



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
CENTRO DE ESTUDOS DE GEOGRAFIA DO TRABALHO



THIAGO PEREIRA DE BARROS

**OS ESTIVADORES DO PORTO DE SANTOS/SP: UMA ANÁLISE
GEOGRÁFICA SOBRE O TRABALHO, O SINDICATO E A
MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS**



Presidente Prudente

2017

THIAGO PEREIRA DE BARROS

**OS ESTIVADORES DO PORTO DE SANTOS/SP: UMA ANÁLISE
GEOGRÁFICA SOBRE O TRABALHO, O SINDICATO E A
MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia - Área de Concentração "Produção do Espaço Geográfico" - da FCT/UNESP, como requisito para a obtenção do Título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Dornelis Carvalho

Agência de fomento

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP)

Processo FAPESP nº 2014/01908-9

Grupo de Pesquisa

Centro de Estudos de Geografia do Trabalho (CEGeT-UNESP)

Presidente Prudente

2017

FICHA CATALOGRÁFICA

Barros, Thiago Pereira de.
B283e Os estivadores do Porto de Santos/SP: uma análise geográfica sobre o trabalho, o sindicato e a modernização dos portos / Thiago Pereira de Barros.
- Presidente Prudente : [s.n.], 2017
236 f.

Orientador: Marcelo Dornelis Carvalhal
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia
Inclui bibliografia

1. Trabalho portuário. 2. Modernização portuária. 3. Sindicalismo. 4. Estivadores. 5. Porto de Santos. I. Carvalhal, Marcelo Dornelis. II. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia. III. Título.



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Presidente Prudente

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: OS ESTIVADORES DO PORTO DE SANTOS/SP: UMA ANÁLISE GEOGRÁFICA SOBRE O TRABALHO, O SINDICATO E A MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

AUTOR: THIAGO PEREIRA DE BARROS

ORIENTADOR: MARCELO DORNELIS CARVALHAL

Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Mestre em GEOGRAFIA, área: PRODUÇÃO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO pela Comissