam é a autonomia no uso da força de trabalho, através da restrição à sua contratação por tempo parcial ou determinado; flexibilidade nas estruturas de ocupação; e a possibilidade de adotarem jornadas de trabalho mais flexíveis.

O ritmo acelerado do crescimento do comércio mundial é um outro elemento presente na atual conjuntura e, deve-se também, às profundas reestruturações nos processos produtivos. Para fazer frente à acirrada concorrência, à abertura de mercado e às exigências de um público consumidor cada vez mais exigente, os conglomerados transnacionais - que têm determinado a dinâmica do processo de globalização - têm procurado atingir níveis ótimos de eficiência produtiva. Para tanto, estes conglomerados têm recorrido à “(...) *relocação de suas plantas industriais para países que apresentem*

¹⁸ Falando em inovação tecnológica, podemos perceber que esta implica num amplo conjunto de transformações dos equipamentos, da maquinaria e novas tendências na organização do processo de trabalho; inovações gerenciais e institucionais que levam muitos pesquisadores à conclusão de que um novo modelo econômico começa a surgir em substituição ao modelo taylor-fordista.

¹⁹ Cf. Dedecca, *op. cit.* p. 58.

vantagens comparativas como pela própria reestruturação da forma de se produzir nas plantas existentes"²⁰.

E essa nova modalidade de produção - cada vez mais fragmentada, já que as modernas unidades produtivas vêm se tornando cada vez mais especializadas, evidencia a urgência de se estabelecer uma rede de transportes multimodais marcada pela agilidade e eficiência; capaz, portanto, de atender aos imperativos conjunturais com seus patamares de eficiência e agilidade.

O foco de atenção do processo produtivo centraliza-se em dois objetivos: **melhoria da qualidade e redução dos custos**, fatores que em si mesmos trazem à tona um conjunto de outros requisitos. A reestruturação produtiva, envolvendo diversas fórmulas direcionadas à redução dos custos, pode se dar através da "*redução dos níveis de produção no interior da própria firma (...), ou, em extremo, com a própria eliminação das plantas industriais; com terceirização total da produção (...)*"²¹.

Segundo Lima & Velasco (1998 : 33),

"As técnicas de gestão com estoque zero (just-in-time) e a organização de redes empresariais (networks hard ou soft) de abrangência global dependem, para sua plena viabilidade, de complexos sistemas de logística que integrem plantas industriais e até linhas de produção (door-to-door e shelf-to-shelf), atendendo aos preceitos de compressão de tempo e de espaço, com a eliminação ou redução das dispendiosas imobilizações de capital, quer na formação de estoques, quer nas instalações para viabilizar a própria estocagem."

Assim sendo, o setor portuário passa a ocupar uma posição cada mais importante no âmbito de expansão do comércio mundial. O quadro abaixo expõe de maneira bastante sintetizada o ritmo de crescimento do transporte marítimo mundial, o que nos proporciona um vislumbre acerca da posição estratégica que o segmento portuário passa

²⁰ Cf. Lima & Velasco (1998 : 32).

²¹ Cf. Lima & Velasco (1998 : 32).

a ocupar na dinâmica do comércio internacional, uma vez que a grande maioria das mercadorias transportadas no mundo, o são via portos.

TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL 1970-80 E 90/94.

Ano	Cargas Secas		Granéis Líquidos		Total de Embarques	
	Milhões de Ton	Índice	Milhões de Ton	Índice	Milhões de Ton	Índice
1970	1.165	100	1.440	100	2.605	100
1980	1.833	157	1.871	130	3.704	142
1990	2.258	193	1.755	122	3.995	153
1991	2.330	200	1.790	124	4.120	158
1992	2.360	203	1.860	129	4.220	162
1993	2.385	205	1.945	135	4.330	166
1994	2.478	213	2.007	139	4.485	172

Fonte: Unctad (1994 e 1996) *apud* Lima & Velasco (1998)

Falando especificamente acerca das modificações que vêm ocorrendo no sistema portuário, podemos afirmar que nos últimos 30 anos o setor portuário internacional vem passando por significativas transformações na sua estrutura organizacional e na gestão da sua força de trabalho: mudanças na composição e no perfil das cargas até então movimentadas; o acirramento da integração da cadeia de transportes; trabalhadores mais qualificados, etc, evidenciando o fato de que tem sido cada vez mais importante a ação dos governos, no que concerne aos investimentos em políticas de qualificação do trabalhador que atendam as necessidades imposta pelas atuais tendências²².

Alterações no tradicional sistema de gerenciamento da produção e da mão-de-obra do setor portuário tornam-se imprescindíveis, devido a função que o mesmo desempenha no âmbito do desenvolvimento da economia e do comércio internacionais. Uma análise rápida deste padrão de produção e de gestão do trabalho leva-nos a concluir que o complexo portuário não passou pelas fases pelas quais passou a indústria:

²² Cf. FEDERACION Internacional de Trabajadores del Transporte- ITF. Quinta Conferência Latinoamericana de Trabajadores Portuários. Vitória/Brasil, 2-4 de septiembre de 1992.

produção artesanal, manufatura, fábrica. Ou seja, tem havido no setor portuário um salto de etapas.

O setor é marcado pelo acentuado emprego de métodos de trabalho tipicamente tradicionais, e mesmo não possuindo a posse dos bens de produção e sendo classificado como um trabalhador desqualificado, o trabalhador portuário – sobretudo o estivador -, possui algumas características que estão presentes no artesanato. Dentre estas destacamos: o controle sobre o processo de produção, visto que cada etapa que marca o desenrolar das atividades à beira do cais além de serem do total conhecimento dos trabalhadores, encontravam-se, até recentemente, sobre seu controle, o que fazia com que os tomadores de serviços dependessem das disposições subjetivas dos trabalhadores em colaborarem para o bom andamento dos serviços. Há ainda o ‘segredo de ofício’ passado às gerações posteriores através, não de escolas, mas da vivência cotidiana com a dinâmica que marca ou pelo menos marcava o processo produtivo.

Gitahy (1992 : 114) discorrendo sobre o sistema de trabalho no porto afirma que este tinha os seus segredos nos seguintes termos:

“(...) cada navio era diferente, as cargas eram diferentes e a combinação de mercadorias também variava muito, tanto que só com a prática, o estivador o dominaria totalmente. Como exemplo, o café exigia no mínimo 40 cm de dunnage²³ e a madeira tinha que ser coberta para impedir que o peso dos pacotes de cima danificassem os de baixo. O café absorve o cheiro dos outros produtos; se é guardado perto do açúcar, o café altera-se, reduzindo seu valor a 10 ou 20%. Rum, pimenta ou sal, podiam desperdiçar toda uma carga de café. Se o café está perfeitamente seco, ganhará peso durante a viagem. Se o café está verde, poderá fermentar. Este exemplo mostra que a estivagem exige um considerável conhecimento que era fonte de orgulho e identidade para os estivadores.”

²³ Grifo da autora, que define **dunnage** como segue: “(...) uma certa quantidade de madeira colocada no fundo do porão para apoiar a mercadoria pesada ou para evitar que mercadorias perecíveis ou frágeis se molhassem. (...)”. p. 167.

Outros elementos presentes no trabalho portuário e que também estão presentes no artesanato são: os requisitantes dos serviços dependeram – durante muito tempo - da força, da habilidade profissional, da rapidez, da sagacidade e da vontade dos trabalhadores portuários; a exclusividade de mercado ou profissional era uma realidade no setor, a experiência enquanto fator de fundamental importância à fixação do tempo de trabalho necessário para se atingir o efeito útil desejado, etc, configuram-se como caracteres presentes no trabalho portuário, que mesmo recebendo a alcunha de desqualificado detem uma certa autonomia que lhe aproxima das atividades artesanais.

A aproximação que fazemos do trabalho portuário com o trabalho artesanal não deve ser tomada *ipsis literis*, visto que o ‘artesanal’ aqui assume o formato quase que de um tipo-ideal. A associação é feita a partir da constatação de que ambos possuem elementos em comum, o que não nos permite fazer uma comparação literal.

Hobsbawn (1981) comentando o trabalho portuário no século XIX destaca que sendo o trabalho nas docas ainda bastante rudimentar e primitivo, os trabalhadores tiveram de desenvolver de forma simultânea uma série de habilidades com o fim de atender aos imperativos do setor, uma vez que os tipos de cargas e navios eram os mais diversos possíveis. São as seguintes as habilidades apontadas por ele: iniciativa, força, grande experiência, capacidade de tomar decisões rápidas e versatilidade.

Braverman (1977 : 121/122) por sua vez transcreve na íntegra um editorial de um jornal norte-americano no qual são apontados alguns elementos caracterizadores de um ofício e que acreditamos corroboram nossa posição quanto ao trabalho portuário. Segundo esse editorial, “*O grande patrimônio do trabalhador assalariado tem sido o seu ofício.*” E este é pensado como a capacidade que o trabalhador possui para manipular com habilidade as ferramentas de uma dada profissão ou ofício. No entanto, para além dessa destreza manual, o que realmente é essencial no ofício é algo que se encontra enquadrada na mente do trabalhador. Esse elemento essencial é, em parte,

“(...) o profundo conhecimento do caráter e usos das ferramentas, materiais e processos do ofício, que a tradição e experiência deram ao trabalhador. Mas, além e acima disso, é o

conhecimento que o capacita a compreender e superar as dificuldades que constantemente surgem e variam não apenas nas ferramentas e materiais, mas nas condições em que o trabalho deve ser feito.”

O trabalhador portuário, locado num ambiente de trabalho extremamente adverso e marcado pela manipulação das diversas cargas e navios dos mais variados tipos vê-se diariamente obrigado a desenvolver habilidades que favoreçam o desenrolar do processo produtivo. Mesmo não possuindo um ‘conjunto padrão’ de qualificações, o trabalho possui elementos em sua constituição que o aproximam das habilidades artesanais.

Todavia, não devemos nos esquecer que com o surgimento das novas tecnologias, essas características do trabalho encontram-se em fase de dissolução, o que aponta para o surgimento de novos arranjos organizacionais e reposicionamento da mão-de-obra do segmento portuário. Os portos latino-americanos e caribenhos passam pelo mais acelerado processo de reestruturação de suas atividades, processo este jamais visto na história do setor. Tais alterações advêm de uma necessidade de se adequar os complexos portuários da região aos patamares internacionais de produtividade e competitividade.

Os portos – sobretudo os brasileiros – ainda se encontram estruturados sobre regulamentos, leis, práticas de trabalho e políticas de gestão que refletem antigas condições comerciais e econômicas. E um dos elementos apontados como que exercendo grande influência sobre a produtividade e eficácia do complexo portuário nacional é o sistema de legislação trabalhista. Mantidos durante muito tempo sob forte controle e tutela estatal, os portos são acusados de possuir um excessivo contingente de trabalhadores, a grande maioria indisciplinada – baixa produtividade e tarifas bem acima das médias encontradas em outras partes do mundo.

Ademais, o sistema portuário brasileiro apresenta taxas maiores e mais elevadas que aquelas praticadas por seus congêneres em outros países. É o caso da Argentina, por exemplo:

QUANTO CUSTA MOVIMENTAR CARGA NO BRASIL E NA ARGENTINA

(preço médio, em dólar).

	Brasil	Argentina
Contêiner*	300	130
Soja**	6	2
Trigo**	8	1

FONTE: ABTP *apud* Revista VEJA, 17 de março de 1999, p.129.

É a partir desses argumentos que se levantam as vozes à favor das mudanças no sistema de gestão portuária. A participação privada no setor é tida por muitos como a saída para o desenvolvimento do segmento, uma vez que para além dos investimentos na infra-estrutura, o setor privado estaria apto a inserir os portos e seu conjunto de trabalhadores na dinâmica e nos chamados mecanismos de mercado. A participação privada portanto, apresenta-se como sendo capaz de criar/formar uma base para a competição a nível de mercado, de forma que os custos acabariam se reduzindo e a qualidade dos serviços prestados se elevaria.

Em todo esse contexto, a competição/competitividade e a sobrevivência do segmento portuário afigura-se como o fator detentor de fundamental importância para a justificativa de participação privada nos portos até então tutelados pela ação do Estado. Há, portanto, pelo menos num primeiro momento, uma justificativa elementar à participação privada neste segmento e esta diria respeito à premissa segundo a qual o processo de privatização não se limitaria a simples transferência ao setor privado do controle das operações portuárias, uma vez que outros elementos estariam em pauta nesse processo²⁴.

Acompanhando um tanto quanto tarde as tendências verificadas a nível mundial, o governo brasileiro vem envidando esforços no sentido de consolidar a inserção de métodos e técnicas de processamento das cargas e gestão da força de trabalho mais

* por unidade.

** por tonelada.

²⁴ Cf. CEPAL e Trainmar Brasil (1997).

modernos e que se encontrem em sintonia com os procedimentos adotados em sistemas portuários de outros países.

Em 1993 o Governo brasileiro foi adiante no processo de reestruturação portuária, promulgando a Lei nº 8.630/93, estabelecendo a desregulamentação e a privatização do setor a despeito de uma forte oposição por parte dos sindicatos de trabalhadores. O Parlamento aprovou a Lei supramencionada em janeiro e o Presidente da República – Itamar Franco – só veio a assiná-la em fevereiro daquele ano (1993). Ao prever a privatização dos serviços portuários, a nova legislação que substituiu a antiga regulamentação das atividades portuárias, colocou sob ameaça pelo menos metade dos empregos no porto. Também trouxe “desvantagem” à organização profissional dos trabalhadores, ao criar a competição na distribuição/alocação da mão-de-obra das docas. Na data da aprovação da Lei os trabalhadores responderam ao Governo paralisando todos os portos do país com uma greve que durou sete dias. O retorno ao trabalho ficou condicionado à possibilidade de se estabelecer no segmento um razoável sistema de relações de trabalho que contemplasse as partes envolvidas nas discussões (trabalhadores, governo e empresários)²⁵.

Após amplas negociações os sindicatos insistiram que num acordo a ser firmado deveria conter cláusulas referentes à Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho que trata das repercussões sociais dos novos métodos de manipulação das cargas nos portos, uma vez que a mesma poderia suavizar os efeitos danosos da reforma portuária sobre o coletivo de trabalhadores. O governo brasileiro só veio a ratificar a citada convenção no final de dezembro de 1993, ao lado da Recomendação 145²⁶ também da referida instituição internacional.

²⁵ Cf. OVERVIEW: the ports industry 1992-1994. In: WORKING in the ports industry. ITF Docker's Section. London, England, (s/d)

²⁶ A Recomendação 145 funciona como um complemento à Convenção 137. Assim sendo ela também focaliza a sua atenção na proteção do emprego portuário frente ao avanço tecnológico. Recomenda dentre outras coisas, que na medida do possível, deverá ser assegurado aos trabalhadores portuários um emprego permanente e regular; a criação de um registro com um número adequado de trabalhadores favorecendo dessa forma, a adoção de políticas de estabilização e regularização dos sistemas de emprego portuários; aponta à necessidade de pôr fim à distinção entre atividades de bordo e atividades de terra, com o objetivo de fincar bases a um maior intercâmbio entre as categorias; maior flexibilidade na alocação dos trabalhadores e maior rendimento nas operações. Um outro ponto frisado no referido documento refere-se à concessão de trabalho prioritariamente aos que estiverem devidamente registrados. Por fim a recomendação em seu 18º ponto, no parágrafo 2º salienta a necessidade de proteção aos trabalhadores demitidos nos seguintes termos: “*Se a redução do volume total de inscritos for inevitável, deverão ser feitos todos os esforços necessários para ajudar aos trabalhadores portuários a conseguir outro emprego, colocando à sua disposição os serviços de readaptação profissional e a assistência dos serviços públicos do emprego.*”

A Convenção 137 da OIT, datada de 25 de junho de 1973 tem como objetivo prescrever normas de proteção aos trabalhadores portuários e seus empregos, bem como à sua remuneração, frente à inserção no setor de métodos mais avançados de manipulação e estivagem das cargas. Dentre esses novos métodos destaca os seguintes: a unitização das cargas, sistema de transbordo horizontal (navios do tipo roll on/roll off²⁷), incrementos nos sistemas de automação, etc. Segundo a Convenção a introdução desses e de muitos outros equipamentos nos portos acelerou o transporte das cargas, reduziu o tempo de permanência dos navios nos portos e os custos com transporte, etc, afetando, conseqüentemente, o nível de emprego, das condições de vida e trabalho na faixa do cais. Assim sendo, torna-se necessário estabelecer normas que garantam a proteção dos trabalhadores portuários frente ao amplo conjunto de mudanças trazidas pelo desenvolvimento tecnológico. A Convenção 137 aconselha que na medida do possível, não sejam executadas políticas direcionadas à redução do contingente de mão-de-obra no porto, mas quando tal recomendação não for possível de ser atendida devem ser implementadas ações que impeçam ou atenuem os efeitos danosos da redução sobre os trabalhadores.

Segundo sindicatos filiados à ITF (International Transport Worker's Federation)²⁸ os governos de diversos países têm apresentado a disposição de liberalizar os seus portos. Vários sindicatos que sobreviveram às mudanças têm demonstrado que com negociação é possível sobreviver a todas estas transformações.

“Em geral, para a maioria dos sindicatos portuários da ITF foi possível negociar respeitáveis aumentos salariais e melhorias nas condições de empregos dos seus associados”²⁹.

²⁷ Navios surgidos na II Guerra Mundial e que eram muito utilizados no transporte de tanques de guerra. Atualmente eles sofreram uma série de mudanças e adaptações, adequando-se principalmente ao transporte, carregamento e descarregamento de automóveis.

²⁸ A ITF (Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte) é um organismo internacional que agrega organizações sindicais de trabalhadores em transporte de todo o mundo. Encontra-se dividida em oito seções industriais: portuários/estivadores, ferroviários, rodoviários, pescadores, aeroviários/aeronautas, fluviários, agentes de turismo e marítimos. Foi fundada em 1896 por organizações de marítimos e de portuários/estivadores na Europa. Durante muito tempo exerceu as suas atividades na clandestinidade, como durante o regime nazista na Alemanha, por exemplo. A ITF realiza três funções primordiais: promoção da solidariedade entre as organizações de trabalhadores em transporte dos diferentes países do mundo; representa essas organizações sindicais nos organismos internacionais e regionais que estabelecem regras e/ou políticas que atinjam diretamente os seus representados e; oferece serviços de educação e informação aos sindicatos de todo o mundo. A ITF é uma entidade composta não de trabalhadores individuais, mas de sindicatos.

²⁹ CF FEDERACIÓN Internacional de Trabajadores del Transporte – ITF. Quinta Conferencia Latinoamericana de Trabajadores Portuários. Vitória/Brasil, 2-4 de septiembre de 1992, p 03.

O processo de modernização portuária implantado no Brasil visa em última instância superar e substituir estruturas arcaicas e obsoletas por formas mais racionais e eficientes de produção e gerenciamento da mão-de-obra, atingindo, por conseguinte, um nível ótimo de eficiência e agilidade. Racionalização, produtividade e competitividade constituem-se nas palavras-chave em todo esse intrincado processo de reestruturação produtiva e econômica, advinda, como vimos, sobretudo, em decorrência da emergência de uma economia globalizada, que vem alterando substancialmente o padrão de relacionamento entre os países da mundo.

No entanto, dadas as especificidades do segmento portuário, percebe-se que o processo de reestruturação produtiva do setor vem se desenvolvendo de forma lenta e emperrada, devido, **-em parte -** à forte resistência dos sindicatos de trabalhadores que atuam na orla, e que tem servido como verdadeiro fator de retardo ao projeto governamental. Isto porque a resistência apresentada pelos trabalhadores desde o início do processo de reestruturação, fez com que tal processo acabasse sendo redefinido, de forma que as discussões em torno da nova legislação dispensassem um novo formato à reestruturação produtiva do sistema portuário brasileiro. A modalidade de resistência apresentada pelos sindicatos de trabalhadores portuários tem, com toda a certeza, imprimido sobre a modernização do setor um formato diferente daquele montado tanto pelo governo, quanto pelo patronato.

Diferentemente do que ocorreu em outros países latino-americanos nos quais os programas neoliberais³⁰ de reestruturação portuária impactaram de forma mais radical – no que concerne ao potencial de desestruturação/desorganização do movimento sindical dos trabalhadores -, o caso brasileiro tem se caracterizado por ser um exemplo de

³⁰ Por Neoliberalismo entendemos uma concepção de mundo surgida no início do século XX, e que tinha como pressuposto básico a oposição feita às propostas estatizantes *"de influência socialista e das políticas social-democráticas de influência keynesiana."* Ainda segundo essa concepção, o mercado atuaria como coordenador de todo sistema social, conferindo-lhe sentido e significado. Há o ataque a todos os tipos de monopólio, uma vez que estes são vistos como mecanismo de degeneração do livre mercado. A competição ocupa uma posição estratégica nos marcos dessa visão de mundo, haja vista o fato de apresentar-se como o mecanismo apto a dispensar aos indivíduos maiores possibilidades de encontrarem uma posição mais favorável no interior do *'sistema de cooperação social'*. A competição surge como a contraposição ao monopólio. Ao Estado cabe o papel de utilizar o seu poder *"com o propósito de evitar que as pessoas cometam ações lesivas à preservação e ao funcionamento da economia de mercado"*. A proteção que o Estado dispensa à saúde, à propriedade e à vida favorece a criação de um ambiente no qual a economia de mercado passa a funcionar com segurança. *"Não cabe ao Estado interferir nas atividades dos indivíduos: estas são dirigidas pelo mercado, que lhes indica a melhor maneira de promover o seu próprio bem-estar."* (Maiores informações sobre este assunto ver Xavier, 1996). Em linhas gerais podemos constatar que a cartilha neoliberal traz como pressupostos: a abertura do mercado ou da economia ao capital

transição negociada e inscrita nos marcos da ordem política democrática, sacramentada na Constituição de 1988, cuja promulgação foi de importância vital à consolidação do regime democrático no Brasil.

Segundo a ITF (1992)-Federação Internacional dos Trabalhadores do Transporte -diversos governos de países da América Latina têm acionado recursos e mobilizado esforços no intuito de debilitar as organizações sindicais portuárias, que por sua vez denunciam a cassação de seus direitos, a prisão e até o assassinato de diversos líderes sindicais. Os denunciantes afirmam que,

“Os governos que se movem com surpreendente velocidade para neutralizar a ação dos grevistas, ficam paralisados quando se trata de punir aqueles que assassinam os sindicalistas.”³¹

Em quase todos os países têm havido preparativos no sentido de tornar a atividade portuária desregulamentada³². No entanto, apesar de já vir se processando há algum tempo, somente após 1991-1992 é que essa tendência assumiu uma dimensão mais acentuada. Sindicatos portuários da Europa e da Nova Zelândia têm apresentado suas preocupações ante esse amplo conjunto de transformações, que têm alterado as tradicionais atividades portuárias. Uma outra dimensão desse problema diz respeito à suposta intenção dos governos em erodir a organização sindical e as condições firmadas nos acordos coletivos³³.

Aqui, no caso do Brasil, verificamos que a participação dos sindicatos brasileiros em todo o processo de negociação e transição para uma nova legislação que regulará a vida no segmento portuário tem sido marcante, sobretudo no que se refere à própria

estrangeiro; a implantação de um programa de privatização das empresas estatais e a reforma administrativa do Estado. Tais mudanças, no entanto, têm imposto sobre as sociedades que as adotam, altos custos sociais.

³¹ Cf. Quinta Conferência *op. cit.*, p.04.

³² A CEPAL & Trainmar Brasil (1997 : 80) define ‘desregulamentação’ como sendo a eliminação de todo ‘arsenal’ legislativo criado pelo governo e que dificultava “a livre interação dos mecanismos de mercado, como leis da oferta e da procura, ganhos e perdas, liberdade de ingresso e de saída, economias de escala, preferências ou não dos investidores/usuários, autonomia de gestão e ameaça de quebra, com o objetivo de assegurar que todos os que participam na dotação das instalações e prestação de serviços portuários operem num clima comercial. Ela não significa ausência total de regras, pois essa situação poderia dar origem a abusos não comerciais no setor privado.” Ao Estado cabe a função de manter um controle limitado e suficiente que garanta a participação de todos os interessados em participar das operações portuárias. Por trás da desregulamentação encontra-se em muitos casos um posicionamento que advoga em favor da desproteção do trabalhador.

votação e aprovação do PL nº 8/91³⁴ pelo Poder Legislativo brasileiro prevista para ocorrer num espaço de poucos meses, mas que devido à resistência e à participação sindical acabou por se prolongar por um período de praticamente dois anos, mesmo assim não saindo a pleno contento das entidades de representação dos trabalhadores.

Através do PL nº 8/91 o governo apresentou a sua proposta de modernizar o setor portuário, pondo fim à antiga estrutura portuária brasileira, elevando, por conseguinte, os portos nacionais aos patamares internacionais de competitividade. Em sua ‘Exposição de Motivos’ apresentada ao Parlamento brasileiro, o Executivo enquadrava o PL nº 8/91 no Programa Federal de Desregulamentação, visando dentre outras coisas a fixação de limites à atuação do Estado no sistema portuário nacional, removendo, conseqüentemente os obstáculos ao pleno exercício do trabalho e à livre iniciativa. Ademais, o projeto ora em foco procurava ser coerente com a ação do Governo no que concerne aos incentivos à competitividade da economia nacional, pondo à baixo as práticas que eram levadas à efeito naquele segmento, em detrimento dos interesses da sociedade³⁵.

Hoje, passados seis anos desde a aprovação da Lei nº 8.630/93 percebe-se que as mudanças definidas pelo novo estatuto legal vem sendo inseridas no setor de forma lenta representando em muitos casos uma mudança legal, mas não de fato. Mesmo após a abertura de um amplo espaço para os debates e negociações, o certo é que a Lei de Modernização dos Portos ainda não se encontra em pleno funcionamento. O que tem ocorrido é aplicação paulatina de vários dos seus dispositivos, mas que com certeza e com o tempo acabarão entrando em pleno funcionamento.

Outro ponto interessante a destacar é o de que no início da implantação do projeto de reestruturação portuária os sindicatos brasileiros assumiam um perfil de resistência às mudanças. Hoje, tendo em vista a inevitabilidade da instalação do processo de modernização dos portos, já que o mesmo atende aos requisitos impostos pela reestruturação do capitalismo mundial, os sindicatos têm repensado suas estratégias de atuação e luta, direcionando sua atenção não à forte resistência, mas sim à

³³ Cf. Quinta Conferencia *op. cit.*

³⁴ Projeto de Lei que deu origem a Lei nº 8.630/93.

³⁵ Cf. RETROSPECTO Sumário da tramitação legislativa do Projeto de Lei de iniciativa do Presidente da República, desde o seu encaminhamento ao Congresso Nacional até sua transformação na Lei nº 8.630, sancionada em 25 de fevereiro de 1993.

apresentação de propostas que viabilizem de maneira menos traumática para o coletivo de trabalhadores as mudanças a serem implantadas.

Em meio a todas mudanças que vêm ocorrendo no mundo do trabalho, acreditamos que o que vem acontecendo no setor portuário, mais especificamente no sistema portuário capixaba, reflete as transformações que vêm se processando a nível internacional. O projeto de reestruturação do capital, que dirige seu raio de ação e influência não só para a esfera da produção (reestruturação produtiva), mas também para o âmbito da política (através da adoção em massa das propostas liberalizantes que advogam em defesa da redefinição do papel do Estado) atinge, na atual conjuntura um dos setores mais importantes da economia: o setor portuário, que dadas as peculiaridades das quais é detentor faz com que a sua reestruturação assuma um formato por demais específico e interessante.

Neste trabalho propomo-nos a analisar a reestruturação do sistema portuário brasileiro, decorrente da implantação de um novo estatuto legal que redefine as relações de trabalho no setor: a Lei nº 8.630/93. Para tanto focaremos a nossa análise ao estudo do caso dos trabalhadores portuários do Estado do Espírito Santo. Constatamos que no âmbito das discussões que têm norteado o processo de transição legal, os sindicatos de trabalhadores portuários capixabas têm tido uma participação ativa justificada em grande medida pela importância que o setor possui para o desenvolvimento econômico estadual.

E dada a constatação de que a orla portuária espírito-santense possui nove entidades de representação dos trabalhadores, elegemos três desses sindicatos como os atores deste estudo: o Sindicato dos Estivadores, o Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga e o Sindicato Unificado da Orla Portuária (SUPORT), entidade que agrega trabalhadores de bloco, guindasteiros e portuários. No entanto, devido a considerações de caráter histórico e político, destacamos que o primeiro sindicato mencionado ocupa uma posição, de certa forma, 'privilegiada' neste trabalho, já que apresenta-se como ilustrativo da história do desenvolvimento do sindicalismo portuário capixaba. Os outros dois atuaram no sentido de fornecer informações acerca do processo de implantação da Lei de Modernização dos Portos, visto ser este um processo comum a todos os sindicatos envolvidos com a atividade portuária.

No decorrer da pesquisa de campo que deu origem a esta dissertação foram entrevistados – formalmente - cerca de 17 líderes sindicais capixabas, tanto da ativa quanto já aposentados, os quais, através de seus discursos forneceram os elementos indispensáveis à montagem deste trabalho³⁶.

A nossa proposta principal é analisar o tipo de resistência que os trabalhadores vêm oferecendo e o perfil das negociações que vêm sendo realizadas, tomando como parâmetro da análise o apego ao corporativismo. Para além do padrão corporativo de representação de interesses consagrado pelos diversos estudos empreendidos pelos cientistas sociais, propomo-nos a estudar os sindicatos a partir da concepção que fazem de si mesmos; da idéia de sindicato enquanto corporação, - montada sob certos aspectos - , em conformidade com alguns dos parâmetros vigentes nas corporações de ofício; a importância e o papel que a idéia de 'corpo' desempenha na formulação de estratégias de resistência e de negociação no processo de modernização portuária; como tal concepção contribui para a montagem de princípios de solidariedade que encontram-se tão presentes – pelo menos num primeiro momento e sob uma visão mais superficial do problema – nos discursos que defendem os postos de trabalho e a prioridade na concessão de trabalho somente aos sindicalizados.

Por corporativismo, entendemos um conjunto específico de políticas e arranjos institucionais que têm como objetivo fazer o enlaçamento dos interesses organizados na sociedade civil com as instâncias decisórias do Estado³⁷. E no caso específico da América Latina, esse padrão de representação de interesse tem como uma de suas características fundantes o fato de ser portador de uma dupla face: uma estatizante, que realiza a razão do Estado, a ele subordinando os interesses presentes na sociedade civil ou até mesmo absorvendo-a. E uma face privatista que liga/vincula tais interesses – interesses privados - às esferas de decisão presentes no Estado, através da abertura de espaços ou canais institucionais que possibilitam essa vinculação³⁸.

Foi essa modalidade de corporativismo que favoreceu a sedimentação dos privilégios de representação e a exclusividade no mercado de trabalho aos sindicatos

³⁶ Nesse sentido, vale destacar que foram diversas as conversas e bate-papo informais em torno da modernização portuária.

³⁷ Riquelme (1997).

³⁸ Cf. O'Donnel *apud* Colbari (1997) e Araújo (1994 : 10-11).

portuários avulsos, dispensando-lhes um elevado poder de barganha e de pressão³⁹, fortalecidos por sua posição estratégica no âmbito do desenvolvimento e da estabilidade econômica.

Schmitter *apud* Riquelme (1997) também nos fornece algumas informações que se adequam à concepção de corporativismo que por ora adotamos. Para ele os elementos que dariam forma a um 'tipo-ideal' de corporativismo seriam: a montagem de um sistema de representação de interesses que seria constituído por unidades de representação organizadas em um número limitado de categorias únicas; estas por sua vez, seriam obrigatórias, não competitivas, organizadas hierarquicamente e funcionalmente diferenciadas, e cujo reconhecimento ou autorização de funcionamento ou até mesmo sua criação seriam atos decorrentes da vontade do Estado, que lhes concederia o monopólio da representação.

Analisando especificamente o caso brasileiro, Costa (1986) destaca que o controle sindical no Brasil teve início em março de 1931, quando da promulgação do Decreto-Lei nº 19.770, conhecida como a Lei de Sindicalização e que tinha como meta desarticular o avanço das lutas operárias.

O Decreto-Lei nº 19.770/31 favorecia o controle das lideranças sindicais, limitando a participação de estrangeiros nas entidades, que com certeza, possuíam uma grande tradição de lutas no campo do associativismo sindical. Ao mesmo tempo, o dispositivo legal supracitado proibia qualquer atividade política e ideológica nos sindicatos , sendo que a classificação de um ato ou manifestação como subversivo ou não ficava a cargo da instância governamental: o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

Através do Decreto-Lei nº 19.770/31 os sindicatos foram reduzidos à condição de entidades assistenciais, arrefecendo ainda mais as lutas e canalizando para o interior do aparato estatal todos os conflitos sociais. Aos sindicatos, cabia a função de colaborarem com o poder público, cooperando para a boa aplicação das leis que regulariam a relação capital/trabalho⁴⁰.

³⁹ Cf. Colbari (1997 : 02).

⁴⁰ Em linhas gerais, o Decreto-Lei nº 19.770/31 já apresentava um esboço do que seria a estrutura corporativa, uma vez que delineava alguns dos seus elementos fundamentais: 1) tentativa de tornar compatível a relação Estado democrático/corporativismo; 2) organização dos atores em emergência em categorias profissionais e econômicas; 3) a relação dessas entidades seria marcada pelo

Em síntese, essa estrutura sindical montada no decorrer das décadas de 1930-40 tinha como pano de fundo favorecer a colaboração entre as classes e estas com o Estado; viabilizando por conseguinte a formação de um sindicalismo *'dócil, manso, incapaz de atrapalhar a acumulação de capital do país'*. O arcabouço ideológico que deu sustentação a essa estrutura visava dotar o sindicalismo brasileiro de feições corporativas, ou seja, um modelo de sindicalismo no qual patrões e operários estariam organizados numa estrutura capaz de conciliá-los, neutralizando, portanto, a emersão de um padrão de sindicalismo revolucionário, baseado na luta entre as classes⁴¹.

Durante muitos anos os sindicatos portuários detiveram o controle sobre o processo produtivo do setor. Agora com as mudanças impostas pela nova legislação esse controle tende a desaparecer, o que acaba gerando entre os trabalhadores o medo de perder a gestão sobre a dinâmica do processo produtivo. O temor frente às modificações implantadas fez com que durante algum tempo as entidades de representação se fechassem em si mesmas, opondo-se às alterações e apegando-se aos interesses exclusivamente corporativos como forma de fazer frente ao que estava por vir.

Neste trabalho também pretendemos fazer uma rápida incursão em momentos considerados marcantes na história do sindicalismo portuário capixaba e de que forma tais acontecimentos contribuíram para a consolidação desse sindicalismo no âmbito do universo trabalhista. Portanto, a participação dos trabalhadores no conjunto das discussões em torno da transição legal do sistema portuário assume importância estratégica nesta análise, uma vez que a resistência vislumbrada através do apego ao padrão corporativo só pode ser entendida se contextualizada nos marcos de sua história de lutas, de sua capacidade de organização e de sua identidade enquanto categoria de trabalho que detém uma posição ímpar no âmbito da classe trabalhadora.

A nossa hipótese central é a de que o apego ao corporativismo – ou nas palavras de Leôncio Martins Rodrigues⁴² – o apego à “carapaça corporativista” constitui-se no principal elemento usado pelos trabalhadores para referenciar suas estratégias de resistência ao processo de modernização portuária sacramentado na Lei nº 8.630/93. Em

caráter consultivo e colaboracionista; 4) autoridade suprema nas mãos do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio; 5) proíbia o envolvimento político, com ideologias de feições sectárias, sociais ou religiosas; 6) estabelecia a unicidade sindical, etc.

⁴¹ Cf. Giannotti (1987).

⁴² Cf. Rodrigues (1992).

outras palavras, a resistência apresentada pelos trabalhadores ao processo de reestruturação produtiva tem como principal referência a defesa dos interesses exclusivamente corporativos.

Como hipóteses secundárias temos: 1) O período pós 1964 – apesar de haver representado a derrota do sindicalismo portuário aberto à sociedade civil e ao movimento trabalhista como um todo – constitui-se numa fase da história do movimento sindical portuário no qual verificou-se uma considerável parcela de ganhos junto às instâncias decisórias do Estado. E isso se deve basicamente devido a dois fatores: de um lado o setor portuário sempre foi considerado o berço do comunismo no Brasil, e isso fez com que o Regime Militar envidasse esforços no sentido de mantê-lo sob forte tutela, impedindo dessa forma a emergência de movimentos contestatórios da ordem estabelecida; e de outro lado, o Governo Militar empreendeu grandes obras no país (construção de pontes, estradas, usinas hidrelétricas, etc), consolidando a integração nacional; além disso verificou-se durante o governo militar o aumento das exportações no país. Grande parte do material necessário à construção dessas obras entrava no país via porto, e as mercadorias exportadas também o eram; daí a importância de se manter um relacionamento amistoso com o movimento sindical e a mão-de-obra portuários, o que lhes valeu um alto poder de barganha junto ao Estado. 2) Apesar de só haver chegado ao Brasil no início da década de 1990, a reestruturação portuária já vinha se processando no exterior e só chega no Brasil com retardo devido ao fato de que o Regime Militar – que precisava manter um bom relacionamento com o setor portuário – sabia que desregular a atividade portuária durante o período que esteve em vigência representaria uma desestruturação mais acelerada do Regime. Por essa razão durante todo o período em que vigorou o Regime Militar o sistema de legislação que regulamentava o trabalho no setor permaneceu praticamente intacto. E é só após a abertura política e a democratização do país que o sistema portuário passa a ser foco de atenção do Governo, ansioso por implantar mudanças na estrutura portuária brasileira.

Ambas as hipóteses encontram-se ligadas por um elo comum: o atrelamento ao Regime pós-64 serviu como elemento de fortalecimento das posturas corporativas e de fechamento dos sindicatos frente à sociedade civil e mais especificamente para com o movimento sindical não portuário.

Sobre a estrutura do Trabalho.

Após estas considerações que visavam contextualizar o tema proposto nos marcos do movimento de reestruturação produtiva e gerencial, procedemos à descrição da estrutura da presente dissertação.

No capítulo I abordamos a temática da reestruturação portuária, tomando como elemento central os seus reflexos sobre o sistema de gestão da força de trabalho; as alterações nos procedimentos operacionais, principalmente com a expansão dos sistemas informatizados, os novos navios e a revolução trazida pelo contêiner no ambiente do porto. Ao mesmo tempo, descrevemos as principais características da reforma portuária em alguns países do mundo, como Inglaterra, Portugal, Nova Zelândia, Chile, dentre outros.

No capítulo II entramos no caso brasileiro propriamente dito, atendo-nos, sobretudo, às principais características da Lei nº 8.630/93. O capítulo foi dividido em tópicos que enfocam diferentes facetas da reestruturação portuária no Brasil. Num deles enfocamos as fases que antecederam as discussões, a votação e a redação do novo estatuto portuário. Nesse contexto, são descritas a reação sindical, com seus impasses e perspectivas frente à nova configuração do setor; a postura dos empresários (agora conhecidos como operadores portuários); o nascimento de uma cultura de negociação entre patrões e empregados no porto; surgimento de uma nova política em saúde e segurança do trabalhador portuário; bem como a polêmica que questiona dentre outras coisas, a provável inconstitucionalidade da Lei de Modernização dos Portos.

O capítulo III faz algumas considerações históricas sobre o sindicalismo portuário capixaba, apreendendo momentos marcantes para o setor. Analisa a evolução do sistema de empregos no cais, enfocando basicamente o sistema *closed shop*, bem como suas implicações sobre a consolidação de uma postura corporativa entre os trabalhadores portuários. Ainda nessa linha de raciocínio que prima pela análise dos fatores que consolidaram o sistema corporativo de representação de interesses na orla, destacamos o peso da legislação getulista, as especificidades da cultura portuária e os reflexos do Regime Militar pós 1964 sobre o comportamento sindical.

Nas considerações finais, discorreremos sobre o atual momento não só dos portuários, como também do movimento sindical como um todo, seus desafios; alguns pontos importantes concernentes à privatização do segmento no Espírito Santo; o sistema corporativo enquanto 'trincheira de defesa dos interesses trabalhistas' num contexto de indefinições e perda de direitos, etc.

CAPÍTULO I

O SETOR POTUÁRIO COMO ALVO DA REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA: as mais recentes tendências mundiais e a gênese de um ‘novo trabalhador portuário’.

Inicialmente podemos conceituar um porto como sendo um local para onde converge o sistema multimodal de transportes. Ou seja, ele é um ponto de encontro das diversas modalidades de transporte (ferroviário, rodoviário, marítimo e até mesmo o aéreo). Além disso, o porto serve como elo de ligação entre as diversas regiões produtoras do interior de um país com o resto do mundo⁴³.

“Por ser um local de ruptura de transporte e por ser um pólo de interesses diversos, acaba sendo, conforme a qualidade das cargas movimentadas, excelente ponto para localização e desenvolvimento de outras atividades.” (Araújo Filho, 1974 : 15).

Em torno de um porto tendem a se formar toda uma gama de atividades direta ou indiretamente a ele relacionadas, sendo dessa forma, um importante gerador de empregos e conseqüentemente de um considerável mercado consumidor.

A importância da estabilidade das relações de trabalho no interior do sistema portuário assume contornos mais acentuados a partir do momento em que compreendemos o posicionamento estratégico que os portos possuem no contexto da economia mundial, visto que os mesmos movimentam 90% das mercadorias transportadas a nível internacional. Greves e paralisações no setor podem comprometer as condições de competitividade de um produto ou país no mercado, acarretando aumento nos custos e em alguns casos danos às cargas.

⁴³ Um documento da CEPAL & Trainmar Brasil (1997 : 16) nos fornece a seguinte definição de porto: “(...) um fundeadouro, baía ou abrigo no qual foi construído instalações para facilitar as operações comerciais relacionadas com a carga e descargas de navios, e a manipulação e armazenamento de mercadorias.”

Desde os fins da década de 1960 tem se verificado uma significativa evolução tecnológica, bem como mudanças sociais em diversos portos do mundo, sobretudo, nos países capitalistas centrais. No entanto, foi só recentemente que tais alterações na estrutura organizacional portuária começaram a chegar ao Brasil, fazendo com que o setor portuário nacional se tornasse um dos últimos segmentos da economia a entrar na pauta de modernização implementada pelo governo.

Os avanços tecnológicos tornam indispensáveis a realização de programas de planificação geral do sistema de transportes nos países em desenvolvimento. Para tanto é necessário que se tenha uma visão global do sistema de transportes, pois a desconsideração desse aspecto pode acarretar sérias deficiências às comunicações nacionais. Ou seja, a montagem de um planejamento geral do sistema de transporte deve pressupor o fomento ao intermodalismo, entendido como a integração de todas as atividades em termos de transporte numa dada cadeia de distribuição, o que favoreceria o desenvolvimento das transações comerciais que movimentam as mercadorias desde a sua origem até o seu ponto de destino. Assim sendo, o intermodalismo traria como resultado o aumento da velocidade no processo de distribuição de mercadorias, reduzindo de forma significativa os patamares de capital improdutivo, prejuízos, etc,

“A evolução da técnica dos transportes requer instalações de manipulação da carga tão especializadas que a coordenação regional dos investimentos em terminais especializados está claramente justificada”⁴⁴.

As novas modalidades no que concerne ao transporte das cargas – contêiner, por exemplo – têm permitido a padronização das cargas, facilitando por conseguinte, a construção desses terminais altamente especializados. Os equipamentos de manipulação de cargas passaram das unidades pequenas à outras bem maiores, agilizando ainda mais o transporte de mercadorias em todo o mundo. As tendências quanto a esses novos equipamentos de manipulação das cargas tem apontado para a passagem do transporte

⁴⁴ Cf. DESAROLLO Portuário. Manual de Planificación para los países en desarrollo. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Nueva York, 1994.

de mercadorias em unidades pequenas, para o transporte em unidades bem maiores, bem como aos sistemas contínuos desde os navios até os postos de armazenamento das mercadorias⁴⁵.

Num contexto caracterizado pela introdução de técnicas cada vez mais avançadas de manipulação das cargas no setor portuário, podemos observar a presença de estudiosos e especialistas otimistas e pessimistas quanto aos efeitos de tais modificações estruturais nas relações de trabalho.

Couper (1986) afirma que para os que aceitam com otimismo a introdução de novas técnicas de manipulação, estas atuam de forma positiva no que concerne à elevação da capacidade produtiva da mão-de-obra, trazendo como resultado o aumento da produção e o incremento generalizado de toda economia, gerando novos postos de trabalho e a exigência de uma constante requalificação profissional da mão-de-obra, bem como uma maior satisfação do trabalhador no exercício de suas funções no interior do processo produtivo. Já os “pessimistas” alegam que a tecnologia avançada cria uma série de requisitos básicos quanto ao nível de qualificação do trabalhador, inutilizando as atividades portadoras de um menor nível de sofisticação, trazendo como consequência a desqualificação de diversos ofícios, acabando finalmente por substituir a força de trabalho por máquinas.

Mas em meio a toda essa polêmica, o certo é que num curto espaço de tempo, o setor portuário tem sofrido modificações bastante significativas, definidas sobretudo, pela containerização das cargas⁴⁶ que ao lado da informática e de outros sistemas têm revolucionado um segmento marcado pelo predomínio de procedimentos e posturas tradicionais.

⁴⁵ No caso do transporte de sacos de cereais, por exemplo, podemos observar que anteriormente estes eram colocados manualmente e em unidades separadas dentro dos navios, tanto no processo de carga quanto no processo de descarga. Mas atualmente, os sacos são agrupados em lotes formados por vários sacos (carga unitizada) e colocados a bordo das embarcações. Um outro exemplo de agilização no processo de carregamento/descarregamento é a utilização das pás sugadoras que movimentam uma grande quantidade de cereais em questão de poucas horas.

⁴⁶ A containerização pode ser definida como a utilização em massa do contêiner – unidades ou caixas de aço que são usadas no transporte de mercadorias por todo o mundo. O contêiner permitiu dentre outras coisas a homogeneização dos transportes das cargas a nível mundial. Segundo a CEPAL & Trainmar Brasil (1997) foi em 1964 que a Organização Internacional de Padronização – ISO - adotou dimensões uniformes para tais invólucros. Já a Resolução 8.179/84 da Sumamam define, à página 35, o contêiner nos seguintes termos: “*Volumes únicos, de dimensões internacionalmente padronizadas, em cujo interior são previamente acondicionadas cargas, unificadas ou não, uniformes ou não, granéis sólidos ou líquidos, sem participação da mão-de-obra da estiva (...)*”. Pelo que é apresentado nessa definição, a introdução cada vez mais acentuada do contêiner em todos os portos do

“Os computadores e os sistemas de comunicações formam parte de uma revolução que teve início com o telégrafo. Os computadores permitem aos portos, transportadores e proprietários das cargas não só comunicar-se, mas também combinar suas atividades e obter enormes reduções de custo bem como aumentos de produtividade. O êxito ou o fracasso dos portos chegou a depender da informação.”⁴⁷

Os computadores vão se tornando tão importantes nos portos quanto os guindastes, as empilhadeiras, as pás sugadoras, etc, funcionando como complementos desses novos equipamentos. Com eles, a circulação de informações torna-se mais rápida, verifica-se a redução dos custos resultantes da utilização dos terminais, e uma maior exatidão no fornecimento de informações para ajudar no controle das operações desenvolvidas com contêineres⁴⁸.

Paralelo às mudanças de ordem estrutural sobre o processo de produção portuário, destacamos o avanço da engenharia naval que tem construído e montado embarcações cada vez mais avançadas, dotadas de painéis eletrônicos e sistema de informatização. As mudanças verificadas no perfil das embarcações – agora muito mais modernas e arrojadas – exigem, por sua vez, a construção de portos e terminais de embarque/desembarque de mercadorias e passageiros adequados ao novos tempos.

A introdução de novos métodos de manipulação e processamento das cargas trouxe consigo novas necessidades, a saber: trabalho ininterrupto, já que as novas máquinas tornam possível o funcionamento do porto durante as 24 horas/dia; a aquisição por parte dos trabalhadores de novos conhecimentos que os capacitarão a manipular os novos artefatos tecnológicos; e a realização das tarefas de forma mais atenciosa, o que

o mundo tem repercutido significativamente no uso da força de trabalho, sobretudo a da estiva, que tem sofrido a redução da requisição de seus serviços.

⁴⁷ Cf. CEPAL & Trainmar Brasil (1997 : 10).

⁴⁸ As vantagens que a utilização do computador traz são inquestionáveis. Nesse sistema o planejamento para se efetuar a estivagem de um navio de 450 TEU pode ser organizado em apenas 60 segundos, fazendo com que as empresas transportadoras (via terrestre) passem a receber as informações acerca da disponibilidade de mercadorias a transportar de forma imediata, sem terem de ficar esperando horas a fio nos portos.

implica no redobramento da atenção do trabalhador durante o desenrolar do processo produtivo⁴⁹.

A expansão da containerização trouxe como vantagens ao setor, a padronização dos mais diversos tipos de cargas, tornando viável a utilização de outras modalidades de transporte no processo de integração multimodal. Com o contêiner foi possível não apenas a integração das mais variadas modalidades de transportes, mas principalmente, verificou-se a consolidação de uma nova indústria: a indústria portuária. Ademais, os contêineres aumentam a segurança no transporte, diminuindo os riscos de danos, avarias, roubos, etc, agilizando por conseguinte, os trâmites burocráticos envolvidos por trás da liberação das cargas e localização das mesmas nos pátios dos portos. *“Como houve redução no tempo das manobras de carga, tornou-se possível aumentar o tamanho das embarcações e reduzir os custos, aproveitando o transporte em larga escala.”*. (Couper, *idem*, Oliveira Jr, 1994).

Ao lado da microeletrônica, a containerização passa a exigir do trabalhador portuário a diminuição do esforço e do bom desempenho nas habilidades físicas, entrando em cena a hegemonia das habilidades e atitudes mentais e cognitivas. O processo de containerização implicou na racionalização das operações portuárias, diminuindo em muito o desperdício de tempo, acarretando uma redução nos custos e o aumento da produtividade, elementos presentes na ordem do dia das novas formas de gestão da produção e do trabalho.

O transporte de carga containerizada tem aumentado significativamente em todo o mundo e a utilização desse tipo de transporte requer num primeiro momento a construção de terminais especializados⁵⁰, bem como a adaptação dos navios para atenderem as especificidades trazidas pelo contêiner. Neste ponto, já se percebe o surgimento de uma nova geração de navios contêineiros (“Full-containers”), cujas dimensões têm crescido rapidamente impondo novas exigências ao setor naval em todo o mundo, o que torna necessário reavaliar a infra-estrutura portuária (tamanho e altura dos berços, calados, etc).

⁴⁹ Couper, *op.cit.*

⁵⁰ É na década de 1950 que começam os primeiros investimentos em terminais especializados e em equipamentos de manipulação de cargas de grande eficiência. A partir de então, o complexo portuário foi se modificando, assumindo os contornos de uma indústria que requer como funcionários indivíduos altamente capacitados para lidarem com equipamentos mais modernos, ágeis e avançados.

O quadro abaixo mostra de forma sucinta o impacto da introdução do contêiner sobre a produtividade das operações portuárias na costa oeste dos EUA.

O IMPACTO DO CONTÊINER NA PRODUTIVIDADE DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS.			
ANO	HORAS-HOMEM TRABALHADAS (milhões)	TONELADAS DE CARGA MANIPULADAS (milhões).	PRODUTIVIDADE (toneladas/horas-homem)
1960	29.1	28.5	0.98
1980	18.5	113.7	6.15
1987	17.1	157.8	9.23
1993	15.7	183.6	11.69
1994	17.0	199.0	11.71

FONTE: Associação Marítima do Pacífico *apud* CEPAL e TRAINMAR (1997), versão em português.

Da análise do quadro acima exposto observa-se que com a adoção do sistema containerizado de manipulação das cargas a produtividade aumentou pelo menos 12 vezes de 1960 a 1994. Constata-se que, no período de tempo considerado, ocorreu uma significativa redução das horas-homem trabalhadas, - com uma leve oscilação entre 1980 e 1994 -, *pari passu* a um considerável aumento da produtividade e da tonelagem movimentada. Ao que parece, um número cada vez mais reduzido de trabalhadores passará a manipular um volume cada vez maior de mercadorias transportadas através do sistema portuário. Segundo a CEPAL (1997), "*desde 1980, o emprego tem se mantido constante, no entanto o volume de produção aumentou quase três quartos.*"⁵¹

A expansão tecnológica foi a responsável por uma considerável redução de horas-homem utilizadas no processo de manipulação das cargas. Investimentos em tecnologia são cada vez mais imperativos para o bom desempenho da produtividade portuária, e passam a ser necessários na disputa por novas mercadorias e por novos

⁵¹ Cf. p. 36 da versão em português do documento mencionado.

clientes. No entanto, simultaneamente a esse processo de desenvolvimento tecnológico, ocorrem amplos investimentos na formação e qualificação da mão-de-obra portuária, para que esta possa acompanhar as mudanças no setor.

Assim sendo, a globalização da economia, as mudanças verificadas na esfera dos mercados e o surgimento das novas tecnologias que, sob diversos aspectos atuam como poupadores de mão-de-obra, configuram-se como fatores que uma vez conjugados passam a requerer profundas transformações nas estruturas do setor portuário; transformações essas que passam não apenas pela questão das melhorias na infraestrutura dos portos, mas também pela revisão das legislações trabalhistas que regulam as relações de trabalho no segmento.

Quanto ao sistema de empregos do segmento portuário, tem se constatado uma tendência que tem rumado em direção à extinção do trabalho “avulso”, tendo em vista o fato de este apresentar baixos índices de estabilidade no emprego, além de – em certos portos – tal sistema encontrar-se viciado e corrompido. Os que defendem a extinção do trabalho ‘avulso’ alegam que este apresenta baixos índices de qualificação, ocasionada, principalmente pela sazonalidade das cargas e dos serviços prestados, além de favorecer a constituição – no setor – de uma mão-de-obra indisciplinada e divorciada dos objetivos e do discurso gerencial moderno.

A instabilidade do trabalhador no local de trabalho é vista como uma barreira à sua plena qualificação – requisito que, com a introdução dos novos métodos de processamento e manipulação das cargas e a construção de terminais dotados de equipamentos cada vez mais avançados, torna-se imprescindível. Se antes não havia uma preocupação com a escolaridade do trabalhador, hoje este quadro começa a se alterar drasticamente, apontando para a veracidade das pesquisas que constataram uma modificação no perfil da força de trabalho, agora mais escolarizada e detentora de uma maior sofisticação intelectual⁵².

Em síntese, contra o trabalho ‘avulso’ pesam os argumentos de que o mesmo

⁵² Diz um ditado popular espanhol que, no passado, as mães de Barcelona diziam o seguinte aos seus filhos: “*Estuda filho, senão você vai acabar tendo que trabalhar no porto*”. Hoje o conselho – segundo dizem – é outro: “*Estuda filho, para que assim você possa trabalhar no porto*”. Apesar de simples, este ditado aponta de forma bastante sintomática para as mudanças que estão ocorrendo no porto, para os novos requisitos que o segmento passa a exigir de seus trabalhadores.

“ (...) tem sido obstáculo ao aumento da qualificação do trabalho, à melhoria da qualidade dos serviços prestados, à plena utilização das novas tecnologias de manipulação das cargas e à operacionalização de terminais dotados de equipamentos mais avançados. (...) a eficiência e a produtividade dos portos dependem da tecnologia e também de mudanças na organização do trabalho, o que inclui o registro de trabalhadores, a alteração na jornada de trabalho, o treinamento profissional e a multifuncionalidade.” (Colbari, 1996 : 06).

E visando formar uma força de trabalho disciplinada e integrada aos objetivos da “empresa-porto”, diversos portos constituíram em seus organogramas um órgão que agregasse um número limitado de trabalhadores portuários, favorecendo por conseguinte, a constituição de uma mão-de-obra mais estabilizada, pondo ‘fim’ ao trabalho avulso. Ao criar a figura do OGMO⁵³ no Brasil o governo estaria simplesmente seguindo uma tendência já verificada em portos de outros países.

Em Antuérpia, por exemplo, só é considerado trabalhador portuário aquele indivíduo que se encontra registrado na “**Comissão Paritária do Porto de Antuérpia**”, que é o órgão oficial

“ (...) no qual estão representados paritariamente os órgãos de representação dos empregadores e dos trabalhadores. A Comissão Paritária é que determina as condições de trabalho no porto, contidas em um Código atualizado regularmente.”⁵⁴

É esta Comissão que fixa o número de trabalhadores portuários em exercício, dividido-os em duas categorias: o contingente geral e o contingente dos trabalhadores em armazéns.. O primeiro encontra-se subdividido em dois blocos, a saber: o dos

⁵³ Órgão Gestor da Mão-de-Obra, instituição que com a Lei nº 8.630/93 passa a fazer o gerenciamento da força de trabalho nos portos brasileiros, em substituição aos sindicatos avulsos.

⁵⁴ Cf. “Organização do Trabalho no Porto de Antuérpia”. Comissão de Portos da Associação Brasileira de Terminais Portuários. Traduzido do francês à partir da edição de agosto de 1996.

trabalhadores da classe 'A', que são trabalhadores portuários propriamente ditos, tais como os de serviços gerais, categorias de profissionais especializados, operadores de equipamentos especiais e o pessoal encarregado da supervisão das equipes (capataz geral, chefes de operação e de equipes, contramestres, etc); e os do classe 'B' que são trabalhadores de serviços gerais e de categorias profissionais especializadas e que possuem contratos de trabalho diários, e que só são chamados nos 'momentos de pico' ou para suprir as faltas dos portuários da classe 'A'. Já o contingente dos trabalhadores em armazéns engloba todos os que trabalham nos armazéns existentes na área do porto. Possuem vínculo empregatício com um único empregador, além de possuírem as mesmas garantias de emprego e salário dos trabalhadores do Contingente Geral⁵⁵.

É claro que esta instituição – a Comissão Paritária do Porto de Antuérpia - não chega a ser totalmente similar ao OGMO brasileiro, devido a um amplo conjunto de fatores de ordem política e cultural, mas de qualquer forma, ambas refletem tendências presentes no âmbito dos debates que têm marcado o processo de reestruturação do setor portuário; debates esses que têm tornado cada vez mais evidente a necessidade de se constituir no setor portuário uma mão-de-obra mais sofisticada/estabilizada e que seja capaz de sobreviver em um ambiente altamente competitivo.

A outra tendência – já citada – e em pleno andamento no setor e que reflete o que também vem acontecendo em outros setores da economia é a redução da quantidade de mão-de-obra necessária para as tarefas.(Oliveira Jr, *idem*). Se nos procedimentos tradicionais a utilização do trabalho era intensiva e o tempo de realização das tarefas era mais dilatado, com o contêiner e os demais artefatos tecnológicos que vêm sendo inseridos no setor, reduz-se o tempo gasto no manuseio das cargas, na medida em que passam a ser manipuladas por equipamentos padronizados e que, por sua vez, exigem um número bem menor de homens trabalhando. Nos moldes tradicionais *“as equipes de terras são compostas por grandes turmas de homens que se revezam para poder suportar o intenso ritmo de trabalho.”* Os homens se encontram mais expostos ao perigo, já que as possibilidades de que venha a ocorrer um acidente são maiores, situação agravada quando se processa a manipulação de cargas tóxicas. (pp. 63-64).

⁵⁵ RELATÓRIO *“Viagem aos portos da Europa”*, realizada entre os dias 24/10 a 11/11/1995, sob a responsabilidade da comissão da **FENCCOVIB**.

Isso já não ocorre com as novas tecnologias que estão sendo inseridas no sistema portuário.

Com a inserção dessas novas tecnologias no ambiente de trabalho os índices de salubridade e segurança tendem a aumentar, uma vez que já não haverá contato direto entre o trabalhador e a cargas, sobretudo as tóxicas. Há a redução da exposição do trabalhador ao perigo, no entanto isso não representa o fim da periculosidade inerente ao trabalho portuário. Uma nova modalidade de problemas passa a entrar em cena, tais como o stress, a fadiga, o isolamento, o sedentarismo, etc. Segundo a ITF,

“A nova tecnologia pode tornar o trabalho mais monótono, enquanto estadias mais curtas em terra e com operações de carga mais eficientes significam que a saída da atmosfera do trabalho se torna cada vez mais difícil.”⁵⁶

O mercado de trabalho no segmento portuário permaneceu durante muitos anos marcado pelo uso intensivo da mão-de-obra . A atividade de estiva não era considerada especializada e salvo raras exceções, qualquer trabalhador podia realizá-la. A modernização tecnológica fez com que o uso intensivo de mão-de-obra se tornasse algo intolerável. O empresariado do setor vem se tornando mais exigente e já não se satisfaz em empregar trabalhadores somente por suas habilidades físicas, pela pouca qualificação ou simplesmente por estarem disponíveis. Ao contrário, ele agora tornou-se mais seletivo e opta por empregar trabalhadores que tenham capacitação, habilidade e experiência específicas⁵⁷. (Oliveira Jr, 1994 e Cepal & Trainmar Brasil, 1997).

Assim sendo, tem havido significativas mudanças no perfil da força de trabalho portuário. De parcialmente alfabetizada, quando não totalmente analfabeta, os novos métodos de manipulação e processamento das cargas têm imposto aos trabalhadores a

⁵⁶ A redução da mão-de-obra necessária ao desenvolvimento das atividades portuárias tem representado mais responsabilidade e mais trabalho sobre um número mais reduzido de trabalhadores, que passam a exercer suas atividades sobre uma maior pressão. Ademais, a citada organização sugere como medidas paliativas a implantação de uma boa administração nos portos, períodos de descanso regulares, alimentação equilibrada, implantação de locais dedicados ao lazer e à sociabilidade do trabalhador, etc. [S.I e S.n].

⁵⁷ “A pericia e as qualificações dos trabalhadores portuários terão cada vez maior importância para os armadores. (...) Os trabalhadores avulsos e trabalhadores mal remunerados forçados a trabalhar em condições inadequadas não proverão serviços que satisfaçam as demandas do mercado.” In: **Federación Internacional de Trabajadores del Transporte. Quinta Conferencia Latinoamericana de Trabajadores Portuários.** Vitória – Brasil, 2-4 de septiembre de 1992, p. 04.

necessidade de constante requalificação e treinamento. Isso faz com a força de trabalho passe a assumir um novo formato – agora trabalhadores polivalentes, multifuncionais, com elevado potencial e capacidade cognitiva, rapidez e agilidade na tomada de decisões – pondo “fim” à velha figura do trabalhador portuário analfabeto e desprovido de qualquer qualificação. (Couper, 1986).

O analfabetismo que antes não era barreira à admissão ao trabalho, constitui-se agora num entrave ao acesso ao interior dos portos. Atualmente, o analfabetismo configura-se como um verdadeiro problema tanto para o trabalhador, como para o porto, na medida em que torna-se fonte de erros na execução das tarefas de manipulação das cargas e na incapacidade de leitura dos manuais de instrução das novas tecnologias. Por último, o analfabetismo resulta quase sempre na impossibilidade ou de ascensão social ou de mobilidade no mercado de trabalho interno.

Um documento da CEPAL compara as metas e objetivos do segmento portuário na década de 1960 com o que muito provavelmente acontecerá com o setor no futuro. Observando-se superficialmente as transformações que vêm ocorrendo no mundo do trabalho e na economia internacional, o documento mencionado ressalta que o setor portuário – sobretudo os trabalhadores que atuam ali -, têm saído de uma situação de autonomia frente aos imperativos do mercado, rumo a uma maior integração a nível internacional. A otimização dos serviços prestados passa a ser uma exigência presente nas atividades do setor. Os trabalhadores, anteriormente ‘descomprometidos’ com a integração, com a competitividade e com o mercado, passam a buscar padrões de eficiência e de produtividade considerados aceitáveis e sintonizados com os procedimentos utilizados a nível mundial. Tecnologias obsoletas começam, paulatinamente, a ser substituídas por aparatos mais sofisticados e modernos. A legislação trabalhista, antes inflexível assume contornos mais maleáveis, garantindo ao empresariado a sobrevivência num mercado altamente competitivo⁵⁸.

As novas tecnologias em transportes caracterizam-se principalmente pelo uso intensivo de equipamentos computadorizados nas operações portuárias. E como tais passam a alterar a forma de se exercer o trabalho. Se anteriormente o mesmo era marcado pelo coletivismo, com as novas tecnologias a individualização do trabalhador

no posto de trabalho torna-se muito maior. Agora o trabalhador terá de ler os manuais de instrução e tomar decisões sozinho. Um erro por parte do trabalhador poderá ter conseqüências de grandes impactos, pois se antes, numa atividade coletiva os erros de um eram compensados pelos acertos e pelo apoio dos demais, com o avanço tecnológico isso tende a desaparecer. Ao cometer um erro durante o processo produtivo, o trabalhador comprometerá o bom andamento e a competitividade de toda uma cadeia produtiva. Sua atenção, portanto será redobrada no decorrer de sua atividade; e isso tem resultado no aumento do stress sobre o trabalhador no local de trabalho.

Isso posto, constata-se que os requisitos de formação profissional se tornarão, daqui em diante, altamente densos, com a correspondente elevação salarial. Espera-se que ocorra – num primeiro momento – uma diminuição dos postos de trabalho com a manutenção ou até mesmo redução dos atuais ganhos salariais. Todavia, as previsões apontam para uma substancial melhoria salarial, já num segundo momento⁵⁹.

O desenvolvimento tecnológico e a inserção de novas tecnologias no segmento, têm feito com que a intervenção humana nas operações desenvolvidas à beira do cais sejam reduzidas. As perspectivas giram em torno do ‘escoamento’ de um fluxo da mão-de-obra para as atividades em terra nas estações aduaneiras. As atividades de bordo se tornarão cada vez menos importantes, fazendo com que as atividades de terra se sobressaiam⁶⁰. O trabalho com vinculação empregatícia passará a ser avulso e vice versa.

“No futuro nós não vamos ter mais o trabalho de bordo, a gente vai ter que estar trabalhando em terra. E no futuro mesmo, nem no porto; vai ser nos portos secos que vai estar o grosso do trabalho portuário, na estufagem dos contêineres (...).”⁶¹

A tendência futura é de que haverá a expansão do sistema ‘porta-porta’ O trabalho irá se localizar principalmente nos chamados ‘portos secos’ – EADIS (Estações

⁵⁸ CEPAL (1997). *Curso sobre modernização portuária: uma pirâmide de desafios entrelaçados*. P. 7-9. Versão em português.

⁵⁹ Informação obtida do líder sindical ‘D’ em entrevista realizada no dia 08 de novembro de 1998.

⁶⁰ Dentre essas atividades de terra destacamos: armazenagem, recepção de mercadorias, planejamento e estufagem da carga, etc. (Informação obtida do líder sindical portuário ‘D’).

Aduaneiras de Interior). As mercadorias chegarão ao porto e serão imediatamente colocadas em caminhões ou trens de onde partirão rumo ao ‘portos secos’, nos quais serão desovadas. É aqui que o trabalho se tornará mais intensivo em mão-de-obra. As áreas retroportuárias concentrarão significativamente um grande contingente de trabalhadores. Pouco trabalho será desenvolvido no cais dos atuais portos ou a bordo das embarcações. Isso se verificará tanto nos procedimentos de importação quanto de exportação. As mercadorias já sairão das fábricas ou dos ‘portos secos’ já armazenadas em contêineres e ao chegarem ao porto serão rapidamente embarcadas nos navios, de onde partirão para os respectivos destinos.

No entanto, é importante ressaltar que todo esse amplo conjunto de mudanças na estrutura de funcionamento do porto exigirá por conseguinte, melhorias na infraestrutura viária – como já salientamos anteriormente. Deverão ser feitas melhorias desde o lay-out das rodovias até o aperfeiçoamento da malha ferroviária, bem como a reestruturação dos portos, de forma a adequá-los ao recebimento de navios cada vez maiores e arrojados.

Um outro ponto a ser destacado é a necessidade de se construir esses ‘portos secos’ em locais distantes dos centros urbanos, uma vez que nesses locais serão armazenadas cargas dos mais variados tipos, desde mercadorias tradicionais até cargas tóxicas, e que com certeza poderiam vir a colocar em risco a segurança dos aglomerados urbanos.

A reforma do sistema portuário foi e está sendo similar em todos os países do mundo. Na realidade a Lei nº 8.630/93 constitui-se numa “colcha de retalhos”, uma vez que incorpora experiências de sistemas portuários localizados em outras partes do planeta. Um dos pontos comuns a todos os processos de reestruturação portuária implementados no mundo, refere-se à busca de um papel significativo à iniciativa privada no setor.

Em 1979 o governo argentino adotou uma política orientada à promoção, à descentralização e à uma maior facilidade de acesso dos investimentos privados nos portos daquele país; fato que gerou uma forte resistência por parte dos sindicatos de trabalhadores portuários, dificultando que o mesmo fosse posto em prática. Em julho de

⁶¹ Líder sindical ‘D’ em entrevista concedida ao pesquisador em 08/11/98.

1989, com a ascensão de Carlos Ménem, foram anunciados planos de privatização de pelo menos 30 empresas estatais, contando mais uma vez com a oposição sindical, que defendia dentre outras coisas, a manutenção dos direitos trabalhistas. Segundo o líder sindical 'C'⁶² essa medida do governo argentino ocasionou o esfacelamento e a ociosidade dos portos públicos, garantindo aos terminais privados uma maior autonomia e liberdade de trabalho na Argentina. Ainda, segundo a mesma fonte, é comum ver na Argentina um terminal trabalhando a toda força ao lado de um praticamente abandonado e/ou com a sua capacidade de movimentação sub-utilizada.

Também na tentativa de reestruturar seus portos, o governo colombiano propôs em dezembro de 1990 uma Lei direcionada à dissolução da administração dos portos estatais (COLPUERTOS), o que gerou nos trabalhadores dos portos de Barranquilla e Santa Marta no Atlântico e Buenaventura no Pacífico a mobilização de paralisações de duas horas, preparando-se para o desencadeamento de uma greve por tempo indeterminado. No começo de 1991 o Congresso daquele país promulgou a Lei nº 01 criando uma Superintendência Geral dos Portos (SGP) e organizações autônomas e descentralizadas para gerenciá-los.

No entanto, um dos pioneiros do processo de reestruturação portuária na América Latina foi o Chile. Da análise do que ocorreu nesse país constata-se que o governo tinha em mente o esfacelamento do movimento sindical, a desregulamentação da mão-de-obra e a criação de um ambiente comercial que favorecesse de forma por demais significativa os interesses do mercado. Através da Lei nº 18.032/81 o governo chileno pôs fim ao monopólio das atividades portuárias na manipulação de cargas nos navios e nos cais, ou seja, tanto o monopólio de terra quanto o de bordo, ao mesmo tempo em que fomentou uma tomada de ação que visava acabar com a distinção existente entre essas duas atividades. Anteriormente, quando a Lei supramencionada ainda não havia entrado em cena, os portos chilenos contavam com 15 sindicatos, que detinham um poder de fogo e negociação bastante acentuados. Um documento da CEPAL & Trainmar Brasil (1997 : 19) afirma que nessa época

⁶² Entrevistado em 04/97.

“As exigências dos trabalhadores eram desmedidas e os salários tão elevados que os estivadores registrados freqüentemente entregavam suas tarefas na forma de subcontratos a um grande número de trabalhadores irregulares. Os estivadores regulares estavam representados por sindicatos e eram empregados pelo porto, e os trabalhadores irregulares eram usados por seus colegas regulares para os substituírem, com uma considerável redução dos salários.”⁶³

No entanto, a decisão de pôr fim a esse sistema foi feita à revelia dos trabalhadores, que foram ‘atropelados’ nos seus direitos mais elementares. Em maio de 1992 os portuários chilenos lançaram uma campanha com o intuito de conseguir a restauração desses direitos, a introdução de medidas para a melhoria da segurança no trabalho e a criação de um registro para os trabalhadores, capaz de lhes proporcionar uma maior estabilidade no mercado de trabalho. Com a entrada em vigor da Lei nº 18.032/81, que desregulamentou a atividade portuária, tem sido cada vez maior o número de trabalhadores ocasionais no porto. Durante 10 dias – no mês de abril - foram paralisados 13 portos em protesto contra o governo, que havia se negado em reconhecer o ‘direito sindical básico’ de realizar as negociações coletivas. As companhias que atuavam nos portos foram autorizadas a contratar trabalhadores ocasionais no período em que a greve estivesse em vigência. Houve confrontos com a polícia. E organizações obreiras de todo mundo enviaram ao governo chileno notas solicitando a abertura de uma mesa de negociações com os trabalhadores portuários chilenos⁶⁴.

O caso inglês também se constitui num exemplo clássico de desregulamentação da mão-de-obra e de liberalização do sistema portuário. Após as medidas adotadas durante a gestão Thatcher os trabalhadores portuários viram-se diante do enfraquecimento de seu movimento sindical e queda do potencial de representatividade de suas entidades classistas. Atualmente, os maiores problemas enfrentados por eles referem-se em grande parte à continuada expansão do uso de uma força de trabalho

⁶³ Percebe-se que no Chile também havia o uso do que ficou conhecido em Santos como ‘bagrinho’ e no Rio de Janeiro como ‘cavalo’.

casual, *pari passu* ao aumento do número de empresas que atuam no porto e que não reconhecem o papel dos sindicatos. A introdução no setor de uma grande quantidade de trabalhadores desqualificados também tem resultado na expansão dos índices de acidentes de trabalho nos portos ingleses.⁶⁵

Na Itália desde 1991 os debates em torno da reforma portuária se tornaram mais acalorados. Os sindicatos de portuários italianos têm envidado esforços no sentido de barrar as intenções do governo em eliminar totalmente a regulamentação trabalhista do setor portuário daquele país. As entidades de representação dos trabalhadores advogam em defesa de uma reforma alternativa que não se oporá às estruturas empresariais pluralistas nos portos, sustentando uma regulamentação específica da força de trabalho que primaria pela manutenção da segurança do emprego.

A reforma portuária neo-zelandesa primou entre outras coisas, pelo fim da exclusividade concedida aos sindicatos para carregar e descarregar os navios. Tem havido o uso intensivo da mão-de-obra casual, a adoção de contratos de trabalho individuais, um esforço do governo em privatizar os portos, investimentos na melhoria da infra-estrutura de alguns terminais através da aquisição de equipamentos mais modernos, etc.

Portugal, por sua vez, desregulamentou seu sistema portuário em 1990⁶⁶. As organizações empresariais têm pressionado o governo no sentido de que privatize os portos portugueses, ao mesmo tempo em que empreendem esforços contra as entidades sindicais dos trabalhadores na tentativa de desmobilizá-las. A ofensiva trabalhista tem rumado em direção de uma postura que tem como objetivo básico demonstrar a inconstitucionalidade de várias das medidas adotadas pelo governo, que por sua vez tem se mostrado reticente quanto a uma série de questões relacionadas com o processo de reestruturação. Foi verificada a redução do número de empregos em 1991. Em muitos casos, a queda na quantidade de trabalho disponível resulta da adoção em massa de sistema mais avançados na manipulação das cargas como o sistema ro-ro, uso de contêineres, etc. Ademais a crise que se abateu sobre a indústria têxtil portuguesa e de

⁶⁴ Cf. Quinta Conferencia *op. cit.*

⁶⁵ Cf. Quinta Conferencia *op. cit.*, p. 04.

⁶⁶ Cf. Quinta Conferencia, *op. cit.*

outras indústrias do país contribuíram significativamente para a redução dos movimentos de mercadorias embarcadas.

“Em setembro de 1991, os trabalhadores das ilhas Açores foram convertidos em trabalhadores permanentes, com salários mensais garantidos; isso foi conseguido às custas de uma redução da mão-de-obra em torno de 50%. Os sindicatos estão tratando de negociar uma aposentadoria antecipada favorável e acordos referentes ao excesso de trabalhadores nos portos que foram mais afetados pela introdução das novas tecnologias”⁶⁷.

Estes são apenas alguns exemplos do que vem ocorrendo em diversos países, concernente à reformulação portuária. Apesar das diferenças culturais, econômicas e de contextos políticos, todas elas possuem elementos comuns: desregulamentação da força de trabalho e dos marcos institucionais; enfraquecimento da atividade sindical, graças, em parte à perda da exclusividade de mercado; privatização, dentre outras.

Um relatório elaborado pelas entidades sindicais brasileiras aponta para o fato de que

“(...), com a globalização da economia que obriga a uma permanente concorrência entre países, em todos os setores, há uma tendência político-econômico-administrativo natural bem delineada para os portos: o total afastamento do Estado da prestação de serviços portuários que passará a ser feita por terminais ou arrendatários privados, passando (o Estado) a funcionar apenas como ‘port authority’ (arrendando a empresas privadas as superestruturas que eventualmente ainda possui e fazendo investimentos apenas na infra-estrutura daquela área que entrega, em regime de concessão, aos terminais privados, além de continuar [o Estado], obviamente, com a responsabilidade quanto a

administração dos arrendamentos e a necessária fiscalização das atividades dos concessionários e arrendatários)”⁶⁸

A adoção do sistema de organização da gestão das operações portuárias sob a forma de ‘port authority’ é uma recomendação do Banco Mundial aos países que buscam seu auxílio para a realização de investimentos no setor. O governo brasileiro, acompanhando esta tendência, ao promulgar a Lei nº 8.630/93 tornou possível a qualificação de operadores portuários no âmbito da iniciativa privada. Ou seja, agora com a nova legislação, a iniciativa privada passa a ter o direito de atuar na operação portuária, atividade que antes era monopólio exclusivo da União⁶⁹.

Em linhas gerais pode-se afirmar que o processo de reestruturação do sistema portuário levado a cabo em todo o mundo tem o objetivo de alcançar as seguintes metas: melhorar a qualidade dos serviços prestados; favorecer o aumento da produtividade; exercer um maior controle sobre os custos, a ponto de reduzi-los ao máximo possível; e fincar bases para que haja a modernização institucional do segmento, pondo fim a uma estrutura altamente paternalista e centralizada, de forma que surja um ambiente aberto, transparente e que prime pela agilidade e eficiência.

De um lado verificamos mudanças que têm se concretizado paulatinamente; mudanças estas que alteram significativamente a gestão do trabalho e da produção no segmento portuário, refletindo por conseguinte sobre as entidades sindicais dos trabalhadores, definindo o perfil de uma forma específica de resistir e negociar estas alterações. Do outro, encontramos os trabalhadores, apresentando um elevado teor de versatilidade e tentando de todas as formas se preservarem dos efeitos negativos dessas mudanças.

Participação privada, progresso técnico e integração dos mercados constituem-se numa tríade que tem causado redução dos postos de trabalho no segmento portuário,

⁶⁷ Cf. Quinta Conferencia *op.cit* p.06.

⁶⁸ RELATÓRIO “Viagem aos portos da Europa”, realizada entre os dias 24/10 a 11/11/1995, sob a responsabilidade da comissão da FENCCOVIB.

⁶⁹ * “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 a jurisdição de uma autoridade portuária;

*Operação portuária: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

numa conjuntura caracterizada significativamente pelo aumento do número de cargas movimentadas. Todavia, ao mesmo tempo em que reduzem os postos de trabalho, os três fatores mencionados configuram-se como fomentadores da competitividade, melhoria nas condições de concorrência e da busca pela redução dos custos operacionais do setor portuário internacional.

Segundo o ponto de vista econômico, a criação de um ambiente competitivo, eficiente e dinâmico nos portos constitui-se em algo de suma importância para o incremento do atrativo comercial dos portos. A nova realidade depende também da alteração na mentalidade tanto de trabalhadores quanto de empresários. A atual conjuntura de modernização das atividades portuárias, exige alterações tanto no sistema de legislação trabalhista que regulamenta o padrão das relações de trabalho quanto modificações na infra-estrutura do segmento portuário. No entanto, este constitui-se num processo por demais complexo, uma vez que há a necessidade de se repensar e redefinir formas de atuação e padrões de produções que respeitem e resguardam as necessidades mais fundamentais dos trabalhadores e suas famílias: o direito ao trabalho, à segurança, à satisfação no trabalho e à saúde.

**Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado.*"
Capítulo I – Da exploração do porto e das operações portuárias. Art. 1º, parágrafo 1º, incisos I, II e III da Lei nº 8.630/93.

CAPÍTULO II

A LEI Nº 8.630/93 E AS TRANSFORMAÇÕES NO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO.

II.1- As especificidades da Nova Legislação Portuária.

Neste segundo capítulo propomo-nos a fazer alguns considerações preliminares acerca de algumas das principais características da Lei nº 8.630/93, bem como sobre toda a controvérsia em torno da constitucionalidade e da aplicabilidade da nova legislação que por hora passa a regulamentar as atividades no setor portuário brasileiro.

O novo estatuto introduz uma série de modificações na forma de gestão da mão-de-obra, administração e desempenho das tarefas no complexo portuário, o que tem gerado discussões acerca da real finalidade da nova lei; discussões que colocam lado a lado segmentos sociais que se posicionam contra e a favor do novo regulamento. Em outras palavras, o novo arcabouço legal redesenha toda estrutura portuária brasileira, na medida em que revoga por completo toda legislação que vigorava no segmento até então. Esse caráter revogatório da Lei é algo bastante evidente⁷⁰. Trata-se portanto de uma lei de abrangência nacional, direcionada à regulamentação das atividades desenvolvidas nos portos brasileiros.

A lei nº 8.630/93 abre espaço para a privatização dos serviços portuários, sob a forma de arrendamentos de áreas dentro dos limites do porto organizado, celebrado em contrato assinado entre a União e os interessados da iniciativa privada, ou com autorização dada pelo Ministério competente no caso de ser um terminal de uso privativo. Ademais, a nova Lei Portuária estabelece duas modalidades de exploração da instalação portuária: **uso público** e **uso privativo**, sendo que este último se subdivide em outras duas categorias: de *uso exclusivo*, nos casos em que se destina à

⁷⁰ Cf. Catharino (1994)

movimentação de cargas próprias e, *uso misto*, quando se tratar da movimentação de cargas próprias e terceiros⁷¹.

Nos casos de arrendamentos, a Lei estabelece que as benfeitorias realizadas nas áreas sob a administração das empresas arrendatárias, serão revertidas ao patrimônio da União. Eis o que diz a Lei:

“Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terrenos 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. 4º, § 6º da Lei nº 8.630/93)

Junto com a privatização, a Lei de Modernização dos Portos cria a figura do operador portuário, pessoa jurídica com a função de realizar as operações portuárias, cuja pré-qualificação para o desempenho dessas atividades será obtida junto à Administração do Porto – que segundo a Lei é uma operadora portuária por natureza⁷². Essa pré-qualificação nada mais é que o credenciamento junto à empresa que administra

⁷¹ Cf. Lei nº 8.630/93 – Capítulo II- Das instalações portuárias; Artigo 4º, incisos I, II (§ 2º, I, II). Anteriormente era vetada a movimentação de cargas de terceiros aos terminais privados, que nesse caso limitavam-se à manipulação de cargas próprias.

⁷² No caso específico do Espírito Santo verificamos que a CODESA (Companhia Docas do Espírito Santo), seguindo a ‘abertura’ deixada pela Lei de Modernização dos Portos, acabou se retirando – definitivamente - das operações portuárias em 25 de junho de 1998, colocando as operações portuárias sob a responsabilidade da iniciativa privada. “Com essa medida, a empresa reduz a tabela de preços para embarques e desembarques nos portos de Vitória e Capuaba em até 50% e promove o desligamento dos 200 funcionários que atuavam diretamente na faixa do porto” (trabalhadores de capatazia), e que passarão a atuar como trabalhadores ‘avulsos’ junto ao OGMO. A saída da CODESA da operação portuária foi determinada pelo CAP (Conselho de Autoridade Portuária) seguindo o que estava previsto na Lei nº 8.630/93. A transferência das operações deveria ter ocorrido em 31 de dezembro de 1997, mas devido à necessidade da empresa em fazer alguns ajustes, esta acabou sendo protelada, consumando-se somente agora. (SETOR privado passa hoje a operar nos portos. A Gazeta/ES, 25 de junho de 1998, p. 9 do Caderno de Economia). A CODESA passa agora a assumir a função de Autoridade Portuária e não mais o papel de operadora portuária. Como autoridade portuária possui as seguintes obrigações : “Assegurar o melhor aparelhamento dos Portos (estradas, equipamentos, etc); fixar valores e fazer arrecadação das tarifas portuárias; prestar apoio técnico e administrativo ao CAP e OGMO; fiscalizar a execução e dar orientação sobre obras e reformas nos Portos; fiscalizar as operações portuárias; adotar as medidas ditadas pelo CAP; assegurar a segurança na área dos Portos; promover a remoção das embarcações que prejudiquem a operação; cuidar da entrada e saída das embarcações; fiscalizar a segurança no trabalho para evitar acidentes; estabelecer o horário de funcionamento dos Portos como também a jornada de trabalho; manter e operar o canal de acesso aos Portos”. Segundo essa mesma fonte sindical, “a saída da Companhia Docas da operação portuária é uma diretriz política do Governo, e não é uma determinação da Lei 8.630.” (QUAL o papel da Autoridade Portuária? Acontece no Cais, nº 88 – outubro de 1997. Daí optarmos pelo termo ‘abertura’ ao invés de ‘determinação’, uma vez que mesmo não exigindo a retirada do Estado do âmbito das operações portuárias, a Lei de Modernização dos Portos, pelo menos, viabiliza essa retirada, tornando-a possível.

o porto que lhe dará o direito de desenvolver operações portuárias, conforme previsto em Lei.⁷³

Para a obtenção do direito de realizar as operações portuárias, a pessoa jurídica candidata a operadora portuária deverá cumprir as seguintes condições, que por sinal são estipuladas pela administração do porto⁷⁴: situação fiscal regularizada, capacitação jurídica, capacidade e idoneidade financeira e capacidade técnica⁷⁵. Dentre as responsabilidades e deveres dos operadores portuários destacamos: responder perante a administração do porto pelos danos causados culposamente à infra-estrutura portuária; às instalações e aos equipamentos de propriedade da Administradora do Porto, ou que sendo de terceiros estejam sob sua (da administração) responsabilidade; e responder aos proprietários/consignatários pelas perdas e danos causados às suas mercadorias durante o processo de trabalho sob a responsabilidade do operador portuário em tela.⁷⁶

A lei supracitada também altera o sistema de gerenciamento da mão-de-obra ‘ avulsa’, na medida em que introduz o contrato coletivo de trabalho com função deliberativa e o Órgão Gestor da Mão-de-Obra (OGMO) com função executiva. Até a promulgação da lei nº 8.630/93, cabia ao Estado o papel de regulamentar o processo de operação e contratação da mão-de-obra em atividades portuárias, ficando aos sindicatos o gerenciamento da distribuição de tarefas, avaliação do desempenho e o repasse da remuneração pelos serviços prestados, aos trabalhadores.

Através da Nova Lei de Modernização dos Portos, o Poder Legislativo transferiu para o Contrato, Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho o poder de estabelecer regras ou normas na gestão do relacionamento capital/trabalho no universo portuário⁷⁷. Anteriormente, tal atribuição era da competência da União. Dessa forma, o Governo demonstra interesse em se retirar do processo de negociação. Agora, o Estado atuará como assistente das partes envolvidas no âmbito da negociação coletiva. A extinção da PORTOBRÁS - empresa que administrava os portos do país reflete bem esta tendência

⁷³ Cf. Capítulo III- Do operador portuário. Lei nº 8.630/93.

⁷⁴ Lei nº 8.630/93, artigo 33, §1º, inciso III.

⁷⁵ Ferreira e Paccioli *apud* Pazó (1997 : 27).

⁷⁶ Artigos 11 e 12 da Lei nº 8.630/93. Já o artigo 16 da referida Lei diz que “O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar”.

⁷⁷ “A convenção coletiva é realizada entre sindicato de trabalhadores e sindicato de empresas. O acordo coletivo é realizado entre o sindicato e a empresa. O contrato coletivo de trabalho encontra-se acima do acordo e da convenção, sendo verdadeira plataforma de garantias mínimas a serem ampliadas setorialmente segundo cada realidade local.”(Pazó, 1997 : 30).

de retirada do governo da gestão portuária. As decisões atinentes à política portuária passam a ser descentralizadas, o que segundo diversos líderes sindicais representa um aspecto positivo da Lei, dado o fato de que com a descentralização as peculiaridades regionais e operacionais dos portos passam a ser respeitadas e levadas em consideração durante a fase de estudo e implantação de políticas específicas ao setor.

Essa descentralização adquiriu concretude por intermédio da instituição do CAP (Conselho de Autoridade Portuária), órgão encarregado de traçar a política portuária a nível regional, de forma que todos os portos sejam utilizados da maneira mais eficiente possível.

Ao criar o CAP, a Lei dos Portos faz com que o sistema de gestão portuária brasileiro se aproxime dos modelos de gerenciamento dos portos vigentes nos países mais industrializados, nos quais as questões relacionadas ao arrendamento de terminais, alterações nas jornadas de trabalho, mudanças na forma de se executar as tarefas, dentre outras, são decididas a nível local, visando o atendimento ao máximo possível das necessidades comerciais da região.

Na América Latina e no Brasil mais especificamente, essas mesmas questões foram durante muito tempo atribuição exclusiva do Estado. Todas elas eram resolvidas ou discutidas no âmbito de um sistema de tomada de decisões altamente centralizado, que não delegava aos atores/segmentos diretamente envolvidos na questão portuária autoridade para tomarem decisões de seu interesse, o que resultava na lentidão na aplicação das medidas adotadas, graças ao excesso de burocracia, decisões divorciadas das dimensões técnicas e comerciais, montagem de políticas inadequadas às peculiaridades locais, aumentos desnecessários dos custos operacionais e perdas de contratos lucrativos⁷⁸.

Dentre as atribuições do CAP destacam-se: a homologação do horário de funcionamento do porto; a promoção da racionalização no uso das instalações portuárias; a criação de artefatos que se direcionem a atração de novas cargas; estabelecer o valor das tarifas portuárias; estimular a competitividade; assegurar o cumprimento das normas direcionadas a proteção ambiental; dentre outras⁷⁹.

⁷⁸ Cf. CEPAL & Trainmar Brasil (1997).

⁷⁹ Cf. Capítulo VI – Da administração do Porto Organizado; seção I- Do Conselho de Autoridade Portuária; da Lei nº 8.630/93.

O CAP constitui-se num órgão colegiado da 'Administração do Porto Organizado'. E é composto por quatro blocos, cabendo a cada um o direito a um voto, o que coloca a possibilidade de ocorrer empate no âmbito das decisões ali levadas à efeito. Quando tal fato acontece torna-se necessária a intervenção do presidente – “representante do Governo Federal” – a quem cabe o voto de qualidade. O CAP configura-se por ser um órgão de natureza administrativa, de planejamento, supervisão, de promoção da melhoria da qualidade dos serviços e dos meios de produtividade, etc, sendo por conseguinte, detentor de um perfil não apenas consultivo, desempenhando um importante papel no contexto da reestruturação do sistema portuário.

A descentralização da política portuária, no entanto, não representa o fim das obrigações do governo central em relação ao sistema portuário. A ele cabe a função de manter a supervisão das atividades portuárias, de forma a garantir as mesmas condições de possibilidade à participação dos investidores privados, usuários e trabalhadores do segmento. A participação governamental deve ter como meta básica

“(...) assegurar que os administradores portuários ao pé da obra, as juntas diretivas e os empresários privados tenham suficiente liberdade comercial para estabelecer suas próprias tarifas e para ajustar-se rapidamente às condições de mercado.”⁸⁰

Para os trabalhadores, a descentralização da política portuária representa um avanço, pois transfere para o porto local o poder de decidir o seu próprio destino, adotando medidas e acionando mecanismo que garantam o seu potencial de competitividade. Acima de tudo a descentralização visa atingir os seguintes objetivos, além dos que já forma aqui mencionados: alcançar a otimização da produtividade e da eficiência, favorecer a participação local nas tomadas de decisão, dar aos funcionários locais maior responsabilidade e nível de participação/inserção nos assuntos portuários, transferindo poderes e funções do nível central ao local, equilibrando os diversos interesses envolvidos; e por fim, possibilitar que as organizações públicas e privadas instaladas a nível local, não só realizem as operações diárias mas, que sejam capazes de

planejar estratégias de ação para o futuro, obter capital para investimentos e fixar os preços dos serviços.

Outro aspecto da Lei dos Portos é a negociação coletiva que, ao lado da descentralização das decisões, objetiva facilitar e favorecer o sucesso das negociações entre as partes envolvidas a nível regional, já que as decisões tomadas nacionalmente apresentavam sinais claros de obsolescência. A lei tem também a finalidade de prescrever as regras fundamentais a nível nacional, de forma que se possa realizar convenções ou acordos coletivos de trabalho articulados de acordo com as peculiaridades operacionais verificadas regionalmente nos portos brasileiros⁸¹

Para os trabalhadores em atividades portuárias a elaboração de um contrato coletivo de trabalho torna-se imprescindível dado o fato de que com a promulgação da Lei nº 8.630/93 diversas conquistas e vitórias adquiridas ao longo de anos de lutas e reivindicações encontram-se sob ameaça de desaparecer, e somente o contrato favoreceria uma transição negociada e menos traumática para as categorias que atuam na orla, uma vez que por ele estabelecer-se-ia as regras fundamentais no relacionamento capital/trabalho, preservando-se os trabalhadores o máximo possível das mudanças que por um acaso venham a prejudicá-los. Dito de outra forma,

“ O contrato coletivo pavimenta o caminho de uma transição negociada e menos traumática para os trabalhadores, ao definir os parâmetros gerais para negociação de cada categoria, e em diferentes localidades. ”⁸²

Em 1993 foram realizadas 58 reuniões para a discussão do contrato coletivo; todavia, sem resultados concretos nem avanços no que concerne à consolidação de um mínimo de consenso entre as partes. Esta situação foi encarada com naturalidade pelos próprios trabalhadores e até mesmo por alguns empresários, na medida em que a demora e a falta de consenso nas negociações entre patrões e empregados sempre foram comuns.

⁸⁰ Cf. CEPAL & Trainmar Brasil (1997 : 37).

⁸¹ As convenções coletivas de trabalho elaboradas a nível regional deverão esta em conformidade com o instrumento legal de abrangência nacional, preservando, e claro os costumes peculiares aos portos locais.

⁸² Colbari, 1996 : 19.

Ademais, elementos como ‘resistência’ de ambas as partes decorrente de conflitos de interesses, associada à falta de uma cultura gerencial moderna e negocial nos portos, bem como a acentuada tutela estatal sobre trabalhadores e empresários, apresentam-se como fatores que, uma vez conjugados, fornecem um vislumbre das especificidades que marcam o processo de reestruturação produtiva do setor portuário.

Os conflitos na orla portuária sempre foram naturais, sobretudo porque o setor sempre contou com a presença de um sindicalismo atuante, cristalizado através de um elevado índice de sindicalização, ao lado de um bem estruturado departamento jurídico, controle sobre o processo de distribuição das tarefas, que faz com que os tomadores de serviços dependam das disposições subjetivas dos trabalhadores em contribuir para o bom andamento do trabalho; e eficientes grupos de pressão junto às instâncias decisórias do Estado⁸³.

As modificações implantadas pela Lei nº 8.630/93 são consideradas necessárias pelo governo, haja vista o fato de num cenário fortemente marcado pela concorrência e pela instabilidade não ser mais possível o estabelecimento de contratos coletivos de trabalho dotados de excessivo centralismo, já que as novas condições conjunturais exigem agilidade, rapidez e reciclagem contínua da mão-de-obra. E só contratos mais leves e descentralizados possibilitam a agilização, rapidez e inovação nos negócios. (Pastore, 1995).

Contudo, a pedra de toque de toda polêmica criada pela Lei nº 8.630/93 encontra-se no gerenciamento da mão-de-obra ‘avulsa’. Antes os sindicatos detinham o monopólio da contratação da força de trabalho que trabalhava dentro dos navios, o que representava um excesso de poder⁸⁴ no que concerne a tomada de decisões no momento de divisão das tarefas. Ao sindicato cabia a função de escolher quem quisesse para prestar o serviço requerido e ao armador que solicitava o serviço restava pagar a conta ao final do trabalho prestado.

A gestão da mão-de-obra deve – segundo o texto da Lei nº 8.630/93 - favorecer a promoção e o fornecimento de mão-de-obra na forma de parceria, mantendo o cadastro e

⁸³ Nesse sentido, podemos constatar a presença do chamado ‘Poder Sindical’ entre os sindicatos portuários, tal como definido por Leôncio Martins Rodrigues.

⁸⁴ A expressão ‘excesso de poder’ é usada em contraposição ao que ocorria com os sindicatos de outros segmentos da economia. Comparado com os demais, os sindicatos avulsos detinham um posicionamento privilegiado.

o registro dos trabalhadores atualizado, conforme as disposições legais. Ademais, a gestão deve promover o aperfeiçoamento do trabalhador; expedir documentos de identificação profissional do portuário; arrecadar e repassar os encargos sociais, previdenciários e fiscais. Tal arrecadação é feita pelos operadores portuários e o repasse da mesma deve ser direcionado aos sindicatos representantes dos trabalhadores 'avulsos'.

Dessa forma, a gestão da mão-de-obra - cujo Conselho de Supervisão é composto por três membros; sendo um representante dos operadores portuários, um dos usuários dos serviços portuários e afins e um representante dos trabalhadores - assume, no lugar dos sindicatos a função de gestor do trabalho no porto. Ao Conselho de Supervisão cabe o papel de estabelecer o "*número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso*"; as normas para a seleção e registro do trabalhador avulso, caso ainda não tenha havido a definição de um contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho. Por fim cabe ao Conselho fiscalizar o funcionamento do OGMO⁸⁵. Nesse ponto, os sindicatos apresentam um comportamento basicamente de resistência à participação no Conselho de Supervisão do Órgão Gestor já que tem se negado a apontar um representante da categoria para ocupar o cargo que legalmente lhes cabe⁸⁶. Entretanto, isto não se constitui impedimento ao funcionamento desta instância, já que segundo o Estatuto do OGMO, a não designação do representante de uma das partes no Conselho, não impede que este funcione.

Uma outra instância da estrutura administrativa do OGMO é a Diretoria Executiva, composta por quatro diretores indicados "*por cada representante do bloco dos operadores portuários*" conforme reza a Lei nº 8.630/93. Assim sendo, teríamos quatro diretores indicados pelo representante da administração do porto, pelo armadores, pelos titulares das instalações portuárias privadas localizadas nos limites da área do porto organizado, e pelo representante dos demais operadores portuários.

⁸⁵ Art. 14 do Estatuto Social do Órgão de Gestão da mão-de-obra do trabalhador portuário avulso do Porto Organizado no Estado do Espírito Santo. Revisado pelas deliberações da Assembleia Geral de 08/02/96. Vitória/ES.

⁸⁶ Transcrevemos na íntegra o discurso constante em um documento sindical concernente a participação dos trabalhadores no Conselho de Supervisão: "*Por isso mesmo e para não haver nenhuma forma de comprometimento com deliberações danosas aos legítimos direitos da coletividade portuária obreira, será indispensável que os sindicatos não procedam designação de representantes para o Conselho de Supervisão e que os trabalhadores, em nenhuma hipótese, aceitem ocupar tal representação*" (FENCCOVIB, abril/95). Nesse ponto, e diante do fato de a introdução da Lei de Modernização dos Portos ser inevitável, os sindicatos tem sido obrigados a repensar esta postura, já que - segundo líderes sindicais entrevistados - não adianta apenas se opor, é necessário propor alternativas que tornem os impactos das mudanças sobre os trabalhadores menos danosas.

Ainda no âmbito de constituição do OGMO deverá ser constituída uma Comissão Paritária e de Arbitragem. Segundo o Artigo 23 da Lei nº 8.630/93, esta comissão tem o objetivo de “*solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas*” referentes aos artigos 18, 19 e 21 da referida Lei e que tratam basicamente da questão do gerenciamento da mão-de-obra ‘avulsa’ no porto. Os membros da Comissão Paritária serão seis pessoas indicadas pelos trabalhadores avulsos e pelos operadores portuários, cabendo a cada uma das partes a indicação de três representantes. Em síntese, o OGMO, possui o papel de “banco” de mão-de-obra avulsa, gerenciando o fornecimento de força de trabalho requerida pelos operadores portuários para o desenrolar de uma dada atividade à beira do cais.

Nas entrelinhas da Lei de Modernização dos Portos podemos perceber a implantação do princípio da competitividade no segmento portuário. Novas condições são estabelecidas pelo novo estatuto no que se refere às condições de competitividade. Na medida em que autoriza a movimentação de cargas de terceiros pelos portos privados⁸⁷, a Lei supramencionada passa a impor ao porto público maior agilidade e eficiência no seu funcionamento, como forma de garantir a sua sobrevivência.

No processo de implantação do Órgão Gestor, verificamos a transferência de atribuições tradicionalmente dos sindicatos ao referido órgão, numa tentativa – segundo os líderes sindicais - de se enfraquecer as entidades de representação dos trabalhadores. Toda essa concentração de atribuições de atividades no Órgão Gestor da Mão-de-Obra implica numa tentativa de se introduzir o trabalho servil nos portos, visto que a nova instituição configura-se como um elemento estranho aos trabalhadores e aos sindicatos, tendo sobre estes amplos poderes a ponto de poder anular e substituir de forma impositiva toda e qualquer manifestação voluntária da vontade do trabalhador⁸⁸.

A implantação do Órgão de Gestão da Mão-de-obra do Trabalhador Portuário redefine a função dos sindicatos, que deixam de ser gerenciadores da força de trabalho

⁸⁷ Os portos privados são – em geral – pequenos estabelecimentos localizados às margens de rios ou baías, dentro dos limites do porto público. A idéia de implantação de portos privados surgiu no Brasil, no fim da II Guerra – em 1944 – através do Decreto-lei nº 6.640 que dava às empresas particulares autorização para construir e operarem instalações portuárias. Mais tarde, já em 1966 o Decreto-lei nº 5 corroborava o direito de “*qualquer pessoa ou empresa de ter seu terminal, desde que destinado a uso próprio*”. (O Globo, 16/05/96, p. 25, Seção de Economia).

⁸⁸ Cf. ÓRGÃO Gestor da Mão-de-obra do trabalhador portuário avulso - OGMO. Conheça a sua verdadeira historia. FENCCOVIB, abril/95. -

para se consolidarem como organizadores e representantes dos interesses individuais e coletivos dos trabalhadores.

A Lei nº 8.630/93 também permitiu que os trabalhadores portuários 'avulsos' formem cooperativas para o desenvolvimento de atividade econômica na forma de empresa operadora portuária⁸⁹, o que, por sua vez, é desestimulado pelas entidades sindicais, que vêm na constituição de tal cooperativa a adesão aos objetivos do capital, na medida em que uma empresa constituída por trabalhadores estaria fadada ao fracasso, devido as pressões que sofreria por parte do poder econômico dominante.

Um outro aspecto da Lei a ser frisado refere-se a introdução da multifuncionalidade no setor, o que para os sindicatos representou durante muito tempo a fragmentação de diversas categorias e a perda de diversos postos de trabalho.

A Lei prevê que num prazo de cinco anos contados a partir da data da sua promulgação, todos os trabalhadores deverão saber executar outras tarefas no porto, além das tradicionalmente desempenhadas. Ou seja, a multifuncionalidade consiste em se permitir que o trabalhador possa qualificar-se para o exercício de outras atividades além das de sua competência, adequando o trabalhador portuário às novas técnicas de processamento e manipulação das cargas e favorecendo o aumento da sua produtividade⁹⁰, pondo fim ao rígido sistema que delimita rigorosamente os limites e as tarefas que cabem a cada uma das categorias de trabalho.

Mas, caberá ao Contrato Coletivo determinar quem vai mudar de área e quando tal mudança poderá se efetivar, o que nos remete, mais uma vez ao aspecto da negociação entre capital e trabalho.

Outro ponto considerado positivo e que foi salientado por um líder sindical entrevistado, é o reconhecimento de que a Lei nº 8.630/93 acaba com os 'vícios' que marcaram durante décadas o sindicalismo portuário, sendo um desses vícios o assistencialismo exacerbado.

⁸⁹ Art. 17 da Lei nº 8.630/93: "Fica permitido as 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."

⁹⁰ Art. 57 da Lei nº. 8.630/93.

“O sindicato vai ter que ter competência pra conquistar o trabalhador e mostrar que tem um papel de destaque. (...). O dirigente sindical se aproveitava muito do fato do sindicato gerir a mão-de-obra. Ele tinha um poder de pressão política sobre o trabalhador. Isso acaba e o trabalhador fica mais livre pra poder decidir.”⁹¹

A sindicalização deixa de ser o requisito para o acesso ao trabalho. O trabalhador passa a ter a liberdade de optar entre sindicalizar-se ou não. À entidade sindical caberá tarefa de conquistar o interesse desse trabalhador, demonstrando a importância e a funcionalidade de seu papel, enquanto representante de seus interesses.

II.2- Antecedentes, tramitação, votação e reação sindical à nova legislação portuária.

Verificaremos alguns dos aspectos mais gerais que têm caracterizado a participação dos sindicatos capixabas no processo de transição legislativa portuária, sempre levando em consideração as especificidades locais que marcam esse importante ramo da economia. Todavia, num primeiro momento, abordaremos a participação sindical de forma mais ampla, destacando a questão da modernização dos portos a nível nacional, o que envolveria as ações empreendidas pelos principais sindicatos do país.

O material coletado para a montagem desta parte do trabalho é procedente basicamente dos meios de comunicação de massa, que na época da tramitação e votação da Lei de Modernização dos Portos deram ampla cobertura aos incidentes que ocorreram no Congresso Nacional. Também obtemos informações adicionais através de entrevistas realizadas com líderes sindicais capixabas, que participaram ativamente das discussões e negociações em torno do novo aparato legislativo para o setor.

⁹¹ Depoimento do líder sindical ‘C’ em entrevista realizada em julho de 1998.

II.2.1- O delineamento do processo de reformulação da legislação portuária.

O surgimento de uma economia globalizada trouxe como imperativo a necessidade de se repensar as formas de exercício das atividades portuárias. Há uma demanda por ‘racionalização’ que focaliza basicamente a sua atenção no aumento da produtividade, controle e redução dos custos com vistas à melhoria das condições de competitividade dos produtos e serviços no mercado internacional e a reformulação do marco institucional do trabalho portuário, com o objetivo de se assimilar as mudanças verificadas no contexto econômico emergente de forma mais rápida.

Durante muito tempo o setor portuário esteve impregnado por uma cultura que desconsiderava a ação do mercado e a atuação da iniciativa privada. Segundo a CEPAL/Trainmar Brasil (1997) esses regimes foram estruturados com o fim de atender aos desejos mais imediatos da mão-de-obra do segmento⁹², o que acabou criando uma força de trabalho onerosa, inflexível e altamente ineficiente. Observando o porto numa perspectiva tripla – física, comercial e humana⁹³ – afirma-se que a última foi a que mais recebeu a atenção e o apoio do Estado, o que teria por conseguinte criado um ambiente favorável ao desenvolvimento dos ‘vícios’ do sindicalismo portuário, tais como, o monopólio da manipulação das cargas. O poder de barganha dos sindicatos – dado o relacionamento que mantinham com o Estado e a posição estratégica que ocupavam no âmbito da economia -, foi se tornando cada vez mais cristalizado, o que fez com que as demandas e os interesses corporativos do movimento fossem atendidas a partir, não de critérios técnicos, mas políticos. O documento supramencionado também ressalta a necessidade de uma reforma na legislação com o objetivo de expor os trabalhadores aos mecanismos de mercado, uma vez que os sistemas legislativos sacramentados e vigentes entre as décadas de 1930/80 ‘protegiam’ os mesmos desses mecanismos, o que acabava gerando ineficiência, lentidão, monopólio e má qualidade dos serviços prestados.

⁹² Nesse ponto, o documento mencionado não explicita quais seriam esses ‘desejos mais imediatos’, mas dado o teor do texto acreditamos que o mesmo se refere à exclusividade de mercado conquistada pelos trabalhadores, e outras reivindicações de caráter notadamente corporativo.

⁹³ Grosso modo, pode-se dizer que do ponto de vista físico, o porto é abordado enquanto infraestrutura, levando-se em conta os equipamentos, a maquinaria, dentre outros. Comercial, focaliza a atenção na relação do porto com o desenvolvimento econômico; ou seja, o porto, enquanto fomentador do desenvolvimento econômico, gerador de empregos, etc; e do ponto de vista humano, centraliza-se a atenção nas relações de trabalho, perfil dos trabalhadores e empresários do setor, etc.

A implantação da Lei nº 8.630/93 tem sido marcada por um lento processo de negociação entre as partes envolvidas⁹⁴. Os empresários, na tentativa de reformularem o marco institucional vigente no segmento vêm as suas tentativas frustradas pela forte resistência dos sindicatos de trabalhadores ‘avulsos’, que tentam de todas as formas preservar o direitos conquistados no decorrer de décadas.

Antes da aprovação da Lei em questão, já era do conhecimento dos sindicalistas as mudanças pelas quais os sistemas portuários de outros países estavam passando, e que mais cedo ou mais tarde tais alterações acabariam chegando ao Brasil.

Durante a vigência do Regime Militar, os trabalhadores em atividades portuárias permaneceram isolados do movimento sindical em geral. O controle que o Regime detinha sobre o setor impedia o envolvimento com questões mais amplas, que não o simplesmente corporativo. Ademais, o Governo não estava interessado em se indispor com o movimento sindical portuário, o que de certa forma, favoreceu a consolidação de uma postura estritamente corporativa e do aumento do poder barganha dos sindicatos frente ao Estado. Colbari (1996) destaca que a autonomia frente aos empresários foi uma característica marcante do movimento obreiro na orla, não podendo dizer-se o mesmo com respeito ao seu relacionamento com o Estado, pois o poder e a tutela deste sobre os trabalhadores se tornaram mais acentuados.

Discorrendo acerca dos mecanismos de controle estatal sobre as entidades sindicais no Brasil, Costa (1986 : 07) destaca que o Decreto-Lei nº 19.770/31 tinha o objetivo de “*desmobilizar o avanço das lutas operárias*”, descartando portanto, a concepção segundo a qual a legislação social criada pelo Governo Vargas teria sido uma forma de “*antecipar-se a um possível surgimento de um movimento operário no país*”, uma vez que constata que já no início do século XX, havia uma certa ampliação da experiência social do operariado, que reivindicava melhorias nas condições de trabalho e de vida sócio-econômica.

Após a promulgação de diversos documentos, - Decretos-Lei nº 24.694/34 e 1.402/39, por exemplo - a estrutura corporativa do sindicalismo brasileiro acabou por se

⁹⁴ A explicação para a demora na implantação da Lei nº 8.630/93 encontra-se presente nos objetivos para os quais ela foi montada, a saber: quebrar o monopólio que os sindicatos de trabalhadores detinham sobre o fornecimento de mão-de-obra; pôr fim ao monopólio do Estado nas operações de carga e descarga, uma vez que a nova legislação permite que a operação portuária seja

consolidar, fazendo com que a vida nas entidades de representação estivesse praticamente controlada pelo Estado. É claro que algumas 'vantagens' foram concedidas aos sindicatos oficiais, mas no geral, esses benefícios eram outorgados com o objetivo de intensificar o controle do governo sobre os organismos de representação⁹⁵.

“Procurava-se, assim, reduzir o poder de reivindicação dos empregados, na medida em que seus sindicatos vinham sendo transformados em meras entidades assistenciais e colaboradoras do poder público. (Costa, 1986 : 41).

De certa forma, era intenção do Governo tornar os sindicatos cada vez mais fracos e debilitados em termos de barganha, com pouca participação das bases, - resultando na formação de uma cultura sindical marcada pela apatia e desinteresse do trabalhador pela sindicalização -, o que se tornou possível graças a facultatividade da sindicalização, e a paralela concessão de benefícios mesmo àqueles que não estivessem inscritos nos quadros de associados dos organismos classistas.

Todavia, no caso dos portuários a história se deu de outra forma. A legislação introduzida nas décadas de 1930/40 concedeu ao sindicalismo uma dupla função. Para além de um mero representante dos interesses de uma categoria, os sindicatos da orla receberam a função de gestores da mão-de-obra no segmento, o que, ao lado das especificidades culturais e do processo de trabalho nos cais - favoreceu a formação de um padrão de sindicalismo fortemente integrado às suas bases. O relacionamento dos trabalhadores com a cúpula do sindicalismo portuário era bastante característico e representava uma integração não encontrada em outros segmentos da economia. Nisso residia a força desse sindicalismo. Um sindicato forte aumenta o poder de barganha de seus representados, ao conferir-lhes maior segurança no momento de pleitear benefícios. A politização do trabalhador só pode se consolidar num ambiente marcado pela

desenvolvida pela iniciativa privada; e favorecer a consolidação no segmento, de um ambiente marcado pela competitividade entre os portos na busca pela otimização dos serviços prestados.

⁹⁵ Dentre os benefícios outorgados pelo Estado aos sindicatos destacamos: representação classistas junto ao legislativo; proteção ao trabalho da mulher e lei de férias e de descanso semanal.

participação ativa e militante no sindicato, o que era encontrado muito facilmente no interior do sindicalismo portuário, mas não nos demais.

Assim sendo, o arcabouço jurídico montado nas décadas de 1930/40, e que se destinava a neutralizar os conflitos de classe e a manter sob controle estatal o movimento sindical, atuou no sindicalismo portuário como uma trincheira de defesa dos interesses exclusivamente corporativos. Ao permitir que os sindicatos atuassem como agências de gerenciamento da escalação da mão-de-obra para o trabalho, o Estado acabou delegando aos sindicatos da orla a possibilidade de se consolidarem como instâncias detentoras de um elevado poder de barganha e um forte poder de negociação junto às instâncias de decisão presentes no Estado. Até a década de 1980 o setor permaneceu praticamente intocável no que se refere a introdução de mudanças de perfil estrutural.

Somente após o fim do Regime Militar, e isso acreditamos ocorreu não em decorrência de uma mera coincidência, é que o sistema portuário começou a sentir os primeiros sinais de modificação por parte do Estado – agora já democratizado. Primeiro veio a extinção da SUNAMAM, das DTM's e dos CRTM's⁹⁶. Posteriormente, já no Governo Collor veio a extinção da PORTOBRÁS, a holding que geria a política portuária a nível nacional⁹⁷. O sistema portuário nacional caminhava em direção a significativas mudanças; e entraria numa fase marcada pela desarticulação de toda uma estrutura montada há décadas e pela tendência rumo à desregulamentação do trabalho. O segmento portuário encontrava-se diante da mais radical mudança de todos os tempos na história do movimento obreiro no setor.

Ao perceberem o impacto das mudanças que estavam à caminho, o movimento sindical portuário começou a se articular, na tentativa de interferir no processo que começava a entrar em curso.

⁹⁶ Superintendência de Marinha Mercante; Delegacias do Trabalho Marítimo e Conselhos Regionais do trabalho Marítimo, respectivamente.

⁹⁷ A PORTOBRÁS foi criada em julho de 1975 "por força de lei votada no Congresso Nacional e sancionada pelo presidente Geisel (...)". Essa Lei era a de nº 6.222 e tinha como objetivos levar a efeito atividades relacionadas à construção, administração e exploração dos portos nacionais, substituindo o antigo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. No entanto, devido a uma série de fatores a PORTOBRÁS não conseguiu atingir o seu objetivo. A sua extinção, bem como a regionalização dos portos são elementos que marcaram o início efetivo do processo de modernização da estrutura portuária brasileira. In: RIO apoia a privatização dos portos. *Jornal do Brasil*, 30/10/87, p. 22 do 1º caderno; CEPAL & Trainmar Brasil (1997); e Pazó (1997)..

“O primeiro movimento que teve no setor portuário com respeito às mudanças (...), deu-se em 1988 no governo Sarney. (...) Ele editou dois decretos: o de nº 96.909 e o de nº 96.910. Eles já colocavam o instituto da extinção da holding – PORTOBRÁS – (...); colocava a escalação e a gestão do trabalho para as companhias docas (...). Isso causou uma reação muito grande no movimento sindical, e surgiu então a primeira greve do setor, (...). Então, houve um recuo por parte do governo e os dois decretos não entraram em vigor e foram revogados.”⁹⁸

A primeira greve acerca da qual o líder sindical faz referência ocorreu em 17/10/88 e foi aprovada em assembléia nacional que contou com a participação de dirigentes de 51 entidades sindicais do país. Outras datas nas quais o movimento grevista entraria em ação foram os dias 24 e 25 de outubro de 1988, caso não conseguisse alcançar o objetivo almejado com a primeira paralisação. Foram greves nacionais de advertência e objetivavam derrubar os decretos acima citados baixados pelo então presidente José Sarney. Segundo as entidades de representação dos trabalhadores, esses documentos visavam a privatização dos portos nacionais e converter em derrotas as vitórias que o movimento dos portuários conquistou com a nova carta constitucional, sobretudo o artigo 7º, inciso 34 que estabelecia a paridade de direitos com os trabalhadores com vínculo⁹⁹.

No dia 17/10/88, conforme havia sido previsto, seis mil portuários capixabas não foram trabalhar. Tentava-se também montar um lobby no Congresso Nacional que fosse capaz de interferir no processo de privatização, ao qual já se fazia referência. Foi a primeira vez desde 1963 que todas as categorias do porto, inclusive os empregados, se uniram numa ação conjunta de protesto¹⁰⁰.

⁹⁸ Fala do líder sindical ‘D’ em entrevista ao pesquisador, realizada 08/11/98.

⁹⁹ Cf. AVULSOS no porto farão a greve. A *Tribuna/ES*, 09/10/88 (Sindical e Trabalho) MUDANÇAS nas relações de trabalho, 13/10/88 (não foi possível identificar a origem do documento).

¹⁰⁰ Cf. PRIVATIZAÇÃO leva portuários à greve. A *Tribuna/ES*, 16/10/88 (caderno de Economia)

Essa paralisação afetou todas as atividades no porto e representou um prejuízo da ordem de CZ\$ 95 milhões (noventa e cinco milhões de cruzados). Segundo um líder sindical entrevistado na época,

“A nossa luta é contra a privatização nos moldes que o Governo quer fazê-la e pela revogação dos dois decretos que ensejam a privatização dos portos. Nós trabalhadores estamos abertos ao diálogo e à negociação, e cabe ao Governo revogar esses decretos (...).”¹⁰¹

Os decretos acabaram sendo revogados, mas com a vitória de Fernando Collor de Mello as mudanças na orla portuária tiveram prosseguimento. A PORTOBRÁS foi extinta e os trabalhadores já conheciam o perfil da plataforma de mudanças do Governo Collor – uma plataforma com feições tipicamente neoliberais. E que um dos pontos de seu governo era justamente a desregulamentação do sistema portuário. Ocorreu então uma outra greve, já no início da gestão Collor de Mello, uma vez que ele iria publicar uma Medida Provisória para acelerar a reforma no setor. A notícia de que cerca de 5 mil portuários seriam demitidos agitou o cenário do porto ainda mais, em meio a tudo o que já estava sendo especulado.

A certeza de que o segmento seria afetado por profundas mudanças fez com que os atores envolvidos na questão se articulassem de todas as formas para o enfrentamento do que estava por vir. O empresariado, na tentativa de desacreditar o movimento dos trabalhadores frente a sociedade civil usou a imprensa como arma de luta. Diversas matérias publicadas ressaltavam os aspectos negativos do atual sistema de gestão do porto.

As denúncias de que os sindicatos portuários incorriam em crime de monopólio eram grandemente divulgadas. Dentro dos moldes estabelecidos pela legislação antiga, os armadores contratavam os serviços diretamente dos sindicatos; não podiam determinar a quantidade de homens que queriam para os procedimentos de carga e descarga de seus navios; tampouco poderiam escolhê-los e/ou contratar o trabalho de

não sindicalizados. Segundo eles, a estrutura de organização do trabalho, até então vigente, fazia com que os custos operacionais das atividades portuárias aumentassem ainda mais, graças a uma mão-de-obra onerosa e divorciada dos interesses portuários.

“Para eles (...) estes custos poderiam ser menores se as empresas pudessem, por lei, contratar livremente a mão-de-obra. Mas reconhece que os sindicatos são fortes e que essa luta é difícil¹⁰².”

O sistema de subcontratação vigente entre os trabalhadores avulsos também era duramente atacado pela imprensa, que afirmava que tal sistema representava a “exploração do trabalho pelo trabalho”. É aqui que emerge a figura do “Cavalo” e do “Bagrinho”, no Rio de Janeiro e em Santos, respectivamente. No caso de Santos, o ‘bagrinho’ chegava a ser considerado pela imprensa como um ‘verdadeiro escravo dos estivadores sindicalizados’, e que além de ficarem na retaguarda da distribuição do trabalho, pegando os piores serviços, eram obrigados a dividir com os sindicalizados os recursos auferidos por seu desempenho.¹⁰³

“(...) entre os avulsos já se estabeleceu uma verdadeira aristocracia proletária, inclusive explorando o trabalho de colegas menos afortunados (...), a qual pretende perpetuar-se e ampliar as diferenças em seu favor.”¹⁰⁴

O ‘bagrinho’ assumia a posição de mão-de-obra avulsa do estivador e se constituía na figura mais popular no cais dos portos, sobretudo, no Porto de Santos. Ele trabalhava com a carteira de alguém do Sindicato, dividindo os seus ganhos com o titular da carteira mais tarde, após o trabalho haver sido concluído¹⁰⁵.

¹⁰¹ Cf. PORTOS perdem CZ\$95 milhões com greve. A *Gazeta/ES*, 18/10/88/

¹⁰² Cf. ORGANIZAÇÃO dos avulsos irrita armadores. In: A *Gazeta/ES*, 27/08/89.

¹⁰³ Cf. ABC do trabalho portuário e a greve dos avulsos. In: *O Globo*, 27/04/89.

BAGRINHOS, os escravos do porto. In: *Jornal da Tarde* (não foi possível identificar a data desse documento).

¹⁰⁴ *O Globo*, 27/04/89.

¹⁰⁵ Cf. EXPORTAÇÃO e os marajás. Conferente ganhou NCZ\$ 4.360 Ainda segundo essa fonte, “ (...) o armador faz a solicitação de um grupo de estivadores num determinado armazém, em um determinado horário. Os ‘bagrinhos’ comparecem com a carteira de

No caso do Espírito Santo, as figuras do ‘cavalo’ e do ‘bagrinho’ praticamente são inexistentes, o que não significa que não haja a ‘exploração do trabalho pelo trabalho’ nos portos capixabas. Esse tipo de exploração também chegava a ocorrer, só que em proporções bem menores ao que era praticado em Santos e no Rio de Janeiro.

O sistema de rodízio¹⁰⁶ era acusado de ser irracional e de encontrar-se distante no que concerne ao atendimento das necessidades impostas pela nova conjuntura, além de favorecer a corrupção no trabalho, pois possibilitava que um único trabalhador estivesse ‘presente’ em vários navios simultaneamente.

Uma outra dimensão das denúncias feitas referia-se aos ganhos salariais obtidos pelos trabalhadores ‘avulsos’. Segundo as fontes pesquisadas o trabalhador portuário figurava entre os mais bem pagos do país, e que para alguns eles eram verdadeiros ‘marajás’. Além de não terem vínculo empregatício, os avulsos tinham a sua remuneração fixada por tabela elaborada pelos próprios sindicatos, o que concedia à entidade representativa uma acentuada margem de liberdade frente ao capital..

“(...). O Sindicato dos Estivadores é um dos mais antigos do Estado e é um exemplo da organização dos avulsos e de defesa do mercado de trabalho. (...) não escondem o alto nível de renda e defendem a organização do trabalho porque entendem que se fossem empregados das empresas de navegação teriam salários menores”¹⁰⁷.

Tratar da temática ‘remuneração’ foi um dos pontos mais controversos no desenvolvimento deste trabalho. Isto porque além de ser considerado um tema delicado entre os trabalhadores, não tivemos acesso a um material (planilhas, tabelas, etc) que nos permitisse apreender com mais clareza os ganhos obtidos pelos trabalhadores avulsos. Mas, não podemos desconsiderar dois pontos: 1) os trabalhadores portuários

trabalhadores sindicalizados e entram no porto para trabalhar. A mesma carteira, entretanto, é passado para outro ‘bagrinho’, que a entrega em outro armazém, para trabalhar em outro navio. No final do dia as planilhas de pagamento vão registrar a remuneração do mesmo estivador, só que em pontos diferentes do porto”. (s/d ou fonte).

¹⁰⁶ O sistema de rodízio encontrava-se organizado na forma de uma “roda”, que girava com maior ou menor velocidade, conforme a quantidade de trabalho disponível. Com o tempo e a expansão das atividades à beira do cais, a “roda principal”, acabou sendo subdividida em “rodas” menores.

¹⁰⁷ Cf. “MARAJÁS” ou não, os avulsos figuram entre os trabalhadores mais bem pagos. In: A Gazeta/ES, 27/08/89.

ganham por produtividade, o que significa dizer que quanto mais trabalho, maiores são as oportunidades de ganho e; 2) o sistema portuário brasileiro é considerado um dos mais caros do mundo, com a cobrança de tarifas bem acima das médias praticadas em outros países. Estas duas constatações nos fizeram perceber que pelo menos ao nível da aparência os ganhos são satisfatórios

O acesso a uma tabela de rendimento bruto entre os trabalhadores, elaborado pelo OGMIO apresentou-nos os seguintes números: Entre os estivadores, o teto salarial mais elevado no mês de dezembro de 1997 foi de R\$ 8.370,84 (oito mil e trezentos e setenta reais e oitenta e quatro centavos), e o mais baixo de R\$ 429,08 (quatrocentos e vinte e nove reais e oito centavos). Entre os conferentes temos os seguintes valores: R\$ 11.104,83 (onze mil, cento e quatro reais e oitenta e três centavos) e R\$ 1.498,30 (hum mil quatrocentos e noventa e oito reais e trinta centavos). No caso dos consertadores os valores estão assim dispostos: R\$ 6.192,80 (seis mil cento e noventa e dois reais e oitenta centavos) o mais alto e R\$ 277,68 (duzentos e setenta e sete reais e sessenta e oito centavos) o mais baixo. O vigia portuário que obteve o maior ganho salarial no mesmo período recebeu R\$ 4.251,39 (quatro mil duzentos e cinqüenta e um reais e trinta e nove centavos) e o menor foi de R\$ 1.687,36 (hum mil seissentos e oitenta e sete reais e trinta e seis centavos)¹⁰⁸.

Apesar dos valores oscilarem dentro de um parâmetro significativamente satisfatório para os padrões brasileiros, não podemos olvidar o fato de que a despeito das denúncias apresentadas, o trabalho portuário continua sendo exercido em péssimas condições de trabalho, às quais os trabalhadores estão diariamente expostos. O trabalho portuário, a despeito de tudo o que é dito continua sendo marcado pelos altos índices de acidente e pelas precárias condições de salubridade. O ambiente no interior dos porões dos navios apresenta-se como desfavorável à saúde humana, devido às altas temperaturas, a presença de poeira tóxica, baixa quantidade luz, etc; elementos que com certeza tornam o trabalho portuário – nas atuais condições - desfavorável ao homem.

No dia 18/02/91 o Presidente encaminhou ao Congresso Nacional a Mensagem Presidencial nº 67/91, justificando sua iniciativa em relação ao sistema portuário nacional. No dia seguinte, dia 19, a Mensagem presidencial é registrada no Congresso

com o nº 08/91 e colocada sob o estudo das comissões envolvidas. Os trabalhadores acompanhavam de perto as discussões em torno do PL nº 08/91. Nesse ínterim cabe ressaltar que o Projeto de Lei foi encaminhado ao Congresso em caráter de emergência, numa tentativa de fazer com que o mesmo fosse votado o mais rápido possível. Os trabalhadores apresentaram logo de início uma forte resistência na tentativa de retirar do projeto esse caráter de urgência posto pelo Executivo. Os trabalhadores temiam que o Projeto fosse aprovado na íntegra e na forma como havia sido encaminhado pelo Executivo ao Legislativo.

Os sindicatos dos trabalhadores começaram a se articular e a pressionar os parlamentares na tentativa de impedir a discussão do PL nº 08/91; e caso o projeto fosse posto em votação ameaçaram deflagrar mais greves por todo país. As entidades de representação dos trabalhadores montaram um lobby sindical-parlamentar – o mais bem articulado do país; e, valendo-se do fato de que a maioria dos parlamentares desconhecia a realidade portuária, passaram a apresentar-lhes as suas propostas, salientando, principalmente o lado positivo da operação portuária¹⁰⁹. A ação dos lobbistas passou a ser fundamental na configuração das feições do projeto de desregulamentação do sistema portuário¹¹⁰.

Ainda, na tentativa de impedir o fim do monopólio da estiva, os trabalhadores colocaram representantes nos portos da Espanha, dos USA e da Inglaterra, visando impedir o descarregamento das cargas brasileiras nos portos desses países, caso a privatização fosse aprovada¹¹¹.

O Presidente Collor – após haver tomado posse – decretou demissão em massa no setor portuário como forma de favorecer o “enxugamento da máquina estatal”. A greve desencadeada resultou no recuo do Governo e na fundação do Movimento Nacional em Defesa dos Portos – MNDP -, uma entidade que teve a sua fundação formalizada em outubro de 1990 e passou a realizar debates, articulações políticas e

¹⁰⁸ TABELA de rendimento bruto de trabalhadores por categoria. **OGMO/ES**, emitido em 13/01/98.

¹⁰⁹ Cf. CATEGORIA montou um dos mais poderosos lobbies do país. **Jornal da tarde**, 24/09/91.

TRABALHADORES pressionam deputados para adiar a discussão do projeto. **Gazeta Mercantil**, 21/11/91.

¹¹⁰ Cf. FORÇA do lobby definirá desregulamentação. **Portos e Navios**, março e abril de 1991.

¹¹¹ Cf. PORTUÁRIOS articulam união internacional. In: **Marinha Mercante** (Suplemento Especial de ‘O Estado de São Paulo’) ,09/04/91.

LOBÃO. In: **Informe JB**, 27/05/91, p. 06.

pesquisas referentes à reestruturação portuária, para dessa forma ter a possibilidade de encaminhar sugestões para o melhoramento do setor no Brasil¹¹².

Os sindicatos argumentavam que as conquistas dos trabalhadores haviam sido adquiridas a duras penas, e que, portanto, precisavam ser preservadas. Muitas foram as frentes de resistência dos trabalhadores na luta pela preservação desses direitos. Foram promovidas diversas plenárias e manifestações de protesto tanto em Brasília quanto nas bases dos sindicatos.

“Os trabalhos das Comissões Técnicas foram acompanhados diariamente pelos dirigentes sindicais e representantes dos trabalhadores, que mantinham contato permanente com os seus relatores, sustentando as emendas de interesse dos obreiros portuários e dos seus sindicatos”¹¹³.

Após dez meses de discussão no Executivo e outros 20 dias de debates no Congresso Nacional o PL nº 08/91 continuava gerando impasses entre os empresários e os trabalhadores . No dia 19/03/91 – primeira tentativa de analisar o projeto encaminhado pelo Governo e suas 119 emendas, o presidente do Sindicato das Empresas de Navegação Marítima, se retirou da reunião que estava sendo realizada devido – ao que parece – ao tom agressivo com que foi abordado pelo representante dos estivadores, que acusou os empresários de submeterem os trabalhadores ao confinamento nos porões dos navios¹¹⁴.

A greve foi em todo esse campo de disputas uma arma estratégica para os trabalhadores. Elas funcionaram como mecanismo através do qual confirmava-se a postura solidária e coesa do movimento, fato comprovado pelo sucesso do movimento grevista no setor. Além disso, as greves acabavam explicitando o papel e a posição estratégicas dos sindicatos que atuavam na orla portuária, bem como possibilitavam que se trouxesse à sociedade civil a discussão acerca da precariedade dos portos brasileiros.

¹¹² PRIVATIZAÇÃO ronda os portos. In: **Cadernos do Terceiro Mundo**, 08/91, nº 142, pp. 26-29.

¹¹³ Cf. RETROSPECTIVO Sumário da Tramitação Legislativa do Projeto de Lei de Iniciativa do Presidente da República, desde o seu encaminhamento ao Congresso Nacional até sua Transformação na Lei nº 8.630/93, p. 08. FENCCOVIB, FNP e FNE.

¹¹⁴ Cf. DESREGULAMENTAÇÃO dos portos gera polêmica. In: **O Globo**, 20/03/91.

Todos os trabalhadores eram convocados a paralisarem suas atividades no exato momento em que o PL nº 08/91 entrasse em votação no Plenário da Câmara¹¹⁵. Foram muitas as represálias ao projeto apresentado pelo governo e essa resistência ao programa apresentado pelo Executivo não partia somente dos trabalhadores, mas também dos empresários do setor portuário, que achavam que o que havia sido apresentado ao Parlamento não atendia satisfatoriamente aos seus interesses. Segundo segmentos da classe empresarial, o projeto proposto pelo então Presidente Collor não correspondeu às expectativas dos empresários, que esperavam a completa desmontagem das entidades sindicais dos trabalhadores avulsos¹¹⁶.

Assim sendo, foi montado um lobby empresarial buscando empreender ações políticas capazes de modificar o projeto em pauta. Dessa forma, o Congresso Nacional se converteu num palco de disputas e de conflitos de interesses. As ações de ambos os lados – trabalhadores, empresários e Governo – fizeram com que os debates ficassem marcados pela extrema divergência de idéias. As disputas se tornavam cada vez mais acaloradas e representaram o retardo da votação do projeto original, apresentado pelo presidente. Foram inseridas uma gama de modificações na tentativa de se contemplar a ambos os lados. As Comissões Técnicas passaram a ficar congestionadas de propostas apresentadas.

O empresariado apresentava propostas inspiradas na ideologia do neoliberalismo, como, por exemplo, a defesa da exposição do setor às leis de mercado e uma maior liberdade nas operações portuárias, incluindo a desregulamentação da força de trabalho. Por sua vez, as propostas obreiras estavam direcionadas à preservação do monopólio na gestão da mão-de-obra e dos direitos adquiridos.

As divergências de interesses se tornavam cada vez mais evidentes, dificultando o fechamento de um acordo amigável entre as partes. Líderes sindicais e suas bases fizeram-se presentes durante todo o período de estudo, análise e votação das propostas que eram apresentadas às Comissões Técnicas.

No caso dos líderes capixabas isso ficou ainda mais evidenciado dada a importância do sistema portuário para a economia espírito-santense. As próprias

¹¹⁵ Cf. PORTUÁRIOS desafiam o Congresso. *O Globo*, 10/06/91.

¹¹⁶ Cf. *RETROSPECTIVO op.cit.*

lideranças políticas estaduais estiveram intensamente envolvidas nos debates em torno da Lei de Modernização dos Portos. A competitividade dos portos capixabas precisava ser mantida, e frente às mudanças que estavam sendo inseridas era de fundamental importância que se estabelecesse um consenso em torno do que seria e de como ficaria a Lei, tendo em vista a própria sobrevivência do complexo portuário espírito-santense.

Essa participação de diversos políticos nas discussões que estavam em curso, não representou o fechamento de pactos entre os trabalhadores e os partidos políticos. A participação e a solidariedade de outros grupos profissionais, das centrais sindicais e dos partidos que se auto-identificam como de “esquerda” também foi bastante tímida.

“No geral esses apoios foram mais de caráter individual, verificados entre congressistas de tradição portuária. Em parte essa solidão dos portuários na cruzada contra a reestruturação do setor proposta pelo governo deve-se tanto ao isolamento que as entidades do setor mantinham em relação às novas correntes de renovação sindical quanto às tendências recentes da sociedade capitalista que priorizam os níveis transnacionais e setoriais em detrimento do nacional na concepção de novas institucionalidades e arranjos sociais. (...). Esses arranjos corporativistas setoriais, configurando uma modalidade de meso-corporativismo (...) , podem ter duplo efeito: maximizam conjuntamente a eficiência da ação coletiva mas também promovem o isolamento do setor em relação aos demais ”¹¹⁷.

As disputas em torno da votação da nova legislação não ficaram circunscritas apenas ao Parlamento. A mídia divulgava diariamente informações acerca do que estava acontecendo no Congresso, com respeito à votação do novo estatuto do sistema portuário. Muitas dessas informações – segundo os líderes sindicais - , eram inverídicas e não retratavam a realidade portuária, tendo, por conseguinte o objetivo de desprestigiar os trabalhadores portuários diante da sociedade civil. Aos trabalhadores era atribuída a

responsabilidade pelos elevados custos operacionais no porto. Os sindicatos eram caracterizados como sendo cartelizados e marcados pela corrupção e corporativismo.

O quadro abaixo serve como demonstrativo dessa situação.

Título da matéria	Fonte/data
“Império da Estiva”	O Globo, 05/04/89
“‘Marajás’ ou não, os avulsos figuram entre os trabalhadores mais bem pagos”.	A Gazeta/ES, 27/08/89
“Privilégio odioso”	O Estado de S. Paulo, 04/08/89
“Exclusividade inconstitucional”	O Globo, 25/04/91
“A exportação e os marajás: conferente ganhou NCZ\$4.360”.	s/d ou fonte.
“Guarda portuária é ridicularizada”	O Estado de São Paulo, 03/08/89 ¹¹⁸
“Trabalhadores conseguem adiar votação no Congresso”	O Globo, 09/01/92.
“A máfia da Estiva”	Revista VEJA, 13/05/92.

Os supostos ‘privilégios’ usufruídos pelos estivadores eram qualificados como “*a versão maligna do corporativismo*”. Destacava-se as diferenças entre os sindicatos de trabalhadores portuários e os demais sindicatos, na medida em que os primeiros eram descritos como entidades preocupadas exclusivamente com a manutenção de privilégios e regalias qualificados como abusivos.

O discurso empresarial em torno do excessivo corporativismo sindical também aflorou com muita ênfase. A expressão ‘corporativismo’ era usada de forma depreciativa, pois implicava no fato de que o ‘espírito’ de proteção tão arraigado na corporação era usado como parâmetro na defesa de interesses exclusivistas e divorciados dos interesses nacionais. Mas, segundo um líder sindical

¹¹⁷ Colbari, 1996 : 17.

¹¹⁸ Segundo essa matéria, os guardas portuários do Porto de Santos seriam vítimas da falta de respeito e do abuso por parte do estivadores daquele porto. Também ressalta que a ocorrência de furtos e roubos a contêneires são mais comuns do que imagina. Segundo o chefe da Guarda Portuária a tomada de qualquer atitude mais severa contra estivadores indisciplinados “*significará fatalmente, maus tratos às mercadorias brasileiras em portos do mundo inteiro. (...), num gesto de vingança solidária que estivadores não confirmam nem desmentem.*”

“(...) ‘marmelada’ [referindo-se ao corporativismo] é toda ‘maracutaia’ que os outros participam e eu tô fora. (...). É isso que acontece com o corporativismo. (...). Os empresários usam a expressão corporativismo pra denegrir a unidade dos trabalhadores, essa união que os trabalhadores têm que ter.”¹¹⁹

Nesse ponto, ao falar da importância da unidade e da solidariedade de classe entre os trabalhadores na sua luta e no seu enfrentamento com o patronato, o líder sindical retoma um posicionamento já analisado por Offe (1989), que salienta a necessidade que os trabalhadores possuem de estarem sintonizados com os ideais de solidariedade e união como forma de facilitar os embates do dia a dia. É dessa forma que as posturas intracompetitivas e individualistas são rejeitadas pelo movimento dos trabalhadores, uma vez que o capital, para se articular e pôr em pauta os seus interesses possui uma outra lógica, um nível de organização não nos mesmos moldes que o trabalho, pois sua manifestação de posições de poder (do capital) já se encontra estabelecida.

A ‘defesa do corpo’ torna-se nesse sentido, vital à sua própria sobrevivência. A necessidade de uma coesão nos embates com outros interesses, no entanto, não neutraliza a presença de antagonismos e de divergências no interior do movimento operário. E essas divergências internas – também oriundas de posturas corporativistas - ocorreram significativamente no decorrer da montagem da Lei nº 8.630/93.

Para além de um corporativismo que se estende para fora do cais, para a defesa dos interesses da corporação frente a sociedade civil e ao Estado, encontramos no seio do movimento sindical portuário um ‘corporativismo interno’ ou ‘estreito’, que em muitos casos dificulta, por exemplo, a unificação das diversas categorias de trabalhadores que atuam no setor. É o caso, por exemplo do surgimento do SUPORT, entidade sindical unificada que atualmente agrega trabalhadores de bloco, guindasteiros e portuários do Estado do Espírito Santo.

¹¹⁹ Líder sindical ‘E’ em entrevista realizada em novembro de 1998. Grifo meu.

A discussão do tema da unificação dos sindicatos capixabas começou com a participação de todas as categorias de trabalhadores portuários, mas no decorrer dos debates surgiram questões que por fim “abortaram” a proposta de unificação tal como era desejada.

Foi a fixação do novo dispositivo legal que modificaria as relações de trabalho nas atividades portuárias, que obrigou os sindicatos capixabas a se unirem - união esta que segundo um líder sindical capixaba se deu muito mais “*pela dor do que pelo amor*”¹²⁰. A unificação foi aprovada por mais de 1500 trabalhadores em assembléia geral realizada em 28/01/1993.

Entretanto, quando levada a efeito a unificação acabou encontrando entraves à sua plena consolidação no seio do próprio movimento sindical portuário. Questões notadamente corporativas contribuíram no sentido de dificultar a unificação de todas as categorias que atuavam na orla capixaba. Questões de caráter político-patrimonial encontravam-se evidentes no processo de discussão da unificação sindical no Espírito Santo.

Na medida em que nem todos os sindicatos aderiram à unificação, criou-se uma divisão entre as entidades. A dicotomização do movimento sindical portuário no Espírito Santo fez com que as entidades de representação fossem colocadas em dois pólos: o pólo do ‘bem’, formado pelos que haviam aderido à unificação; e o pólo do ‘mal’ pelos que não aderiram. A resistência ao processo de unificação deu-se sobretudo, por parte das entidades mais ricas que haviam construído ao longo de muitos anos um considerável patrimônio, concedendo aos seus associados algumas vantagens que outros não tinham condições de dar por serem mais pobres.

A análise da experiência SUPORT nos permite constatar que a mesma não se efetivou plenamente devido, em parte, a falta de maturidade das entidades sindicais em discutir as mudanças que estavam sendo introduzidas no setor. Falar em unificação num contexto marcado pela presença de uma cultura caracterizada pela extrema divisão de funções e categorias soava como algo desconexo. Somente agora com a possibilidade de implantação da multifuncionalidade, dentre outras coisas, é que torna possível a abertura de um debate mais amadurecido acerca das possibilidades de unificação sindical.

Ademais, a idéia de unificação surgiu a partir de conceitos procedentes das cúpulas e não das bases, que nesse contexto tiveram uma participação bastante anêmica¹²¹.

Segundo o líder sindical 'D',

“O que houve naquela época? Primeiro, a unificação se deu pelo medo, e nada movido por medo vingou. (...) A minha proposta (...) era de começar a unificação pelos aspectos comuns dos sindicatos: assessorias de imprensa, advogados, assessorias econômicas (...). Fazer um tipo de condomínio de custos (...). Esse é um processo de longo prazo, pra você fazer a unificação política e organizacional dos sindicatos, (...).”

Ainda falando sobre a experiência SUPORT o mesmo sindicalista afirma que há,

“(...) divisões conceituais muito grandes entre eles [sindicatos integrantes do SUPORT] (...) e quem iria se aproveitar dessas contradições? Os empresários (...).”¹²²

Aos poucos a proposta da unificação – da forma como foi apresentada - foi “perdendo o vigor” entre os sindicatos, restando apenas os portuários, os guindasteiros e os trabalhadores de bloco como remanescentes da posição favorável à unificação. As três categorias que fundaram o SUPORT têm como característica comum o fato de serem consideradas por seus líderes como as mais prejudicadas pelo processo de modernização. Guindasteiros e Portuários são empregados da Administração do Porto, são trabalhadores com vínculo, enquanto que os trabalhadores de bloco são “avulsos”.

A unificação sindical implica num amplo conjunto de problemas a serem transpostos e um longo período de adaptação, pois são categorias diferentes que se unem com um objetivo comum. Categorias essas que durante décadas permaneceram

¹²⁰ Líder sindical 'B' em entrevista realizada em 05/97.

¹²¹ Levando-se em conta a organização do trabalho no porto, percebe-se que a unificação deverá ser um processo também lento e gradativo. E nessas mudanças deverão ser levadas em conta, até como forma de adaptação, as alterações que têm havido na organização do trabalho.

separadas, mesmo desempenhando tarefas conexas num mesmo local de trabalho. Agora, com o avanço nas negociações em torno da implantação da Lei de Modernização dos Portos, o tema da unificação volta a aflorar no seio do sindicalismo portuário, e sua viabilidade fica mais evidente agora que as alterações estão em pleno andamento.

Para muitos sindicalistas,

“Quanto maior o número de Sindicatos nós tivermos no porto maior conflito nós vamos ter”¹²³.

As tendências têm apontado à redução do número de sindicatos como forma de se fortalecer aqueles que já existem. O futuro do sindicalismo portuário é, na opinião de alguns, o Sindicato único.

A Lei nº. 8.630/93 com o cortejo de mudanças que trás em seu bojo tem contribuído para gerar e explicitar entre os trabalhadores portuários a presença de um corporativismo estreito. Sempre foi comum o intercâmbio dos trabalhadores capixabas com trabalhadores de outros portos brasileiros e vice versa. Todavia, com a ameaça levantada pela Lei de Modernização Portuária no que concerne à redução dos postos de trabalho essa prática tem se alterado substancialmente. Em dezembro de 1998, os estivadores capixabas entraram em confronto com a polícia militar como forma de impedir o acesso ao trabalho a 74 estivados de outros estados que estavam trabalhando no Espírito Santo. Uma liminar da justiça garantia o direito ao trabalho aos estivadores “estrangeiros”¹²⁴ o que gerou insatisfação nos trabalhadores locais.

Segundo o secretário dos Estivadores capixabas,

“(...). Os estivadores de outros Estados saem de suas bases e vêm para cá tirar o trabalho de produção da estiva. E isto está provocando desemprego e queda de remuneração.”¹²⁵

¹²² Grifo meu.

¹²³ ESTIVADORES lutam para manter mercado de trabalho. Entrevista com Jetro Dantas, presidente do Sindiestiva e da Intersindical. In: Acontece no Cais. SUPORT, nº 84, abril/97.

¹²⁴ Termo através do qual passaram a ser conhecidos os estivadores de outros Estados da Federação no Espírito Santo.

¹²⁵ Cf. LIMINAR abre porto a avulsos de fora do ES. A Gazeta/ES, 04/12/98; LIMINAR garante ‘estrangeiros’ na estiva. A Gazeta/ES, *idem*;

A maioria dos estivadores 'estrangeiros' era de Santos, Rio de Janeiro, Manaus e alguns estados do Nordeste. Para garantir o acesso desses 74 trabalhadores foi convocada uma tropa composta por 50 policiais do Batalhão de Choque. Na defesa pela manutenção dos postos de trabalho, os estivadores capixabas têm acionado mecanismos de defesa através da recorrência a um corporativismo com feições estreitas, impedindo que trabalhadores de outras unidades da Federação tenham acesso à parede, tornando o mercado de trabalho ainda mais hermético. Segundo líderes sindicais capixabas, a contratação de avulsos de outras localidades tem resultado na redução das equipes de trabalho da estiva local a cada mês. O confronto no seio do próprio movimento sindical portuário tem se tornado, paulatinamente, muito evidente. Os sindicatos mais fortes têm tido maiores chances de negociação, ao passo que aqueles menos expressivos e com pouco poder de fogo e combatividade têm acumulado perdas mais consideráveis.

Mesmo em meio às negociações e debates em torno da Lei dos Portos, uma outra greve foi deflagrada pelos trabalhadores. No dia 10 de junho de 1992 os trabalhadores portuários entraram em greve a nível nacional. Os cinco mil trabalhadores capixabas paralisaram seus trabalhos por tempo indeterminado como forma de protestar contra a legislação federal de desregulamentação e modernização portuária. A greve representou a paralisação dos movimentos de importação e exportação no Porto de Vitória. Havia, por parte dos trabalhadores o temor de que com as mudanças o desemprego se instalasse no setor. A greve durou sete dias e deixou um saldo ruim para o país, para os grevistas, sobretudo no campo estratégico, no qual as baixas foram consideráveis. Essa foi mais uma greve que visava pressionar os deputados encarregados do projeto de modernização portuária, a manter as conquistas dos sindicatos¹²⁶.

No decorrer das discussões os trabalhadores portuários empreenderam ações tanto confrontativas quanto negociais. No início havia uma postura muito mais de

ESTIVADORES tentam impedir o acesso de avulsos de outros estados aos portos do ES e se envolvem em novo confronto com a PM. *Idem, idem.*

¹²⁶ Cf. *Correio Brasiliense* de 09/06/92.i

GREVE dos portuários no Estado tem adesão total. *A Gazeta/ES*, 11/06/92.

FALTA de negociação gerou a greve. *A Tribuna/ES*, 11/06/92

PARALISAÇÃO no Estado continua. *A Gazeta/ES*, 12/06/92.

MINISTRO pede a Congresso para não recuar do projeto. *A Tribuna*, 12/06/92.

PORTUÁRIOS avaliam movimento no ES. *A Tribuna/ES*, 12/06/92.

A ESTIVA na parede. *Revista VEJA*, 24/06/92. Pp.84/5.

confronto, o que foi mudando com o tempo, dado o próprio amadurecimento dos debates e negociações. E esse amadurecimento acabou se expandido para todos os atores envolvidos. Com o tempo, a Lei de Modernização Portuária passou a ser vista pelos trabalhadores capixabas como uma possível trincheira na defesa dos seus interesses.

A conscientização de que o melhor caminho para as mudanças era a negociação fez com que aflorasse no setor – tanto entre trabalhadores, quanto entre os empresários – a convicção de que o melhor caminho passava pelo campo negocial. Nesse aspecto é que o Contrato, Acordo ou Convenção Coletivas de Trabalho começaram a ganhar corpo entre os atores envolvidos com a questão portuária. Nas palavras do líder sindical ‘D’¹²⁷,

“(...) um fato foi fundamental pra essa mudança de postura: logo após a votação da Lei os mesmos atores que se enfrentaram no Congresso Nacional, foram os mesmos que se sentaram à mesa de negociação coletiva. De início havia uma certa má vontade, um certo resquício do processo de negociação da Lei. Isso, logicamente impedia qualquer obtenção de consenso e de acordo, já que o componente político entre as duas partes já estava muito desgastado. (...). Houve realmente uma mudança de postura dos trabalhadores. (...) É muito melhor a mudança, a reestruturação produtiva pela via negocial, do que pelo enfrentamento e pela negação das necessidades de mudança. (...). Muitas coisas necessitam mudar (...).”

Os sindicatos reconhecem que o porto está passando por profundas modificações e que os trabalhadores necessitam, com urgência, se qualificar, como forma de se adequarem aos novos tempos e preservarem o mercado de trabalho. O discurso da modernização, tem sido, em certo sentido, incorporado sob a perspectiva da modernização tecnológica e de uma maior qualificação e comprometimento do trabalhador com o seu local de trabalho: o porto. E nesse sentido os líderes sindicais capixabas têm apresentado um interesse considerável pelas alterações que estão em

curso, mostrando-se, de certa forma dispostos a negociar as modificações trazidas pela Lei nº 8.630/93.

O retardo no fechamento da Lei não foi resultado apenas da resistência de empresários e trabalhadores, mas também do Governo, que se mostrava reticente em relação a diversos aspectos da operação portuária. Não se tinha até o momento a definição do modelo de privatização que seria adotado; o sucateamento no qual se encontravam os portos levantava dúvidas quanto à inserção e à participação da iniciativa privada nas atividades portuárias.

“O governo não tinha certeza sobre se haveria alguém interessado em investir nos portos. (...) não se tinha uma definição sobre o que fazer com os trabalhadores vinculados às Cias. Docas (...). Essa indefinição (...) trouxe uma série de problemas que atravancaram o processo. (...).”¹²⁸

O certo é que apesar de o PL nº 08/91 haver sido remetido ao parlamento com o caráter de urgência, a votação e a aprovação desse documento acabou se prolongando por um espaço de praticamente dois anos, dada a resistência dos atores envolvidos num contexto marcado por uma acentuada disputa de interesses. E mesmo após a conclusão da Lei nº 8.630/93 diversas são as polêmicas levantadas em torno da sua aplicabilidade.

A resistência dos trabalhadores à implantação da Lei nº 8.630/93 e a lentidão que tem marcado as discussões com o empresariado fizeram com que o Governo criasse em 27 de abril de 1995 o GEMPO (Grupo Executivo para a Modernização dos Portos), órgão diretamente subordinado à Presidência da República e assessorado por representantes dos Ministérios da Marinha, Fazenda, Trabalho e Transportes. Sua função era a de acelerar/agilizar o processo de modernização sacramentado na Lei nº 8.630/93, analisando e localizando por conseguinte, os focos de resistência e tudo quanto se

¹²⁷ Entrevistado em novembro de 1998.

¹²⁸ Fala do líder sindical ‘D’ em entrevista concedida ao pesquisador no dia 08/11/98.

relacionasse à operação portuária, pondo fim aos impasses criados pelos trabalhadores e empresários do setor¹²⁹.

Para concretizar esta função o GEMPO teria de recenciar todos os trabalhadores em atividades portuárias para determinar quais teriam direito ao registro no OGMO, estudando a situação dos que estivessem trabalhando em situação irregular, apresentando, posteriormente uma solução para esses casos. Mas, este recenciamento excluiu de seu foco de atenção os trabalhadores que exerciam funções administrativas e de manutenção.

Tomando como referência as prescrições da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pelo Brasil, o Sindicato dos Portuários capixabas rejeitou esta atitude do GEMPO, classificando-a como discriminatória¹³⁰.

O Governo Federal estabeleceu uma data-limite para que todos os OGMO's entrassem em funcionamento: 29 de abril de 1996. O GEMPO recenciaria todos os trabalhadores para traçar o perfil do trabalhador em atividades portuárias brasileiro. Nesta data todos deveriam estar legalmente registrados no OGMO e só teria acesso ao trabalho os que estivessem devidamente registrados. Contudo, o prazo do Governo expirou e o OGMO não se encontrava em pleno funcionamento. Os sindicatos continuavam detendo o controle sobre a distribuição do trabalho nos portos.

Somente agora – seis anos após a aprovação da Lei de Modernização - é que os Sindicatos avulsos perderam por completo o controle sobre a gestão da mão-de-obra no segmento. No entanto, devido a cultura que impera no setor, a simples transferência da gestão da força de trabalho para o OGMO não resolve as dificuldades na implantação da nova legislação. Nesse sentido emergem novos problemas, ligados sobretudo à questão da escalação do trabalho, que por certo será tema de mais discussões e debates no segmento portuário. A cada problema 'resolvido' surgem outros dignos de cuidado no momento das negociações. Em síntese, a Lei nº 8.630/93 tem obrigado as partes

¹²⁹ Cf. A LEI 8.630 e o empresariado. Comissão de Portos/ABTP. (s/d)

¹³⁰ A convenção nº 137 da OIT define como sendo portuário todo trabalhador que exerça a atividade portuária com regularidade e que tenha nesta a sua principal fonte de renda. Já o documento da CEPAL & Trainmar Brasil (1997) define o trabalhador portuário como sendo aquele que se ocupa na manipulação, armazenamento e colocação das cargas nos portos e a bordo dos navios.

envolvidas a partirem para a negociação, o que com toda certeza se constitui num fato inédito no sistema portuário brasileiro, até então altamente centralizado¹³¹.

O sindicato dos portuários capixabas¹³² tem organizado debates e congressos com vistas a um maior esclarecimento da própria comunidade portuária e da sociedade civil como um todo, sendo um dos últimos realizado em Domingos Martins - denominado 1º CONSUPPORT-ES, cujos objetivos fundamentais podem ser assim resumidos: debater os problemas que os portuários de todo o Brasil vêm enfrentando; analisar a implantação da Lei nº 8.630/93 nos portos capixabas; o sindicalismo frente ao projeto neoliberal e o governo FHC; “*analisar e se posicionar frente a reformas trabalhistas e previdenciárias*” e reforma do estatuto do Sindicato¹³³.

Outro congresso - esse realizado a nível nacional e organizado pela Federação Nacional dos Portuário/F.N.P - apresentou reivindicações dos trabalhadores face ao processo de modernização dos portos, principalmente dos trabalhadores das áreas administrativas e de manutenção, considerados por muitos como os maiores prejudicados pela Lei nº 8.630/93. Há uma preocupação com esses trabalhadores, visualizada pela luta em favor da garantia de registro a todos, desde os “avulsos” até os com vínculo. Os portuários temem que ao se conceder à iniciativa privada o direito de atuar como operadora portuária, cerca de 70% dos 15 mil funcionários das companhias docas fiquem desempregados, sem contar o risco de perderem alguns dos direitos adquiridos. Dessa forma o Congresso realizado em nível nacional objetivou dentre outras coisas discutir a situação desses trabalhadores diante das indefinições da conjuntura nacional.

Para fazer frente a tais mudanças os trabalhadores portuários capixabas têm proposto o fim da unicidade sindical, do imposto sindical compulsório e de todos os mecanismos que entravam a autonomia dos trabalhadores no que concerne a formação

¹³¹ As relações entre todos os profissionais que atuam no porto eram reguladas por mais de 40 leis e 1500 dispositivos legais, a maioria da década de 1930. Complexa e arcaica essa legislação passou a ser acusada de provocar uma gama de distorções e desperdícios no setor portuário. Cf. GIGANTE cansado: aos 80 anos, o Porto do Rio luta para superar a ineficiência. In: **JB (Revista Domingo)**, ano XV, nº 766, 06/01/91. .

¹³² Apesar de possuírem uma forte resistência a filiação a alguma das centrais sindicais, sobretudo os avulsos, os portuários tendem a polarizar sua orientação em direção ao sindicalismo cutista.

¹³³ 1º CONGRESSO dos Trabalhadores Portuários com Vínculo e Avulso do Estado do Espírito Santo realizado nos dias 1, 2 e 3 de novembro de 1996 - Regimento Interno do CONSUPPORT-ES - Cap. I - Da promoção e dos Objetivos. Vitória (ES), SUPORT.

de organizações sindicais em qualquer nível¹³⁴. Em outras palavras há o reconhecimento de que para enfrentar as transformações que têm sido implantadas o setor, é fundamental que se faça o rearranjo das estratégias de lutas dos trabalhadores, de forma que a reestruturação assuma uma dimensão mais ampla e não unilateral como vem ocorrendo, o que confirma a opinião de alguns parlamentares segundo as quais as propostas de modificação do segmento portuário têm sido marcado por propostas parciais e abordagens simplistas que enfraquecem e debilitam as organizações sindicais.

Nesse contexto, a recorrência a fatos ocorridos num passado de lutas, reivindicações e muitas vitórias é visível no setor como forma de fortalecer o 'espírito de corpo' que tão fortemente impregna os trabalhadores em atividades portuárias. A consciência de que a força de trabalho portuária é detentora de um poder de fogo e de uma combatividade ímpares é algo explícito em muitos casos, tal como podemos observar no discurso abaixo.

“Hoje o nosso setor é estratégico. Mudaram as concepções em termos de administração. Tem agora o just-in-time (...), não se tem mais estoque. (...) Nós somos a barreira disso. Você imagina o seguinte: tá a FIAT lá em Minas. De onde vem as peças da FIAT? Da Itália e de outros países. Isso passa pelas nossas mãos. Nós somos o entrave disso aí. Se a gente parar o porto aqui, a gente pára a FIAT. (...). Nós estamos exatamente dentro desse processo. (...). Nós quebramos todas as regras do capitalismo. Nós temos o poder de parar não apenas o porto, como parar várias indústrias. (...). Nós temos que entender essa posição estratégica. (...).”¹³⁵

O reconhecimento dessa posição torna-se fundamental para ao trabalhadores portuários no momento de negociarem suas reivindicações. Silva (1995 : 19) citando o texto de um ex-funcionário da Companhia Docas de Santos também toca nessa questão, afirmando que o fato de os portuários encontrarem-se numa posição que lhes dispensa

¹³⁴ 1º CONGRESSO dos Trabalhadores Portuários com Vínculo e Avulso do Estado do Espírito Santo, realizado em 1, 2 e 3/11 de 1996.

maiores ganhos, decorre não em função da ‘bondade’ dos patrões ou do governo, mas em virtude de ele ter consciência de sua importância para a estabilidade da economia nacional. Isso faz com que entre os trabalhadores portuários haja uma significativa disposição de e/ou para a luta. O reconhecimento dessa posição estratégica acionava sentimentos de merecimento e a noção de dignidade. Por seus esforços, por sua fundamental posição no contexto da estabilidade econômica, por seu trabalho, etc, os trabalhadores exigiam a contrapartida *“do reconhecimento, da participação nos resultados do trabalho.”*

Todavia, é claro que diante de uma aparente imobilização/fragilidade/incapacidade de fazer frente às investidas do capital – por parte dos sindicatos - muitos trabalhadores apresentam um certo ceticismo quanto ao futuro. No entanto, mesmo em meio aos percalços o certo é que sem a atuação das entidades sindicais, sem a resistência apresentada, a situação dos trabalhadores seria muito diferente. Sem a resistência dos sindicatos de trabalhadores a aprovação do PL nº 08/91 teria sido imediata no Congresso.

Implantado num contexto caracterizado pela reabertura democrática, o processo de modernização dos portos no Brasil, exemplifica satisfatoriamente, a conversão do Parlamento num espaço de disputas de interesses. A pressão exercida pelos lobbies tanto empresarial, quanto obreiro marca de que forma a pressão exercida por grupos de interesse presentes na sociedade pode atuar na conformação das políticas públicas¹³⁶.

Esse reconhecimento da posição estratégica dos portos também foi destacado por Hobsbawn (1981 : 209) que ao analisar o caso inglês faz o seguinte comentário:

“As greves das docas (...) podem causar perdas financeiras maciças ou ruptura de um grande setor da economia (...), atrasando ou impedindo o transporte de mercadorias e matérias-primas. A mão-de-obra do cais é poderosa porque sua

¹³⁵ Depoimento do líder sindical ‘C’ em entrevista realizada em novembro de 1998.

¹³⁶ Villa Cifuentes (1996), discorrendo acerca dos programas de reestruturação portuária implantados no Brasil e na Venezuela através de um estudo comparativo, ressalta que o caso brasileiro tem se caracterizado pelo maior nível de negociação e diálogo entre as partes envolvidas, ao mesmo tempo em que questiona a suposta neutralidade de tais programas, graças aos reflexos dos mesmos sobre o perfil organizativo das entidades sindicais – mais nefastos e com fortes tendências à fragmentação do coletivo de trabalhadores.

capacidade de fazer greve é poderosa, e em geral os sindicatos portuários têm uma forte tradição de militância.”

A F.N.E (Federação Nacional dos Estivadores) reconhece a peculiaridade da atual conjuntura, classificando-a como a etapa mais difícil na história da Estiva no Brasil, o que requer de todos os trabalhadores engajamento e união na ampla gama de discussões a ser levada a efeito, com vistas a se estabelecer uma transição negociada e que portanto, seja capaz de preservar os direitos fundamentais dos trabalhadores em atividades portuárias¹³⁷.

II.2.2- Perspectivas e impasses verificados a partir da análise da postura do movimento sindical portuário capixaba.

No campo das perspectivas quanto ao futuro do movimento sindical portuário, temos tido a oportunidade de observar uma mudança paulatina de postura por parte das entidades sindicais no que se refere às transformações que têm afetado o segmento. Hoje, e diferentemente de alguns anos atrás, o movimento sindical portuário capixaba tem apresentado um significativo interesse em tomar parte ativa nas discussões que têm marcado essa fase de transição legal. Começa a surgir a convicção de que o processo de modernização dos portos talvez não seja tão ‘maléfico’ quanto se pensava, e que mesmo em meio às profundas alterações fomentadas pela Lei dos Portos, seria possível angariar benefícios que satisfizessem aos interesses obreiros. Neste tópico, abordaremos algumas das questões relacionadas às reivindicações e às preocupações sindicais, bem como essa mudança de posicionamento em relação à Lei nº 8.630/93.

Uma das questões levantadas pelos líderes sindicais refere-se à qualificação dos trabalhadores e dos serviços prestados. A preocupação de que com a nova Lei a qualidade dos serviços caia, e o temor de que o setor seja invadido por uma onda de terceirizações, tal como vem ocorrendo em outros segmentos é evidente nos discursos

¹³⁷ A FNP (Federação Nacional dos Portuários) tem reconhecido que a proposta de modernização contida na Lei nº 8630/93 inviabiliza e torna cada vez mais obsoleta a atual estrutura sindical. A proposta de revisão e reformulação da estrutura sindical é uma

sindicais¹³⁸. A convicção de que a produtividade só poderá aumentar caso os serviços sejam prestados por uma mão-de-obra qualificada é algo sempre visível nos discursos dos líderes sindicais:

“ (...) a reforma portuária só valerá a pena se estiver em sintonia com esse ‘espírito’, ou seja, inserida num contexto em que a mentalidade predominante seja a de que os serviços deverão ser prestados por trabalhadores realmente qualificados”¹³⁹ e em condições dignas de trabalho.

Quanto às negociações entre os sindicatos e a CODESA, verificamos que as entidades sindicais têm proposto, dentre outras coisas, que a Companhia Docas adote, dentro de suas novas atribuições¹⁴⁰, uma política de requalificação e readaptação do trabalhador às mudanças que por hora se abatem sobre o setor, bem como a realocação dos trabalhadores dentro da nova estrutura organizacional que encontra-se em fase de definição.

A Lei de Modernização dos Portos sacramenta o discurso da racionalização no segmento portuário. Entretanto divergências de cunho conceitual também são encontradas nesse ponto. Para diversos sindicalistas, a racionalização realmente gerará redução dos postos de trabalho, mas acreditam que uma vez orientados pela Convenção nº. 137 da OIT, esses efeitos danosos tenderiam a ser amenizados. A racionalização deve promover a redução, ou pelo menos, o fim da ociosidade. No entanto, descarta-se o discurso empresarial que vê na racionalização a possibilidade de precarizar e deprecar o uso da força de trabalho.

das reivindicações não apenas dos portuários, mas de toda a classe trabalhadora. In: REFORMAS Estruturais. Circular FNE nº 083/95. FNE, Brasília, 13/12/95/

¹³⁸ A terceirização – ou descentralização produtiva voltada à desverticalização das empresas e externalização das atividades - representa uma ameaça não apenas aos sindicatos portuários, mas também para todos os demais sindicatos, visto que a mesma tem estado associada à precarização das condições de trabalho e queda do nível salarial, uma vez que os trabalhadores das empresas terceiras tendem a receber salários inferiores aos praticados pela “empresa-mãe”, além de estarem fora do alcance da proteção das entidades sindicais.

¹³⁹ Opinião emitida por um dirigente sindical ‘I’ em entrevista realizada no mês de julho de 1997 em Vitória (ES).

¹⁴⁰ Papel de Autoridade Portuária e não mais o de Operadora Portuária.

A racionalização passaria pela formação de uma mão-de-obra mais capacitada, o que não vem acontecendo devido ao perfil altamente retrógrado e antiquado que tem marcado os cursos de formação profissional no porto. Para um conferente entrevistado,

“O sistema de formação profissional ainda está com visão militarista e de segurança nacional (...). Ele é vinculado ao ensino profissional marítimo do Ministério da Marinha. (...). Falta uma visão de futuro nesse sistema de formação profissional, que ainda trata de cargas que já não existem. (...).”¹⁴¹

Mudança de mentalidade: eis uma expressão que consideramos elementar nas discussões que têm norteado a implantação do novo dispositivo legal que imprimirá um novo formato ao setor portuário. Mas como todo processo que envolve mudança de atitude, da forma de encarar e enfrentar os problemas, a questão da modernização dos portos transcende o meramente econômico, rumando em direção a uma dimensão notadamente cultural e política, percebida, no caso em questão através do acentuado apego à tradição e ao padrão corporativista de representação de interesses que, por sua vez, define uma modalidade de intervenção política e de reivindicação de direitos, atuando como barreiras à plena implantação da Lei.

O desmonte de um aparato legal que delimitava e definia previamente as funções dos atores envolvidos na dinâmica do processo produtivo causa - com toda certeza - apreensão e receio tanto no capital quanto no trabalho; constatação feita por Giddens que, em sua análise das ‘conseqüências da modernidade’, ressalta que em contextos marcados pelo predomínio da tradição, o grau de segurança dos indivíduos torna-se muito maior, e que com o advento da modernidade tal segurança tende a se fragmentar. Soma-se a isso o fato de que

“A modalidade de corporativismo, caracterizada pela tutela, pela postura intervencionista e paternalista do Estado sobre empresários e trabalhadores dos portos, promovia a passividade

*dos respectivos segmentos em relação à ação do poder público (...)*¹⁴², o que acabou favorecendo a inexistência de uma cultura negocial e de empresa¹⁴³ no segmento portuário.

Sendo assim, a elaboração de um contrato coletivo no setor é tido como um desafio de fundamental importância, haja vista o fato de este firmar-se como artifício garantidor da manutenção das conquistas até então alcançadas.

Porém, negociação coletiva encontra dificuldades de se consolidar graças a própria resistência do trabalhador e do empresário. Do trabalhador, por medo de perder garantias conquistadas; e do empresário por não aceitar abrir mão de pontos que lhe interessam. O conflito de interesses fica dessa forma, bastante patenteado, o que acaba atrasando o desfecho de uma negociação.

Em suas discussões com o empresariado, os portuários têm reivindicado a recuperação das perdas salariais, manutenção/garantia dos atuais trabalhadores das administrações portuárias nos quadros de funcionários após o arrendamento das áreas do porto e participação do poder público na negociação nacional.

Uma outra reivindicação refere-se à unificação das datas-base dos trabalhadores 'avulsos' e dos com vínculo empregatício, já que a unificação é tida como um artifício capaz de potencializar a capacidade de resistência, a combatividade e o 'poder de fogo' das entidades sindicais¹⁴⁴. (Nascimento, 1996). Segundo o líder sindical 'C' seria interessante se houvesse a mudança da data-base dos trabalhadores avulsos, uma vez que os meses que a antecedem são meses de férias ou festas, o que dificulta a realização de assembléias que contem com uma participação significativa dos trabalhadores¹⁴⁵.

¹⁴¹ Líder sindical 'D' em entrevista realizada em 08/11/98.

¹⁴² Cf. Colbari (1996 : 18).

¹⁴³ "Um conjunto complexo de crenças, valores, pressupostos, símbolos, artefatos, conhecimentos e normas, freqüentemente personificado em heróis, que é difundido na empresa pelos sistemas de comunicação e pela utilização de mitos, estórias, rituais, além de processos de endoculturação." (Alves, 1997 : 10). Para além dessa definição apresentamos a cultura da empresa como sendo uma postura que prioriza a eficiência, a produtividade, a otimização de resultados, a racionalidade instrumental, alto potencial de competitividade, etc. Pépin (1998 : 273) comentando esse conceito ressalta que a excelência de uma empresa encontra-se relacionada a oito princípios básicos de gestão: "elas têm compromisso com a ação; escutam os clientes; favorecem a autonomia, o espírito inovador; mobilizam-se em torno de um valor chave; restringem-se ao que sabem fazer; preservam uma estrutura simples e ágil; aliam leveza e rigor."

¹⁴⁴ Os trabalhadores avulsos têm a sua data-base no mês de março, enquanto os trabalhadores com vínculo negociam suas reivindicações em junho.

¹⁴⁵ Informação obtida em entrevista realizada em novembro de 1998.

O resultado dos impasses que marcaram a negociação do contrato coletivo foi a eclosão de paralisações em diversos portos brasileiros. A paralisação de 48 horas teve início no dia 21 de março de 1995, começando às sete horas manhã, contando com a participação dos estivadores, conferentes, arrumadores, consertadores, amarradores e vigias. O resultado foi positivo segundo avaliação sindical¹⁴⁶.

Entretanto, como novos impasses vieram à tona devido ao fato dos operadores portuários e o governo mostrarem-se reticentes quanto a negociação nacional, as categorias representadas pela FNE (Federação Nacional dos Estivadores), FNP (Federação Nacional dos Portuários) e FENCCOVIB (Federação Nacional dos Conferentes de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Arrumadores e Trabalhadores de Bloco) resolveram deflagrar greves setoriais de 24 horas em todo país. O movimento teve início no dia 10/04/95. No Espírito Santo a greve foi marcada para o dia 18/04, conforme exposto no calendário nacional elaborado pelo movimento¹⁴⁷.

No entanto, a unidade em prol da negociação nacional foi quebrada. O próprio movimento sindical portuário criou impasses nas discussões do contrato coletivo. De um lado estava a FENCCOVIB, que optou pela negociação regional e no outro estava a FNE, que rumou em direção à discussão nacional. Após os impasses os sindicatos portuários resolveram negociar

“ (...) regionalmente as suas pautas de reivindicações, ao mesmo tempo que, em nível nacional, seriam discutidas as questões relativas à Lei nº 8.630/93 ”¹⁴⁸.

Todavia, no início de abril de 1996 os trabalhadores de estiva, consertadores, conferentes, vigias e arrumadores do porto de Vitória e os empresários do setor conseguiram celebrar uma convenção coletiva na qual estabelecida um reajuste de 21,5% a partir de março de 1995 até 29 de fevereiro de 1996,

¹⁴⁶ Cf. Nascimento, 1996.

¹⁴⁷ Calendário de paralisações: 10/04- São Paulo, Amazonas, Acre e Rondônia; 11/04- Pernambuco e Paraíba; 12/04- Bahia, Alagoas e Sergipe; 13/04- Rio de Janeiro e Rio Grande do Norte; 17/04- Pará, Maranhão e Ceará; 18/04- Espírito Santo e Rio Grande do Sul; 19/04- Paraná e Santa Catarina. Fonte: GREVE amanhã. SUPPORT (edição extra), 04/95.

“(...) e definiu um calendário para a afirmação de termos aditivos referentes à remuneração, composição das equipes de trabalho e outros assuntos como o sistema de rodízio, comissão paritária, conselho de supervisão e diretoria executiva no âmbito do OGMO”¹⁴⁹.

Quanto a um dos pontos mais controversos da nova legislação – a multifuncionalidade – , verificamos que se no início havia resistência por parte dos trabalhadores em colocá-la na pauta de discussões, isso já não ocorre hoje. No entanto, diferenças conceituais têm feito com que a polivalência do trabalhador portuário encontre sérios obstáculos à implantação.

A resistência ao processo de introdução da polivalência do trabalhador foi detectada por Leite (1994 : 196/7), uma vez que na análise que faz, ela constata que

“ A polivalência se choca, (...) com hábitos e práticas arraigadas entre os trabalhadores, em virtude da alteração que provoca na demarcação anterior das profissões. Por um lado ela fere a identidade e o orgulho profissional dos operários (...). Por outro lado, ela agride a prática operária de luta pela isonomia salarial, ao pressupor que eles desempenharão tarefas tidas como mais qualificadas sem a respectiva compensação financeira”.

Isso pode ser facilmente observado no setor portuário, como teremos a oportunidade de verificar.

No esquema de distribuição do trabalho portuário verifica-se a prática da alternância de funções, uma espécie de multifuncionalidade intra-categoria, que não

¹⁴⁸ Acontece no Cais, 06/95, nº 52.

¹⁴⁹ “Atualmente, cerca de 70% a 80% da remuneração percebida pelos trabalhadores (...) correspondem a ganhos de produtividade, mas a forma de aferir os ganhos de cada um é a mesma utilizada décadas atrás, não levando em conta a modificação tecnológica dos portos nos últimos anos, que passou a exigir menos esforço na execução das tarefas.” (A Gazeta, 07/0796). No caso dos serviços de estiva, por exemplo, a Resolução nº 8.179/84 estabelece que a remuneração desses serviços deverá ser feita com base nas ‘taxas de estiva’, que compreendem: a) o montante da mão-de-obra – MMO – que “ é a importância despendida no pagamento aos operários estivadores que integram um terno-padrão ” e; b) o montante da entidade estivadora que “ é a importância despendida na movimentação de toda a carga, para atender às despesas com a remuneração dos contramestres (...) e dos serviços

favorece a flexibilidade do trabalho – já que não quebra os limites rigidamente estabelecidos para a atuação de cada categoria - , tão presente no discurso gerencial moderno.

As mudanças advindas da emergência das novas tecnologias redefinem o conteúdo do trabalho portuário, qualificando algumas atividades e desprestigiando outras, que passam a se tornar mais simples e com tendências ao desaparecimento. Com isso, o orgulho profissional – alimentado pelo saber prático e pela convivência com a dinâmica do processo produtivo - , que caracteriza o trabalhador portuário começa a se alterar, o que representa o surgimento de novos requisitos para a inserção do trabalhador no setor.

Inserida nesse contexto de mudanças que redefinem o conteúdo do trabalho, a multifuncionalidade tende a romper com as barreiras que definem o papel de cada categoria de trabalho. No entanto, como já foi salientado, diferenças conceituais e na forma de aplicação da multifuncionalidade tem dificultado o consenso entre as partes envolvidas. Segundo um líder sindical,

“(...) o setor patronal quer um trabalhador multifuncional, mas com remuneração de ‘monofuncional’. Essa é a primeira resistência que surge no trabalhador. A segunda é a seguinte: é uma forma de precarização do trabalhador que capacitou-se até chegar àquele nível de escolaridade (...)”¹⁵⁰.

Segundo essa mesma fonte, a classe empresarial tem proposto uma multifuncionalidade descendente e não ascendente. O trabalhador passaria a desempenhar tarefas ‘menos qualificadas’ e tidas como ‘inferiores’, desprestigiando anos de formação profissional despendidos pelo trabalhador. A idéia de que um maior grau de qualificação representaria uma maior sofisticação moral e técnica, bem como um maior comprometimento do portuário com sua atividade é evidente na fala dos líderes sindicais.

de conferência e conserto, taxa de seguro e previdência, materiais de consumo, administração e outras previstas em lei ou eventuais”. In: Definições Gerais, nº 1.5; 1.51 e 1.5.2.

“(...) o conceito de multifuncionalidade colocado na Lei nº 8.630/93, não é o conceito que os empresários querem, (...) que é uma desespecialização, que é jogar o dinheiro investido na formação profissional pela janela (...). Por que dessa multifuncionalidade? Na Lei nº 8.630, no artigo 16¹⁵¹, ela coloca que o operador portuário será o responsável direto pela coordenação e direção técnica das operações.(...). Antes a atividade portuária era muito segmentada: (...) as atividades de terra e de bordo eram desempenhadas por entidades diferentes, ou seja havia uma segmentação nessa passagem ‘da terra’ para ‘de bordo’. Uma parte era feita pela CODESA e a outra pelos agentes de navegação, transformados em operadores portuários. Por força do artigo 16 isso passa a ser feito por uma única entidade chamada ‘Operadora Portuária’. Então não há razão de você ter essa segmentação: quem é de bordo fica à bordo e quem é de terra fica em terra. (...) Por isso há o instituto da multifuncionalidade, para promover o intercâmbio de atividades similares”¹⁵².

Enquanto que para os empresários a multifuncionalidade encontra-se ligada à idéia do estabelecimento da possibilidade de um dado trabalhador exercer várias funções no mesmo terno¹⁵³; para os trabalhadores ela implica na igualdade na concorrência no momento de distribuição do trabalho, bem como na viabilidade em se adquirir múltipla especialização¹⁵⁴.

A resistência que os trabalhadores apresentam em relação à implantação da multifuncionalidade, é considerada provisória, pois acredita-se que com o fechamento de

¹⁵⁰ Depoimento do líder sindical ‘D’ em entrevista realizada em 08 de novembro de 1998.

¹⁵¹ Art. 16 da Lei nº 8.630/93: “O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.”

¹⁵² Líder sindical ‘D’ em entrevista concedida ao pesquisador em 08 /11/98.

¹⁵³ No que se refere à multifuncionalidade, um empresário faz o seguinte comentário: “Precisamos atender às exigências de excelência e de qualidade na prestação dos serviços portuários, por isso buscamos a multifuncionalidade dos trabalhadores, e disso não abrimos mão.” In: Entrevista com Carlos R. Frisoli, presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários, concedida à *Revista Portos e Navios* de abril de 1998, p. 30.

¹⁵⁴ Colbari (1997).

uma negociação e de um acordo favoráveis, eles tendam aceitá-la. A resistência se dá muito mais pela forma como está sendo proposta do que pelo conceito em si.

No momento, enquanto alguns se opõem a esse princípio, outros já o recebem como sendo de certa forma positivo à sua categoria, na medida em que vêm na multifuncionalidade a possibilidade de crescer profissionalmente, habilitando-se ao exercício de outras atividades no porto. Este é o caso dos trabalhadores de bloco¹⁵⁵, que durante muitos anos foram tratados como a “escoria” do porto e que com a multifuncionalidade vêm nascer a possibilidade de expandir seu campo de atuação na orla.

A questão da multifuncionalidade do trabalhador portuário apresenta-se como uma das propostas da Lei nº 8.630/93 de implantação mais problemática, uma vez que como temos tido a oportunidade de observar, no setor encontra-se consolidada uma cultura profissional arraigada e definida e que delimita de forma rigorosa os espaços de atuação de cada uma das categorias, o que nos mostra que a corporativização do setor portuário alcançou um patamar elevado e acentuado, rumando em direção a um corporativismo estreito.

No processo de implantação da multifuncionalidade diversas questões devem ser consideradas. Deve-se levar em conta o aspecto da escalação do trabalho, a forma como se processará a distribuição do trabalho no setor, fazendo com que essa temática seja mais um desafio ao OGMO, atual gestor do trabalho no orla. Cada registro deverá contar uma quantidade determinada de trabalhadores, de forma a se evitar que haja excesso de

¹⁵⁵ Segundo a Lei nº 8.630/93, a atividade de bloco é definida nos seguintes termos: “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.” A Associação dos trabalhadores de Bloco foi fundada em 1984, sendo que o efetivo reconhecimento do sindicato só se consumou em 1988, após a promulgação da Constituição. Em termos salariais e até em oportunidade de acesso ao trabalho, os trabalhadores de bloco constituem-se num dos mais prejudicados. O surgimento dessa categoria reflete algumas das contradições verificadas no setor portuário, visto que os citados trabalhadores surgiram em função da falta de “responsabilidade patronal e sindical”, uma vez que tanto patrões quanto os demais trabalhadores desconsideravam a precariedade na qual esses trabalhadores exerciam as suas atividades. Havia à beira do cais um elenco de indivíduos desempregados que ficavam a espera de trabalho e todas as vezes que chegava um navio esses indivíduos eram recrutados para efetuarem reparos nas embarcações totalmente desprotegidos no que concerne aos aspectos previdenciários, vivendo durante um longo tempo à margem do trabalho portuário. Tanto sob a ótica patronal quanto sob a perspectiva dos demais sindicatos de trabalhadores, os trabalhadores de bloco eram tidos como indivíduos que faziam de tudo. Os empresários serviam-se dos serviços dessa mão-de-obra de forma exploratória, e tal exploração contava se não com o consentimento, pelo menos com a omissão das entidades sindicais das categorias portuárias no que concerne ao combate àquela situação, principalmente daquelas que se encontravam melhor posicionadas na atividade portuária. Assim, os trabalhadores de bloco encontravam-se “marginalizados” até mesmo por outros sindicatos que atuavam à beira do cais. Por essa razão, os trabalhadores de bloco vêm a multifuncionalidade com um certo otimismo. (Informação obtida do líder sindical ‘B’ em entrevista realizada em abril de 1997 em Vitória/ES).

mão-de-obra ou de serviços, levando à concessão de trabalho a uns e não a outros. Nas palavras de um líder portuário,

“Não é lógico um navio ficar parado por falta de estivador e com vigias sobrando, por exemplo. (...). O trabalhador deve habilitar-se para ser multifuncional (...) da atividade de conferente, de estiva, de consertador (...). Então ele vai à escalação. Sobrou ? E não tem trabalho pra ele? Mas tem uma outra e ele quer trabalhar, então ele vai lá e diz: ‘sou multifuncional dessa atividade; quero ser escalado nessa função’. (...). Esse é o conceito que a gente tá trabalhando.”¹⁵⁶

Na realidade, para os líderes sindicais, a multifuncionalidade funcionaria como uma espécie de ‘força de reserva da atividade principal’, evitando por conseguinte, que uns trabalhem e outros não. Assim haveria uma maior igualdade de possibilidade de inserção numa dada tarefa nos marcos de uma ‘tecnologização’ do setor, o que acaba despertando um otimismo nos líderes das categorias mais desprestigiadas no segmento portuário, como os bloquistas, por exemplo. Nas palavras de Colbari (1997 : 23),

“(...) a multifuncionalidade contribuiria para aumentar a qualificação do trabalho no setor e para modernizar o aprendizado profissional, até o momento ainda muito dependente das habilidades adquiridas através da iniciativa individual no decorrer da experiência direta nas funções.”

A multifuncionalidade toca também numa importante característica do setor portuário: a convivência entre a tradição e a modernidade. A prática de hábitos arraigados e bem definidos não só pela legislação, mas também pelos usos e

¹⁵⁶ Fala do líder sindical ‘D’ em entrevista realizada aos oitos dias do mês de novembro de 1998.

costumes¹⁵⁷, dificulta significativamente a instituição da polivalência do trabalhador e a atuação do OGMO, que para se consolidar precisa romper com tais práticas. Ademais, ela exige mais do que nunca o redesenho da atual organização sindical – o que nos remete à necessidade de se repensar e redefinir a legislação trabalhista. Nos moldes em que se encontra, essa legislação, no que tange à multifuncionalidade, simplesmente fomentaria a emergência de conflitos de representação entre os diferentes sindicatos.

Cautela: esta é sem dúvida alguma a palavra que tem norteado as negociações no setor portuário. Deve haver cautela ao se “mexer” na Lei de Modernização dos Portos. Alterá-la pode significar – segundo os líderes sindicais – cair em maiores problemas e pôr fim com o pouco que ela concede aos trabalhadores. Assim sendo, deve haver uma defesa dos pontos considerados positivos na nova legislação. Para os líderes sindicais entrevistados, a Lei é uma realidade e os trabalhadores não devem fechar os olhos a esse fato, comportando-se como se ela não existisse. É necessário apresentar propostas que tornem a sua implantação menos traumática aos trabalhadores.

“Não adianta ficar nesse tête-a-tête (...) contra a lei. Existe uma lei. Temos que aproveitar o que ela tem de bom, de positivo, que nós conseguimos colocar lá, e fazer isso valer.”¹⁵⁸

Em 1991 diversos sindicatos portuários se uniram, protestando contra os planos do Governo de privatizar e liberalizar a indústria portuária, bem como de excluir os trabalhadores sindicalizados dos terminais privados. Nas últimas semanas de setembro e começo de outubro os portuários de 54 portos brasileiros paralisaram as suas atividades. Já no seu primeiro dia, a greve conseguiu a adesão de 60 mil trabalhadores. Além do montante de prejuízos financeiros, a greve prejudicou a imagem do empresariado

¹⁵⁷ Segundo Weber (1995 : 421) “ Na esfera da ação social podem ser observadas regularidades, de fato, isto é, a presença de uma ação social repetida pelos mesmos agentes (...), cujo sentido imaginado é tipicamente idêntico. (...) Pelo termo ‘costume’ deve entender-se a probabilidade de uma regularidade do comportamento, de um grupo de homens, quando e em que medida esta probabilidade é dada unicamente por seu exercício de fato. O costume deve chamar-se hábito quando o exercício de fato se baseia num enraizamento duradouro ”

¹⁵⁸ Líder sindical ‘C’ em entrevista realizada em novembro de 1998.

brasileiro no exterior, uma vez que o movimento dificultava o cumprimento de acordos assinados¹⁵⁹

Na primeira semana do mês de julho de 1996, os trabalhadores capixabas deflagraram uma greve de dois dias, apresentando como justificativa *o não cumprimento da Lei de Modernização dos Portos* por parte do empresariado que estaria utilizando mão-de-obra desqualificada nas operações portuárias, o que contrariava algumas das disposições legais presentes na Lei nº 8.630/93, que garantiam a preferência ao trabalho aos trabalhadores avulsos matriculados até o dia 31/12/90¹⁶⁰.

Após as negociações com a Companhia Docas do Espírito Santo, os trabalhadores em atividades portuárias decidiram voltar ao trabalho. As negociações continuariam entre os trabalhadores e os operadores portuários, ao passo que, paralelo ao processo de debates e negociações, os portuários capixabas continuariam exercendo as suas atividades no setor. Dentre as exigências feitas pelos trabalhadores destacamos: a suspensão dos contratos firmados entre os operadores portuários e as empresas terceiras e o *cumprimento da Lei de Modernização dos Portos e dos decretos que lhe dão apoio*, e que prescreviam a concessão de direito de acesso ao trabalho somente àqueles que estivessem credenciados¹⁶¹.

Nesse ponto podemos observar que o sindicalismo portuário, num primeiro momento, atacava veementemente a Lei nº 8.630/93, classificando-a como estratégia do governo e dos empresários, cujo objetivo era o de desarticular a atividade sindical. Posteriormente, observamos, sintomaticamente após a promulgação da Nova Lei, a realização de greves e diversas reivindicações exigindo e/ou pressionando o governo e os empresários, no sentido de que cumprissem à risca das prescrições estabelecidas pela Nova Lei Portuária e, que, de certa forma, resguardavam seus interesses, sobretudo no que se refere ao mercado de trabalho, cuja manutenção da exclusividade foi uma das bandeiras hasteadas com mais vigor durante todo o período de tramitação do PL nº 08/91 no Congresso Nacional.

¹⁵⁹ GREVE geral dos Estivadores. Jornal da Tarde, 24/09/91 & FEDERACIÓN Internacional de Trabajadores del Transporte. Quinta Conferencia Latinoamericana de Trabajadores Portuários. Vitória/Brasil, 2-4 de septiembre de 1992. Este documento também informa que, "A nova Lei reconhece os sindicatos de portuários como os representantes dos trabalhadores e como as organizações responsáveis pela negociação das condições de trabalho. Sob estas mudanças, os portos serão administrados por empresas privadas, ainda que as infraestruturas continuarão sendo propriedade do governo" (p.05).

¹⁶⁰ Cf Art's. 45 e 55 da Lei nº 8.630/93.

¹⁶¹ Cf. Nascimento (1996).

Abaixo encontra-se elencado um conjunto de matérias publicadas na imprensa e, que demonstram como a postura dos portuários em relação à Lei nº 8.630/93 foi se modificando com o tempo.

Matéria	Causa/Motivo	Fonte
“Avulsos no porto farão a greve”	Oposição dos Decretos nº 96.909 e 96.910. ¹⁶²	A Tribuna/ES, 09/10/88.
“Privatização leva portuários à greve”	Oposição à privatização dos portos; favorecer a montagem de um lobby.	A Tribuna/ES, 16/10/88
“Trabalhadores avulsos decidem parar por tempo indeterminado”	Oposição à tentativa do Governo de privatizar os portos revogação de decretos.	Gazeta Mercantil, 26/04/89
“Greve geral dos Estivadores”	Contra desregulamentação dos portos	Jornal da Tarde, 24/09/91
“Trabalhadores entram em estado de greve”.	Represália ao projeto de desregulamentação do trabalho avulso.	Tribuna de Santos, 17/01/91.
“A greve como resposta”	Contra projeto de desregulamentação do trabalho avulso.	Gazeta Mercantil, 15/02/91
“Portuário em greve faz manifestação no centro”	Contra o projeto de modernização e desregulamentação dos portos.	A Gazeta/ES, 12/06/92.
“Estivadores ameaçam deflagrar greves ”	Represália à desregulamentação portuária.	A Tribuna de Santos, 27/02/92

¹⁶² Esses Decretos foram baixados pelo Presidente J. Sarney e, para os sindicatos, eles visavam privatizar os portos nacionais, “converter em derrotas” as conquistas alcançadas pelos avulsos, sobretudo após a Constituição de 1988, que concedeu aos avulsos a igualdade de direitos em relação aos empregados.

“Empresas irão ao TST contra greve nos portos.”	Atividades paralisadas em 28/01/93 como protesto contra a aprovação do projeto de modernização portuária.	O Globo, 29/01/93.
“Portuários voltam ao trabalho hoje após greve de 24 horas”.	Greve de advertência, exigindo dentre outras coisas o cumprimento da Lei nº 8.630/93 (acordo coletivo, registro de avulsos) .	A Tribuna, 08/06/94.
“Protesto impede acesso a Capuaba”.	Protesto contra a CVRD exigindo o cumprimento da Lei nº 8.630/93	A Gazeta/ES, 16/07/98.
“Portuários decidem greve na quinta feira.”	Protesto dos portuários contra o Consórcio Peiú, arrendatário do Cais de Paul, por estar descumprindo a Lei nº 8.630/93.	A Gazeta/ES, 27/07/99.

Assim sendo, o avanço da reestruturação no segmento estabeleceu entre os sindicatos portuários a necessidade de uma mudança de postura como forma de atenuar os efeitos danosos de tais alterações¹⁶³; o ocorreu, sem dúvida alguma, em decorrência de um maior amadurecimento do sindicalismo portuário, sobretudo, o capixaba¹⁶⁴, em relação à necessidade de modernização dos portos e; por outro lado, como uma recorrência à versatilidade que sempre marcou o sindicalismo portuário, mesmo quando atrelado à tutela estatal. As ações de protesto, realizadas, agora pelos portuários, focalizam a atenção basicamente no descumprimento, por parte do empresariado, dos aspectos trabalhistas da Lei nº 8.630/93.

¹⁶³ Em 15/07/98 os trabalhadores em atividades portuárias interditaram por duas horas o acesso ao Cais de Capuaba em Vila Velha/ES, exigindo o cumprimento da Lei nº 8.630/93 que determina a contratação de trabalhadores avulsos através do OGMO, uma vez que segundo as denúncias a Companhia Vale do Rio Doce estaria usando uma mão-de-obra terceirizada e desqualificada na operação portuária. Fonte: PROTESTO impede acesso a Capuaba. A Gazeta/ES, 16/07/98.

¹⁶⁴ Haja vista o fato de que a nível de Brasil nem todos os sindicatos adotaram o mesmo posicionamento. Alguns como o de Santos e do Rio de Janeiro, por exemplo, rumaram em direção a uma postura mais de resistência e conservadorismo.

Segundo alguns líderes sindicais entrevistados, a idéia de se desafiar a conjuntura é inviável, e seria uma demonstração de imprudência por parte dos trabalhadores, pois de uma forma ou de outra as alterações explicitadas na Lei nº 8.630/93 entrariam em vigor mais cedo ou mais tarde, com ou sem negociação. Nesse sentido, negociar a transição tem sido fundamental para o futuro do sindicalismo portuário. Experiências de outros países latino-americanos têm demonstrado que a melhor forma de transição tem passado pelo campo da negociação.

Outro impasse inerente ao processo de modernização portuária brasileiro e que tem estado presente também no Espírito Santo: o descompasso entre a tradição e a legislação de modernização dos portos. Isto porque apesar de haver revogado a antiga legislação, a Lei nº 8.630/93 não estabelece nada acerca da composição das equipes de trabalho, delegando tal função à negociação coletiva a ser celebrada entre patrões e empregados. Na falta ou ausência de uma legislação específica para este tema, que seria gerada pela via negocial, os sindicatos têm se servido da antiga Portaria 8.179/84, que regulamenta o tamanho dos ternos e das equipes de trabalho em cada faina.

Esta portaria foi elaborada num passado no qual os avanços tecnológicos apresentavam-se de forma ainda bastante tímida e os portos não possuíam melhores equipamentos. Hoje, com a introdução do contêiner e de artefatos mais modernos utilizados na manipulação das cargas, o número de homens necessários numa operação tornou-se reduzido. O trabalho portuário passou rapidamente de uma fase intensiva em mão-de-obra para uma intensiva em capital e tecnologia¹⁶⁵. Entretanto, a Portaria nº 8.179/84 continua vigorando, não no papel – pois a mesma foi revogada pela Lei nº 8.630/93 -, mas de fato, no dia a dia por força da tradição. Ainda continua sendo a referência na constituição de fainas e ternos, situação reforçada pela falta de uma legislação que administre essa questão. Apesar de não ser mais necessária uma grande quantidade de homens trabalhando, as equipes continuam “congeladas”, o número de homens nas equipes continua quase que inalterado, já que existe uma legislação que assim o determina e que se encontra em descompasso com a realidade. E os sindicatos continuam fiéis às determinações dessa legislação.

II.2.3- O processo de modernização dos portos e a emergência de novos parâmetros condutores das políticas de higiene e saúde do trabalhador portuário.

Outro ponto a ser ressaltado é que após a promulgação da lei nº 8.630/93 veio à tona a necessidade de se discutir o problema da segurança e da salubridade no trabalho portuário, questão até pouco tempo desconsiderada pelo empresariado do setor. Pela legislação antiga cabia aos sindicatos a função de distribuir entre os trabalhadores o material de segurança individual. Com a Norma Regulamentadora (NR) nº 29 isso muda. A função de fornecer os equipamentos de segurança aos trabalhadores passa a ser uma atribuição do OGMO¹⁶⁶.

A NR nº 29 surgiu a partir da ratificação da Convenção nº. 152 da OIT¹⁶⁷, e veio para alterar todo o conceito acerca da segurança e da saúde do trabalhador portuário. Anteriormente quando se falava nessa questão, percebia-se que a mesma ficava limitada exclusivamente à segurança a nível individual. O conceito ficava restrito ao uso de equipamento individual por parte do trabalhador, ou seja, não havia uma abordagem que direcionasse a sua atenção às modificações no ambiente de trabalho. O lado coletivo do problema era esquecido. Não se trabalhava com a idéia da necessidade de se reduzir a quantidade de sujeiras e/ou ruídos nos ambientes de trabalho da atividade portuária. O foco de atenção não era direcionado à fonte geradora dos problemas, na modificação do ambiente de trabalho, mesmo porque os custos de tais empreitadas eram muito altos, o que limitava a ação ao simplesmente paliativo, ao lado menos oneroso, que era a concessão de equipamentos ao trabalhadores individualmente.

Esse tipo de comportamento em relação à saúde e segurança dos trabalhadores decorria, em parte, da própria postura dos sindicatos que, ao administrarem uma taxa destinada à proteção individual, acomodaram-se à uma dimensão bastante limitada, já que temiam perder essa fonte de receitas. Sacrificava-se portanto, a segurança dos trabalhadores em nome de ganhos financeiros.

¹⁶⁵ Cf. Oliveira Jr. (1994).

¹⁶⁶ Cf. Art. 19, inciso V da Lei nº 8.630/93.

¹⁶⁷ A Convenção 152 da OIT apresenta algumas orientações quanto à proteção à saúde do trabalhador portuário. Focaliza a sua atenção prioritariamente nos ambientes de trabalho do porto, apontando medidas que têm como objetivo atingir níveis satisfatórios de segurança, saúde e higiene para o trabalhador portuário.

É somente a partir do final da década de 1980 que essa postura começa a se alterar. A partir da Convenção nº 152 da OIT, um grupo de trabalhadores percebeu a urgência em se mudar esse enfoque. A proteção do trabalhador passou a ser encarada como uma responsabilidade do empresariado e não dos sindicatos. Assim, começaram os debates em torno desse tema.

A aplicação da NR nº 29 impõe mudanças nas antigas práticas de segurança e saúde do trabalhador. A improvisação deverá desaparecer, dando lugar a um planejamento mais organizado e racional da operação portuária.

No que se refere a esse importante tema, percebe-se que o que há na realidade é o esclerosamento da atividade portuária, dadas as dificuldades de aplicação da Norma Regulamentadora. Trabalhadores/sindicatos e empresários do setor encontram-se mal-acostumados quanto a uma série de aspectos referentes à operação portuária. Isso faz com que a Norma seja quase que inaplicável nos moldes da atual forma de organização do trabalho no porto. Sua aplicação vai exigir por parte do empresariado grandes investimentos que se direcionem às mudanças nos ambientes de trabalho no porto.

A aplicação desse novo instrumento legal é fundamental para a consolidação da modernização portuária, o que faz com que o governo cobre com bastante rigor a implantação desse dispositivo o mais rápido possível, gerando forte resistência empresarial. Para um líder sindical,

*“(...) eles [os empresários] estão adotando uma postura altamente extorvante do processo. Não queriam que a Norma sequer saísse. (...), e nós adotamos a postura altamente pragmática: tudo o que eles discordavam (...) a gente tentava obter consenso (...) Eram questões primordiais pra gente”.*¹⁶⁸

A necessidade de aplicação dessa Norma é fundamental aos trabalhadores, sobretudo, quando nos recordamos das péssimas condições de trabalho que sempre caracterizaram o trabalho no porto.

¹⁶⁸ Líder sindical ‘D’. O grifo é meu.

O empresariado do setor portuário, contudo, ressentia-se do fato de que as interferências do Estado nas relações de trabalho sempre foram bastante acentuadas e a implantação da Lei de Modernização dos Portos não pôs fim a isso, - argumentam -, e a maior prova disso é NR nº 29. Segundo eles, a Norma possui prazos muito curtos para a implantação, o que acaba dificultando a mobilização de recursos financeiros necessários à sua aplicação. Para os empresários, a questão da saúde e da segurança no trabalho portuário sempre foi algo desconsiderado pelo Estado, que de uma hora para outra, no exato momento em que se retira das operações à beira do cais, transfere de forma abrupta essa responsabilidade à iniciativa privada, sem contudo, abrir uma política que subsidie os recursos necessários à colocação em prática da nova legislação¹⁶⁹.

Um outro ponto positivo da Lei é a preocupação com o meio-ambiente, o que era esquecido antes. Todas as medidas a serem tomadas no âmbito do porto local devem contemplar um estudo de impactos ambientais, de forma a se evitar maiores danos ao ecossistema.

Assim sendo, podemos perceber que no geral, a Lei de Modernização dos Portos apresenta-se como uma Lei bastante democrática, permitindo que os atores envolvidos na questão portuária definam, eles mesmos, que metas deverão de ser seguidas. Ela, portanto, delega à negociação um espaço antes não encontrado no segmento.

II.2.4- A polêmica em torno da constitucionalidade da nova legislação portuária.

Discussões em torno da constitucionalidade da Lei de Modernização Portuária têm tornado os debates mais acalorados. As Federações de Estivadores e dos demais avulsos (FNE e FENCCOIB respectivamente) encomendaram um parecer acerca da provável inconstitucionalidade da nova legislação portuária. Ao todo foram apontadas 15 pontos – que segundo a interpretação dos trabalhadores entrariam em choque com princípios constitucionais básicos.

Segundo a Constituição vigente, os portos podem ser marítimos, fluviais ou lacustres, sendo por conseguinte, locais para a atracação, embarque e desembarque de mercadorias e pessoas, pontos de junção ou de encontro entre as circulações marítima,

¹⁶⁹ Carlos Roberto Frisoli. In: Falta uma linha de crédito. *Portos e Navios*, 04/98.

terrestre e fluvial interior, exercendo um importante papel na distribuição das riquezas. Encontram-se inseridos no setor terciário da economia, configurando-se como agentes de prestação de serviços.

O documento constitucional salienta a natureza pública dos portos, o que nos remete à sua natureza tipicamente estatal. Para além de um mero local de embarque/desembarque de passageiros e mercadorias, os portos se apresentam como pontos estratégicos para a segurança nacional. Por estarem numa região de fronteira, nos portos são realizadas atividades tipicamente públicas ou tuteladas pelo Estado: vigilância sanitária, migração e fiscalização alfandegária, policiamento de repressão e controle do tráfico de drogas e contrabandos, inspeção e qualificação dos produtos. etc, funções que por si mesmas apresentam-se como sendo de competência pública. É nesse sentido que o processo de privatização do segmento começa a ser questionado pelas entidades classistas dos trabalhadores.

Ao conceder aos terminais privativos o direito de manipular cargas de terceiros, a Lei nº 8.630/93 estaria outorgando ao setor privado um direito que é próprio do setor público. No artigo 4º, parágrafo 2º da Lei de Modernização dos Portos temos que

“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.”

A expressão ‘misto’ conferida ao porto privado revela, segundo o parecer encomendado pelas federações mencionadas

“(...) uma forma de uso público dos a Administração de uma pessoa jurídica de direito privado, pois não há limite para a movimentação de cargas de terceiros, ou seja, cargas de qualquer

*interessado, cargas de usuários em geral, tal como no caso de uso público*¹⁷⁰.

Há portanto, a outorga de direito de exercer a exploração da atividade portuária mediante uso público às entidades de direito privado, sem ser por concessão ou permissão precedida de licitação, pois essa exploração é de competência do Poder Público.

Outro suposto ponto de inconstitucionalidade: a Lei nº 8.630/93 é tida como um artifício destinado à descaracterização do trabalho portuário avulso, justamente no momento em que a Constituição de 1988 concedeu a esses trabalhadores a igualdade de direitos em relação aos trabalhadores com vínculo empregatício. Segundo Haddock Lobo & Prado Leite *apud* RETROSPECTIVO *op. cit*¹⁷¹,

“Trabalhador avulso é ‘aquele prestador de serviços na orla marítima e que realiza serviços para empresas marítimas, por conta destas, mediante rodízio controlado pelo sindicato da respectiva categoria que o agrupa’”.

É, nesse ponto, que entra a questão da descaracterização do trabalho portuário, pois com o fim do monopólio sobre o mercado de trabalho os sindicatos passam a ter seu papel redefinido no âmbito do sistema portuário. Se antes ele acumulava as funções de representante dos interesses individuais e coletivos dos trabalhadores e gestor da mão-de-obra, isso fica extinto com a nova legislação, que torna os estatutos legais anteriores, letra morta. Agora, sua função se restringe exclusivamente à representação dos interesses da categoria, passando a gestão da força de trabalho a ser competência do Órgão Gestor da Mão-de-obra.

O controle sobre o mercado de trabalho que os sindicatos portuários detiveram durante décadas, fez com que os trabalhadores da orla adquirissem uma posição

¹⁷⁰ Cf PARECER encomendado pela FNE e FENCCOVB, p. 07, in RETROSPECTIVO *op. cit.*

¹⁷¹ cf. p. 13 do PARECER que consta no documento mencionado.

invejável no contexto da classe trabalhadora como um todo. O Parecer encomendado pelos representantes sindicais salienta num determinado ponto que:

“(...), o sistema da Lei nº 8.630/93 piora as condições de trabalho dessa categoria profissional, a começar por retirar de seus sindicatos prerrogativas que lhes são inerentes, transferindo para um órgão dependente dos tomadores de serviços – (...)- como p. ex., administrar o fornecimento de mão-de-obra do trabalhador portuário avulso, (...).¹⁷².

Atemo-nos na expressão *‘prerrogativas que lhes são inerentes’*. Uma dessas ‘prerrogativas’ era a exclusividade de mercado vigente durante décadas no setor portuário. Até onde nos consta a sindicalização nunca foi o requisito fundamental para o acesso ao trabalho no cais. A confusão surge em decorrência do que reza o artigo 257 da CLT que diz o seguinte acerca do trabalho de estiva:

“(...) só poderá ser executado por operários estivadores ou por trabalhadores em estiva de minérios, nos portos onde os houver especializados, de preferência sindicalizados, devidamente matriculados nas capitânicas dos portos ou em suas delegacias ou agências.”

A questão central encontra-se na expressão *‘de preferência’* que deu margem a interpretações as mais diversas, que redundaram na exacerbada monopolização do mercado de trabalho pelos sindicatos avulsos, o que com o tempo acabou sendo legitimado pelo arcabouço legal corporativo. A única exigência feita ao trabalhador avulso era a sua matrícula junto à Capitania dos Portos, suas delegacias e/ou agências. Assim sendo Catharino (1994 : 76) destaca que

¹⁷² Cf. p. 15 *idem*.

“(...) nem a Carta de 1937, vigente na época, condicionou o exercício de qualquer profissão à sindicalização, embora hipocritamente seu(s) autor(es) haja(m) declarado ‘ser livre a associação profissional ou sindical’. (Ver o art. 544, da CLT).”

E mais:

“O requisito habilitante para o exercício da profissão de estivador é a referida matrícula, e não o de ser associado sindical, mesmo porque não é o trabalhador estivador sujeito da relação jurídica formada com cada usuário, e sim a corporação sindical respectiva, a processualmente legitimada, segundo já decidiu o Tribunal Superior do Trabalho.” (p. 77).

As chamadas *‘prerrogativas que lhes são inerentes’* não são encontradas em nenhum outro modelo de sindicalismo, a não ser o sindicalismo portuário avulso. Isso representa nada mais nada menos que o acúmulo de funções extra-sindicais: a gestão e o controle sobre o mercado de trabalho. O sindicalismo avulso, portanto, exercia uma dupla função que não pode ser desconsiderada: o de representante dos interesses coletivos e individuais dos associados (papel sindical propriamente dito) e o de fornecedora de serviços (papel de caráter mais empresarial).

Ademais, é interessante destacar que a Constituição de 1988 consagrou de forma bastante significativa a liberdade de trabalho, sepultando a corporação profissional – hermética – definitivamente. No artigo 5º, incisos XIII e LXXVII, parágrafo 1º lemos:

“é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer (...)”.

A liberdade no exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão implica na exclusão dos privilégios corporativos das diferentes categorias de trabalho. No entanto, a

lei ressalta que para o desempenho de um dado trabalho é fundamental que o trabalhador se encontre qualificado para o exercício do mesmo. A Lei estabelece no entanto, limites quanto ao aspecto da sindicalização como elemento fundamental e indispensável ao acesso ao trabalho. Nas palavras de Catharino,

“ (...) é plena a liberdade de associação para fins lícitos, (...)’ e ‘ninguém poderá se compelido a associar-se ou a permanecer associado’ (Artigo 5º, XVII e XX da Constituição de 1988) Também, ‘ninguém será obrigado a filiar-se ou manter-se filiado a sindicato.’ (Art. 8º, V).”¹⁷³

Esse dispositivo atinge a corporação sindical portuária. Além disso, a Constituição vigente também abre espaço no sentido de se precaver contra os monopólios qualquer que seja o seu tipo ou modalidade. E ao proibir práticas monopolistas que dificultam ou impeçam a livre concorrência, favorece a emersão de um padrão de competitividade favorável e em sintonia com os mercados mundiais.

Num outro parágrafo, o Parecer ora em pauta afirma que as regras estabelecidas pela Lei nº 8.630/93, excluíram os sindicatos do processo de defesa dos interesses das categorias avulsas, sendo que essa representação – segundo o documento em consideração - encontra-se diretamente ligada à gestão da força de trabalho ou do mercado de trabalho do setor. Eis o que afirma o Parecer página 15:

“Esse conjunto de regras da lei que exclui os sindicatos das relações de trabalho dos trabalhadores avulsos infringe, primeiramente, o dispositivo constitucional que declara caber ao sindicato a defesa dos direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria (art. 8º, III).”

De uma leitura mais atenta desse parágrafo, percebemos que há por parte de seu relator uma confusão quanto ao real papel das entidades sindicais. Em nenhum momento

ao afirmar que o objetivo das entidades sindicais é o de defender os interesses coletivos e/ou individuais dos seus membros, fica evidenciado que defesa de interesses e monopólio do mercado de trabalho são a mesma coisa. Aos sindicatos cabe a função de realizar as negociações coletivas em condições que favoreçam a todos os trabalhadores representados: fiscalizar o cumprimento das negociações fechadas, dos direitos trabalhistas e as condições de trabalho. O fato de a Lei de Modernização Portuária retirar do sindicalismo avulso a exclusividade de mercado, não significa o fim do potencial de representatividade das entidades de classe. Ao contrário, os sindicatos passam a desempenhar funções tipicamente sindicais, a se limitarem ao desempenho de suas reais funções.

A Lei nº 8.630/93 modifica radicalmente o sistema portuário brasileiro; coloca a baixo toda a estrutura montada e vigente até então e isso é com toda certeza um desafio tanto para os trabalhadores, quanto para os empresários, que na tentativa de reconstruírem o setor, são obrigados a negociar durante todo o processo de transição. Ademais, por trás desse temor sindical está o fato de que o monopólio sobre o mercado de trabalho dispensou aos sindicatos avulsos um poder de fogo e uma combatividade não encontrados em outros setores da economia, e os sindicatos temem que com o esfacelamento dessa estrutura, a atividade sindical se debilite e se torne anêmica como a que é encontrada nos outros segmentos, o que é justificável¹⁷⁴.

A Lei de Modernização dos Portos ‘peca’ no sentido de haver revogado toda legislação que normatizava o trabalho no sistema portuário, deixando o setor à deriva e a ‘ver navios’. Isso faz com que a negociação entre capital, trabalho e governo, assuma uma posição por demais estratégica no âmbito das discussões. Um amplo conjunto de direitos e garantias conquistados pelos trabalhadores em atividades portuárias foram revogados, colocando-os numa situação de desvantagem no que concerne ao aspecto legal. Para as entidades sindicais,

¹⁷³ Cf. Catharino, (1994 : 73).

¹⁷⁴ A dificuldade encontra-se no reconhecimento de que o OGMO – que passa a regular o mercado de trabalho em substituição aos sindicatos – apresenta-se como uma instituição eminentemente patronal, o que em outras palavras significa que o setor patronal passará a deter o controle sobre os trabalhadores.

“(...) o legislador revogou regras e princípios que outorgavam direitos aos trabalhadores portuários avulsos, sem respeitar os ditames constitucionais que garantem aos trabalhadores em geral direitos expressos e outros que visem à melhoria de sua condição social. Na medida em que a lei piora as condições sociais dos trabalhadores portuários avulsos, submetendo-os ao critério de órgão diverso de suas entidades de classe, sujeitando-os a critérios de trabalhos mais desvantajosos do que antes, está ela contravindo preceito e princípios constitucionais, sendo por isso eivada de inconstitucionalidade.”¹⁷⁵

Dentre os benefícios legais que a nova legislação portuária revogou constam: o 13º salário, instituído pela Lei nº 4.090/62 e estendido aos trabalhadores avulsos por meio da Lei nº 5.480/68; o direito ao salário família assim como outros benefícios previdenciários, o que contraria preceitos constitucionais¹⁷⁶.

O trabalho avulso inseri-se nos marcos de uma especificidade que o enquadra na categoria de trabalho subordinado atípico, na medida em que caracteriza-se pela não autonomia, falta de vínculo empregatício, por uma relação de trabalho que não é fixa ou permanente, mas sujeito à organização e às regras de um tomador de serviços para quem presta seu trabalho. Assim, no que se refere à gestão da mão-de-obra o OGMO passa a se configurar como uma instituição portadora de amplos poderes sobre os trabalhadores do sistema portuário, o que faz com que as discussões em torno do papel desse novo instituto da legislação se torne alvo de controvérsias no setor. Tem na sua composição o predomínio de representantes dos interesses do capital, o que desperta grande indignação nas entidades de classe dos trabalhadores. Sua função é a de gerir o fornecimento da força de trabalho aos tomadores de serviço nos portos locais. Suas atribuições passam pela organização dos registro do trabalhador portuário, até os procedimentos disciplinares para os que infringirem as normas de conduta no trabalho.

¹⁷⁵ Cf. p.18 do PARECER inserido no **RETROSPECTIVO** *op.cit.*

¹⁷⁶ Ver nota anterior.

No entanto, apesar de todo esse amplo conjunto de atribuições, o certo é que o Órgão de Gestão da Mão-de-Obra do Trabalhador Portuário não vincula-se empregaticamente em relação aos trabalhadores, ou seja, estes, apesar de encontrarem-se diretamente vinculados ao OGMO não são empregados do mesmo, o que em outras palavras representa uma acentuada atribuição de poderes a um organismo executivo que, na realidade, não assume para com o trabalhador a posição jurídica de uma relação de emprego que possa legitimar tal excesso de funções.

Isso fica evidenciado no artigo 20 da Lei nº 8.630/93 que reza:

“O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 desta Lei, pelo órgão de gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com o trabalhador portuário avulso.”

É complicado verificar o grande número de atribuições que a Lei de Modernização dos Portos confere ao OGMO, sendo que o mesmo não assume as funções de empregador, associação sindical e tomador de serviços¹⁷⁷.

No entanto, essa visão pessimista sobre o OGMO não é compartilhado por todos os sindicalistas. No orla capixaba a tendência tem sido marcada pela busca constante da negociação e do fechamento de acordos favoráveis a ambas as partes. Segundo um líder sindical capixaba,

“O OGMO é um fato positivo também. Ele permite que haja uma divisão no custeio da mão-de-obra com todo mundo que dela usa.”¹⁷⁸

E isso acaba abrindo o leque da diversidade de opiniões em torno da nova legislação portuária, tornando o processo de reestruturação produtiva do setor algo bastante complexo e constituído por um emaranhado de idéias e pontos de vista,

¹⁷⁷ Cf. PARECER p. 23, constante no RETROSPECTIVO *op. cit.*

¹⁷⁸ Líder sindical ‘D’ em entrevista realizada em 11/98.

caracterizando a lentidão que tem estado presente ao longo desses seis anos, desde que a Lei nº 8.630/93 foi sancionada. A busca da tão propagada modernidade tem um longo e exaustivo caminho a percorrer.

Finalizamos este tópico com as seguintes palavras de um trabalhador em atividades portuárias:

“Nós, do setor sindical – alguns atores - não viram o lado positivo das coisas. Estão trabalhando nas arestas ao invés de trabalhar nas ‘faces’ do diamante (...). Temos que olhar o que tem de positivo e construir o que tem de positivo. (...).”¹⁷⁹

Os líderes capixabas têm consciência da importância do momento pelo qual estão passando e é nesse sentido que têm empreendido ações direcionadas à plena implantação da Lei de Modernização dos Portos, tentando extrair da mesma o máximo de benefícios possível aos seus representados. Eles passam a perceber que a representação dos interesses individuais e/ou coletivos de uma categoria não se confunde com o monopólio sobre o mercado do trabalho, e por essa razão têm buscado empreender esforços no sentido de conceder ao sindicato um novo perfil, tornando-o uma instituição detentora de uma nova importância na vida do trabalhador portuário.

II.2.5- Conclusão.

As modificações que têm sido introduzidas no setor portuário têm obrigado os sindicatos da orla a adotarem novas formas de relacionamento entre capital/trabalho e com a base. A tecnologia, cada vez mais presente no cotidiano do trabalho nas docas, ao modificar o processo de trabalho tem exigido que os trabalhadores se adaptem às mudanças sob pena de perderem o mercado do trabalho. A informática vai aos poucos se integrando ao universo portuário. Novos artefatos tecnológicos vão surgindo no setor. A abertura do mercado e a conseqüente exacerbação da competitividade vem legitimando essas novas tecnologias no segmento. O impacto social que tais transformações têm

¹⁷⁹ Líder sindical ‘D’ em entrevista concedida ao pesquisador, realizada em novembro de 1998.

acarretado têm sido muito grandes, principalmente sobre os trabalhadores de idade mais avançada, que encontram maiores dificuldades em se adaptar e assimilar as novas formas de gerenciamento e de exercício da profissão. A adoção de programas que visem adaptá-los aos novos processos de trabalho torna-se de extrema importância para a sobrevivência de tais indivíduos.

E no caso do Espírito Santo, por exemplo, este fato tem se tornado uma realidade, pois nos últimos dez anos a informática se tornou companheira dos conferentes de carga e descarga nos portos do Estado. O controle de embarque e desembarque de mercadorias por eles utilizado é inédito no Brasil, e envolve todo um aparato tecnológico composto por microcomputadores 486, ligados em rede e impressoras para liberação dos documentos de conferência. Este sistema totalmente informatizado proporciona avanços significativos ao setor portuário, principalmente no que concerne à confiabilidade, agilidade e rapidez no processo de trabalho dos conferentes¹⁸⁰.

A nova legislação para o segmento portuário, por sua vez, redefine e redesenha a função e o papel dos sindicatos representantes dos trabalhadores. Essa nova função sindical estará circunscrita ao âmbito das disputas e discussões e/ou negociações em torno da negociação coletiva e da defesa mesmo dos interesses do trabalho frente aos do capital. É a participação dos sindicatos no processo de negociação coletiva, que irá preservá-los da extinção.

A relação entre os sindicatos da orla capixaba tem sido muito boa e juntos têm tentado encontrar saídas para as alterações que desprestigiam os trabalhadores do setor. Atualmente eles encontram-se agregados à Intersindical, um espaço de debates no qual os trabalhadores das diferentes categorias discutem e promovem ações em comum, como forma de se prepararem para uma futura unificação¹⁸¹. Isso faz com que o Estado do Espírito Santo se notabilize no cenário nacional, por já haver dado passos bastante

¹⁸⁰ Antes da introdução desse sistema informatizado, eram necessárias seis horas para o embarque de mil toneladas de carga. Atualmente gasta-se menos tempo para o embarque de duas mil toneladas e meia. A agilização das operações também reduziu a emissão de multas nos portos capixabas que eram cobradas quando um navio ultrapassava o período de atracação estabelecido em contrato. (*A Gazeta*, 16/04/96, Página de INFORMÁTICA)

¹⁸¹ Segundo o líder sindical aposentado 'A' entrevistado em 04/97 nem sempre a relação entre avulsos e empregados foi amistosa. Segundo ele, os avulsos construíram suas vitórias às custas da deterioração e da decadência dos trabalhadores com vínculo. Os avulsos, sobretudo a estiva sempre forma portadores de um comportamento 'exclusivista' e 'arrogante'. Quanto ao processo de reestruturação que tem estado em andamento no setor ele afirma que: "*Nós sabíamos que vinha 'chumbo grosso' contra os avulsos.*"

avançados e expressivos no que concerne à implantação da Lei de Modernização Portuária.

Como uma palavra final neste tópico, cabe-nos lembrar que todas as mudanças que vem ocorrendo na sociedade capitalista, têm obrigado as entidades de representação a modificarem as estratégias de luta tradicionalmente utilizadas. A reestruturação do perfil organizativo e de atuação tem sido imperativa para o enfrentamento da nova realidade. Os sindicatos tem de todos os modos tentado preservar a sua função e os que resistem as mudanças acabam sendo 'engolidos' pela nova realidade, perdendo filiados, entrando assim numa espécie de crise financeira e de identidade.

Diversos pesquisadores têm apontado para as novas tendências do sindicalismo, sobretudo o brasileiro. Muitos tem detectado como alterações no comportamento sindical, o abandono da atitude meramente reivindicatória, entrando em cena relações mais consensuais e negociadas, firmadas na participação nas grandes questões nacionais; e no recuo da tática simplesmente de confronto com o patronato. (Velloso & Rodrigues, 1992).

Apesar de todos os percalços que o sindicalismo em todo o mundo tem tido de enfrentar, o certo é que no caso brasileiro a década de 1980 não pode ser considerada como tendo sido perdida para o conjunto dos trabalhadores e suas entidades de representação. É a partir do governo Collor que as condições do sindicalismo brasileiro se alteram drasticamente, e isso de modo desfavorável aos trabalhadores. Uma gama de fatores reunidos serviram de balisadores desse declínio e arrefecimento do poder de fogo e da combatividade sindical: recessão com altos índices de desemprego; exacerbação da concorrência; abertura de mercado e aumento das pressões relacionadas a desregulamentação do trabalho; intensificação da introdução das novas tecnologias de gestão, bem como das políticas direcionadas ao fomento da integração do trabalhador aos valores da empresa e por fim a desilusão do eleitorado com a política de um modo geral. (Velloso & Rodrigues, *idem*).

No caso do sindicalismo portuário, percebemos que em meio as mudanças que vem sendo introduzidas no setor, ele tem se apegado de forma bastante significativa ao

Nós, portuários entramos na briga de 'otários'; por incapacidade nossa nos metemos numa confusão que era dos avulsos, que na realidade não tinha nada conosco".

padrão de representatividade corporativo, como forma de fazer frente aos processos de inovação organizacional e tecnológica que por ora se alastram por todos os segmentos da economia. Nesse sentido, Rodrigues (1992 : 39 e 41) pontua muito bem a caracterização das atuais condições nas quais os sindicatos têm de atuar:

“ (...) numa conjuntura econômica particularmente desvantajosa para os sindicatos - que sofrem os impactos negativos de forças que partem do mercado e não do sistema político - , a velha carapaça corporativa constitui um elemento de proteção mais eficaz do que a capacidade de organização e de pressão direta dos trabalhadores nas conjunturas depressivas. (...) O sindicalismo deverá aprender a viver em sociedade em processo de rápida transformação derivada de iniciativas que partem das grandes organizações empresariais e sobre as quais têm escassa capacidade de controle.”

CAPÍTULO III

UM RELANCE NA HISTÓRIA DO TRABALHADOR PORTUÁRIO CAPIXABA E EM SEUS ASPECTOS CULTURAIS.

III.1- Introdução.

O universo portuário tem particularidades que o diferenciam dos outros setores de prestação de serviços. Tal fato, acaba por gerar o desconhecimento por parte do grande público acerca das reais condições de funcionamento dos portos, do desempenho operacional e das relações de trabalho ali inseridas.

Segundo documento da CEPAL/Traimar Brasil (1997), grande parte dos trabalhadores portuários 'avulsos' eram pescadores, agricultores e comerciantes, que nas horas vagas exerciam atividades de manipulação de cargas junto aos cais dos portos. Para a aquisição de emprego apenas uma exigência era requerida: o bom estado físico daqueles que se dispunham a trabalhar. Era necessário que o trabalhador tivesse uma constituição física que se adequasse e satisfizesse as necessidades da atividade. Pouca ou nenhuma importância era dada à dimensão cognitiva ou à capacidade de resolver problemas com rapidez. Havia nas atividades de manipulação e armazenagem das cargas o predomínio do uso intensivo de mão-de-obra, e dada a sazonalidade de seus empregos, os trabalhadores eram contratados e despedidos conforme as variações da demanda por seus serviços. As condições de emprego eram determinadas exclusivamente pelos empregadores, ficando aos trabalhadores optar entre as poucas opções que lhes eram apresentadas: ou aceitavam as condições impostas ou iam procurar trabalho em outro local.

Insegurança, perigo e insalubridade são elementos que sempre estiveram presentes no dia a dia das condições de trabalho dos estivadores. As condições de seguridade, a atenção à saúde, etc, eram fatores que estavam ausentes no cotidiano desses trabalhadores. Faltava-lhes qualquer tipo de legislação que lhes garantisse segurança no emprego ou direitos de indenização em caso de lesões ou enfermidades causadas durante o desenrolar de suas atividades. Os componentes sociais corriam por conta do próprio trabalhador. Esse contexto acabou com o tempo favorecendo a

formação de uma cultura que definia o segmento portuário como sendo aquele no qual só adentravam aqueles que não conseguiam emprego em outra parte, e que possuíam um baixo nível de escolaridade.

Com o passar dos anos algumas mudanças começaram a ocorrer. Muitos estivadores passaram a residir em áreas próximas ao porto, o que lhes facilitava o acesso aos cais nos períodos de pico e de maior volume de cargas a serem movimentadas. Muitos dos jornais das cidades portuárias surgiram a partir da publicação de informações referentes à chegada de navios, venda de mercadorias e oportunidades de emprego no porto. O porto constituía-se no ponto nevrálgico e conector de vitalidade a essas zonas urbanas. Tudo gravitava em torno do porto. Era ele quem dava dinamismo ao comércio, e por seu intermédio milhares de empregos indiretamente ligados à atividade portuária eram criados¹⁸².

* **Sindicalismo portuário: entre a tradição e a modernidade.**

Giddens (1991) trabalha a tradição como um elemento que se contrapõe à modernidade. Nesse sentido, ele destaca que a confiabilidade em contextos marcados pelo predomínio da tradição é muito maior e advém, sobretudo, dos seguintes fatores: **a) Sistema de parentesco**, que sob certos aspectos concede às relações sociais uma certa dose de estabilidade no tempo e no espaço; **b) Comunidade Local**, as relações sociais encontram-se organizadas em termos de lugar e ainda não sofreram os efeitos do que Giddens chama de distanciamento tempo-espaço. A localidade fornece segurança ontológica, dá ao indivíduo um sentimento de continuidade das coisas e pessoas; **c) Cosmologia religiosa**, gera um senso de fidedignidade dos eventos sociais e naturais. Nesse sentido, a religião torna-se um meio de organizar a confiança e **d) Tradição**, refere-se a maneira como as crenças e práticas de uma dada comunidade encontram-se organizadas, especialmente em relação ao tempo. A tradição contribui significativamente para a segurança ontológica uma vez que mantém a confiança na continuidade do passado, presente e futuro, e estabelece um vínculo entre essa confiança e as práticas sociais rotinizadas. Diferentemente da tradição, cujos olhares encontram-se

voltados para o passado, na modernidade constatamos que o pensamento encontra-se voltado ao futuro.

De certa forma, o setor portuário brasileiro, tendo em vista o atraso na modernização tecnológica e o sistema de relações de trabalho vigente, tem sido considerado como o segmento da economia no qual a tradição conseguiu firmar-se com força, legitimando-se nas práticas, códigos de honra e de conduta que orientam o comportamento dos indivíduos no desenrolar de suas atividades. O agir do coletivo de trabalhadores encontra-se marcado pela rotinização de suas práticas sociais, o que lhes confere um sentimento de segurança quanto ao tempo, e a certeza de que as tarefas serão distribuídas seguindo os mesmos critérios; e que o processo produtivo será desenvolvido da mesma forma; constituindo-se, portanto, em fatores que outorgam aos trabalhadores do setor uma boa dosagem de segurança.

As ações coletivas dos trabalhadores portuários são referenciadas – dentro de uma visão weberiana - pela tradição e o interesse; um duplo padrão de sociabilidade: um de tipo comunitário e outro de tipo associativo¹⁸³. No primeiro tipo, as relações sociais entre os trabalhadores portuários são marcadas por um acentuado sentimento de solidariedade, resultante de ligações de ordem emocional ou tradicional dos participantes; ao passo que o caso do tipo associativo, resulta da união e de um equilíbrio de interesses racionalmente motivados, quer em relação a valores, quer em relação aos fins.

Segundo Weber (1982 : 215),

“A ação comunitária refere-se à ação que é orientada pelo sentimento dos agentes de pertencerem a um todo. A ação societária, por sua vez, é orientada no sentido de um ajustamento de interesses racionalmente motivado.”

Em outras palavras, por relação comunitária entendemos uma relação social na qual a atitude da ação social, encontra-se montada em um sentimento de solidariedade,

¹⁸² Este é o caso por exemplo de cidades como Vitória e Santos, uma vez que se desenvolveram em torno da atividade portuária.

¹⁸³ Cf. Weber (1987; 1994 : 25/6).

resultante de sentimentos emocionais ou tradicionais dos participantes. O sentimento de pertencer afetiva ou tradicionalmente a um dado grupo é característico desse tipo de relação social. O exemplo clássico dessa modalidade de relacionamento é a comunidade familiar.

*“A grande maioria das relações sociais, porém, tem caráter, em parte, comunitário e, em parte associativo. (...). A relação comunitária constitui normalmente, por seu sentido visado, a mais radical antítese da luta”, o que não significa a ausência de pressões ou de coerção real no interior das relações comunais mais íntimas*¹⁸⁴.

O fato de um grupo de pessoas possuir qualidades comuns, de partilharem de uma situação em comum ou de terem modos comuns de comportamento, não significa necessariamente que haja uma relação social de tipo comunitário. Esta só surge quando em virtude desse sentimento em comum, as pessoas começam a orientar seus respectivos comportamentos em função das ações das outras pessoas, o que daria origem a uma relação social. O tipo comunitário só emergiria no instante mesmo em que se manifestasse entre elas o sentimento de pertencerem ao mesmo grupo. Ou seja,

*“Não é de nenhum modo verdadeiro que a participação em qualidade comuns, numa situação comum ou de modos comuns de comportamento implicam na existência de uma comunidade.”*¹⁸⁵

Uma relação social do tipo associativo, por sua vez, surge

¹⁸⁴ Cf. Weber (1994 : 25/6). Na p. 23 dessa mesma obra, Weber salienta que a luta a qual ele se refere constitui-se numa modalidade de relações sociais. Uma relação social é assim denominada “quando as ações se orientam pelo propósito de impor a própria vontade contra a resistência do ou dos parceiros.”.

¹⁸⁵ Cf. Weber (1987 : 79).

“(...) quando e na medida em que a atitude na ação social repousa num ajuste ou numa união de interesses racionalmente motivados (com referência a valores ou fins).”¹⁸⁶

Um outro aspecto destacado por Weber é a distinção que ele faz entre relações sociais de tipo aberto e de tipo fechado. A imposição de regulamentações que visem impedir, excluir ou limitar a participação de certas pessoas num dado grupo, conferi-lhe o formato de uma ‘relação social fechada para fora’. Ele afirma também que quando os participantes de um dado grupo têm interesse em aprimorar a sua condição por meio de práticas monopolistas, recorrerão ao uso de uma relação social ‘fechada para fora’.

Em certo sentido, podemos afirmar que o sindicalismo portuário avulso se enquadra nessa tipologia montada por Weber. Tal modelo de sindicalismo inseri-se no esquema de uma relação social fechada com caráter tradicional, na medida em que até certo ponto, a participação nesse grupo se fundamenta em relações familiares¹⁸⁷.

Nesse esquema, o peso do sentimento de pertencimento é por demais considerável, fazendo com que a inserção na corporação sindical se constitua num importante referencial no mundo do trabalho e na sociedade como um todo. No interesse de se manter o monopólio sobre o processo produtivo e sobre o mercado de trabalho, os sindicatos acabam recorrendo a posturas marcadas pelo fechamento para fora e pelo acentuado corporativismo. Assim sendo, a corporação sindical portuária engloba diferentes versões de fechamento: a) fechamento em virtude da tradição; b) em virtude de sentimentos afetivos (lealdade); c) em virtude de uma orientação direcionada a fins, ou seja, de um caráter racional referente a fins.

Weber (1987 : 85/6) também destaca que,

“(...) no caso das guildas e das cidades-estados democráticas da Antigüidade e da Idade Média, havia uma tendência, às vezes, de aumentar seus membros no interesse de melhorar a segurança de sua posição de poder, enquanto em outras

¹⁸⁶ Cf. Weber (1994 : 25).

¹⁸⁷ Cf. Weber (1994 : 27).

épocas, se restringiam os membros para proteger o valor de sua posição monopolista.”

Durante várias décadas a corporação sindical portuária detinha um comportamento caracterizado pelo fechamento das relações sociais, tendo em vista a preservação das qualidades e dos segredos do ofício, do prestígio, da honra e até dos ganhos salariais de seus membros. A ‘escassez das possibilidades de ganho’, que comprometia a manutenção da vida em seus aspectos mais elementares, também impulsionava os sindicatos portuários à monopolização dos seus serviços, bem como do mercado de trabalho.

Tradição e interesse, portanto, constituem-se nos parâmetros de ação coletiva e convivem lado a lado, favorecendo a articulação dos trabalhadores no processo de negociação da Lei nº 8.630/93. Comunidade e Sociedade, tal como foi exposto por Weber também são encontrados simultaneamente no seio do movimento sindical avulso, o que concede maior reforço aos seus argumentos.’

“As dimensões comunitária e associativa presentes nas organizações portuárias sustentam suas atividades de solidariedade e as de representação e não são incompatíveis, sendo o referencial comunitário um poderoso mecanismo de sustentação de interesses”¹⁸⁸.

¹⁸⁸ Cf. Colbari (1996 : 24).

III.2- Delineamento da pesquisa.

A pesquisa foi realizada entre 1997 e 1999 e esteve circunscrita a três entidades sindicais da Grande Vitória/ES: o Sindicato dos Estivadores, o Sindicato dos Conferentes e o Sindicato Unificado da Orla Portuária. O interesse pelo tema surgiu em decorrência das mudanças que estavam sendo implantadas no setor portuário brasileiro, advindas da nova legislação e da importância, bem como do papel relevante, que os portos possuem no âmbito da economia capixaba, na medida em que agem como concessionários de dinamismo e vitalidade à economia estadual. Isto porque sem as atividades portuárias seria difícil imaginar a presença de grandes organizações empresariais no Espírito Santo (Aracruz Celulose, Chocolates Garoto, Companhia Siderúrgica de Tubarão, Companhia Vale do Rio Doce, Samarco Mineradora, dentre outras), o que comprometeria o desenvolvimento local.

O processo de coleta de dados enfrentou as dificuldades que já são de praxe entre os pesquisadores. Tivemos inicialmente de empreender esforços no sentido de ‘conquistar’ a confiança de alguns dos principais líderes sindicais, que inseridos num contexto turbulento e marcado pela desconfiança, dadas as alterações e os embates pelos quais o setor estava atravessando, assumiam uma postura de receio quanto a tudo o que era procedente de ‘fora’, ou seja, que não viesse dos ‘arraiais’ obreiro-portuários. Esse comportamento um tanto quanto arredo por parte dos trabalhadores em atividades portuárias, também foi detectado por Villa Cifuentes (1996) e em parte resulta – segundo a nossa concepção – da mescla de elementos conjunturais e históricos.

No entanto, após rompida essa primeira barreira pudemos perceber a hospitalidade do trabalhador portuário capixaba, e o orgulho que nutre ao falar de sua atuação na trajetória política, histórica e social do movimento sindical. As visitas aos arquivos – viabilizadas graças a essa hospitalidade – nos forneceram um vislumbre da amplitude do problema portuário. Detentor de caracteres bastante distintivos e de uma cultura própria e de certa forma secular, o setor portuário realmente possuía o formato de um sistema, e isso a nível internacional, dadas as articulações que foram feitas em torno da defesa dos interesses das categorias que atuam no cais no decorrer de muitas décadas, e principalmente agora com a promulgação da Lei nº 8.630/93.

Cabe destacar que não foi possível, dada a disponibilidade de tempo e a grande quantidade de material, verificar tudo o que estava disponível para a pesquisa, principalmente no Sindicato dos Conferentes de Vitória, cujos líderes tiveram o cuidado de arquivar todo material histórico relacionado à questão portuária. A quantidade de material nesse sindicato é tão grande, que somente um esforço de equipe daria conta de construir um trabalho de resgate da história sindical portuária capixaba, principalmente desse período marcado pelas mudanças na legislação do setor. Isso sem levar em consideração as inúmeras pesquisas que poderiam ser feitas com os aposentados, muitos já bastante debilitados pela idade avançada, e que são, com toda certeza, verdadeiros arquivos vivos, fontes inesgotáveis de uma história que ainda não foi contada.

Simultaneamente a isso fizemos um rastreamento em torno da bibliografia brasileira que discorresse sobre o sistema portuário brasileiro, o que logo de início constituiu-se numa dificuldade, dada a pouca disponibilidade de material/pesquisas desse tipo. Mas mesmo assim, o pouco encontrado foi de muito valor no sentido de ter nos apontado os caminhos a percorrer.

O contato com informações internacionais só foi possível, graças à colaboração de alguns líderes sindicais e entrevistas com três gerentes da CODESA (Companhia Docas do Espírito Santo), que se mostraram dispostos a nos fornecer material relacionado a essa questão.

Também tomamos contato com material audiovisual produzido tanto pelo Sindicato dos Estivadores, quanto pela Administradora do Porto – a CODESA. No material produzido pela Estiva tivemos uma noção da forma como se desenvolvia o processo de trabalho dos estivadores, o perfil histórico da categoria, a questão da insalubridade e da periculosidade que envolve a atividade portuária, a estrutura do sistema de rodízio, o coletivismo por trás das tarefas, etc. O material produzido pela Companhia Docas abordava sobretudo, o aspecto operacional do Porto de Vitória, a dimensão administrativa e as vantagens que o sistema portuário estadual oferecia ou podia oferecer aos seus usuários.

Pari passu à fase de seleção de dados procedíamos à montagem dos capítulos que compõem este trabalho, sendo que estes eram freqüentemente analisados pela orientadora que fazia comentários no sentido de concretizarmos o fechamento de um

texto, no qual houvesse um encadeamento lógico e coerente com a proposta apresentada..

As entrevistas eram em sua maioria abertas, sobretudo com os aposentados que eram deixados 'à vontade' para discorrerem sobre os temas que envolvessem as suas respectivas participações em momentos considerados marcantes na história do movimento sindical portuário capixaba. Já com os líderes da ativa e os gerentes da CODESA o tema central das entrevistas girou primordialmente em torno da nova legislação portuária e suas conseqüências para o setor.

Por fim, cabe destacar que nesta dissertação temos a convicção de que simplesmente alargamos um pouco mais o caminho para futuras pesquisas nessa área, principalmente para o Espírito Santo, carente de pesquisas que resgatem a história de seu movimento sindical, sobretudo o portuário. Mas, não podemos deixar de prestar os nossos agradecimentos aos professores da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), pelo pioneirismo que pode ser visto por meio da realização das pesquisas que hoje existem no Estado, e que serviram de ponto de partida para a concretização deste trabalho.

III.3- Categorias de Trabalhadores que atuam no sistema portuário¹⁸⁹.

São as seguintes as categorias que desempenham as suas atividades no sistema portuário brasileiro:

*Atividades de **CAPATAZIA**- envolve 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”*. Em síntese, a atividade de capatazia compreende a movimentação de cargas em terra.

*Atividades de **ESTIVA**- A Resolução nº 8.179/84 da SUNAMAM regulamenta a atividade de Estiva nos seguintes termos: *“(...) é o serviço realizado pelos operários*

estivadores, manualmente ou com o auxílio de equipamento, a bordo de embarcações principais ou auxiliares, e que consiste na carga, descarga, movimentação, arrumação e retirada de mercadorias, no convés ou nos porões.” Ao passo que a Lei nº 8.630/93 define esta atividade da forma que segue: *“atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo”*.

*Atividades de **CONFERÊNCIA DE CARGAS**- *“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”*. Segundo o Regulamento do Exercício desta profissão são necessários certos requisitos para que um indivíduo possa ingressar como conferente de carga e descarga. Dentre esses destacamos: ser brasileiro; ter mais de 18 anos; estar quites com as obrigações militares; apresentar os atestados de vacinação e de saúde concedido por um médico do sistema oficial ou autárquico; bons antecedentes e fazer uma prova na forma de concurso público. O Sindicato dos Conferentes do estado do Espírito Santo possui na sua composição 90% de associados que têm o curso superior completo ou incompleto. Segundo a resolução 8.179/84 da SUNAMAM os conferentes recebem as seguintes denominações de acordo com o trabalho que é executado: conferente-chefe; conferente de lingada ou porão; conferente-rendição; conferente-ajudante; conferente de avaria; conferente controlador; conferente de guias; conferente de manifesto; conferente de pátio; conferente de plano; conferente-porta. Os atos que são considerados infração são: faltar ao trabalho nos horários estipulados sem apresentar uma justificativa; prejudicar o andamento do trabalho; demonstrar desinteresse no cumprimento das tarefas, comprometendo, dessa forma, o andamento do trabalho e favorecendo a ocorrência de erros; apresentar-se para o trabalho armado ou sob efeito do álcool; *“fumar em recintos fechados, em porões ou em embarcações operando com inflamáveis ou explosivos”*; não cumprir as obrigações expedidas pelos superiores; burlar o rodízio; etc. Nesses casos

¹⁸⁹ Informações obtidas junto à consulta à Lei de Modernização dos Portos (nº 8.630/93 art.57 parágrafo 3º, incisos I, II, III, IV, V, VI; e à Resolução 8.179/84 da SUNAMAM e o Regulamento do Exercício da Profissão de Conferente de Carga e Descarga de

o trabalhador ficará sujeito a sofrer algumas penalidades, tais como: repreensão, suspensão do trabalho por até 30 dias e cancelamento da matrícula.

*Atividades de **CONCERTO DE CARGAS**- o consertador exerce sua atividade a bordo dos navios e esta se resume basicamente ao *“reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação e remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição”*.

*Atividades de **VIGILÂNCIA**- os vigilantes fiscalizam a entrada e saída de pessoas a bordo dos navios atracados ao largo, *“bem como a movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais de embarcação”*.

*Atividades de **BLOCO**- *“atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos”*.

*Atividades de **AMARRAÇÃO**- os amarradores, como o próprio nome já diz, amarram e desamarram os navios nos cais.

III.4- O trabalho portuário: cultura, evolução do sistema de emprego e a prática do *closed shop system*.

No Brasil, a profissão “Estivador” remonta ao período colonial, no qual a relação do Brasil com Portugal encontrava-se restrita à exportação de minerais, madeiras e outros produtos primários e na importação de produtos manufaturados; e tinha na sua constituição a presença massiva da mão-de-obra escrava, visto ser esta mais forte fisicamente; o que com o tempo acabou por consubstanciar a marcante presença dos negros nas tarefas executadas à beira dos cais¹⁹⁰.

Com o avanço do movimento abolicionista cresceu o número de escravos libertos que passaram a manter significativos contatos com trabalhadores imigrantes, o que ocasionou a realização dos primeiros trabalhos sob remuneração. Entretanto, esses

Mercadoria nos Portos do Estado do Espírito Santo.

escravos recém-libertos só tinham os seus serviços requisitados apenas quando necessário. Frente a esta situação, esses trabalhadores passaram a agrupar-se nas chamadas “caixas assistenciais”, que por sua vez eram custeadas pelos que conseguiam trabalho em benefício dos que aguardavam a vez de trabalhar. Além disso, essas “caixas” objetivavam comprar a liberdade de outros escravos ainda mantidos sob cativeiro. Como resultado, em 1891 surge o primeiro sindicato da orla portuária¹⁹¹. Com isso, percebe-se que os ideais de solidariedade e de ajuda mútua já se constituíam em princípios que norteavam a conduta da classe operária brasileira, sobretudo, dos trabalhadores portuários¹⁹².

No imaginário social, os trabalhadores do cais estavam associados à marginalidade e à prostituição, eram tidos como indivíduos rudes e desqualificados, que viviam na bebedeira e sempre metidos em confusão¹⁹³. A inserção de uma categoria de trabalhadores numa cidadania fragilizada e deficiente, marcada pela ausência de direitos, acionava os sentimentos de afetividade, cooperação e solidariedade, que faziam com que as vicissitudes do cotidiano fossem enfrentadas com mais fibra, com maiores garantias de segurança e de proteção diante de uma sociedade que em si mesma apresentava-se hostil aos trabalhadores em atividades portuárias.

Foi nesse cenário que emergiu a concepção de ‘corpo’, de onde proveio a noção de corporativismo. Nesse sentido, o desenvolvimento de um *ethos* ou de uma postura individualista entre os trabalhadores tornaram-se praticamente impossíveis, dadas as precárias condições de inserção dos trabalhadores no espaço público. O caráter

¹⁹⁰ Gitahy, *op cit.* pp. 33 e 117 nos diz que o porto foi o local no qual os negros libertos mais conseguiram obter trabalho e isso mesmo antes da abolição do sistema escravista. Ademais, os primeiros escravos a serem libertos foram os trabalhadores do porto

¹⁹¹ Video/documentário “PROFISSÃO ESTIVA” produzido pelo Sindicato dos Estivadores e Malheiros Alves (1996). Colbari (1996). também destaca que a organização sindical dos trabalhadores portuários é uma das mais antigas do país

¹⁹² Silva (1995) destaca que ‘Solidariedade’ era a palavra-chave no porto.

¹⁹³ Para reforçar esse argumento destacamos que Silva (1995 : 23-26) salienta o fato de que os portuários de todo o mundo encontram-se inseridos num universo no qual predominam os sentimentos de sentido de pertencimento, independência, comunidade e solidariedade, que uma vez reunidos formam uma espécie de ‘cultura portuária’. Nesse sentido, “Apesar das inúmeras variações no tempo e no espaço, as condições para o surgimento de uma cultura peculiar e com similaridades universais decorrem de alguns fatores preponderantes 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 frequentes com mercadorias, navios, marinheiros, idéias e experiências estrangeiras; a moradia próxima ao porto e a crença partilhada pelo portuários de que os ‘outros da sociedade’ os consideram um grupo de ‘status baixo’.” No que concerne a este último aspecto, o estivador aposentado ‘G’ (entrevistado em novembro de 1998) afirma que “(...) quando foi criada, a estiva era a pior classe do mundo, (...) estivador era tido como ‘bandido’, ‘safado’, ‘ladrão’, ‘assassino’, ‘sem vergonha’, etc. Estivador não valia nada (...)”. Por conseguinte, os estivadores mais velhos consideram de suma importância a figura do Sindicato, uma vez que a instituição de representação assumia uma importância estratégica, no que se refere ao resgate moral da figura do estivador.. O sindicato, portanto, era a referência a partir da qual os trabalhadores referenciavam suas ações e condutas frente à sociedade, pois favorecia a sua reabilitação moral.

acentuadamente coletivo do trabalho no porto também desprestigiava as posturas mais impessoais ou o isolamento por parte dos trabalhadores.

E tal como foi muito bem colocado por Colbari (1995), a hegemonia da vida comunitária e das relações sociais de tipo primário num determinado grupo social não significa a ausência de racionalidade e a prevalência do passional, do irracional nesse grupo, uma vez que por trás desse tipo de organização encontramos nada mais que uma forma de organizar as estratégias de sobrevivência.

Através de uma rede de relações sociais que envolve parentes e amigos, as dificuldades e os embates do dia a dia são amenizados, e os preconceitos e o perfil depreciativo que marcam o imaginário social, no que se refere ao trabalhador portuário, são tornados menos dolorosos, graças à organização dos sindicatos que atuam como agências de ‘resgate moral’ da figura do trabalhador. O sindicato, local no qual todos se encontram, consolida-se, portanto, como a referência do trabalhador numa sociedade que de certa forma lhe é hostil.

Gitahy (1992 : 19) também comenta essa particularidade do trabalho e do trabalhador portuários, marcados pelo estigma presente na sociedade, fazendo com que o trabalho no porto seja classificado entre aqueles acerca dos quais confundem-se os limites entre as chamadas ‘*classes laboriosas*’ e ‘*classes perigosas*’¹⁹⁴.

Comentando algumas das características do trabalho no porto, Hobsbawn (1981) comenta a combatividade e o perfil acentuadamente militante do sindicalismo portuário, afirmando que o mesmo deve-se em parte aos líderes sindicais que foram surgindo à beira dos cais; líderes formados não em ‘escolas de estado-maior’, mas sim no dia-a-dia do processo de trabalho do segmento, na convivência diária com outros trabalhadores e nos embates com o patronato. Ademais, as próprias feições assumidas pelo porto – população relativamente móvel e instável, acentuado contato com trabalhadores de diversas partes do mundo, posição estratégica no âmbito da economia internacional, etc – são com certeza elementos que favorecem a formação de líderes combativos e militantes.

¹⁹⁴ O termo ‘*classes perigosas*’, surgiu na Europa referindo-se às pessoas que haviam optado abertamente por uma estratégia de sobrevivência marginal, usando os furtos e não o trabalho como tática de sobrevivência própria e de suas respectivas famílias. No entanto, no Brasil, este conceito foi ampliado, passando a se referir também às pessoas das classes pobres, como se a condição de

Uma característica bastante interessante do trabalho realizado no porto é a presença de um forte *ethos* coletivista, um acentuado sentimento de solidariedade e de um código de honra, que são acionados, principalmente, durante as empreitadas que visam à defesa dos postos de trabalho. Esses elementos de conteúdo cultural, próprios dessa categoria de trabalhadores, ao orientar as suas ações fazem com que as entidades sindicais se assemelhem às corporações de ofício, misturando elementos tradicionais e modernos na forma de se executar o trabalho.

Grosso modo, as corporações de ofício eram associações que objetivavam garantir o monopólio de seus ramos de atividades, visto que reuniam artesãos de uma mesma especialidade, mantendo o controle da produção local para os seus associados, evitando a concorrência entre eles. Tais associações eram dotadas de uma série de regulamentos internos que determinavam os critérios de entrada e saída da corporação, orientando também a conduta dos seus associados.

A forma como os sindicatos avulsos encontram-se organizados torna inviável a tomada de atitudes de caráter intra-competitivo, gerando entre os trabalhadores o sentimento de coesão e união quanto ao movimento. Ademais, os sindicatos, através da prática do *closed shop* mantinham o monopólio sobre o ramo de atividades no segmento portuário, fazendo com que a inserção no mercado de trabalho só se processasse na maioria dos casos pela via da sindicalização.

Vieira (1933) salienta que a corporação exercia uma vigilância rigorosa sobre a vida e a conduta dos seus associados, visando preservar a rígida formação moral que caracterizava o caráter do artífice medieval. A integridade em todos os segmentos da vida era de fundamental importância. “A corporação tinha na mais alta conta, a perfeição moral, que era qualidade indispensável para subir de categoria.” Fora da corporação o operário possuía pouco valor, daí a razão de procurarem a ela se associar. Cada corporação organizava o conjunto de regras que deveriam nortear a vida dos trabalhadores de um mesmo ofício¹⁹⁵.

pobreza fosse, por si só, um fator que convertesse os despossuídos em indivíduos automaticamente perigosos à sociedade. Cf. Chalhoub, 1986.

¹⁹⁵ No caso do sistema de trabalho e distribuição de tarefas vigente no segmento portuário, a figura do ‘bagrinho’ caracteriza bem esta situação descrita por Vieira. Fora da corporação sindical portuária, o bagrinho estava condenado a ‘pegar’ os piores trabalhos, as atividades consideradas não-nobres, aqueles serviços que davam uma remuneração menor e cuja manipulação se processava em condições desfavoráveis à saúde.

A análise de diversos documentos medievais que estabeleciam os estatutos que geriam a vida e as relações de trabalho no interior das corporações, levou os historiadores a reconstituir a história dessas associações artesanais. Baseados nos dados coletados e analisados, esses pesquisadores concluíram que as corporações apresentavam uma considerável dose de preocupação com o bem-estar dos seus membros, assumindo a forma de uma verdadeira irmandade que ‘cuidava’ dos irmãos em dificuldades. A regulamentação da corporação estava organizada de modo a favorecer a fraternidade e a cooperação entre os associados, monopolizando todo processo de trabalho e ocultando as técnicas utilizadas na fabricação de um dado produto. Acima de tudo havia o interesse em manter o monopólio dos respectivos artesanatos e para isso impediam que estrangeiros se intrometessem em suas atividades, barrando, por conseguinte todo tipo de concorrência. (Huberman, 1986).

Hoje os sindicatos da orla apresentam - é claro que dentro das devidas proporções - algumas similitudes com as corporações de ofício, pois exercem um severo controle sobre o processo de trabalho, sobre a divisão das tarefas, sobre a qualificação profissional e sobre a aplicação das punições aos que por um acaso infringirem as normas que orientam a vida coletiva. As punições são ‘aceitas’ com naturalidade, uma vez que o fator ‘tradição’ encontra-se fortemente legitimado no interior do setor portuário. Os trabalhadores mais antigos assumem uma postura marcada pelo respeito e reverência aos líderes dos sindicatos e justamente nos momentos em que se realizam as ‘paredes’ é que este aspecto assume um perfil mais acentuado e nítido¹⁹⁶. O respeito pelo sistema de rodízio é característico e peculiar. As ações são orientadas por um código de honra interiorizado pelos trabalhadores ao longo do processo de trabalho, e da convivência com os colegas de ofício. Daí o fato de os mais velhos se comportarem de forma mais “respeitosa” frente aos valores que orientam os indivíduos no exercício da profissão.

Em suma, os sindicatos portuários se aproximam das corporações devido ao fato de assumirem uma acentuada defesa da profissão, por possuírem critérios rígidos e

¹⁹⁶ Segundo um líder sindical capixaba, o momento em que se realizam as ‘paredes’ é tido como o mais sagrado para o trabalhador ‘avulso’.

definidos quanto à admissão de novos associados, e pelo uso estrito do sistema *closed shop*, que legitima a exclusividade profissional.

Sarti (1981 : 161) também corrobora esse caráter dos sindicatos avulsos, uma vez que os mesmos possuem elementos que tornam o sindicalismo portuário avulso um modelo de sindicalismo atípico, e com uma organização de trabalho bastante específica. Em suas próprias palavras, ele é

“Um sindicato feito mais à feição das corporações do tipo artesanal do fim do século XIX, que controlavam o mercado de trabalho sob o crivo da qualificação, aqui a corporação estivadora impôs as regras do mercado através de seu sindicato, que decide quem por ele será incorporado ou dele excluído.”

Um outra peculiaridade do setor portuário e que foi destacada por Gitahy (1992) é a adoção do sistema *closed shop*. Durante muito tempo o segmento esteve marcado pela adoção desse sistema de contratação de mão-de-obra. E o período por ela, estudado – 1889/1914 – teve como um dos grandes entraves à organização operária portuária, a existência de um acentuado exército de reserva à beira do cais, que gerava dentre outras coisas, uma concorrência acirrada entre os trabalhadores, ao lado de um sentimento de fragilidade frente as incertezas do mercado de trabalho.

Essa concorrência entre os trabalhadores decorria substancialmente das difíceis condições na luta pela sobrevivência, salários baixos, mão-de-obra abundante, habitação precária, etc, que predominavam numa época na qual verificava-se a transição da sociedade brasileira para a ordem capitalista, com um mercado de trabalho assalariado ainda em processo de formação, e portanto, incapaz de absorver a excessiva força de trabalho. (Chalhoub, 1986)

“Essa população pobre, continuamente engrossada por migrantes internos e imigrantes estrangeiros, lutava na prática com uma dificuldade ingente em arrumar um emprego e tinha de se sujeitar a receber salários baixos que deterioravam ainda mais

suas condições de existência. (...). Para complicar ainda mais o quadro, essa abundante oferta de força de trabalho, aumentando a competição entre os trabalhadores, dificultava a organização das lutas reivindicatórias."¹⁹⁷

Essa situação era reforçada pela pulverização que caracterizava o trabalho no porto, adicionada às desavenças verificadas entre as diferentes nacionalidades dos trabalhadores do setor¹⁹⁸.

“ ‘Competir’, palavra de ordem numa sociedade capitalista, traduzia-se em práticas cotidianas concretas dos trabalhadores de estiva. (...). ‘Ser’ competitivo significa, acima de tudo, se autoconceber como ‘ser’ individual, solitário, ‘livre’ e não como ‘ser’ produto de um conjunto de relações sociais específicas . Assim, criar organizações fortes para reivindicar direitos de classe era uma experiência difícil e contraditória para os estivadores."¹⁹⁹

Em outras palavras, esse ‘exército de reserva’ exercia forte pressão sobre os trabalhadores, que por sua vez precisavam empreender esforços no sentido de neutralizá-la. A natureza do sistema de trabalho - marcado pela ocasionalidade resultante da sazonalidade das cargas -, configurava-se como o grande problema a ser transposto pelos sindicatos de trabalhadores portuários. Esse elemento favorecia a formação e a manutenção de um permanente ‘exército de reserva’ no cais, gerador de um estado de desemprego crônico no porto, e como tal, fragilizador da ação sindical.

É nesse contexto que se pode compreender a luta dos sindicatos em prol do controle do mercado de trabalho. A recorrência à prática do *closed shop* – também chamada de ‘luta pelo reconhecimento da sociedade operária’ - surge nesse sentido como uma forma de amenizar os efeitos danosos que esse ‘exército de reserva’ trazia

¹⁹⁷ Cf. Chalhoub, *op.cit.*, p. 37.

¹⁹⁸ Cf. Chalhoub, *op. cit.*

¹⁹⁹ Cf. Chalhoub, *op.cit.* pp. 107 e 108.

sobre o coletivo de trabalhadores²⁰⁰. A luta em favor da exclusividade no mercado de trabalho apresenta-se, portanto como uma resposta sindical às incertezas de um mercado de trabalho saturado. Nas palavras de Gitahy (1992 : 105/6),

“Nem sempre a reivindicação do closed shop significa o exclusivismo corporativista, de lideranças corruptas ou de gangues de orla marítima. Ao contrário, a experiência histórica tem demonstrado que onde o controle de trabalhadores tem estado presente em algum grau, uma certa democratização na distribuição do trabalho tem existido. (...) O exemplo mais próximo de democratização que se pode mencionar é o caso do próprio Porto de Santos durante os anos de 1950. Aqui, mesmo com os sindicatos subordinados ao Estado numa estrutura que estimulou o surgimento de uma burocracia sindical onde até o nepotismo foi sancionado, os estivadores triunfaram na criação do sistema de rodízio geral que levou a uma distribuição mais justa do trabalho, permitindo uma profunda democratização da estrutura interna do sindicato.”

Mas, se no início o sistema do *closed shop* não representava uma reivindicação exclusivista ou corporativista dos trabalhadores, dado o fato de que segundo a ótica sindical estes também tinham o direito de definir as regras para a organização do trabalho no porto, percebemos que com o decorrer do tempo tal sistema serviu para reforçar posturas tipicamente corporativas e conservadoras no seio do movimento sindical portuário, situação reforçada pelo coletivismo, pelo nepotismo e, ainda, pela legislação trabalhista pós-1930 que regulou durante muito tempo o trabalho no porto. A implantação desse sistema contribuiu para a democratização da estrutura interna dos sindicatos, favorecendo por conseguinte, o fechamento das entidades e tornando as

²⁰⁰ As permanentes flutuações das cargas em quase todos os portos do mundo ocasionou a consolidação de um sistema ocasional de trabalho, cuja característica básica estaria na *“extrema flexibilidade na contratação dos trabalhadores”*. Conhecido como *‘free call’* na Inglaterra; *‘shape up’* nos USA; e por *‘parede’* no Brasil, tal sistema fez com que fosse criado e mantido nos portos um

relações externas mais restritas, sobretudo no que concerne à contratação de novos associados.

Villa Cifuentes (1996 : 174) destaca que o controle e administração que os sindicatos exercem sobre a mão-de-obra desvirtua a sua razão de ser, uma vez que de um lado, o mesmo passa assimilar funções próprias da classe patronal e do outro, as entidades se fecham tanto no que concerne à entrada de novos associados, quanto em suas relações com outros sindicatos quer estes sejam portuários ou não.

O monopólio da representação estabelecido pela legislação trabalhista do período Getulista assumiu contornos mais acentuados no sindicalismo portuário, graças a vigência do sistema *closed shop*, das práticas nepotistas e de uma gama de peculiaridades culturais do setor portuário²⁰¹.

Colbari (1996 : 10/11) nos diz que,

“No que tange à organização interna, as entidades sindicais portuárias apresentam fortes tendências oligárquicas, restrições à ampliação do número de sócios, controle sobre o mercado de trabalho (closed shop system). A prática de recrutamento de novos trabalhadores, prioritariamente entre familiares dos associados do sindicato, alimentou o ‘fechamento’ das entidades e foi motivo de intensa controvérsia e de conflitos envolvendo a categoria e os segmentos interessados na abertura da estiva. Em 1951 o governo Vargas, ao promulgar um decreto limitando em 50% a proporção de vagas destinadas a parentes de associados dos sindicatos, acabou por transformar uma prática em direito legítimo. Esses dispositivos legais fortaleceram o corporativismo entre os portuários ao lhes assegurar a prioridade

permanente *exercício de reserva*. E como uma forma de reduzir os efeitos negativos de tal estado de coisas, recorreu-se ao sistema *closed shop*. (Gitahy, *op. cit.* p. 105)

²⁰¹Quanto as práticas nepotistas podemos ressaltar que as mesmas vieram a favorecer a consolidação de uma nova forma de sociabilidade firmada nas relações sociais de tipo primário no seio do sindicalismo portuário “avulso”; fator que concede ao movimento o aspecto de uma grande “família”, já que as relações parentais e de amizade acabam assumindo posição fundamental no processo de recrutamento e seleção de novos associados. Essa tendência do movimento sindical portuário avulso em se fechar em torno de uma ‘família estivadora’ registra o espírito de corporação que marca ou caracteriza o sindicato estivador. Ademais no que concerne ao papel da legislação no fortalecimento desse perfil corporativo entre os trabalhadores portuários, destacamos o fato de

na ocupação de vagas e o controle sobre o mercado de trabalho, e ao lhes conceder o estatuto de avulso demarcando a sua autonomia em relação à administração portuária”.

Resumidamente, podemos caracterizar a evolução do sistema de emprego no setor portuário da seguinte forma: o segmento atravessou no decorrer do tempo pelo menos quatro etapas de evolução: a primeira vai do século XVI até o começo do século XX. Nesse caso havia o predomínio da contratação individual de acordo com as necessidades do empresariado. Os trabalhadores tinham seus serviços contratados ocasionalmente, nos momentos em que havia navios no cais dos portos. Uma vez contratados, esses trabalhadores permaneciam no cais até o momento da conclusão do serviço. A existência de um grande número de homens dispostos a trabalhar fazia com que esse grupo de trabalhadores ficasse à mercê das vontades dos empresários e dos tomadores de serviço, que não possuíam qualquer obrigação previdenciária com os mesmos. A existência de um grande contingente de trabalhadores à beira cais atuava como mecanismo desestabilizador e fragilizador do poder de negociação e reivindicação dos trabalhadores portuários.

Os sindicatos surgiram justamente para atenuar os efeitos nefastos desse sistema de contratação sobre a mão-de-obra do cais. Surge então a segunda fase na evolução do sistema de empregos portuário, conhecido como sistema por ‘cota rotativa’, no qual os sindicatos são convertidos numa central de contratação e consignação dos trabalhadores. Os operários deveriam se apresentar regularmente nos sindicatos na intenção de serem locados nos postos de trabalho disponíveis. O sistema de distribuição de tarefas se dava de acordo com a ordem de colocação do nome do trabalhador numa lista, num sistema conhecido no Brasil como ‘rodízio’. Esse rodízio, por sua vez assegurava as mesmas condições de possibilidade de acesso ao trabalho aos portuários avulsos. No entanto, restringia a possibilidade de o trabalhador adquirir novas habilidades que o qualificassem à manipulação de equipamentos mais sofisticados. Caso o número de trabalhadores disponíveis fosse maior que a quantidade de trabalho, os sindicatos

que a mesma ratificou tal postura ao assegurar-lhe o controle sobre o mercado de trabalho e sua autonomia frente ao empresariado do setor. (Sarti, 1981).

procuravam reduzir os turnos de trabalho, obter exclusividade de emprego para diferentes subespecialidades, evitar a inserção de tecnologias que poupassem força de trabalho e aumentar o efetivo de equipes de trabalhadores, etc²⁰².

A terceira etapa é conhecida como 'sistema de emprego permanente ou por empresa' e surge como resultado do avanço tecnológico, dos novos equipamentos utilizados nos processos de manipulação e estivagem das cargas e do intermodalismo no sistema de transporte de mercadorias. Em outras palavras o surgimento de um ambiente comercial dinâmico, marcado pela competitividade exerceu grande influência na redução das variadas formas de se requisitar e utilizar a mão-de-obra. Agora essa força de trabalho, mais estável e detentora de um maior nível de sofisticação técnica passa a ser a tônica predominante nos processos de contratação de trabalhadores. Nesse sistema de emprego, os trabalhadores passam a ser considerados indivíduos especializados, cuja capacidade para resolver problemas e o entusiasmo são fundamentais para a conquista de uma elevada produtividade²⁰³.

O último sistema de contratação ou de emprego é conhecido como 'sistema de emprego estratificado' e surgiu a partir do reconhecimento dos diretores de alguns portos, do fato de que muito provavelmente não teriam um volume de cargas suficiente para a implantação de uma demanda estável de mão-de-obra. Esse sistema, passa, portanto, a ser uma variação do sistema anterior, uma vez que reconhece a

*"(...) necessidade de se preencher certos postos de maneira contínua com pessoas altamente qualificadas, haja ou não um navio no porto, assim como a necessidade de se contar com um contingente de trabalhadores não permanentes para absorver as variações da demanda"*²⁰⁴.

Ou seja, esse último sistema destaca a possibilidade de se estabelecer modalidades de contratação que tornem possível a convivência de diferentes esquemas

²⁰² Cf. CEPAL & Trainmar Brasil (1997).

²⁰³ A expansão do sistema de contratação permanente no setor portuário confirma uma tendência já apontada por alguns cientistas sociais que descreveram as alterações no perfil da força de trabalho como um todo. (Cf. Coutinho, 1994; Schaff, 1992; Carvalho, 1993; Colbari, 1995; Antunes, 1995).

de requisição de mão-de-obra, de acordo com as necessidade impostas pelo contexto sócio-econômico²⁰⁵,

O trabalho ocasional desenvolvido nos portos de praticamente todo o mundo permitia aos trabalhadores uma mobilidade incessante entre a casa, a rua e o porto, configurando-se como um dos elementos que alimentaram os sentimentos de liberdade e independência tão presentes nos trabalhadores das docas.²⁰⁶

O chamado ‘modelo docas de trabalho’ era até pouco tempo constituído por uma grande quantidade de homens utilizados nas atividades portuárias, organizados em equipes conhecidas como ‘ternos’, representando por conseguinte um típico exemplo de cooperação.

O conceito de ‘cooperação aqui adotado é o que Marx (1980 : 374) nos apresenta, qual seja:

“(...) forma de trabalho em que muito trabalham juntos, de acordo com um plano, no mesmo processo de produção ou em processos de produção diferentes mas conexos.”

Uma vez unidos e engajados num dado processo de trabalho – no caso, o processo de trabalho nas docas – os trabalhadores davam origem a uma nova força de produção, a força coletiva. Do contato entre esses trabalhadores emergiam sentimentos de emulação e de cooperação, impulsionando-os e estimulando-os no decorrer das atividades, de forma a aumentar a capacidade de realização individual. Assim sendo,

“O envolvimento dos trabalhadores nas turmas implicava familiaridade, intimidade e uma densa rede de expectativas em relação aos próprios colegas. (...) Ao lado da harmonia, da intensa sociabilidade e da expectativa de contatos estreitos e

²⁰⁴ CEPAL & Trainmar Brasil *op. cit.* p. 30.

²⁰⁵ Em Hamburgo por exemplo, além dos trabalhadores portuários permanentes, há uma empresa à parte que fornece trabalhadores temporários que possam absorver as variações da demanda. Essa empresa é propriedade de várias empresas que são proprietárias de terminais portuários, que fazem contribuições a um fundo com o objetivo de fazer com que os trabalhadores temporários tenham o seu salário garantido, mesmo que não haja carga para movimentar.

²⁰⁶ Cf. Silva (1995 : 19).

selados pela confiança e pela reciprocidade, as intimidades podiam deslizar ruma à exasperação. (...) é comum encontrarmos notícias de ásperas violências entre portuários de uma mesma turma. É possível que muitas escaramuças tenham surgido por razões de serviço frente à rudeza das atividades de carga e descarga.”²⁰⁷

Desenvolvido nos moldes tradicionais, o trabalho portuário caracteriza-se por estar marcado pela complementaridade e sentimento mútuo entre os portuários que desempenham uma mesma tarefa ou tarefas conexas. As atividades desenvolvidas à beira do cais percorrem fases conexas de produção, num elenco de processos gradativos, separados, mas complementares.

A cooperação permite que o trabalhador individual extrapole os limites de sua individualidade e desenvolva a capacidade de sua espécie, por meio do surgimento da ‘força produtiva do trabalho social’, podendo, dessa forma, fazer frente às asperezas e o perfil rude do trabalho portuário.

O trabalho portuário encaixa-se no modelo de parcelização das tarefas, no qual o produto do trabalho de um operário ou grupos de operários constitui-se na matéria-prima dos demais locados e organizados na cadeia produtiva. Portanto,

“O resultado do trabalho de um é o ponto de partida para o trabalho do outro. Um trabalhador dá ocupação diretamente ao outro.”²⁰⁸

Montadas sobre limites rigidamente estabelecidos, as categorias que exercem suas funções à beira do cais atuam num sistema de complementaridade das tarefas, vislumbrada durante muitas décadas através da separação existente entre as atividades de bordo e de terra, que por sua vez também sofreram subdivisões. A organização sindical corporativa do trabalho no porto reforçou ainda mais esse aspecto cultural das categorias de trabalhadores em atividades portuárias. A complementaridade não pressupõe

²⁰⁷ Cf. Silva (1995 : 28/29).

²⁰⁸ Cf. Marx (1980 : 396).

‘invasão’ dos campos de atuação delimitados. As palavras de um vigia portuário²⁰⁹ ilustram bem essa postura,

“Há um verdadeiro ciúme pela profissão, a ponto de impedir durante o desenrolar de uma certa atividade que outros trabalhadores interfiram em seu trabalho, mesmo que seja pra ajudar.”

Juntos, em cooperação, num sistema de interdependência e complementaridade; porém, divididos em diversos sindicatos representantes de várias categorias: esse é o perfil que marca o trabalho portuário. Ademais, o uso simultâneo de muitos homens fazendo a mesma coisa, a continuidade, a regularidade e a uniformidade, são elementos que durante décadas estiveram presentes no universo portuário.

O desmembramento dos trabalhadores em diversas categorias deve-se sobretudo, ao processo de expansão e complexificação que então se verificava no setor. Se antes não havia distinção entre estivador de bordo e de terra, agora essa distinção passou a ser necessária tendo em vista o incremento das cargas e das embarcações movimentadas. E a organização dos trabalhadores teve que acompanhar essa mudança, ocorrendo então o desmembramento em diversas outras categorias, a grande maioria – como já salientamos -, procedente da Estiva²¹⁰.

²⁰⁹ Entrevistado em julho de 1997.

²¹⁰ As atividades de estiva apresentavam-se como sendo uma atividade não qualificada - segundo os requisitos apresentados pelas novas formas de gerenciamento do trabalho e da produção, que tomam como essencial o saber e a técnica aprendidos em instituições formadas exclusivamente para a preparação de profissionais que atendam a esses requisitos, e solidamente estruturada sobre a força físico-muscular dos que se dispunham a exercê-la. A sazonalidade das cargas impunha um constante ‘estado de alerta’ entre os trabalhadores que podiam ser convocados ao trabalho a qualquer momento. Além disso, a eventualidade na prestação dos serviços fez com que se criasse no setor um tipo específico de padrão de relações de trabalho. Tal modelo de gerenciamento marcado pela auto-gestão do operariado concedeu ao sindicato de trabalhadores em estiva uma certa autonomia frente ao empresariado, o que com a promulgação e implantação da Lei n° 8.630/93 começa a se esfalçar.

III.5- O movimento sindical portuário no Espírito Santo: Aspectos Gerais.

III.5.1- Preliminares

No que se refere à história do movimento sindical brasileiro, verificamos que este teve início em 1808 quando então a família real portuguesa se transfere para o Brasil com toda sua corte. A partir de então constata-se a intensificação do número de indivíduos livres que passavam a exercer trabalhos à beira dos cais.

Já em 1815 ocorre a primeira greve dos trabalhadores no porto e algum tempo depois eclode no Recife a 'Greve do Vintém', na qual os trabalhadores reivindicavam aumento de pagamento (mais um vintém já que eles ganhavam só um), e isso numa fase em que vigorava a Constituição de 1824 que proibia rigorosamente a realização de qualquer ato ou manifestação pública. Muitos foram os trabalhadores mortos em decorrência da forte repressão, todavia, ao final desse incidente, os trabalhadores obtiveram a vitória da reivindicação feita²¹¹.

Segundo Malheiros Alves (1996) esse vintém adicional foi acumulado para a compra de escravos que ainda se encontravam sob o cativo imposto pela escravidão, o que apontava às primeiras manifestações de solidariedade entre os trabalhadores na orla; manifestações essas que favoreceram a formação de uma "*cultura sindical sólida e homogênea*"²¹², fincada nos princípios de solidariedade, de corporação e de cooperação.

Dadas essas considerações, percebemos que o movimento sindical no porto já dava os seus primeiros passos, sendo portanto, pioneiro na formação e organização do operariado brasileiro; e isso aplica-se sobretudo aos estivadores, categoria a partir da qual emergiu todas as demais que atualmente trabalham no setor portuário.

E o interessante é que alguns sindicatos são fundados no Espírito Santo antes mesmo de o Porto adquirir o *status* de Porto Organizado, com infra-estrutura condizente com a sua função²¹³. É o caso do Sindicato dos Estivadores fundado em 1918 e o Sindicato dos Conferente de 1933.

²¹¹Cf. Malheiros Alves (1996).

²¹² Cf. Colbari (1997).

III.5.2- Aspectos históricos do movimento sindical portuário capixaba e os reflexos da intervenção militar de 1964 sobre as entidades sindicais.

Atualmente nove entidades sindicais atuam na orla portuária capixaba, das quais a mais antiga é o Sindicato dos Estivadores. Ei-las com as respectivas datas de fundação:

- a) Sindicato dos Estivadores - 20/07/1918
- b) Sindicato dos Arrumadores - 20/11/1927
- c) Sindicato dos Conferentes - 28/05/1933
- d) Sindicato dos Marítimos²¹⁴ - 24/03/1960
- e) Sindicato dos Vigias portuários - 14/02/1984
- f) Sindicato dos Consertadores - 10/07/1985
- g) Sindicato dos Práticos - 05/01/1989
- h) Sindicato dos Amarradores - 03/04/1989
- i) SUPORT - 22/01/1993.

Vejamos agora algumas questões mais específicas da história do sindicalismo portuário capixaba. Para tanto, tomamos o Sindicato dos Estivadores como um caso ilustrativo da forma como se processou o desenvolvimento do sindicalismo portuário no Espírito Santo.

Atualmente, o Sindicato dos Estivadores é um dos sindicatos mais ricos em termos de patrimônio no estado do Espírito Santo. Possui sede própria e abriga uma completa assistência médica. São 15 médicos e 3 dentistas que atendem nas seguintes especialidades: pediatria, clínica geral, oftalmologia e ginecologia. Além disso, o Sindicato possui

“(...) um completo laboratório de análises clínicas, ambulâncias e diversos equipamentos ambulatoriais. Para cobrir

²¹³ Somente no início da década de 1940 é que o Porto de Vitória adquire o status de porto organizado.

²¹⁴ Profissionais encarregados de prestar auxílio na atracação dos navios e nas operações de embarque e desembarque de cargas de alta tonelagem (acima de 45 t).

esses gastos (...) cada associado contribui com apenas 1% de seus ganhos para a entidade.”²¹⁵

Os estivadores capixabas possuem uma sede social localizada no município da Serra, na Grande Vitória. São 43 mil metros quadrados e foi comprada em 1983. A sede social possui um ginásio poliesportivo, parque aquático com piscina olímpica e um campo de futebol²¹⁶. Mas, como teremos a oportunidade de verificar, veremos que anteriormente nem sempre as coisas foram assim.

Por ocasião de sua fundação, o atual Sindicato dos Estivadores²¹⁷ tinha a seguinte denominação: “**Sucursal da União dos Operários Estivadores do Rio de Janeiro**”²¹⁸. Entre os primeiros membros daquela entidade estavam: Rosemiro Teles de Sá, João Rossi, Balduino de Matos, Antonio Pernambuco, Diocleciano O. dos Santos, Ariston Fernandes de Almeida e José do Barão.

Até então Vitória não tinha porto organizado e as embarcações ficavam estacionadas ao largo, na baía.

“Os navios operavam ao largo, e as mercadorias eram trazidas até os trapiches por meio de chatas ou flutuantes. Diretamente no cais só operavam embarcações pequenas. Era um transporte precário, sendo um dos motivos da necessidade de construção do porto”²¹⁹.

Os estivadores – que trabalhavam a bordo das embarcações – eram levados até os navios em canoas. O processo de carga e descarga era realizado através de alvarengas ou chatas, uma espécie de balsa ou flutuantes, nas quais eram postas as mercadorias²²⁰.

Em 1928 Ariston Fernandes de Almeida foi eleito pela primeira vez à presidência da Estiva capixaba. Sergipano de Propriá, Ariston nasceu em 06/08/1896,

²¹⁵ PROFISSIONAIS investem em patrimônio. A *Gazeta/ES*, 27/08/89.

²¹⁶ Vide nota anterior.

²¹⁷ Fundado em 1918.

²¹⁸ A União dos Operários Estivadores do Rio de Janeiro foi fundada em 1903. (Gitahy, *op. cit.*).

²¹⁹ Cf. Siqueira (1984 : 107).

²²⁰ Informação obtida junto ao estivador aposentado ‘F’ em entrevista concedida em 05/11/98.

chegando à Vitória em 1925²²¹. Marcou presença na vida dos estivadores capixabas, sendo uma das figuras mais polêmicas e respeitadas no movimento sindical portuário do Espírito Santo. Durante a sua trajetória no Sindicato dos Estivadores, fez amizade com diversos políticos e autoridades estaduais e nacionais, sempre pleiteando, junto aos poderes constituídos o atendimento dos interesses de sua categoria.

Foi reeleito em 1930, e em 1934, Ariston foi nomeado por Getúlio Vargas, interventor no Sindicato. Foi a partir daí – segundo ele – que começou a “*lutar em benefício do Sindicato*”. Uma de suas primeiras bandeiras de luta foi a construção de um prédio que pudesse sediar as instalações do Sindicato. Até então os estivadores não possuíam uma sede própria. A entidade de representação funcionava num prédio alugado situado à Av. República nº 100.

No entanto, sob a alegação de que precisava do prédio para residir, o proprietário pediu o imóvel, deixando os estivadores numa situação um tanto quanto complicada. Contudo, dado o bom relacionamento que Ariston Fernandes mantinha com as autoridades estaduais, o problema do Sindicato foi temporariamente resolvido, até a construção de uma sede definitiva. Ele expôs a situação às autoridades, salientando a necessidade de os estivadores não “*ficarem à toa*”.

Por essa ocasião, havia um prédio público que localizava-se próximo ao Palácio Anchieta e que encontrava-se fechado; e foi esse prédio que o governador e o presidente da Assembléia arranjaram para os estivadores se acomodarem, os quais lá permaneceram até o término da construção do prédio definitivo. Isso se deu por época da primeira intervenção – 1934. Nas palavras do próprio Ariston,

“(...) a minha luta especial era dar ao meu sindicato uma sede. Isso foi uma luta. (...). Nunca perdi uma eleição na Estiva. (...) teve no Espírito Santo um governador bacana que foi o dr. Jones dos Santos Neves; o presidente da Assembléia, o dr. Jefferson de Aguiar, nosso advogado. E eu me liguei neles e eles se ligaram em

²²¹ Ariston conta que no dia de sua chegada à Vitória um dos bancos da cidade havia sido assaltado, e ele sem saber de nada estava parado em frente ao banco pouco depois do assalto. Com a chegada do destacamento policial, ele que estava parado em frente à agência assaltada foi detido pelos policiais como um provável suspeito; confusão que logo foi desfeita após a devida identificação na delegacia de polícia.

mim. Estive com Getúlio Vargas, com João Goulart, Marechal Dutra, com essa turma toda e eu fui lutando com eles, trabalhando em benefício da estiva. Até que chegou a época da construção do edifício. (...)”²²²

O prédio foi inaugurado no dia 1º de maio de 1950 e encontra-se situado à Av. República, nº 01, bem próximo às instalações do Porto de Vitória.

Uma outra conquista alcançada na gestão Ariston Fernandes foi a implantação do rodízio em 1936. Antes da implantação desse sistema de distribuição de tarefas imperava uma extrema desigualdade no que se refere às oportunidades de acesso ao trabalho. As firmas que atuavam à beira dos cais tinham equipes de capatazes que escolhiam para o trabalho os estivadores que lhes conviessem. Assim sendo, muitos trabalhadores que caíam nas ‘desgraças’ dos capatazes eram deixados de fora, sem a oportunidade de trabalhar. Segundo Ariston Fernandes, por possuir

“(...) força junto ao capitão dos portos, com o presidente da República, com o Ministro do Trabalho, com o Ministro da Justiça” e como “o presidente da República estava sempre comigo, conseguimos a implantação do sistema de rodízio”²²³, [o que deixou as empresas e os capatazes enfurecidos]. (grifo meu).

Graças ao bom relacionamento que mantinha com as instâncias decisórias do poder, Ariston conseguiu durante o tempo em que permaneceu na estiva – 47 anos – fazer muito “inimigos” políticos²²⁴. Suas divergências maiores eram com os comunistas que atuavam na orla, por sinal, considerada o berço do comunismo. Segundo Ariston Fernandes,

²²² Entrevista realizada em novembro de 1998.

²²³ *Idem* nota anterior.

²²⁴ Outro estivador aposentado - ‘G’ - , considerava Ariston Fernandes um líder ‘pelego’, uma vez que estava nada mais nada menos “que entregando o Sindicato às agências” de navegação, ou seja ao patronato.

“Eu fui sempre detestado por eles [os comunistas], porque eles me chamavam de o ‘braço de ferro’. O governo [1934] meteu um bocado na cadeia, os outros correram. (...) Eles não me toleravam. Eles me chamavam de o ‘braço de ferro’, porque comigo era tudo ali, o que tinha direito tinha, e o que não tinha não levava, não tinha conversa. E por isso eu contei com o apoio de Getúlio Vargas, do Dutra, (...) e de toda essa turma aí. Esses comunistas eram todos estivadores. Atrapalhavam, mas não tinham força porque a classe toda estava comigo (...). O sindicato estava impregnado de comunistas. Isso era uma praga medonha (...) Por mim aquela gente não ia lá nem ser cozinheiro (...), quanto mais administrador!”²²⁵

Pior do que os baixos salários era a falta de trabalho no porto. O baixo movimento de navios trazia efeitos danosos sobre os estivadores e suas famílias. O trabalho era penoso. *“Tudo era no braço. O ferro gusa era levado no braço (70 kg)”,* diz Ariston Fernandes. O estivador aposentado ‘G’ – descrevendo as condições nas quais o trabalho se processava -, diz que os estivadores não tinham direito a nada,

“ (...) nem água pra beber tinha nos porões,; a gente trabalhava com sede e com fome (...). Não tinha quem levasse pra gente nem um pedaço de pão pra comer. (...) Vi companheiros caírem no porão de tonteira, com fome porque passavam da hora de comer (...). Trabalhar carregando 60 kg dá muita fome.(...) Naquele tempo tudo era manual (...). Havia porões infectos, cheios de catinga (...)”²²⁶

O Porto de Vitória também era muito diferente. Era – segundo dizem –

²²⁵ Os grifos foram acrescentados pelo pesquisador. Essa entrevista foi concedida em 11/98.

²²⁶ Entrevista realizada em 02/11/98.

“ (...) um porto de ninguém. Havia mato por todos os lados (...) rato em todos os lugares. (...) Muitas vezes a gente terminava o trabalho de madrugada e não tinha condução pra voltar pra casa (...)”²²⁷.

E os trabalhadores acabavam pemoitando nas dependências do próprio porto em condições desfavoráveis, esperando o amanhecer do dia.

O estivador aposentado ‘G’ nos conta que numa dessas noites passadas no porto, acabou tendo um dos pés mordido por ratos. As condições de trabalho eram tão desprezíveis que nem banheiro havia para os estivadores, bebedouro, muito menos; sem contar a forte presença das prostitutas que sempre fizeram parte do ambiente do porto.

“As prostitutas nunca deixaram de estar no porto. Naquele tempo elas entravam até nos navios. Hoje elas não vão mais, mas naquele tempo (...)”²²⁸

Muitos estivadores passavam fome e a situação só não era pior porque o Sindicato oferecia uma certa ajuda aos associados. Ao que parece, a entidade sindical apresentava uma certa dose de preocupação com o bem estar de seus membros, concedendo-lhes ajuda em momentos críticos. Durante a II Guerra Mundial por exemplo, a situação dos estivadores se complicou muito, dada a redução do número de navios que passaram a atracar no porto²²⁹. Verificou-se uma queda de 54% entre 1939-1942 nas exportações de café – então o principal produto de exportação do Espírito Santo, uma vez que os principais países consumidores entraram na Guerra. O quadro abaixo mostra a queda do volume de café exportado entre os anos de 1927 e 1942.

²²⁷ Trabalhador aposentado ‘G’.

²²⁸ Informação obtida junto ao estivador aposentado ‘G’ .realizada em 02/11/98

²²⁹ Siqueira (1984 : 71) discorrendo acerca do movimento marítimo no Porto de Vitória no início do século destaca que “ O movimento marítimo de embarcações estrangeiras, que no início do século XX começou a aumentar, alcançou um ponto alto em 1913, com o número de 132 embarcações. Daí começou a cair a partir de 1914 em decorrência da crise mundial, iniciada em julho do mesmo ano, chegando quase anular-se em 1918, com apenas 11 (onze) embarcações. (...) Com a diminuição do número de navios estrangeiros após 1914, houve redução interna na importação feita diretamente pelo porto de Vitória.” A redução do número de navios atracados no cais representou redução das oportunidades de trabalho e conseqüentemente queda dos níveis salariais dos trabalhadores portuários. O mesmo volta a ocorrer com a eclosão da II Guerra.

**EXPORTAÇÃO DE CAFÉ PELO PORTO DE VITÓRIA PARA O EXTERIOR.
1927-1942.**

Quadriênios	Média anual por quadriênios em milhões de sacas
1927-1930	1,18
1931-1934	1,34
1935-1938	1,20
1939-1942	0,66

FONTE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Anuário Estatístico do Brasil*, Rio de Janeiro, 1943 *apud* Siqueira (1984 : 121)

Tanto a I quanto a II Guerras Mundiais foram momentos críticos na história dos estivadores, uma vez que foram fases nas quais a própria sobrevivência esteve comprometida.

Na época da II Guerra, diversos trabalhadores ficaram em dificuldades financeiras, fazendo com que entrasse em cena o assistencialismo do sindicato.

“A gente passava 10, 15 e até 20 dias sem ter navio e nesses casos o Sindicato emprestava um dinheirinho (...)”²³⁰.

Mas nem sempre foi assim. Antes, quando o sindicato era muito pobre a assistência aos membros era limitada, quase não existia. Segundo a mesma fonte, no início da organização do Sindicato da estiva capixaba, um estivador muito pobre havia falecido na Santa Casa de Vitória e por falta de condição financeira acabou sendo sepultado só de bermuda²³¹.

Um outro ponto interessante e que confirma a tese de Dejourns (1997) é que na estiva havia trabalhadores que sofriam de perturbações mentais decorrentes do

²³⁰ Estivador ‘G’ em entrevista realizada em novembro de 1998.

²³¹ Em entrevistas a nós concedidas pudemos perceber uma dose considerável de preocupação por parte dos sindicatos quanto ao bem estar dos seus associados. Famílias em situação de aperto são prontamente atendidas. Há todo um cuidado com as viúvas e filhos. Dá-se também especial atenção aos preparativos em torno do sepultamento de um trabalhador mais carente, cuja família encontra-se impossibilitada de lhe proporcionar um enterro decente.

sofrimento no trabalho. As condições na quais o trabalho era desempenhado eram as mais adversas possíveis, e isso afetava a estrutura mental de alguns trabalhadores. Em condições tão contrárias à saúde humana, a *“mente tende a fracassar”*.

Durante muito tempo os estivadores trabalhavam sem qualquer material de segurança e proteção, o que posteriormente acabou mudando. Foi ainda numa das gestões de Ariston Fernandes que os trabalhadores passaram a trabalhar com material de segurança. Essa foi – segundo ele – mais uma das conquistas alcançadas pela estiva durante a sua gestão. No entanto a responsabilidade pelo material de segurança do trabalhador era de competência do Sindicato.

Em 1964, Ariston Fernandes de Almeida volta a ser nomeado interventor no Sindicato dos Estivadores, segundo o próprio Ariston para combater os comunistas, uma vez que ele era tido em alta conta pelo regime, *“a única pessoa com a qual o governo da República tem confiança. (...)”*. Toda diretoria foi deposta e Ariston Fernandes assumiu o cargo no qual foi posto pelo presidente da República. Foi então convocada uma assembléia imediatamente na qual ele fez a seguinte advertência:

*“Vocês são comunistas que eu sei que vocês são. Eu não sou. Mas eu não proíbo que vocês sejam. Vocês podem ser, mas lá fora. Aqui dentro não. Lá fora vocês podem ser o que for; aqui dentro, nem no porão dos navios eu não admito isso. Porque eu tô aqui colocado como sendo membro da segurança nacional e eu não vou admitir comunista no porão dos navios. Podem trabalhar, mas trabalhar (...)”*²³²

Podemos entrever na palavras do citado presidente uma acentuada dose de orgulho ao falar de seu relacionamento com as instâncias decisórias do poder. Ariston incorpora a figura do poder, colocando-se como o próprio Estado no interior das dependências do Sindicato. É como se os seus olhos fossem os próprios “olhos do Estado” no Sindicato. Suas ações representam decisões tomadas pelo Estado e como tais devem ser seguidas.

É interessante frisar que grande parte do material de arquivo da estiva capixaba se perdeu no decorrer do tempo, o que acaba dificultando o desenvolvimento de qualquer pesquisa acadêmica. As intervenções sofridas pela entidade são – em parte – culpadas por esse extravio de documentos. Mas um fato interessante e digno de nota é que muitos dos documentos eram levados para a casa de seus presidentes, principalmente quando havia alguma discussão, briga ou atrito com membros da direção ou novos presidentes eleitos. Na tentativa de ocultar material – provavelmente comprometedor – diversos presidentes se apossavam de vários documentos, retirando-os das dependências do sindicato, levando-os para suas residências. Isso ocorreu também durante as intervenções. Brigas de caráter pessoal também geravam esse tipo de comportamento, trazendo à baila a imagem de “grande família” da qual a estiva era detentora, uma vez que muitos problemas eram resolvidos no âmbito do estritamente pessoal e do privado.

Para descrever ainda mais esse predomínio de relações de sociabilidade de tipo primária no sindicato, destacamos – como já dissemos –, o nepotismo tão forte durante muito tempo na orla. Havia um acordo entre o sindicato e a Delegacia do Trabalho Marítimo que estipulava a quantidade de homens que cada uma das partes podia colocar no Sindicato. Um estivador aposentado afirma haver posto muita gente na Estiva. Ariston Fernandes vai além ao afirmar que uma certa ocasião queria colocar alguém de seu círculo familiar no Sindicato, mas esbarrou na oposição do presidente da época. Segundo Ariston,

“Eu cheguei lá e impús. ‘Mas Ariston – disse o presidente da época – não tem mais vaga’ [porque ele, segundo Ariston, já havia posto todos os seus próprios parentes lá]. E eu [Ariston] disse: ‘eu quero meu (...) aí ! Quem fez isso aqui fui eu. Inclusive fui eu quem lhe botei aqui’.”²³³

²³² Aposentado ‘F’ em entrevista realizada em 05/11/98.

²³³ Entrevista datada do dia 05/11/98. Os grifos foram acrescentados.

A prática do nepotismo era tão acentuada que em muitos casos, na ânsia de colocar alguém do seu círculo familiar ou de amigos no Sindicato, muitos recorriam à folha de serviços prestados como forma de legitimar suas reivindicações. Predominava uma concepção privatista do Sindicato. A incorporação de um sentimento de posse da entidade é bastante explícita no transcorrer do discurso do líder sindical aposentado. A falta de uma cultura de empresa, as feições de uma corporação, ao lado da exacerbada tutela estatal favoreceram a formação desse tipo de mentalidade entre os líderes sindicais dos trabalhadores em atividades portuárias. Diversos problemas do sindicato eram resolvidos como se fossem problemas de uma residência particular.

O nepotismo – segundo um outro estivador – tinha seu lado positivo, mas também tinha o lado negativo. Segundo ele, muitos dos filhos de estivadores eram marginais e o sindicato aceitava-os no quadro de associados.

*“Entrou muito bagulho na estiva (...) E aquilo fez muito mal
(...) Tinha muita cachaça na estiva²³⁴.”*

Se por um lado havia muita ‘cachaça’ na estiva, por outro também havia aqueles que lutavam pelo ‘resgate’ moral do sindicato, e empreendiam verdadeiras campanhas de moralização da entidade. O predomínio de uma cultura notadamente machista no setor portuário, favorecia as constantes brincadeiras e comentários maldosos, recheados de um considerável conteúdo pornográfico. Também era natural o fato de que todo estivador possuía um apelido e era por meio deste que o trabalhador passava a ser conhecido à beira do cais²³⁵.

Comentando essa particularidade do trabalho e do cotidiano nas docas, Silva (1995) comenta que frente à rigidez do trabalho portuário os trabalhadores acionavam mecanismos de defesa que salientavam a necessidade de se assumir uma postura viril e

²³⁴ Só havia duas formas de ingressar no Sindicato: ou através do nepotismo, quando o candidato era indicado por um parente estivador, ou através da Capitania do Porto. Segundo informações obtidas, quando alguém ingressava na estiva pela última via, os demais diziam que o sujeito havia “entrado pela janela”. Informação obtida do trabalhador aposentado ‘G’ em entrevista datada de 02/11/98.

²³⁵ Exemplos de apelidos: “Tartaruga”, “Macaco”, “Bonitão”, etc. Quanto ao aspecto do ‘resgate moral do trabalhador portuário’, Gitahy (1992 : 119) destaca que a Sociedade Internacional União dos Operários, organizada pelos trabalhadores das docas santistas no início do século, tinha, como uma de suas bandeiras de luta “(...) o respeito à dignidade do trabalhador portuário, buscando combater o baixo status da categoria através do atendimento de suas necessidades em termos de instrução e defesa contra injustiças, no local de trabalho e até nos tribunais, caso fosse necessário.”

corajosa, que fosse capaz de fazer frente às dificuldades impostas pela organização do trabalho.

Duro como era, o trabalho no porto despertava nos trabalhadores a necessidade de assumirem uma postura fincada nos ideais de macheza e valentia, como forma de se afirmarem no contexto de um trabalho marcado pelo extremo coletivismo e interação, e como estratégia que visava legitimar a presença e a aceitação do trabalhador pelos demais colegas. Brincadeiras licenciosas, uso freqüente de apelidos, arrogância e o 'ser destemido,' tinham nesse ambiente de trabalho a função de neutralizar os efeitos danosos do sentimento de medo entre os que desenvolviam as atividades no cais, uma vez que os riscos de que ocorressem um acidente de trabalho eram freqüentes, haja vista o fato de o trabalhador encontra-se diariamente exposto aos acidentes de trabalho, em muitos casos fatais. Nesse sentido o desenvolvimento de uma cultura tipicamente machista²³⁶ entre os trabalhadores em atividades portuárias, tinha – ao nosso ver – o papel de uma 'ideologia defensiva', tal como proposto por Dejours (1997), para quem esse 'mecanismo de defesa' teria o papel de ocultamento das ansiedades e medos causados pelo trabalho.

Ademais, 'a ideologia defensiva' possui caracteres norteadores que encontram-se em harmonia com as peculiaridades de um dado grupo, direciona a sua atenção contra perigos reais e concretos, requer – para se firmar – a participação e/ou a adesão de todos os integrantes de um grupo, sem contar o fato de que substitui os mecanismos de defesa individuais por estratégias coletivas.

“O trabalho em equipe e a participação num grupo de operação cujo sentido é compreendido pelo conjunto dos operários tornam possível a realização de defesas coletivas. (...). Vemos que o sistema de defesa requer uma grande coesão e uma solidez a toda

²³⁶ Segundo Chalhoub (1986 : 223), “ (...), o machismo é fundamentalmente a linguagem de símbolos através da qual se exprimem ou se explicitam as tensões inerentes aos microgrupos sócio-culturais estudados. (...), o machismo é também um corpo de valores que induzem os nossos personagens à ação. O homem despossuído constrói sua identidade social a partir do que faz, e não, obviamente, a partir do que tem, pois, por definição, ele nada ou pouco tem. Sendo assim, para ele, ser é fazer, e não possuir. Por isso, a ideologia machista enquanto reconstruída pelos despossuídos reveste-se de todo um sentido de ação, de normas do agir na comunidade social.”

prova. Sem dúvida, é por este motivo que este sistema chega a ser uma tradição da profissão."²³⁷

De certa forma as 'ideologias defensivas' fincariam entre os trabalhadores uma espécie de código de conduta, que atuaria no sentido de neutralizar o medo e os temores reais, que uma vez levados em conta comprometeriam a produtividade dos trabalhadores.

No que concerne à participação dos trabalhadores capixabas nos momentos marcantes da história desse Estado, destacamos que a década de 1930 o Espírito Santo esteve caracterizada pela presença de duas correntes ideológicas no campo político e que faziam parte do imaginário da classe trabalhadora disputando influência no interior das organizações sindicais existentes: a comunista e a anarquista.

Os estivadores e os doqueiros estiveram presentes em diversas greves realizadas no decorrer da década de 1930. Em 1934 participaram de uma greve geral influenciada pela Aliança Nacional Libertadora e motivada por questões salariais. Outra greve é realizada em 1935 no setor portuário e que segundo relato "paralisou tudo", além de haver provocado forte repressão policial sobre os militantes comunistas, "embora os sindicalistas tenham sido poupados".

De todas as greves realizadas no período da década de 1930 em diversos setores, cabia aos sindicatos presentes na orla marítima o maior poder de mobilização, capacidade fortalecida, acima de tudo pela própria condição do trabalhador "avulso" que não mantinha vínculo empregatício e não possuía patrão²³⁸.

O Golpe que deu origem ao Estado Novo culminou na intervenção de muitos sindicatos, fazendo com que as entidades de representação ficassem de sobreaviso. Nesse período o número de matérias publicadas na imprensa capixaba exaltando o novo regime, o delegado regional do trabalho e o Ministro do Trabalho são característicos da época, e denotam a vitória do modelo de sindicalismo oficial propugnado pelo Estado, difundindo pela sociedade a idéia de que sindicatos, empresários e governo constituíam-se em atores que encontravam-se sintonizados.

²³⁷ Dejours, *op. cit.*, pp. 40 e 69.

²³⁸ Tosi, Colbari & Malheiros Alves (1995).

Um outro estivador aposentado afirma que por ocasião de seu ingresso ao quadro de associados do Sindicato (1947), percebeu que os presidentes da Estiva eram todos “pelegos”. Ainda segundo essa mesma fonte, o próprio Ariston Fernandes “*não passava de um pelego*”. Havia um certo temor em contrariar as autoridades, o que dava à entidade um formato mais conformado com as disposições vigentes. A forte presença comunista não foi suficiente para neutralizar o peleguismo na orla²³⁹.

Segundo ele, por ocasião da intervenção militar resultante do Golpe de 1964, Ariston Fernandes teria chegado com a “*força toda*”, entregando o sindicato aos interesses do movimento que havia dado o Golpe de Estado.

Sobre a forma como as eleições eram realizadas, o estivador aposentado ‘G’²⁴⁰ destaca que os processos eletivos eram acalorados marcados pela exaltação dos ânimos, o que segundo ele de lá para cá não mudou muita coisa.

“(...) até tapa saia nas eleições. (...) era uma briga feia, mas todo mundo votava. (...) Tapa até hoje tem.”

As interferências do Ministério do Trabalho no Sindicato eram comuns durante o período que antecedeu o Golpe de 1964. O capitão dos portos interferia significativamente nas decisões do sindicato. As assembléias eram monitoradas por representante direto do Estado. Numa dada ocasião, um estivador um pouco mais exaltado e ao que parece revoltado com a situação se levantou, foi até a tribuna e diante de todos disse que o capitão dos portos podia mandar na Capitania, mas que dentro do sindicato quem mandava eram os trabalhadores, o que deixou todos apreensivos quanto ao resultado desse discurso²⁴¹.

Ainda segundo a mesma fonte²⁴²,

“Depois do Golpe a situação piorou. Numa dessas ocasiões em que eu chegava ao sindicato fui abordado por alguns companheiros que me disseram: ‘(...) some porque estão te

²³⁹ Informação obtida com o aposentado ‘G’ em entrevista realizada em novembro de 1998.

²⁴⁰ Entrevistado em 11/98.

²⁴¹ *Idem*.

procurando. Você é o mais visado'. Nesse tempo eu 'tava' no campo ajudando a organizar os camponeses. E eu disse: 'eu não vou correr não'. Mas diante das circunstâncias inventei um atestado e fui pra (...) com minha família toda. Mas não adiantou muito ir pra (...), porque quando vim aqui (...) me prenderam. (...). A polícia chegou me algemou e me levou pro 67 (...). Cheguei a ser torturado. Até meu retrato fizeram de costas, porque o comandante disse que não podia ver a minha cara, pois eu era um baderneiro, bagunceiro (...). Me prenderam por duas razões: 1) eu pertencia ao Partido Comunista e 2) porque estava no campo (...)'[organizando os camponeses]²⁴³.

O discurso do líder sindical é bastante ilustrativo da situação que imperava durante a vigência da Ditadura implantada em 1964.

Em 1960 diversas categorias de trabalhadores reivindicavam aumentos salariais, dentre as quais estavam os portuários. Em 18 de outubro desse ano os estivadores aderiram à greve geral da categoria, que culminou na paralisação do Porto de Vitória. Os estivadores reivindicavam dentre outras coisas um aumento de 40% em seus salários. A greve teve a duração de um dia e resultou na obtenção de alguns benefícios²⁴⁴.

Em 1961 o jornal Folha Capixaba do Partido Comunista, veiculava no mês de dezembro informações acerca das condições de vida dos doqueiros²⁴⁵ e dos arrumadores no Estado. Estes últimos, como recebiam por tarefa encontravam-se numa situação de miséria uma vez que verificava-se uma certa escassez de trabalho.

Em 27 de junho de 1962 os portuários ao lado de outras categorias lançaram um manifesto exigindo a formação de um gabinete ministerial, composto por nacionalistas. Portuários, marítimos, estivadores, aeroviários, etc, paralisaram as atividades na Guanabara às 00:00 hora do dia 05/07/62 como forma de exigir a formação de um Conselho Ministerial democrático e Nacionalista. Os estivadores também paralisaram na

²⁴² Aposentado 'G' em entrevista realizada aos dois dias do mês de novembro de 1998.

²⁴³ Grifos e acréscimo do pesquisador.

²⁴⁴ Cf. Tosi, Colbari & Malheiros Alves, (1995).

²⁴⁵ Este termo é utilizado mais freqüentemente pelos portuários santistas e se refere aos funcionários das administrações portuárias.

Bahia, Pernambuco, Alagoas, Ceará, Rio Grande do Sul e no Espírito Santo (*sic*). Como resultado da paralisação, os ‘nacionalistas’ conseguiram que fosse escolhido um ministro do Trabalho, Hermes Lima, favorável às reformas ‘nacionalistas’ .

“Tratou-se de uma greve essencialmente política, na medida em que a reivindicação principal era a formação de um gabinete ‘nacionalista’, e por ser, também, de apoio ao presidente da República.”²⁴⁶

Aliás,

“ (...) quem primeiro apoiou o Governo João Goulart foram os portuários e os ferroviários. (...) Foi o primeiro setor que teve as lideranças todas cassadas.”²⁴⁷

O que se constatou nessa greve foi a ampla participação dos trabalhadores ligados às empresas públicas e estatais. Vivíamos no auge do sindicalismo populista. Isso apontava para a fragilidade do nosso sindicalismo, sobretudo o ligado ao setor privado, e a dependência daquele em relação aos poderes públicos²⁴⁸.

Em 15 de setembro de 1962 ocorreu a deflagração de uma nova greve, resultante da não aprovação da antecipação do plebiscito que definiria a permanência ou não do sistema parlamentarista no Brasil. Os ‘nacionalistas’ estavam interessados no retorno do presidencialismo.

“(...) foram praticamente as mesmas categorias profissionais que paralisaram suas atividades durante a greve de 05 de julho as que integraram com mais intensidade, o movimento do dia 15 de setembro.”

²⁴⁶ Cf. Costa (1986 : 134).

²⁴⁷ Fala do líder sindical ‘D’ em entrevista concedida ao pesquisador.

²⁴⁸ Cf. Costa, *op.cit.*, p. 135.

“No dia 16 pela manhã, o CGT formalizou a suspensão da greve, por intermédio de um comunicado considerando vitoriosa a greve geral. (...).”²⁴⁹

Essa greve teve um perfil essencialmente político, pois apoiava o presidente Goulart, numa aliança entre o Governo e os sindicalistas. O apoio ao presidente, que era favorável às ‘reformas de base’, beneficiava-o dando-lhe mais força para combater seus opositores no Congresso. As categorias que apoiaram Goulart (trabalhadores nas docas ferroviários, companhias de navegação, etc), foram favorecidas por reajustes salariais e outros benefícios; o que já não ocorreu no setor privado, dada a força da repressão e a baixa motivação dos trabalhadores²⁵⁰.

Durante muitos anos os trabalhadores avulsos ficaram à margem das benesses do sistema previdenciário. Foi somente em 1968 que os avulsos passaram a ter direito ao 13º salário, através da Lei nº 5.480/68 que aplicava aos avulsos as disposições da 4.090/62 que versava sobre essa garantia aos trabalhadores. A Lei supramencionada também mandava aplicar aos citados trabalhadores as disposições apresentadas na Lei nº 5.707/66 sobre o FGTS. Assim sendo, foi somente durante a vigência do regime Militar que os trabalhadores portuários avulsos passaram ter acesso ao sistema previdenciário.

É importante destacar que, antes do Golpe de 1964, os sindicatos da orla possuíam um caráter mais ativo politicamente e de destaque no seio da sociedade. Havia uma preocupação por parte das entidades de representação dos trabalhadores não apenas com as questões circunscritas ao universo portuário, mas também por questões referentes a assuntos mais gerais. A Estiva, por exemplo, organizava passeatas, movimentos contra o aumento do custo de vida, participava de greves, dentre outras formas de manifestação. Em muitos casos, a Estiva foi pioneira na colaboração e formação de outros sindicatos no interior do Estado do Espírito Santo. Havia a forte presença de estivadores e outras categorias de portuários nos quadros de associados do PC (Partido Comunista), fundado em 1935, na cidade de Cachoeiro de Itapemirim.

²⁴⁹ Cf. Costa, *idem, ibidem*.

²⁵⁰ Cf. Costa, *op. cit.*

Essa presença ativa do sindicalismo portuário na sociedade é interrompida com o Golpe de 1964, quando então muitas lideranças sindicais foram presas, exiladas, cassadas, e até mesmo mortas pelo Regime. O Governo Federal, através da Marinha passou a intervir diretamente nos sindicatos, controlando-os severamente. E esta situação era fortalecida pelas especificidades do setor portuário, uma vez que este configurava-se como um setor estratégico da economia, além de os trabalhadores portuários estarem em contato constante com trabalhadores e experiências políticas de outras partes do mundo, o que poderia transformar o segmento em foco de rebeldia e insubordinação.

Com isso, a vitória das forças conservadoras em 1964 interrompeu o processo de expansão das bases sociais dos sindicatos, e também dos partidos populares, barrando a luta pelas reformas democráticas que vinham se processando.

“ O regime militar, com a justificativa ideológica da ‘ameaça comunista’ ou da república sindical, aniquila todas as possibilidades das camadas subalternas de defender seus interesses.”²⁵¹

A capacidade de intervenção dos trabalhadores praticamente passou a ser nula. O enfraquecimento político das representações populares favorecia a tomada de decisões antidemocráticas na esfera das relações de trabalho.

Assim, de 1964 até a década de 1980, os sindicatos – sobretudo os portuários – encontravam-se ‘congelados’ e sob forte controle da Marinha. Nesse contexto, o distanciamento ‘sindicato/sociedade civil’ era quase que inevitável²⁵². A criação da SUNAMAM (Superintendência da Marinha Mercante)²⁵³, enquanto entidade que

²⁵¹ Cf. Oliveira (1994 : 212).

²⁵² Informação obtida do líder sindical ‘H’ em entrevista realizada em julho de 1998.

²⁵³ Através do Decreto-lei nº 3.100, de 07 de março de 1941, foi criada a Comissão de Marinha Mercante, que por sua vez teve essa denominação alterada em 19 de fevereiro de 1969, por meio do Decreto-lei nº 64.125, para Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM). No dia 27/06/1973 foi publicada no Diário Oficial da União a Resolução da SUNAMAM nº 4.281, que invalidava todas as normas legais que disciplinavam os serviços de estiva, conserto, conferência e vigilância portuária; o que provocou forte reação entre essas categorias, contrárias à privação de seus direitos fundamentais. Com isso, a SUNAMAM, editou, em seguida, as Resoluções nºs 4.281/A, 4.281/B e 4.281/C, numa tentativa – sem sucesso – de corrigir os prejuízos impostos às categorias mencionadas. Diante disso, foi criado um Grupo Interministerial de Trabalho, através da Portaria nº 3.224 de 10/07/1973, cujas conclusões resultaram na Resolução nº 4.417/74, que restabelecia quase que por completo o sistema anterior à Resolução nº

definia e tratava de todas as questões atinentes à realidade portuária, favoreceu ainda mais e de forma atípica o maior relacionamento com o Estado, cujos vínculos com o sindicato se tornaram mais estreitos.

O Regime foi bem sucedido no processo de esvaziamento e despolitização dos sindicatos da orla, fazendo com que os mesmos assumissem ainda mais as feições corporativas. O relacionamento dos sindicatos portuários com suas bases passou a ter como ponto principal, a divisão de tarefas entre os associados. As reivindicações levadas à efeito contemplavam apenas os interesses corporativos dos trabalhadores, havendo, assim, um afastamento das questões maiores e que interessavam sobretudo, à sociedade civil.

Com o Golpe os sindicatos portuários consolidaram um *modus vivendi* com o Regime que fosse capaz de angariar o máximo de benefícios à categoria. Segundo o líder sindical 'E'

*“(...) a época que os trabalhadores portuários obtiveram mais vantagens foi durante o Regime Militar. Deram um ‘sossega leão’ pra gente. Era do interesse do Regime estar bem com a gente. (...). A área portuária foi a área que o Estado mais tinha participação.”*²⁵⁴

No intuito de manter um bom relacionamento com o pessoal da orla, o Estado passou a dispensar ao setor uma considerável atenção. Diversos benefícios foram outorgados, o que com certeza funcionou como neutralizador de tensões no porto ou de qualquer forma de organização que se opusesse ao Regime. Segundo um líder sindical entrevistado, as propostas de direita que não agradavam aos portuários eram rapidamente dissolvidas pelo Regime. Havia, segundo dizem, *“grande interesse em deixar o pessoal da orla em paz”*. Foi nesse contexto que surgiu a figura do coronel Jarbas Passarinho, personagem estratégico na mediação entre Estado e interesses dos portuários. Dono de uma visão bastante ampla da importância do sistema portuário para

4.281/73. Por meio de 19 Resoluções expedidas posteriormente, a SUNAMAM, foi fazendo uma série de ajustes na de nº 4.417/74; ajustes estes que culminaram na publicação, em 02/02/1984, da Resolução nº 8.179/84.

a estabilidade do Regime, Passarinho passou a defender os interesses desse seletivo grupo de trabalhadores, pois sabia que ao Estado já bastava a oposição por parte da classe média e do setor estudantil, não sendo salutar à ordem estabelecida a emergência de uma oposição no setor portuário. O País já com uma elevada dívida externa precisava de um sistema portuário ‘amigável’ e ‘dócil’ para o escoamento da produção.

Tal fato fortaleceu sobremaneira o corporativismo na orla. Ao lado de uma legislação altamente protecionista e corporativa, verificou-se o afastamento do movimento sindical portuário do movimento sindical mais amplo. Aos poucos os sindicatos da orla foram se fechando em si mesmos e se distanciando cada vez mais da sociedade civil, a ponto de durante os conflitos que culminaram no ‘*novo sindicalismo*’ do final da década de 1970, os portuários haverem ficado praticamente à margem e afastados desse movimento de renascimento e efervescência sindical.

Falando sobre esse momento histórico para o sindicalismo brasileiro um líder sindical portuário afirma que,

“(...) os sindicatos portuários encontravam-se sob intervenção militar. O sindicalismo portuário não participou desse movimento. Em 1982 eu fui chamado na Capitania dos Portos por estar usando uma boina com a estrela do PT.”²⁵⁵

Isso também fez com que o movimento sindical portuário permanecesse isolado das discussões que marcaram a formação das centrais sindicais.

“Aprisionados pelo regime autoritário e refugiados no estritamente corporativo, esses sindicatos permaneceram isolados do movimento de renovação sindical desencadeado no ABC paulista – o novo sindicalismo - e do processo de constituição das centrais sindicais.”²⁵⁶

²⁵⁴ Entrevista datada do mês de novembro de 1998. Participação aqui tem o sentido, sobretudo, de ‘intervenção’

²⁵⁵ Fala do sindicalista ‘D’ em entrevista realizada em novembro de 1998 na cidade de Vitória/ES..

E somente agora com as reformas que estão sendo inseridas no setor portuário é que o sindicalismo do segmento surge após um considerável período de silêncio. Após a implantação da Lei nº 8.630/93 é que o movimento sindical portuário retorna aos noticiários, surgindo como uma força de pressão antes desconhecida do grande público.

É claro que em todo esse processo de distanciamento não devemos desconsiderar o peso da legislação getulista na concessão de oportunidade aos militares na consolidação de um perfil notadamente corporativo e fechado entre os trabalhadores portuários. Isto porque os militares serviram-se da legislação promulgada nas décadas de 1930/40, como mecanismo de controle sobre os sindicatos, uma vez que essa legislação fincava as bases e abria espaço para o controle estatal sobre as entidades sindicais; o que demonstra, em parte, a vitalidade do sistema corporativo de representação de interesses, que foi capaz de atravessar, praticamente incólume a todas as transformações de ordem econômica, política e social pelas quais a sociedade brasileira passou.

Com a legislação da década de 1930 os sindicatos passaram a fazer parte do aparelho de Estado, ou como diria Boito Jr (1991), o aparelho sindical brasileiro passou a integrar o aparelho burocrático de Estado, estando por conseguinte subordinado à burocracia estatal.

No caso dos sindicatos portuários isso se tornou mais acentuado. A tutela estatal sobre os sindicatos do setor era muito extensa. Apesar de atuar como amortecedor dos conflitos e ‘tática’ de controle sobre os trabalhadores, a institucionalidade corporativista implantada não conseguiu impedir que as entidades sindicais portuárias assumissem o papel de defensoras dos direitos dos trabalhadores. O caso portuário ilustra significativamente essa constatação, e nesse sentido, Colbari (1996 ; 25/6) destaca que

“(...) o caso particular dos portuários é bastante ilustrativo do caráter bifronte do corporativismo latino-americano identificado por O’Donnell: a face estatizante que realiza a razão do Estado, a ele subordinando os interesses organizados da sociedade civil – em alguns casos além da tutela verifica-se a identificação entre Estado e sociedade ou mesmo a absorção desta

²⁵⁶ Cf. Colbari (1996 : 28).

por aquele – e a face privativa que abre os espaços institucionais aos interesses organizados de caráter privado.”

Uma outra avaliação que se faz é a de que durante a vigência do Regime Militar, a elite então no poder, se encarregou de isolar a categoria dos trabalhadores portuários do conjunto do movimento sindical mais amplo, tendo em vista o fato de 1) o porto ser o berço do Partido Comunista no Brasil e devido à posição estratégica do setor no contexto da economia era fundamental que se neutralizasse os focos de oposição; 2) as informações chegavam muito mais rápido e primeiro no setor portuário, dada, principalmente a sua posição estratégica. Assim, sabia-se rapidamente o que estava acontecendo no movimento sindical em outras partes do mundo. O porto era o elo entre o movimento sindical local e nacional com o movimento sindical mundial, e por essa razão era interessante que o Regime isolasse, impedindo o contato com o movimento sindical dos outros setores nacionais. A ‘cadeia’ de informações tinha que terminar ali mesmo, no porto.

A legislação implantada nas décadas de 1930/40, favoreceu a sedimentação dos privilégios de representação do sindicalismo portuário, legitimando, simultaneamente, a exclusão dos não sindicalizados graças à exclusividade de mercado, e o surgimento de alto potencial de barganha entre sindicato e Estado, com o isolamento do primeiro em relação à sociedade civil.

Um exemplo muito claro disso está na instituição das Delegacias de Trabalho Marítimo – DTM’s .Segundo a CLT, cabia às DTM’s a função de efetuarem as matrículas dos trabalhadores avulsos até um patamar estabelecido anualmente pelas respectivas entidades. Ademais cabia às Delegacias junto com os Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo – CRTM -, a responsabilidade na fiscalização e controle dos serviços dos avulsos e os conflitos entre trabalhadores e tomadores de serviço²⁵⁷.

Nesse sentido, retornamos a algumas questões relacionadas com o nepotismo e a prática do *closed shop system*, que como já vimos, constituem-se em características e práticas do setor portuário que atuaram no sentido de reforçar ainda mais o ‘espírito de corpo’ e de ‘grande família’ que se encontram presentes no cais. Havia uma certa

confusão entre o que seria 'sindicalizado' e ser 'matriculado na DTM. Como tivemos a oportunidade de verificar, às DTM's cabia efetuar a matrícula dos trabalhadores avulsos. Isso posto, constata-se que estar matriculado na DTM não implicava em se ter acesso direto ao trabalho. Não havia automaticidade entre 'estar matriculado' e 'sindicalizado'. Para ter direito ao trabalho era necessário mais do que a matrícula na Delegacia do Trabalho Marítimo. Era necessário que o trabalhador se sindicalizasse.

Segundo um líder sindical capixaba, a obrigatoriedade em sindicalizar-se não era uma imposição dos sindicatos e sim das DTM's. Eram as Delegacias que orientavam os trabalhadores, afirmando-lhes que para participarem da escalação de trabalho, precisariam estar sindicalizados. Às entidades de representação dos trabalhadores restava simplesmente adequarem-se às normas estipuladas por aquele órgão governamental.

Essa determinação foi colocada na década de 1930. O Estado desse período organizou e deu uma atribuição às entidades de representação dos trabalhadores avulsos: a tarefa de executarem a escalação do trabalho, ou seja, para além de um mero representante dos interesses de uma categoria profissional, ao sindicato cabia a função de gestor da mão-de-obra no segmento portuário, o que desobrigava a classe patronal das responsabilidades que uma relação de trabalho com vínculo empregatício delega. Nas palavras do portuário entrevistado,

“(...) se o patronato faz a escalação, ele passa a ter as prerrogativas de vinculação empregatícia.”²⁵⁸

Esse aspecto legal fez com que com o tempo a linha divisória entre o ser matriculado e o ser sindicalizado ficasse tênue, quase que inexistente; mesmo porque se levarmos em conta o aspecto prático da questão ela havia desaparecido ou pelo menos caído no esquecimento. O sindicato, na tentativa de manter uma coerência e estabilidade entre a sua mão-de-obra, recorria a uma sindicalização compulsória. Paulatinamente, portanto, o sindicalismo portuário foi se tornando cada vez mais corporativo, o que ao

²⁵⁷ Cf. TRABALHO avulso em ritmo de impasse. In: *Portos e Navios*, abril de 1989, p 05.

²⁵⁸ Portuário 'D' em entrevista realizada em novembro de 1998.

lado da situação precária em que viviam a maioria dos trabalhadores e pela negatividade que envolvia a categoria no imaginário social, fizeram com que a ‘consciência coletiva’, o comportamento corporativo, os ideais de solidariedade e cooperação se tornasse mais acentuados naquela categoria de trabalhadores. No caso da Estiva isso era ainda mais gritante.

Com os conferentes e vigias o acesso à matrícula na DTM era obtido mediante a realização de concurso público organizado pelas próprias Delegacias do Trabalho Marítimo. Segundo a CLT era necessário que o pleiteante a cargo no porto tivesse entre 21 e 45 anos de idade²⁵⁹, possuisse atestado de vacinação e de robustez física, bem como de bons antecedentes, além de estar quites com o serviço militar²⁶⁰.

A DTM fazia o somatório de ‘horas/homem requisitadas’ no ano anterior e dividia por 2.880 que era o total de horas apurado num período de 12 meses, com o trabalhador trabalhando 8 horas por dia, todos os dias do ano, sem domingos, sábados ou feriados. Essa equação fornecia o número de homens que deveria ser admitido período em pauta²⁶¹. Ao ser aprovado no concurso, o indivíduo obtinha da DTM o seu número de matrícula, mas deveria ir ao sindicato para ser escalado. Lá chegando era informado de que para ser escalado era necessário que se sindicalizasse, o que era feito rapidamente. Daí os altos índices de sindicalização no segmento portuário.

No interesse de já ir treinando os futuros trabalhadores avulsos, sobretudo estivadores – com toda certeza a categoria mais numerosa e durante muitos anos a mais influente no setor -, os pais pegavam seus filhos e davam a estes o que era conhecido como ‘carteirinha’- uma espécie de autorização dada a um não sindicalizado. O trabalhador ‘carteirinha’ preenchia a vaga dos que faltavam ou complementava o quadro da mão-de-obra nos momentos de pico.

“Quem dava a autorização da ‘carteirinha’ era a DTM. (...). Geralmente era em torno de 20% do quadro para atender os

²⁵⁹ Já no Regulamento da Profissão de Conferente de Carga e Descarga do Espírito Santo a idade requerida para o ingresso na profissão de conferente era entre 18 e 45 anos de idade. Cap. II Art. 6º, alínea ‘b’.

²⁶⁰ Cf. *Portos e Navios*, abril de 1989, p. 05.

²⁶¹ A Revista *Portos e Navios* de abril de 1989 traz o seguinte exemplo, para facilitar a nossa compreensão: “(...) o levantamento feito no Porto de Salvador no período de maio de 1986 a abril de 1987 apurou que os conferentes trabalharam 175.096 horas, cuja divisão por 2.880 atinge 60,79. Como o quadro de conferentes do porto de Salvador possuía 57 homens, seria necessário quatro trabalhadores para preencher as necessidades daquele porto”.

picos de trabalho. O critério de seleção pra ser 'carteirinha' eles deixavam a cargo do sindicato. Daí o espírito de corpo que faz? Chama os filhos pra compor as 'carteirinhas'. Como eles não tinham previdência, a própria seguridade social do estivador no caso de doença ou velhice era o filho. É por isso que na Estiva a questão de pai pra filho é algo muito sedimentado. (...). E isso é a nível mundial.²⁶²

Acima de tudo, a inserção dos filhos no trabalho – uma espécie de tática de perpetuação das linhagens profissionais – agia no sentido de garantir a futura sobrevivência da família. Ter um pai na Estiva era, em certo sentido, a garantia de emprego, ou seja, a certeza de que não se iria ficar desempregado e a família desamparada.

Os processos de formação profissional eram calcados sobre uma outra lógica, diferente e divorciada do discurso gerencial moderno, marcado pela impessoalidade das relações de trabalho. A informalidade dos processos de formação não significavam ineficácia, pois eles possuíam uma larga história de eficiência. O aprendizado era adquirido com a convivência constante com a dinâmica do trabalho, que era fortemente utilizado como forma de transmissão de conhecimentos dos segredos do ofício. Segundo Couper (1986) essas práticas aparentemente nepóticas possuíam um fundamento social e se justificavam pela formação de novos trabalhadores. Os pais não davam apenas um trabalho aos seus filhos. Davam também o ensino das técnicas que envolviam o processo produtivo. Se fosse necessária, era utilizada a coerção física. Em síntese, o filho acompanhava o pai, que por sua vez ajudava o filho na assimilação dos segredos do ofício, e este retribuía o favor paterno quando os seus pais envelheciam, ao garantir a satisfação das necessidades básicas da família. E esse círculo se perpetuava indefinidamente.

Como temos tido a oportunidade de observar, o corporativismo emerge e se consolida no movimento sindical portuário em decorrência não apenas de fatores de ordem institucional, mas também como resultado da própria cultura portuária, dos

²⁶² Líder sindical 'D' em entrevista concedida ao pesquisador, e realizada em novembro de 1998.

modos de se exercer o trabalho, das condições nas quais este foi se organizando, da forma como a própria sociedade concebia e imaginava o trabalhador portuário, do distanciamento ao qual porto e sociedade foram condenados. A outra face desse processo de corporativização estava no papel de peso e na importância do aparato legislativo montado nas décadas de 1930/40.

A especificidade desse modelo de sindicalismo encontra-se no reconhecimento de que para além de um mero representante dos interesses dos trabalhadores, a “corporação sindical portuária” emerge e se consolida como a fornecedora de mão-de-obra no segmento para os tomadores de serviço. Não exerce, portanto simplesmente a função de sindicato, de representante dos interesses da categoria profissional, mas acumula atribuições não encontradas nos outros setores da economia. Atua como prestadora de serviços, nesse caso, serviços portuários. Nas palavras do prof^o Catharino (1994 : 58),

“(...), trata-se de uma entidade mista complexa. Tem algo de cooperativa, de sociedade civil, e até de empresa concessionária. Esse complexo hibridismo responde pela quase totalidade dos problemas oriundos de sua atividade na área terciária da economia, no setor de transportes.

“Também esse hibridismo justifica plenamente seja colocado e tratado juntamente com a corporação profissional.

“Sua estrutura simbiótica, seus dois rostos à maneira de Jano, suas duas atividades-fim, concorrem para sua unidade, pois se confundem e até se fundem”.

Para concluir este tópico verificamos que, apesar de Boito Jr (1991) argumentar que uma das funções do sindicalismo de Estado é justamente a de desorganizar os trabalhadores, constatamos que no caso dos trabalhadores portuários isso não chegou a acontecer, pois os sindicatos de trabalhadores portuários conseguiram contornar a forte ingerência estatal, dentro dos marcos legais, obtendo por conseguinte amplos benefícios aos seus associados. Os sindicatos percebiam que a legislação que geria o trabalho no

segmento portuário podia funcionar como suporte e legitimadora da concessão de benefícios que satisfizessem aos anseios dos trabalhadores, bem como o fator que institucionalizava os vínculos da entidade de representação com a cúpula do Estado.

O fato de controlar o mercado de trabalho do setor favoreceu a alta sindicalização dos trabalhadores portuários e uma acentuada vinculação das cúpulas com suas bases. Ao conceder aos sindicatos o controle sobre o gerenciamento da mão-de-obra, o Estado delegou aos sindicatos avulsos um poder político e a sedimentação de um potencial de luta e combatividade não encontrados nos demais segmentos do sindicalismo.

Todavia, esta situação favoreceu o forte apego ao padrão corporativista de representação de interesses, sobretudo após 1964. O vínculo acentuado com o Estado fez com que o sindicalismo portuário, sobretudo o “avulso” se fechasse em si mesmo, de forma que “tudo passasse a gravitar em torno de seus próprios umbigos”, já que desenvolveram uma postura um tanto quanto arredia no que se refere aos temas políticos mais amplos e que envolviam interesses que diziam respeito à toda sociedade civil.

Considerações Finais.

A emergência de um novo paradigma tecnológico e organizacional tem sido considerada por alguns pesquisadores como um verdadeiro desafio à classe trabalhadora de todo o mundo. Dentre esses, citamos Ricardo Antunes, que considera o modelo de gestão do trabalho idealizado pelos japoneses, conhecido como o “modelo japonês” como sendo o mais nefasto e destrutivo para a classe trabalhadora, uma vez que o mesmo tende a fragmentar, fragilizar e precarizar a força do proletariado.

Tal modelo tende também a causar a precarização das condições salariais e de trabalho de milhões de operários, uma vez que tem como um de seus pilares de sustentação a terceirização²⁶³, na medida em que faz com que os operários das empresas terceiras sejam colocados fora da proteção sindical vigente nas empresas contratantes. Tal modelo de gestão vem individualizando a relação capital-trabalho, pondo a baixo o potencial de luta e combatividade a nível coletivo que sempre caracterizou a classe trabalhadora²⁶⁴.

Mas, mesmo em meio a esses percalços, Antunes crê no potencial revolucionário da classe trabalhadora, uma vez que esta ainda continua desempenhando um papel estratégico na produção de riquezas. Para ele, a classe trabalhadora mesmo “*mais fragmentada, heterogênea e complexificada*” é a classe “*que tem a possibilidade de virar a página da História.*”

Outros pesquisadores consideram esses novos modelos de gestão como uma espécie de refinamento da exploração que o capital exerce sobre o trabalho; o discurso de tais métodos apesar de aparentemente democrático possui como pano de fundo a exacerbação da exploração, na medida em que favorece a apropriação por parte da empresa do saber prático que os trabalhadores foram acumulando ao longo de sua vivência e interação com a dinâmica do processo produtivo. Acima de tudo, os novos modelos organizacionais respondem satisfatoriamente aos anseios da acumulação capitalista, visto que conseguem conciliar de forma simultânea dois grandes interesses do empresariado: “permitem” que o trabalhador desenvolva seu potencial criativo,

²⁶³ Sobre Terceirização, ver pesquisa DIEESE (1993).

mantendo-o ao mesmo tempo, sob forte controle patronal. Ou seja, cria-se uma mão-de-obra hábil, criativa e eficiente, mas ao mesmo tempo ‘domesticada’. Ressalta-se também o fato de que essas novas estratégias de gerenciamento possuem algumas similaridades com o padrão taylor-fordista, só que com uma nova roupagem, visto que enquanto este preconizava prioritariamente a gerência científica da produção, aquele prioriza o controle científico sobre a mão-de-obra, graças ao apoio fornecido pelas ciências humanas que passam a obter um status e uma respeitabilidade maiores nesse novo formato organizacional²⁶⁵. (Gorz, 1980).

Offe (1998) por sua vez discorrendo acerca das políticas de ajuste neoliberais destaca o papel revolucionário que as mesmas possuem. Além de ser detentor de uma base científica, o neoliberalismo – segundo Offe – almeja acima de tudo à formação de um novo ser humano, de um trabalhador que seja rápido, eficiente e capaz de dar respostas rápidas às exigências de um mundo cada vez mais competitivo. Ao lado de uma visão ou concepção de homem, a proposta neoliberal também finca as bases para a consolidação de um novo tipo de Estado, agora mais ‘enxuto’, que quase não interfira na economia, e que se possível, cobre poucos impostos. Estados desse tipo têm - segundo ele - um grave problema: dependem muito dos investimentos privados e passam a fazer apenas aquilo que o mercado – diga-se as empresas – quiserem como forma de não perder força econômica e investimentos. Um Estado, portanto, a mercê de interesses específicos. E por trás de tudo isso ainda há o perigo de se comprometer os postulados fundamentais do regime democrático.

“O excesso de poder do mercado afeta a confiança na democracia. Um Estado fraco começa a fazer o que as empresas quiserem. As pessoas se perguntam então para que serve a

²⁶⁴ ANTUNES, Ricardo (1995). Nem fordismo, nem toyotismo; para além do capitalismo. Entrevista concedida ao Jornal do PSTU, n° 53 de 01/06 à 07/06/95.

²⁶⁵ A gerência moderna visa em última instância expandir os princípios norteadores da racionalidade técnica à gestão dos recursos humanos, tendo como legitimadores a Sociologia e a Psicologia. “Logo nenhum rompimento com Taylor. Um mesmo objetivo: transformar em ciência a arte de organização e do comando.” Em síntese, o que se pretende com essas novas formas de organização do trabalho “é pôr em prática, em proveito do capital, essa iniciativa das massas, conservando no entanto, o completo controle do processo de produção (...).” Gorz, 1980.

democracia se as decisões são tomadas onde não temos influência."²⁶⁶

Xavier (1996 : 118) acentua que para os neoliberais o caminho para o equilíbrio econômico passa pelo crivo do anti-intervencionismo estatal e pelo combate à mentalidade anti-mercado. O livre mercado apresenta-se como auto-suficiente no que concerne à dissolução dos monopólios.

"No entanto, quando falam em monopólio, os neoliberais abrangem os monopólios industriais e os monopólios da mão-de-obra (corporações sindicais). Para acabar com os monopólios industriais, a receita é a não-intervenção do Estado; para acabar com os monopólios trabalhistas, a receita é a intervenção estatal – através de reformas constitucionais – na eliminação de medidas que garantam direitos aos trabalhadores".

No entanto, se o mercado apresenta-se sob muitos aspectos como uma realidade auto-suficiente e que atende aos imperativos capitalistas quanto a eficiência e a ação racionalizadora da técnica organizacional e da produção, o mesmo não pode ser dito no que se refere à garantia de uma distribuição de rendas equitativa. Esta por sua vez exige mais do que nunca a ação pública como fator capaz de garantir os elementos fundamentais na montagem de uma política que prime pela preservação dos direitos sociais de muitos que não têm um acesso satisfatório às benesses do mercado.

O processo de reestruturação portuária – integrante de todo esse amplo processo de reestruturação do capital -, tem se efetivado de forma paulativa, se consolidando dia após dia no universo portuário, redefinindo as tradicionais formas de exercício das tarefas e das funções tradicionalmente delegadas aos sindicatos de trabalhadores do setor. Aos poucos, um novo tipo de trabalhador portuário vai surgindo em substituição ao estereótipo presente no imaginário social. O próprio ambiente no qual as atividades

²⁶⁶ Cf. O NOVO poder. Entrevista com Claus Offe concedida à Revista VEJA de 08 de abril de 1998 (páginas amarelas).

são desenvolvidas atravessa uma fase de mudanças. A economia mundial assume simultaneamente a tudo isso uma nova conformação.

Tais modificações fazem com que as entidades de representação sejam postas de sobreaviso, empreendendo amplos esforços no sentido de se resguardarem da extinção, e de garantirem a proteção aos empregos dos que ficam, uma vez que a exclusividade no mercado de trabalho encontra-se com seus dias contados.

No Brasil, o fim da exclusividade de mercado se consolidou em 25 de novembro de 1998, quando o Congresso Nacional aprovou a Medida Provisória (MP) nº 1.728, que confirmava o fim do controle sindical nos serviços portuários.

No entanto, já no dia seguinte à aprovação dessa MP verificou-se que a mesma acabou sendo desacreditada, através de uma demonstração de força das entidades sindicais. No dia 26 de novembro os líderes sindicais, numa demonstração de astúcia e versatilidade conseguiram barganhar com o empresariado do setor uma forma de adiar por três meses a transferência da gestão da força de trabalho para o OGMO.

Transformada em Lei - a de nº 9.719 de 27 de novembro de 1998, a MP nº 1.728 aponta significativamente para as turbulências que têm caracterizado o processo de reestruturação produtiva do segmento portuário, haja vista o fato de que aquilo que ela (a MP supramencionada) aborda, já havia sido estabelecido na Lei de Modernização dos Portos, em seu artigo n 18 que sacramenta a figura do OGMO como gestor da mão-de-obra no cais e agente executor das políticas de relações de trabalho²⁶⁷. Ao que parece, dadas as resistências sindicais e também as indefinições do empresariado, faz-se necessário a adoção de novos artifícios legais com o intuito de reforçar aquilo que a Lei n 8.630/93 – detentora de um perfil tipicamente auto-suficiente – já havia colocado. O que ocorre na realidade é o fato de que a Lei nº 9.719/98 que retira de vez o controle sindical sobre o mercado de trabalho, simplesmente repete uma determinação já colocada na Lei de Modernização Portuária, consubstanciando a fragilidade ou os constantes recuos do projeto estatal frente aos impasses de trabalhadores e empresários do setor portuário.

Associada à idéia de modernidade encontra-se a privatização, que vai açambarcando o segmento como um todo, gerando uma forte resistência por parte dos

trabalhadores e seus sindicatos; para quem a privatização constitui-se num verdadeiro retrocesso, haja vista o fato de que a história tem nos mostrado que no passado o Governo teve que investir nas áreas estratégicas, uma vez que a iniciativa privada não possuía recursos suficientes para injetar na economia. A história do Brasil nos revela claramente a atuação e o papel estratégico do Estado enquanto propulsor do processo de expansão do parque industrial brasileiro, enquadrando a industrialização nacional na lógica do capitalismo de Estado e da Modernização Conservadora.

Para o movimento sindical, o processo de privatização em nenhum momento oferece garantias de que novos investimentos e a expansão do setor serão levados à cabo pelos empresários. A privatização tem sido vista pelo governo como a saída para a modernização e melhor aparelhamento dos portos, argumento rebatido pelos sindicatos que destacam que o problema das estatais não está no fato de elas serem estatais, mas na forma como são administradas e os fins escusos que norteiam muitas das administrações de tais empresas.

Em muitos casos o discurso gravita em torno não do combate à privatização em si, mas à privatização de setores considerados estratégicos no âmbito da economia e da soberania nacionais. No caso portuário a questão da infração à soberania nacional é algo por demais evidente, uma vez que os portos, por estarem em regiões de fronteira, precisam ser administrados diretamente pelo Estado. A concessão à iniciativa privada do direito de explorar a atividade portuária, sobretudo pela via da manipulação de cargas de terceiros, revela uma forma de uso público de um serviço sob a direção de uma pessoa de direito privado, o que segundo os líderes sindicais configurar-se-ia numa inconstitucionalidade.

Pontes de Miranda *apud* Parecer encomendado pela FENCCOVIB e FNE, faz o seguinte comentário:

“O regime dos portos compreende as regras jurídicas, inclusive puramente administrativas, sobre polícia marítima e portuária, sobre medidas de navegação, ancoragem, entrada e saída, higiene, ordem e procedência, etc. Compete à União a

²⁶⁷ PORTOS: nova Lei também desobedecida. In: *O Globo*, 10 de dezembro de 1998.

exploração dos portos nacionais organizados, quer diretamente, quer a cargo de concessionários ou de arrendatários, sob sua fiscalização ²⁶⁸.

E mais:

“Esses serviços, ditos portuários, formam um conjunto de atividades e de relações jurídicas que requerem uma autoridade pública para administrá-los, razão por que não existem portos privados em parte alguma.” ²⁶⁹

A inconstitucionalidade da privatização dos portos tem sido uma questão muito difundida pelo movimento sindical e mesmo nos casos autorizados pela Constituição – autorização, concessão e permissão – a atividade ainda deve permanecer sob a fiscalização direta do Estado, o que não acontece com a Lei nº 8.630/93 que no seu artigo 6º, §2º faz a seguinte afirmação:

“Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público”. (grifo meu).

E o parágrafo 3º, do mesmo artigo acaba finalmente apresentando uma contradição ao afirmar que,

²⁶⁸ Comentários à Constituição de 1967 com a Emenda nº 1 de 1969, tomo II. São Paulo, RT, 1970, p. 133.

²⁶⁹ Parecer encomendado pela FENCCOVIB e FNE, p.02.

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

As autoridades mencionadas no parágrafo citado acima são de responsabilidade do poder público. O texto acima mencionado apresenta uma contradição evidente, ao afirmar que a operação portuária de mercadorias de terceiros será feita sem a responsabilidade do poder público, sendo que no parágrafo seguinte a Lei de Modernização Portuária estabelece a intervenção de um conjunto de autoridades que possuem atribuições que são por si mesmas próprias e características do Estado. Dessa forma, a retirada total do Estado do âmbito da gestão do sistema portuário é vista – pelos sindicatos e alguns advogados -, como uma ofensa à soberania nacional e aos postulados constitucionais²⁷⁰.

Alguns cientistas sociais (Sader *et alli* 1996) têm frisado que

“ (...) a privatização significou que o Estado Brasileiro jogou pela janela um conjunto de empresas que lhe possibilitavam uma política econômica autônoma. Esse é o significado maior da privatização. O significado maior da privatização não é, de maneira nenhuma, o de reduzir o déficit das empresas públicas. Reduz-se o déficit de empresas públicas alterando as tarifas. O significado maior está em que, através das empresas públicas, conserva-se a capacidade de manejar uma certa área de política econômica, coisa que um país periférico tem obrigação de fazer, dado que ele não pode fazer política econômica pela via da moeda.” (pp. 96/7).

²⁷⁰ Um exemplo interessante de privatização portuária é o da Malásia, onde o governo privatizou vários portos locais, transformando-os em companhias acionárias, mantidas sob o controle do Estado mas desenvolvendo operações semelhantes as de uma companhia privada. Essas companhias têm em sua composição, mas de forma minoritária “o setor privado que, além disso formará parte da junta de diretores com direitos públicos.” In: Rondinelli & Iacono (s/d), p.43.

Rondinelli & Íacono (s/d) ressaltam que a privatização tem sido um recurso muito usado por governos de todo o mundo, como mecanismo de promoção e sustento do desenvolvimento econômico²⁷¹. Tal como vem acontecendo no Brasil, a privatização em outros países também tem se caracterizado como um processo cujo desenvolvimento tem sido mais lento do que o esperado por seus partidários. Eles constataram que

“(...) os governos de todas as regiões do mundo continuam enfrentando sérios desafios ao desenhar e implementar suas políticas de privatização.”²⁷²

Ao optar pela privatização dos portos, o governo brasileiro deixa claro – além do seu interesse em se retirar da gestão do setor – a expectativa que possui quanto aos investimentos que espera serem realizados pelo setor privado nos portos, uma vez que o Estado afirma não estar em condições de fazer investimentos nesse sentido. Ao abrir espaço à iniciativa privada, o Estado estaria viabilizando a retomada do crescimento dos portos brasileiros, tornando os serviços e produtos mais competitivos, graças à melhoria de sua eficiência e redução dos custos.

Contudo, representantes do setor privado têm se ressentido do fato de que falta por parte do Governo, a implantação de uma política que favoreça e facilite aos empresários a obtenção do crédito necessário à modernização do setor portuário. Em outras palavras, a privatização do setor portuário, lenta como tem sido, resulta não apenas da resistência sindical, como também da falta, por parte do Estado, da montagem de uma política de crédito específica que dispense aos investidores privados as condições necessárias à modernização do setor²⁷³.

A privatização dos portos brasileiros tem assumido a forma de contratos de arrendamento, uma forma de privatização muito difundida no mundo, sobretudo na América Latina e África. Nesse sistema,

²⁷¹ Rondinelli & Íacono, *op. cit.* p. 21, fazem a seguinte consideração acerca da privatização: “Em seu sentido mais estreito, a privatização é definida como a venda de ativos públicos aos investidores privados. (...). Todavia, o conceito mais amplo da privatização inclui políticas que fomentam a participação do setor privado no desenvolvimento da infraestrutura e provimento de serviços públicos, e que eliminam ou modificam o status de monopólio das empresas estatais.”

²⁷² Cf. Rondinelli & Íacono, *op. cit.*, p. 09.

²⁷³ Além disso, encontra-se a herança deixada pelos Estado aos operadores portuários: portos sucateados e tecnologia obsoleta.

“(...) As companhias que arrendam as instalações assumem a responsabilidade de sua operação, sua manutenção e da reposição do capital circulante. (...).”²⁷⁴

Em outras palavras,

“Arrendamento é um contrato em que o dono de um bem passa para uma outra pessoa ou empresa o direito de usar e explorar a propriedade, durante um período pré-determinado de tempo. Para tanto, o interessado precisa pagar uma quantia estipulada pelo proprietário.”²⁷⁵

Ou seja, os contratos de arrendamento permitem que o governo mantenha a posse das instalações públicas. Grosso modo, a privatização dos portos brasileiros não tem representado a venda de fato das instalações ao setor privado, mas a concessão de direitos à iniciativa privada, para que esta possa desenvolver atividades que até então eram monopólio do Estado. Em média, os contratos tem sido feitos para um prazo de 25 anos, durante os quais a empresa arrendatária se compromete a fazer investimentos no porto ou partes do porto que foram privatizadas.

Em maio de 1998 foram privatizados três berços no Porto de Capuaba, no município de Vila Velha, região da Grande Vitória: nºs 203, 204 e 205²⁷⁶. Realizado no prédio da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, o leilão teve como lance mínimo o valor de R\$ 29.998.328,90. Ao final do processo, os berços haviam sido arrematados pelo lance mínimo por uma única empresa, a Companhia Vale do Rio Doce, uma vez que os

²⁷⁴ Rondinelli & Íacono, *op. cit.*, p. 46.

²⁷⁵ A Tribuna/ES, 07/05/98.

²⁷⁶ Quanto a esses berços foi possível conseguir as seguintes informações: o berço de nº. 203 possui 160 metros de comprimento para o atracamento de navios. Foi construído em 1978, tendo uma profundidade de 10,6 metros. Possui armazéns para cargas diversas com 4.000 metros quadrados de área e um pátio de 16 mil metros quadrados. O berço nº. 204, também foi construído em 1978. “(...) tem 200 metros de comprimento e a mesma profundidade do berço 203. Seu armazém chega a 4 mil metros quadrados de área, enquanto o pátio ocupa 50 mil metros quadrados. O acesso ao terminal pode ser feito por rodovia ou ferrovia”. Por fim o berço nº. 205, que é o mais novo dentre os que foram leiloados. “Foi construído em 1981 e tem apenas 10 metros de comprimento, comportando apenas navios menores. Não dispõe de armazéns, nem pátio em sua estrutura. Para ter acesso ao berço, pode-se utilizar ferrovia ou rodovia.”. In: TRÊS grupos brigam hoje pelo cais de Capuaba. A Tribuna/ES, 06/05/98, p. 16.

demais participantes não haviam preenchido os requisitos exigidos à participação no leilão.

Segundo alguns parlamentares, as privatizações/arrendamentos dos serviços portuários têm representado a redução de trabalhadores na faixa primária dos portos, bem como da remuneração geral; redução da massa salarial dos que ficam; afeta a organização sindical, no sentido de torná-la mais frágil além de causar uma desigualdade no poder de negociação; abala a economia das cidades portuárias; etc.

Os ternos de contêineres têm sofrido uma redução em torno de 30% da quantidade homens necessária ao desenrolar da atividade. Nos ternos mais antigos eram necessários 12 homens nas equipes de manipulação do contêiner. Agora são necessários 8 e a queda pode vir a ser ainda maior. Essa redução se deve em parte às negociações que têm sido realizadas entre os trabalhadores e o empresariado do setor. A Resolução nº 8.179/84 estabelecia um número mais elevado de homens trabalhando nos ternos. A negociação entre os atores envolvidos tem priorizado dentre outras coisas, a redução desses números. Os sindicatos têm optado pela redução dos ternos, como forma de evitar a demissão de trabalhadores ou que os empresários se sirvam de mão-de-obra própria nos terminais privativos²⁷⁷.

Todavia, cabe fazer algumas ressalvas: a produção nos portos capixabas não tem caído. Ao contrário, tem aumentado ou simplesmente se mantido estável. A redução do número de homens na composição dos ternos não significa necessariamente demissão na faixa do cais e sim, redução da oportunidade de trabalho e dos salários mensais. O acesso ao trabalho torna-se, portanto, mais estreito²⁷⁸.

Uma das sugestões apresentadas nesse debate em torno da modernização do sistema portuário, preconiza o controle dos portos pelos municípios, num tipo de consórcio que estadualizaria ou municipalizaria os estabelecimentos portuários, o que traria o seu controle para mais perto dos trabalhadores e de quem vive nessas cidades. Nesse caso, um município daria o "tom", ou seja, apresentar-se-ia como líder, possuiria

²⁷⁷ Essa é sem sombra de dúvidas uma outra questão polêmica: como o artigo 18 da Lei nº 8.630/93 reza que os operadores portuários deverão organizar no âmbito do porto organizado um órgão de gestão da mão-de-obra do trabalho portuário; e como porto organizado é concebido como sendo o porto público ou áreas privadas dentro dos limites do porto organizado, muitos operadores têm recorrido à justiça com a afirmação de que o OGMO possui jurisdição apenas no contexto do porto organizado (público) e não nos terminais de uso privativo, que nesse caso ficam livres para recrutarem sua própria força de trabalho, sem precisar solicitar a mesma ao OGMO.

²⁷⁸ (sic).

a hegemonia, favorecendo a formação de uma ação política integrada aos interesses locais²⁷⁹.

A necessidade de modernização do setor portuário é fato consumado e reconhecido por diversos sindicatos. Todavia, questiona-se a forma como a mesma vem se processando. Defende-se um processo de transição negociada e não abrupta e traumática. Despreza-se a idéia de exclusão do Estado como sendo necessária à modernização. Esta deve ser estabelecida sob bases consensuais, visando não o benefício de organizações corporativas, mas acima de tudo, o desenvolvimento da sociedade. No entanto, no processo de privatização dos portos, não deve ser desconsiderado os impactos sociais que a mesma possa trazer sobre os trabalhadores do setor.

O impacto que a Lei de Modernização dos Portos causou sobre o segmento portuário foi, sem dúvida alguma, bastante radical. A nova legislação não visa fazer apenas alguns ajustes no setor, mas ao contrário, reformulá-lo radicalmente.

Apesar de grandemente criticado o padrão corporativo de representação de interesses apresenta sinais de vitalidade que o fizeram resistir, atravessar e se adaptar a todo um amplo conjunto de mudanças pelos quais passou a estrutura política, econômica e social do país. E hoje, frente aos desafios e indefinições do futuro, percebe-se em muitos casos uma certa acomodação sindical à estrutura corporativa instaurada nas décadas de 1930/40. O temor de que a chamada 'democratização e flexibilização' das relações de trabalho desorganize a estrutura de representatividade, tem feito com que o apego ao corporativismo implantado na CLT seja uma recorrência presente no âmbito sindical e até mesmo empresarial. Pochmann (1998 : 150) destaca que

“Nos anos 90, o predomínio de ações contrárias aos direitos trabalhistas por parte das autoridades governamentais, aliado às dificuldades por que passa o movimento sindical, parece apontar para uma situação de acomodação à estrutura corporativa. De um lado, fortalecem-se os interesses dos setores aderidos ao sindicalismo oficial e, de outro, o ataque neoliberal à

²⁷⁹ Informação obtida numa palestra ministrada pela Deputada Federal Telma de Souza/PT de São Paulo, realizada no dia 21/07/98 no auditório do Sindicato dos Estivadores em Vitória/ES.

agenda do trabalho torna cada vez mais arriscada uma estratégia de transição voltada para o rompimento com a estrutura corporativa.”

A década de 1990 têm sido com toda a certeza marcada pelo extremo desafio imposto ao movimento sindical obreiro de todo mundo. A reestruturação produtiva e as políticas de perfil neoliberal têm sido implantadas simultaneamente a uma perceptível incapacidade do movimento sindical em fazer frente ao projeto do capital, através da apresentação de uma proposta que afirme a sua identidade e visão de mundo próprias, dissociadas das percepções e dos projetos capitalistas.

Se na década de 1980 a vigência da estrutura corporativa era questionada graças à emergência de um movimento sindical combativo e contestatório, o mesmo não pode ser dito dos anos 90, marcados pelo recuo e defensivismo sindical. Assim sendo, a última década deste século presenciou a contenção da contestação da estrutura corporativa,

“(...) em face do aumento das resistências às mudanças por parte dos atores solidários à velha estrutura sindical, dos novos riscos colocados pelas transformações econômicas e da ausência de maior convergência entre os atores sociais relevantes na construção de um novo sistema de relações de trabalho.”²⁸⁰

A própria agenda de motivos que desencadeavam movimentos grevistas nos anos 80 também se alterou na década de 1990. Se no quadro anterior as greves eram motivadas por questões salariais diante das altas taxas inflacionárias num contexto de desemprego relativamente baixo, os anos de 1990, além de constarem a redução do número de greves realizadas, teve a agenda de motivos desencadeadores do movimento grevista também modificada. Agora as ações gravitam em torno do descumprimento da legislação trabalhista e manutenção dos empregos. A recorrência à CLT atua como uma espécie de mecanismo de defesa frente a instabilidade conjuntural e as altas taxas de desemprego, sem contar é claro, que um padrão mais democrático de relações de

trabalho, além de incerto e indefinido, traz o temor de que a sobrevivência e quem sabe a existência de muitos setores profissionais seja posta sob risco de desaparecer. A desestruturação do mercado de trabalho tem colocado muitos trabalhadores fora da proteção da legislação trabalhista, de forma que atualmente tem-se percorrido um caminho oposto ao verificado nas décadas de 1930/40, nas quais verificou a inclusão condicionada de amplas parcelas da classe trabalhadora.

O segmento portuário exemplifica isso muito bem. A CLT em seus diversos artigos finca as bases e estabelece os limites de ação/atuação para cada categoria presente no setor. Ao lado das particularidades da cultura portuária, ela agiu no sentido de consolidar uma modalidade ímpar de sindicalismo, marcado em parte pela presença de um 'corporativismo estreito' e pelo forte apego à tradição, enquanto elementos estabilizadores das relações sociais no interior do segmento.

As greves realizadas no segmento portuário nos últimos cinco anos têm tido como pano de fundo a questão legislativa. No início das discussões em torno da nova legislação para o setor, os sindicatos empreenderam ações em defesa do *status quo* e do arcabouço legislativo do período getulista. Posteriormente, com a aprovação da Lei nº. 8.630/93 os sindicatos saíram em defesa dos pontos da Lei que consideravam fundamentais à sobrevivência e manutenção do mercado de trabalho, o que de certa forma ainda continua acontecendo, dado o perfil das discussões que têm acontecido na orla.

Pochmann²⁸¹ salienta que

“O sistema de relações de trabalho, (...), parece atender muito mais os segmentos ocupacionais localizados nas atividades tradicionais da economia, que se tornam cada vez mais fragilizados.

E o setor portuário constitui-se num setor tradicional da economia. Antes do Golpe de 1964 e no período populista, o núcleo duro do sindicalismo brasileiro encontrava-se

²⁸⁰ Cf. Pochmann (1998 : 159).

²⁸¹ *Op.cit.* p. 165.

em ramos ligados aos transportes (ferroviários, portuários), funcionalismo público, etc; setores que certamente detêm uma facilidade maior de acomodação à estrutura corporativista.

Os elevados índices de sindicalização, ao lado de uma acentuada interação cúpula/base no movimento portuário tem demonstrado um outro fato interessante e digno de nota: apesar da forte tutela estatal, os trabalhadores em atividades portuárias não percebem o sindicato como uma entidade montada pelo Estado simplesmente. Ao contrário, eles percebem a entidade sindical como um organismo criado com a contribuição dos trabalhadores, o que com certeza torna-se fonte de orgulho entre os trabalhadores. A frase posta na epígrafe desta dissertação exemplifica o que estamos dizendo. O trabalhador se posiciona como sendo um indivíduo regido por seu sindicato e como tal, procura seguir as orientações do mesmo no que concerne à defesa dos interesses da categoria²⁸². O sentimento de pertencimento é forte e evidente em todos os discursos observados. Há o peso de uma identidade de grupo por demais acentuada entre os portuários, que pode ser vista pelo compartilhar de valores e idéias que direcionam a atenção à defesa dos interesses da corporação.

A polêmica em torno da implantação da Lei de Modernização dos Portos insere-se diretamente no contexto dos debates que têm focado a atenção nas mudanças na legislação trabalhista que desenha o formato das relações de trabalho no Brasil. As relações de trabalho expressam relações de poder e uma correlação de forças que se estabelece entre os atores sociais diretamente envolvidos na questão da modernização portuária. Servindo-se de seus respectivos 'capitais' e de estratégias de luta próprias, trabalhadores e empresários definem e redefinem constantemente seus objetivos, tentando de todas as formas realizá-los, mesmo contra a vontade do grupo oponente. Nesse contexto, não podemos desconsiderar o peso e a atuação das forças políticas, sobretudo do Estado, que no caso brasileiro sempre assumiu um papel preponderante na conformação das relações de trabalho; que são com toda certeza influenciadas e condicionadas pelo contexto político, pela vigência ou não de um regime democrático, pelo perfil do movimento sindical, etc.

²⁸² Galvão (1995) também fez essa constatação no estudo que realizou entre os arrumadores cariocas.

A implantação da Lei nº 8.630/93 apenas dá os primeiros passos em direção a um processo que transformará por completo o setor portuário. No entanto, mais do que mudanças de caráter legal o processo de reestruturação portuária implica num amplo conjunto de mudanças de perfil cultural. A Lei de Modernização dos Portos, mesmo revogando a legislação anterior, ainda não foi capaz de revogar a cultura que impregna as mentes de trabalhadores e empresários do segmento. É aqui que surge um outro desafio aos pesquisadores das ciências sociais: já são consideráveis as pesquisas que se centralizam no estudo da cultura organizacional, priorizando as organizações empresariais. O porto possui uma cultura própria, com caracteres, valores, idéias, ritos e mitos próprios que precisam ser estudados de forma mais aprofundada. A resistência às mudanças e ao processo de ‘modernização’ não se dá apenas por uma questão econômica ou técnica, não se prende apenas a uma dimensão instrumental, mas é em grande parte mesclada de elementos culturais. E é nesse sentido que faz-se necessário o estudo mais apurado da cultura portuária, tanto aquela que marca os trabalhadores, com suas vivências, seus modos de inserção no mundo, seus ideais, etc, quanto a que marca o empresariado do setor, detentor de uma mentalidade ainda autoritária e paternalista.

A presença comunista na orla portuária capixaba também constitui-se em outro interessante assunto a ser ‘destrinchado’ por pesquisas futuras.

Ainda sobre a questão da cultura portuária, um outro aspecto que merece uma maior atenção dos pesquisadores, encontra-se relacionado ao peso e ao papel que uma visão de mundo tipicamente machista desempenha no setor, com seus ideais de virilidade, valentia e perspicácia, o relacionamento familiar, a importância e o significado de ‘ser homem’ nesse espaço de trabalho, a presença feminina no cais, dentre outros.

Segundo Wilson Calmon, falando sobre a Nova Lei Portuária,²⁸³,

“A nova lei, em um primeiro momento, não será a solução para todos os problemas portuários, mas é uma legislação que criou condições para que tais problemas sejam resolvidos a longo

²⁸³ Em entrevista concedida a Siqueira (1994 : 139). Calmon ocupou o cargo de diretor presidente da CODESA.

prazo. A modernização vai se dar de forma gradativa, de acordo com a estrutura de cada porto.”

Após todas estas considerações temos a certeza de que a implantação de estratégias gerenciais consideradas mais modernas, nas mais diversas plantas produtivas, decorre não apenas de uma livre escolha por parte da gerência, mas sobretudo da junção de uma gama de outros fatores tais como: perfil do setor no qual pretende-se implantar as novas estratégias de gestão do trabalho e da produção; perfil mão-de-obra a se atingida, com a sua história de lutas e conquistas; natureza da formação profissional do segmento em foco; cultura sindical; cultura empresarial; posição do setor no contexto da economia local, nacional e internacional, etc, - que uma vez associados fornecem o formato e a configuração do processo de reestruturação produtiva. Como muito bem pontuou Laranjeira (1997), é a relação de força entre os atores envolvidos que determinará a natureza das decisões a serem tomadas no sistema produtivo.

“Quanto mais forte for o poder de barganha de empregados e sindicatos, maior será a necessidade de negociação para a implantação das novas formas de organização do trabalho; ao contrário, quanto mais fraco for o poder daqueles, mais livres estarão os empregadores e gerentes para se pautarem predominantemente pela racionalidade do lucro.”²⁸⁴

Como uma palavra final acerca da Lei nº 8.630/93 transcrevemos um comentário do profº Catharino (1994 : 3), para quem ela

“é radicalmente revogatória, e por isso, inovadora. Institui um novo sistema portuário; outro regime laboral, radicalmente distinto do anterior.”

²⁸⁴ Laranjeira, *op.cit.* p.41.

Fragmenta uma organização sindical tradicional e que se destaca nos marcos do movimento sindical como um todo por possuir as feições de uma verdadeira 'corporação sindical portuária'.

ANEXOS

PROJETO DE LEI Nº 08/91.

PROJETO DE LEI Nº 08/91

Dispõe sobre a prestação de serviços de movimentação de mercadorias, armazenagem, transporte, vigilância e demais serviços correlatos ou afins nos portos, a construção e exploração de instalações portuárias, a estruturação de tarifas portuárias, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1- Os serviços de movimentação de mercadorias, armazenagem, transporte, vigilância e demais serviços correlatos ou afins nos portos organizados ou instalações portuárias privadas ou rudimentares, abrangendo a carga e a descarga de embarcações, inclusive os serviços de bordo, serão livremente contratados pelas entidades estivadoras.

§ 1º Para os fins de que trata este artigo constituem-se entidades estivadoras:

I- a administração dos portos organizados;

II- os armadores, diretamente ou por seus agentes;

III- os proprietários de mercadorias, diretamente ou por intermédio de seus consignatários;

IV- os proprietários, arrendatários ou locatários de instalações portuárias;

V- as cooperativas de mão-de-obra.

§ 2º Compreendem-se nos serviços a que se refere este artigo as atividades de:

I- estiva;

II- capatazia;

III- conserto de carga;

IV- conferência de carga e descarga;

V- vigilância portuária;

VI- limpeza e conservação de embarcações mercantes, inclusive os de limpeza e conservação de tanques, as de batimento de ferrugem, as de pintura e as de reparo de pequena monta.

§ 3º Estiva de embarcações é o serviço de movimentação das mercadorias a bordo, seu carregamento e descarga quando realizado com equipamentos da embarcação, inclusive a arrumação dessas mercadorias a bordo ou o seu transbordo para outra embarcação.

§ 4º Capatazia é o serviço de movimentação de mercadorias na 'área do porto', compreendendo seu recebimento, transporte, abertura de volumes, manipulação, arrumação e entrega, bem assim o carregamento e descarga de embarcações quando requisitados os equipamentos portuários.

§ 5º Os serviços de estiva, de vigilância portuária, de conferência e conserto de mercadorias transportadas por embarcação nacional de navegação interior, integrante ou não de comboio, podem ser realizadas pela respectiva tripulação, observado o disposto no artigo 22 do Decreto-lei nº 5, de 04 de abril de 1966.

Art. 2- É facultado às entidades estivadoras possuírem, em seus quadros, trabalhadores para exercerem as atividades a que se refere o artigo anterior, com vínculo empregatício permanente.

Parágrafo único: Em nenhuma hipótese a entidade estivadora poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019 de 03 de janeiro de 1974).

Art. 3- Os serviços a que se refere o artigo 1º, quando prestados por trabalhadores avulsos na orla portuária, serão requisitados pelas entidades estivadoras às entidades sindicais representativas das respectivas categorias profissionais, independentemente de critério de rodízio.

§ 1º Para os fins da requisição de que trata este artigo consideram-se automaticamente registrados, até a celebração da convenção ou acordo coletivo a que se refere o parágrafo seguinte, os atuais trabalhadores avulsos portadores de matrícula profissional.

(Fls.3 do Projeto de Lei que dispõe sobre a reestruturação do Sistema Protuário Nacional).

§ 2º A requisição, a remuneração e o prazo do seu pagamento, as condições para o registro profissional e o número de trabalhadores inscritos no registro, a organização e a composição dos ternos ou turmas e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de livre negociação entre entidades sindicais representativas das respectivas categorias profissionais e as entidades estivadoras, sem prejuízo das normas legais de proteção ao trabalho.

§ 3º As convenções ou acordos coletivos deverão estipular uma taxa incidente sobre o valor da remuneração destinada a constituir um fundo de desocupação voluntária.

Art. 4- Os serviços de movimentação de mercadorias a bordo das embarcações serão executados de acordo com as instruções de seus comandantes, ou de seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada das mercadorias, especialmente no que se refere às condições de segurança das referidas embarcações, quer no porto, quer em viagem.

Art.5- Cabe à administração do porto organizado estabelecer:

I- a jornada de trabalho, conforme as necessidades do serviço e as peculiaridades de cada porto, observadas as normas legais aplicáveis e as relativas à segurança e saúde do trabalhador;

II- os horários de funcionamento de suas instalações, que deverão ser os mesmos para a fiscalização aduaneira, os serviços de estiva e os de capatazias;

III- as instruções de acesso, permanência e controle do tráfego de pessoas e mercadorias, observada a legislação aplicável.

Parágrafo único: O disposto neste artigo não se aplica às instalações portuárias privadas ou rudimentares.

Art. 6- É facultado, a embarcadores ou a terceiros, inclusive em regime cooperativo, a construção e exploração de instalações portuárias privadas.

§ 1º A construção, utilização ou exploração de instalações portuárias privadas dependerá: (Fls. 4 do Projeto de Lei que dispõe sobre a reestruturação do Sistema Portuário Nacional).

I- quando localizadas, fora dos limites fixados como 'área do porto' (art. 3º do Decreto nº 24.447, de 22 de junho de 1934), de autorização do Ministério da Infraestrutura;

II- quando se localizarem dentro dos limites da 'área do porto', de contrato de exploração, sempre através de licitação, celebrado com a administração do porto, e de permissão do Ministério da Infraestrutura.

§ 2º O contrato a que se refere o inciso II do parágrafo anterior conterá, obrigatoriamente, cláusulas que estipulem:

I- as condições operacionais, inclusive as referidas no artigo 5;

II- a remuneração à administração do porto, de parcela correspondente ao rateio das despesas de conservação e manutenção da infraestrutura portuária utilizada ou posta à disposição das referidas instalações, inclusive as referentes a serviços de dragagem;

III- a obrigatoriedade de prestação de informações acerca da movimentação de mercadorias;

IV- a faculdade da administração do porto requisitar a capacidade ociosa das referidas instalações.

§ 3º A exploração das instalações portuárias de que trata este artigo far-se-á através de terminais privados, sob uma das seguintes formas:

I- uso exclusivo, quando a exploração se fizer para uso próprio;

II- uso misto, quando a exploração envolver a movimentação de mercadorias próprias e de terceiros.

§ 4º Em nenhuma hipótese as instalações portuárias privadas localizadas fora do limite da 'área do porto' ficarão sujeitas à incidência de taxas, tarifas ou quaisquer outras remunerações de caráter indenizatório atualmente devidas às administrações dos portos organizados, salvo quando utilizarem a infraestrutura de proteção ou acesso marítimo aos mesmos (canais e bacias de evolução).

§ 5º No caso da exceção prevista no parágrafo anterior, as administrações dos portos organizados e os proprietários das instalações portuárias privadas deverão ajustar, mediante contrato, o rateio das despesas necessárias à conservação e manutenção da mercadoria infraestrutura, de forma partilhada entre os seus usuários.

§ 6º Os embarcadores ou terceiros interessados na construção e exploração, arrendamento ou locação de instalações portuárias privadas na 'área do porto' deverão requerer à administração do porto a abertura da respectiva licitação.

§ 7º Os atuais contratos de exploração de instalações portuárias (terminais ou embarcadores de uso privativo) deverão ser adaptados às disposições desta Lei, assegurado aos proprietários, arrendatários ou locatários o direito de opção pela forma de exploração prevista no inciso II do §3º do artigo 6º.

Art.8- As administrações dos portos organizados deverão adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, independentemente do modelo tarifário previsto no Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934.

Parágrafo único: As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos Ministérios da Infraestrutura e da Economia, Fazenda e Planejamento, dentro do prazo de 90 dias.

Art.9- Os Ministros de Estado da Economia, Fazenda e Planejamento e da Infraestrutura poderão reduzir, em ato conjunto, a alíquota do Adicional da Tarifa Portuária – ATP (Lei nº 7.700 de 21 de dezembro de 1988), adaptando-a às peculiaridades de cada porto.

Art. 10- Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art.11- Ficam revogados os artigos 254 a 292 da CLT, os artigos 3º a 7º, 14 e 18 da Lei nº 4.860 de 26 de novembro de 1965, os artigos 1º a 7º do Decreto-Lei nº 03, de 27 de janeiro de 1966. Os artigos 9, 17, 21,26 e 27 do Decreto-lei nº 5, de 4 de abril de 1966, os artigos 4 a 6 do Decreto-lei nº 83 de 26 de dezembro de 1966, os incisos VI e VIII do artigo 1º do Decreto-lei nº 1.143 de 30 de dezembro de 1970, as Leis nº's 6.914, de 27 de maio de 1981, e 7.002 de 14 de junho de 1982, bem assim as demais disposições em contrário, especialmente as constantes dos Decretos nº's 24.324 de 1º de junho de 1934, 24.447 de 22/06/1934, 24.508 de 29/06/1934, 24.511 de 14/06/1934, 24.599 de 06/07/1934, do Decreto-lei nº 6.460 de 02/05/1944 e das leis nº's 1.561 de 21/02/1952, 2.162 de 04 /01/1954, 2.191 de 05/03/1954 e 5.835 de 16/02/1968.

Extraído do informativo **“O Estivador”** de outubro/90 a maio/91.

LEI Nº. 8.630/93

LEI Nº. 8.630 DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993.

Dispõe sobre o 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 decretou e eu sanciona 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 a 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 piers 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 pessoas 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 realizadas 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 refere os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas 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.

§ 4º 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 contrato e as sanções respectivas;

VII- à reversão de bens aplicados no serviço;

VIII- aos direitos, garantias e obrigações do contratante, 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, 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 terrenos 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 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.

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

§ 1º A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterà as cláusulas a que se referem os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIV, XV, XVI, XVII e XVIII do § 4º do artigo 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 II- 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 aquaviárias do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;

b) ao 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 a granel, 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 abastecimento 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 deverá 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 pré-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 ocorrerem 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 da mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI- os órgãos competentes, pelo reconhecimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.

Art. 12º- O operador portuário é responsável. Perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que essas lhe sejam confiadas ou quando tenha 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 transporte 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 de 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 IV- 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 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 e tomadores 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 custeio do órgão;

V- zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

VI- submeter a 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.20º- O exercício das atribuições previstas nos artigos 18 e 19 desta Lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

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

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

Art.23º- 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 artigos 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. 24º- 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 artigo 31 desta Lei, e terá por competência:

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

II- baixar as normas que se refere o artigo 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 e seus prepostos.

§2º A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do artigo 31 desta Lei, cujo prazo de gestão 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.25º- 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. 26º- O trabalho portuário de capatazia , estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizados 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. 27º- O órgão de gestão de mão-de-obra:

I- organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas ao 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 ao 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. 28º- 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. 29º- A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos e as demais condições do trabalho portuário avulso serão objeto de negociação entre as partes representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

CAPÍTULO VI- DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO.

Secção I- Do Conselho de Autoridade Portuária.

Art.30º- Será instituído, em cada porto organizado ou 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 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.31º- 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 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 – AEC, 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 enumerados, 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 voto de qualidade/

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

Art. 32º- Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAP's) 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. 33º- 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 órgão de gestão de mão-de-obra;

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, afim de prover a vigilância e segurança do porto;

X- promover a remoção 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 lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária;

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 à Administração do Porto, sob coordenação:

I- da autoridade marítima:

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

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeiro 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;

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 carga e de pessoas, na área do porto.

Art. 34º- 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. 35º- 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. 36º- Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I- cumprir e fazer cumprir a 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, unidades 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 responsabilidade tributária decorrente de avaria, quebra ou falta de moderadores, 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 mercadoria 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 da tratados, acordos, ou convenções internacionais;

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

§ 1º O alfandegamento 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, quando necessário, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO VII- DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES.-

Art. 37º- Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que impede:

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. 38º- As infrações estão sujeitas às 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 operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;

V- cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Art. 39º- 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 de pena, respeitados os limites legais.

Art. 40º- Apurando-se, 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. 41º- 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. 42º- 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. 43º- As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a Administração do Porto.

Art. 44º- 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 VII- DAS DISPOSIÇÕES FINAIS.

Art. 45º- O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019 de 03 de janeiro de 1.974).

Art. 46º- (VETADO).

CAPÍTULO IX- DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS.

Art. 47º- 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 trabalhador portuário avulso.

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

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

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

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

Art.51º- 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. 52º- 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% (cinqüenta por cento) em 1995;

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

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

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

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

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

Art. 55º- É assegurado o registro de que trata o inciso II do artigo 27 desta Lei aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgão 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. 56º- É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observando o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

Parágrafo único: Para 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. 57º- 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, convenções e 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 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 transporte, arrumação, peação e desapeação, bem como o carregamento e a descarga das vigas mestras, 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, carimbagem, 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 de embarcação;

VI- Bloco: a limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

Art. 58º- Fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no artigo 55 desta Lei, requerem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo de até 1 (um) ano contado do início da vigência do adicional a que se refere o artigo 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único: O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59º- É assegurada aos 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 artigo 64 desta Lei;

II- o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe Lei nº 8.036 de 11 de maio de 1990.

§ 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. 60º- O trabalhador portuário avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do artigo 58 desta Lei para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o exercício da atividade de operador portuário, terá direito à complementação de sua indenização, no 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 justiça.

Art. 61º- É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso – AITP, destinado a atender os 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. 62º- 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. 63º- 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 sólido, 1,0 (uma) de UFIR por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de UFIR por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Art. 64º- São isentas do AITP as operações realizadas com mercadorias movimentadas no comércio interno, objeto de transporte fluvial, lacustre e de cabotagem.

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. 65º- 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 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. 66º- O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao Fundo de que trata o artigo 67 desta Lei.

Art. 67º- 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 Ministério da Fazenda.

§ 3º O Fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A

Art. 68º- Para os efeitos previstos nesta Lei, os órgãos locais 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 artigo 58 desta Lei.

Art. 69º- 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 nesta Lei,

Art.70º- 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 artigo 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. 71º- O registro de que trata o inciso II do *caput* do artigo 27 desta Lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

Art. 72º- (VETADO).

Art. 73º- O BNDES, por intermédio do FINAME, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74º- Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 75º- Ficam revogados, no prazo de cento e oitenta dias contados da publicação desta Lei, os artigos 254 a 292, e inciso VIII do artigo 544 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

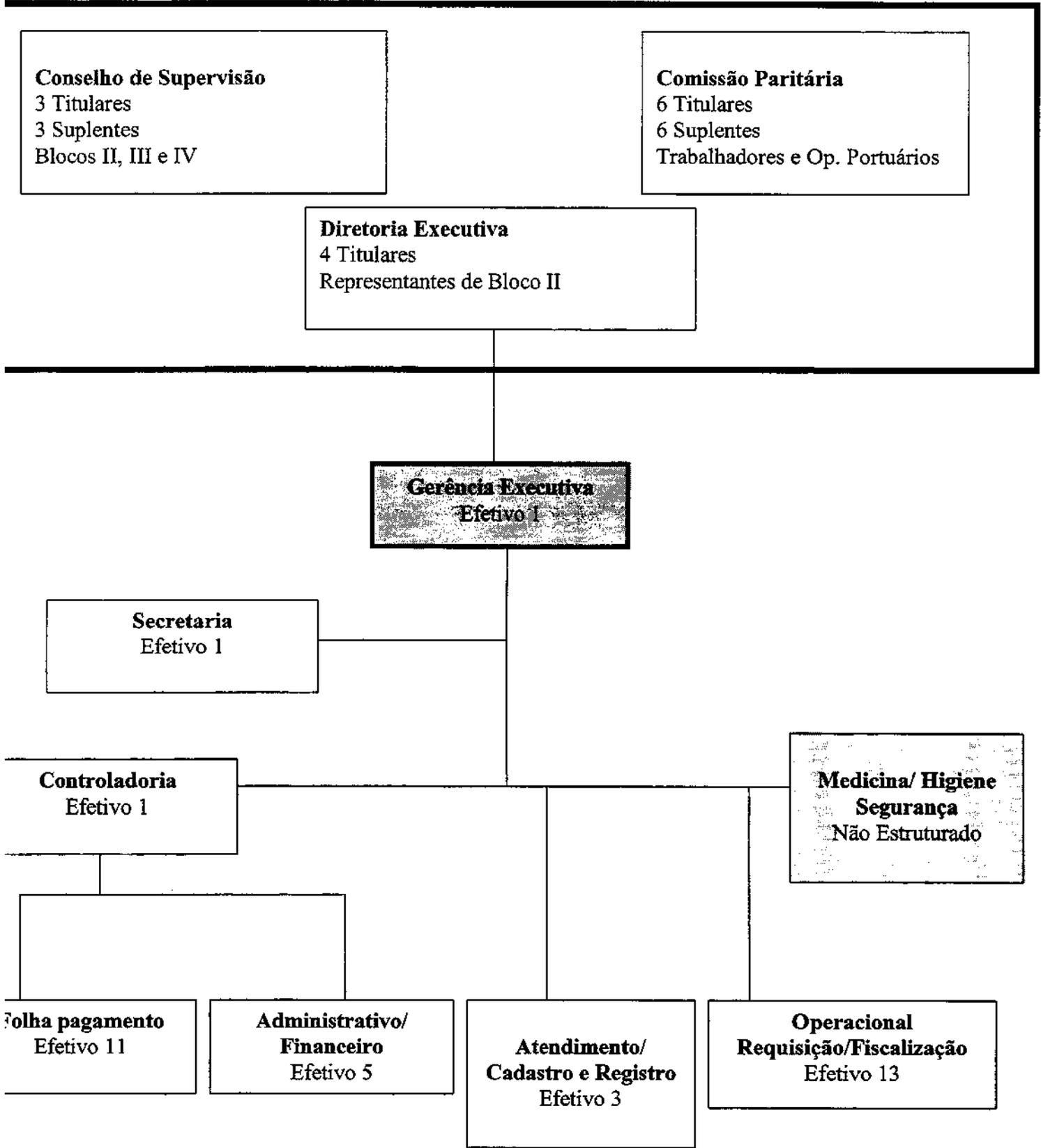
Art. 76º- Ficam revogados, também, os Decretos nºs 24.324, de 1º de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508, de 29 de junho de 1934, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 06 de julho de 1934; os Decretos-leis nºs 6.46. de 02 de maio de 1944 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis nºs 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, 2.162, de 04 de janeiro de 1954, 2.191, de 05 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos-leis nºs 03 de 27 de janeiro de 1966, 05 de 04 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 artigo 1º

do Decreto-lei nº 1.143 de 30 de dezembro de 1970; as Leis nº's 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914 de 27 de maio de 1981 , bem como as demais disposições em contrário.

Brasília, 25 de fevereiro de 1993, 172º da Independência e 105º da República.

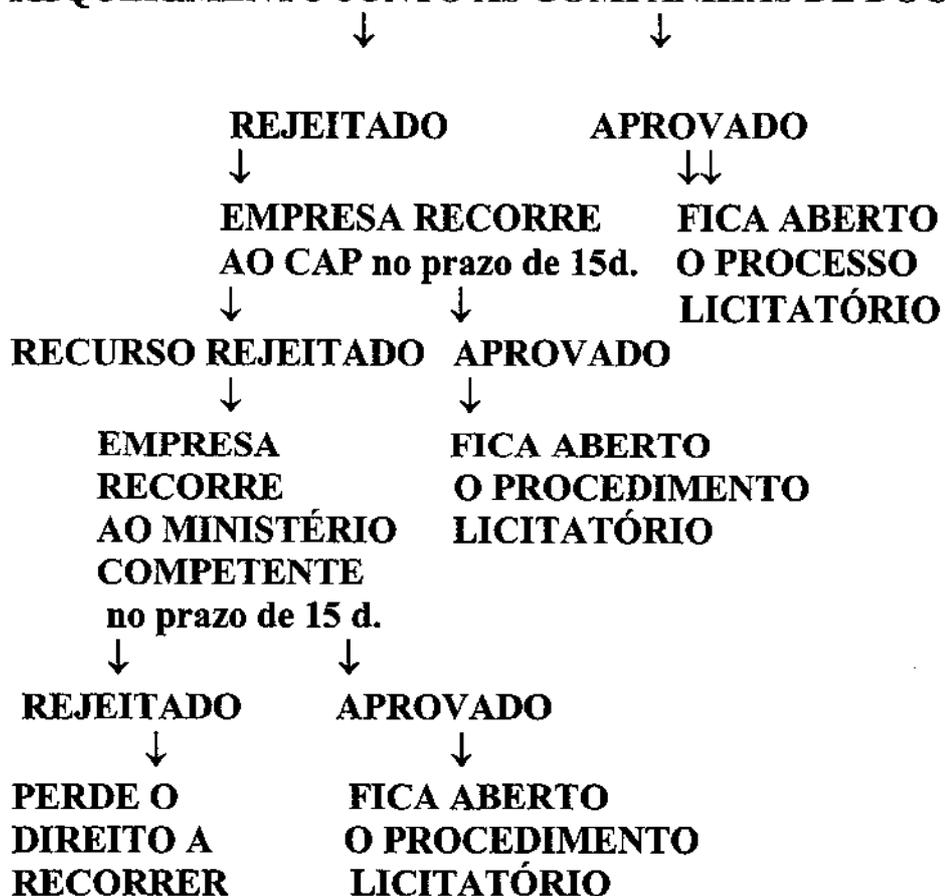
Itamar Franco
(Presidente da República).

Estrutura do OGMO - ES / Total de Efetivos: 35



Processo de requerimento junto às Companhias Docas para a construção e exploração de instalação portuária nos limites da área do porto organizado (Art. 5º - Lei 8.630/93).

FAZ REQUERIMENTO JUNTO AS COMPANHIAS DE DOCAS



Referências Bibliográficas.

- ALMEIDA, M^a. H. T de (1984). O sindicalismo brasileiro entre a conservação e a mudança. In: SORJ, B & ALMEIDA (orgs). Sociedade e política no Brasil pós 64. São Paulo : Editora Brasiliense S/A .
- ALONSO, Luís Henrique (1994). Macro y microcorporativismo: las nuevas estrategias de la concertación social. In: Revista Internacional de Sociología, Tercera Epoca, nº 8 y 9 – mayo-diciembre. Córdoba : CSIC (Consejo Superior de Investigaciones Científicas).
- ALVES, Sérgio (1997). A cultura da empresa. In: Revigorando a cultura da empresa: uma abordagem cultural da mudança nas organizações na Era da Globalização. São Paulo : Makron Books do Brasil Editora Ltda.
- ANTUNES, Ricardo (1995). Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. Campinas : Editora da UNICAMP/ Editora Cortez.
- ARAÚJO, A.M.C. & TAPIA, J.R.B (1991). Corporativismo e neo corporativismo: exame de duas trajetórias. In: BIB. Rio de Janeiro : Relume Dumará. nº.32, 2º semestre, pp. 3-30.
- _____ (1994). Construindo o consentimento: corporativismo e trabalhadores no Brasil dos anos 30. Campinas : UNICAMP/IFCH. Tese de doutoramento, pp.1-16 e 194-203.
- ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de (1974). O Porto de Vitória. IGEOG, Série Teses e Monografias, nº 09. São Paulo : USP/Instituto de Geografia.
- BENOIT, A Hector R.(s/d) Sobre a crítica (dialética) de O 'Capital'. Mimeo.
- BOITO Jr, Armando (1991). O sindicalismo de Estado no Brasil: uma análise crítica da estrutura sindical. São Paulo/Campinas : Editora Hucitec/Editora da UNICAMP.
- BOSCHI, Renato (org) (1991). Corporativismo e desigualdade: a construção do espaço público no Brasil. Rio de Janeiro : IUPERJ/Rio Fundo Editora Ltda.
- BRASIL. Lei nº 8.630/93 de 25 de fevereiro de 1993, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos e dá outras providências.

- BRASIL. Decreto-Lei nº 1.596 de 17/08/95 (D.O.U., 18 de agosto de 1995), que autoriza a realização de levantamento dos trabalhadores portuários em atividade, e dá outras providências.
- BRASIL. Decreto-Lei nº 1.886, de 29/04/96 (D.O.U., 30 de abril de 1996), que regulamenta disposições da Lei nº 8.630/93, de 25 de fevereiro de 1993, e dá outras providências.
- BRASIL. Projeto de Lei nº 08/91. Do Poder Executivo. Mensagem nº 67/91. Diário do Congresso Nacional (Seção I), 26 de fevereiro de 1991.
- BRAVERMAN, Harry (1977). Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no século XX. Rio de Janeiro : Zahar Editores.
- CAMPOS, Carlos T (1995) A região metropolitana e o mercado externo. In: Revista do Instituto Jones, abril/maio/junho, Ano VII, nº 01, Vitória (ES), pp. 40-44.
- CAMPOS, Vicente Falconi (1992) TOC. Controle da Qualidade Total (no estilo japonês), 4ª edição. Fundação Christiano Ottoni, Belo Horizonte : UFMG.
- CARVALHO, Rui Quadros de (1993). Projeto de primeiro mundo com conhecimento e trabalho de terceiro?. In: Estudos Avançados, 7 (17), São Paulo : USP.
- CASTILLO, Juan José (1991). Las nuevas formas de organización del trabajo: viejos retos de nuestro tiempo. Madrid : Centro de Publicaciones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- CATHARINO, José Martins (1994). O novo sistema portuário brasileiro. ABTP : Rio de Janeiro.
- CEPAL & Trainmar Brasil (1997). Modernização portuária: 'Uma pirâmide de desafios entrelaçados'. Conferência/workshop internacional, realizada em outubro na cidade de Vitória/ES.
- CHALHOUB, Sidney (1986). Trabalho, lar e botequim. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque . São Paulo/SP : Editora Brasiliense S.A.
- COLBARI, Antonia (1995a) Ética do trabalho: a vida familiar na construção da identidade profissional. Vitória/São Paulo : FCAA/Editora Letras & Letras.

- _____ (1995b) *Sindicatos e mudanças nas relações de trabalho: análise 4 experiências no Espírito Santo.* Trabalho apresentado no IV Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos do Trabalho (ABET)/São Paulo.
- _____ (1996). *Tradição e corporativismo: a resistência sindical às mudanças nas relações de trabalho impostas pela legislação de modernização dos portos.* XX Encontro Anual da ANPOCS. GT Trabalhadores, sindicalismo e política. Caxambú (MG).
- _____ (1994). *Aspectos do movimento sindical no Espírito Santo a partir do final da década de 70.* Trabalho apresentado na Reunião Anual da ANPOCS, GT: Trabalho, Sindicalismo e Política. Caxambú (MG).
- _____ (1997) *Confronto e negociação na ação sindical dos portuários capixabas: as determinações do contexto sócio-econômico regional.* Trabalho apresentado no VII Congresso da Sociedade Brasileira de Sociologia, realizado de 7 a 9 de agosto, na Universidade de Brasília.
- _____ & BEANCO Mônica (1994) *O tema da adesão ao trabalho no contexto dos Programas de Qualidade Total.* Trabalho apresentado na Reunião Anual da ANPOCS, Sessão 3 : Reestruturação Produtiva, Cultura Organizacional e Programas de Qualidade. Caxambú/MG.
- COSTA, Sérgio Amad (1986). *Estado e controle sindical no Brasil: um estudo sobre três mecanismos de coerção-1960/64.* São Paulo : T.A Queiróz Editor Ltda.
- COUPER, A D (1986). *Nuevas técnicas de manipulación de la carga. Repercusiones sobre el empleo y las destrezas del trabajo en los puertos.* Madrid : OIT.
- COUTINHO, Luciano (1994). *Reestruturação industrial e modernização tecnológica: impactos sobre o mundo do trabalho.* In: *Cadernos de pesquisa.* n° 01, junho, São Paulo.
- CRUZ, Sebastião V. & MARTINS Carlos (1984) *De Castelo a Figueiredo: uma incursão na pré-história da 'abertura'.* In: *Sociedade e política no Brasil pós 64.* São Paulo : Editora Brasiliense.
- DAHRENDORF, Ralph (1992). *O conflito social moderno.* Rio de Janeiro : Zahar.
- DEDECCA, Cláudio Salvadori (1996). Racionalização econômica e heterogeneidade nas relações e nos mercados de trabalho no capitalismo avançado. In: OLIVEIRA &

- MATTOSO (orgs). *Crise e trabalho no Brasil: modernidade ou volta ao passado*
? São Paulo : Scritta.
- DEJOURS, Christophe (1997). *A loucura do trabalho: um estudo de psicopatologia do trabalho*. São Paulo : Cortez Editora.
- DESARROLLO Portuário: Manual de planificación para los países en desarrollo.(1984). Conferência de las Naciones Unidas sobre Comércio y Desarrollo : Ginebra.
- DINIZ, Eli (1997). *Crise, reforma do Estado e governabilidade: Brasil, 1985/95*. Rio de Janeiro : Fundação Getúlio Vargas Editora, pp.41-112.
- DRAIBE, Sônia (1985). *Rumos e meta morfosos: Estado e industrialização no Brasil – 1930/1960*. Rio de Janeiro : Editora Paz e Terra S/A.
- FRIEDMAN, Georges & NAVILLE, Pierre (1973). *Tratado de Sociologia do Trabalho*. São Paulo : Editora Cultrix, pp 19-45.
- GALVÃO Olívia M^a. R.(1995). *A sociedade de resistência ou companhia de pretos: um estudo de caso entre os arrumadores do Porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro : UFRJ (dissertação de Mestrado).
- GENEBRA. Convenção nº 137 da OIT, que trata das repercussões sociais dos novos métodos de manipulação de cargas nos portos, de 27/06/73.
- GENEBRA. Convenção nº 158 da OIT, sobre o término da relação de trabalho por iniciativa do empregador, de 22 de junho de 1982.
- GENEBRA. Convenção nº 152 da OIT, relativa à segurança e higiene dos trabalhos portuários, de 25 de junho de 1979.
- GENEBRA. Recomendação nº 145 da OIT sobre o trabalho portuário, de 25/06/73.
- GINEBRA. Convenio nº 27 de la OIT sobre la indicación del peso em los fardos transportados por barco, de 21/06/1929.
- GINEBRA. Convenio nº148 de la OIT sobre el medio ambiente de trabajo (contaminación del aire, ruido y vibraciones), de 20/06/1977.
- GINEBRA. Recomendación nº 97 de la OIT sobre la protección de la salud de los trabajadores, de 25/06/1953.
- GIANNOTI, Vito (1987). *O que é estrutura sindical ?* In: *Coleção Primeiros Passos*. São Paulo : Editora Brasiliense S/A.

- GIDDENS, Antony (1991). As conseqüências da Modernidade. São Paulo (SP) : Editora UNESP.
- GITAHY, M^{re}. Lúcia Caira (1992). Ventos do mar: trabalhadores do Porto de Santos, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914. São Paulo (SP) : Editora UNESP/Prefeitura Municipal de Santos.
- GOMES, Angela de Castro (1994). Trabalhismo e Corporativismo. In: A invenção do trabalhismo. Rio de Janeiro : Relume & Dumará.
- GORZ, A. (1980) Crítica da divisão do trabalho. São Paulo : Martins Fontes.
- GRAMSCI, Antonio (1984). Americanismo e fordismo. In: Maquiavel, a política e o Estado Moderno. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira.
- _____ (1981). Concepção dialética da História. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira. pp. 112-124, 238-146, 299-317.
- GRAZIANO, Luigi (1997). O lobby e o interesse público. In: Revista Brasileira de Ciências Sociais, vol. 12, nº 35, outubro. São Paulo : ANPOCS.
- GUIMARÃES, J.C, DIAS FILHO & FALCE (1996) Reestruturação portuária. Vitória : CODESA. (Trabalho apresentado no XI Encontro Nacional das Entidades Portuárias, realizado nos dias 26 a 30 de março de 1996 em Salvador/BA.
- HOBSBAWM, Eric (1981). Os sindicatos nacionais portuários. In: Os trabalhadores: estudos sobre a história do operariado. São Paulo : Editora Paz e Terra S/A.
- HUBERMAN, Léo (1986). “E nenhum estrangeiro trabalhará”. In: História da riqueza do homem. 21ª edição, revisada. Rio de Janeiro : Editora Guanabara.
- HUMPHREY, John (1994) O impacto das técnicas ‘japonesas’ de administração na indústria brasileira. In: Novos Estudos CEBRAP, nº 38, março, pp. 148-167.
- IEDI – Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial (1992). Modernização competitiva, democracia e justiça social, São Paulo.
- LARANGEIRA, Sônia M. G. (1997). Reestruturação produtiva nos anos 90: aspectos do contexto internacional no setor de serviços. In: Revista Brasileira de Ciências Sociais, nº 33, Ano 12, fevereiro. São Paulo : ANPOCS.
- LAZZARATO, Maurizio (1992). Le concept de travail immatériel: la grande entreprise. In: Futur Antérieur (10), pp. 54-61.

- LEITE, Márcia de Paula (1994a). *O futuro do trabalho: novas tecnologias e subjetividade operária*. São Paulo : Scritta.
- _____ (1994b) *Reestruturação produtiva, novas tecnologias e novas formas de gestão da mão-de-obra*. In: OLIVEIRA et alli (orgs). *O mundo do trabalho: crise e mudança no final do século*. São Paulo : Scritta.
- MALHEIROS ALVES, W. (1996). *A beleza do porto e os sindicatos da orla*. In: *Escritos de Vitória*, nº 16, Vitória : Prefeitura Municipal.
- MARX, Karl (1980). *O Capital: crítica da Economia Política*. Livro I, vol. I, 5ª edição. Rio de Janeiro : Editora Civilização Brasileira S/A . pp. 370 à 422.
- MATTOSO, Jorge (1994). *O novo e inseguro mundo do trabalho nos países avançados*. In: *O mundo do trabalho: crise e mudança no final do século*. São Paulo : Scritta.
- _____ (1995). *A desordem do trabalho*. São Paulo : Scritta.
- MORAES, Reginaldo Corrêa de (1997) *Liberalismo e neoliberalismo: uma introdução comparativa*. In: *Coleção Primeira Versão*, nº 73. Campinas : IFCH/UNICAMP.
- MUNAKATA, Kazumi (1981) *O corporativismo e o Ministério do trabalho*. In: *A legislação trabalhista no Brasil (Coleção 'Tudo é História')*. São Paulo : Editora Brasiliense S/A
- NASCIMENTO, Hiata Anderson S (1996). *Os sindicatos frente às mudanças nas relações de trabalho nas atividades portuárias*. Relatório final de pesquisa apresentado à Pró-reitoria de Pesquisa e Pós-graduação da UFES, como cumprimento do requisito à participação no Programa de Iniciação Científica do CNPq. Desenvolvido sob a orientação da Profª. Antonia Colbari. Vitória (ES) : UFES.
- _____ (1998). *As novas formas de gestão e as inovações tecnológicas no sistema portuário capixaba*. In: GUALBERTO & DAVEL (orgs). *Inovações organizacionais e relações de trabalho. Ensaio sobre o Espírito Santo*. Vitória/ES : EDUFES/ Fundação Ceciliano Abel de Almeida.
- NASCIMENTO, Amauri Massaro (1994). *Limites constitucionais da liberdade sindical no Brasil*. In: *O mundo do trabalho: crise e mudança no final do século*. São Paulo : Scritta.

- NEDER, Ricardo Toledo et alli (1988). Automação e movimento sindical no Brasil.
São Paulo : Editora Hucitec : CEDEC/OIT/PNUD/IPEA.
- NEGRI, Antonio (1997). Direita e esquerda na era pós-fordista. Mudanças na esfera da produção levam a novas formas de organização e ação políticas. In: Folha de São Paulo (caderno MAIS), 29 de junho.
- _____ (1993). La première crise du post-fordisme. In: Futur Antérieur, (16), pp. 11-15.
- _____ (1992). Paradoxes autour du travail. In: Futur Antérieur, (10/2), pp. 5-8.
- NETO, José Fco. Siqueira (1996). Flexibilização, desregulamentação e o direito do trabalho no Brasil. In: OLIVEIRA, Carlos & MATTOSO, Jorge (orgs) Crise e trabalho no Brasil: modernidade ou volta ao passado ?. São Paulo : Scritta.
- NEVES COSTA, Paulo Roberto (1994). Burguesia, corporativismo e democracia no Brasil: 1946/1964. In: Revista de Sociologia e Política. Curitiba : Grupo de Estudos Estado e Sociedade/UFPR.
- OFFE, Claus (1989). Capitalismo desorganizado. São Paulo : Editora Brasiliense.
- OLIVEIRA, Marco Antonio de et alli (1994^a). Avanços e limites do sindicalismo brasileiro recente. In: O mundo do trabalho. São Paulo (SP) : Editora Scritta.
- OLIVEIRA, Carlos Alonso de (1994b). Contrato Coletivo e relações de Trabalho no Brasil. In: O mundo do trabalho: crise e mudança no final do século. São Paulo : Scritta.
- OLIVEIRA JR. Moacir de Miranda, (1994). Mudanças organizacionais e inovações tecnológicas: impactos sobre os padrões de relações de trabalho no Porto de Santos. São Paulo : USP (dissertação de mestrado apresentada ao Deptº de Administração).
- PAOLO, Darcy F. di (1981) O trabalhador da estiva: um estudo sociológico sobre os estivadores do Pará. Belém : CEPAS.
- PASTORE, José (1995). Estado e sindicatos. In: Novos Estudos CEBRAP, nº 41, pp. 91-95.
- _____ (1994). Flexibilização dos mercados de trabalho e contratação coletiva. São Paulo : Editora LTr Ltda.

- PAZÓ, Cristina Grobério (1997). Aspectos trabalhistas da Lei nº 8.630/93, Relatório final de pesquisa de iniciação científica apresentada à Pró-reitoria de Pesquisa e Pós-graduação da UFES, desenvolvido sob a orientação da profª. Antonia Colbari. Vitória/ES : UFES.
- PÉPIN, Normand (1998). Cultura de empresa. Nascimento, alcance e limites de um conceito. Tradução de Cíntia Ávila de Carvalho. In: Mosaico: Revista de Ciências Sociais, ano I, Vol. I, nº 1. Vitória/ES : EDUFES,
- PESQUISA DIEESE. Os trabalhadores frente à terceirização. nº 07, maio/1993. São Paulo.
- PIGNON, Dominique. & QUERZOLA, Jean (1980).Ditadura e democracia na produção. In: Gorz, A (org) Crítica da divisão do trabalho. São Paulo : Editora Martins Fontes.
- PIMENTEL, Celso (1996) Os serviços portuários no contexto de desenvolvimento de uma nação. In: Portos e Navios (informativo de Economia e Turismo) Vitória (ES), março, Ano I nº 1.
- _____ (1996) Para onde vão esses navios ? In: Portos e Navegação (comércio exterior, turismo e transportes). Vitória (ES), junho, Ano I, nº 04.
- POCHMANN, Márcio (1996). Mudança e continuidade na organização sindical brasileira no período recente. In: OLIVEIRA, Carlos & MATTOSO, Jorge (orgs). Crise e trabalho no Brasil: modernidade ou volta ao passado ?.São Paulo : Scritta.
- _____ (1998) Adeus à CLT? O 'eterno' sistema corporativo de relações de trabalho no Brasil. In: Novos Estudos CEBRAP, nº 30, pp. 149-166.
- PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS (PUCCAMP). Normalização de Trabalhos Acadêmicos & Referências Bibliográficas. Faculdade de Biblioteconomia. Campinas/SP, 2ª edição, 1998
- QUINTA Conferencia Latinoamericana de Trabajadores Portuários. Vitória, Brasil, 2-4 de septiembre de 1992. (Relatório)
- RESOLUÇÃO SUNAMAM, nº 8.179 de 30 de janeiro de 1984, que estabelece as condições de trabalho e de remuneração dos avulsos.

RETROSPECTIVO sumário da tramitação legislativa do Projeto de Lei de iniciativa do Presidente da República, desde o seu encaminhamento ao Congresso Nacional até sua transformação na Lei nº 8.630, sancionada em 25 de fevereiro de 1993. (s/d).

FNE & FENCCOVIB.

RIQUELME, Juan M. Ortega (1997) Sobre el desarrollo de la teoria del neocorporativismo. In: Revista Mexicana de Sociologia, Ano LIX, nº 4, oct/dic. Ciudad de México : Universidad Nacional Autónoma de México.

RODRIGUES, Leôncio Martins (1990). O sindicalismo corporativo no Brasil. In: Partidos e sindicatos: Escritos de Sociologia Política. São Paulo : Editora Ática.

_____ (1992). O sindicalismo brasileiro: a crise do corporativismo. In: RODRIGUES & D'ARAÚJO et alli. Nuevas tendencias en el sindicalismo: Argentina -Brasil. Buenos Aires : Editorial Biblos.

RONDINELLI & ÍACONO (s/d). Políticas y instituciones para dirigir el proceso de privatización: experiencia internacional. In: Documento de Trabajo IPPRED-20. OIT : Ginebra.

SADER, Emir et alli (1996). O Brasil do Real. Rio de Janeiro : EdUERJ.

SAN FRANCISCO (EEUU). Convenio nº 87 de la OIT sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicalización, 09/07/1948.

SARTI, Ingrid (1981). Porto vermelho. Rio de Janeiro : Editora Paz e Terra.

SAURIN, Valter (1996). O programa de privatização nacional. In: Revista Interface (Revista de Ciências Humanas), Ano I; nº 01, março. Vitória/ES : CCJE/UFES.

SCHAFF, Adam (1992) A sociedade informática: As conseqüências sociais da Segunda Revolução Industrial. 3ª edição, São Paulo ; Editora Brasiliense/UNESP.

SILVA, Antonio Álvares da (1994) Marcos legais do corporativismo no Brasil. In: O mundo do trabalho: crise e mudança no final do século. São Paulo : Scritta.

SILVA, Fernando Teixeira da (1995). A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade 1937-1968. São Paulo/Santos : Editora HUCITEC/Prefeitura Municipal de Santos.

SIQUEIRA, Penha (1984). O desenvolvimento do Porto de Vitória-1870/1940. Vitória (ES) : FCAA/UFES/CODESA.

- _____ (1994) *O Porto de Vitória: Expansão e modernização. 1950-1993.* Vitória : CODESA.
- SNAVELY, William (1976). *Corporativismo y fascismo.* In: *Teorias de los sistemas economicos; capitalismo, socialismo y corporativismo.* Ciudad del Mexico : Fondo de Cultura Mexicana.
- SOARES & FORTES (orgs).(1996). *Padrões tecnológicos, trabalho e dinâmica espacial.* Brasília/DF : Universidade de Brasília/Faculdade de Tecnologia e Mestrado em Transportes Urbanos.
- STEPAN, Alfred (1980) . *Estado, corporativismo e autoritarismo.* São Paulo : Paz e Terra, pp. 15-140.
- TELXEIRA, Fco. J.S & OLIVEIRA, Manfredo (orgs).(1996) *Neoliberalismo e reestruturação produtiva: as novas determinações do trabalho.* São Paulo/Fortaleza : Cortez Editora/UECE.
- THÉRET, Bruno (1994). *O neoliberalismo como retórica econômica e modo de ação política: de uma clivagem esquerda/direita a uma fratura entre o financeiro e o social.: o caso francês.* In: *Revista Brasileira de Ciências Sociais.* nº 24, Ano 09, fevereiro. São Paulo : ANPOCS.
- TOSEL, André (1995). *Centralité non-centralité du travail ou passion des hommes superflus.* In: *La crise du travail.* Paris : Puf, Collect. Actuel Marx, Confrontation, pp 209-218.
- TOSI, A. COLBARI, A & MALHEIROS ALVES, W. (1995). *Sindicato dos Bancários do Espírito Santo: 60 anos de história.* Vitória : UFES.
- TOURAINÉ, Alain (1989). *Palavra e sangue: política e sociedade na América Latina.* São Paulo : Editora Trajetória Cultural/Editora da UNICAMP.
- TUDE DE SOUZA, Angela (1992). *Sobre o americanismo e fordismo de Antonio Gramsci.* In: *Textos Didáticos* nº 05. Campinas : IFCH/UNICAMP.
- _____ (1994). *A crise contemporânea e a nova ordem mundial: as forças produtivas e as classes sociais na atual ordem hegemônica.* In: *Universidade e sociedade.* Ano IV, nº 06 – julho.
- VELLOSO, J. P. Reis & RODRIGUES, L. M.(orgs) (1992). *O futuro do sindicalismo: CUT, Força Sindical, CGT.* São Paulo : Livraria Nobel S/A.

- VESPAZIANO, L. A (1994) *O projeto de modernização dos portos e seu reflexo sobre a vida dos trabalhadores portuários de Vitória.* Vitória (ES) : Dept° de Serviço Social/CCJE/UFES, Monografia de Graduação.
- VICENT, J.M (1993). *Les automatismes sociaux et le 'general intellect'.* In: *Futur Antérieur,* (16) 2, pp.121-130.
- VIEIRA, Evaldo (1991) *Autoritarismo e corporativismo no Brasil: Oliveira Vianna e companhia.* São Paulo : Cortez Editora.
- VIEIRA, Paim (1933). *Organização profissional (corporativismo) e representação de classes.* São Paulo : Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais. (grafia da época).
- VILLA CIFUENTES. Glória Maria (1996). *Respuestas de los trabajadores portuarios a los programas neoliberales de reestructuración en Venezuela y el Brasil: Período 1989-1993.* Brasília : Universidad de Brasília. (Tese de doutoramento apresentada à Faculdade Latinoamericana de Ciencias Sociales).
- VITÓRIA. Regulamento do Exercício da Profissão de Conferentes de Carga e Descarga de Mercadoria nos Portos do Estado do Espírito Santo (1966).
- VITÓRIA. Estatuto do Sindicato dos Estivadores de Vitória/ES (1942).
- XAVIER, Uriam (1996) *Neoliberalismo como uma visão de mundo.* In: *Universidade e Sociedade.* Ano VI, nº 11, junho.
- WEBER, Max (1967). *A ética protestante e o espírito do capitalismo.* São Paulo : Editora Pioneira.
- _____ (1995). *Metodologia das Ciências Sociais.* Parte 2. São Paulo : Cortez Editora, pp.421-429.
- _____ (1994) *Economia e Sociedade. Fundamentos da Sociologia Compreensiva.* Vol. 1; 3ª edição. Brasília : Editora UnB. pp. 13-31.
- _____ (1987). *Conceitos básicos de Sociologia.* São Paulo ; Editora Moraes.
- _____ (1982). *Ação comunitária decorrente do interesse de classe.* In: *Ensaio de Sociologia.* Rio de Janeiro : Zahar Editores S.A.
- WORKING in the ports industry. ITF Dockers' Section Report, 1992-94. *International Transport Worker's Federation.* London/England (s/d).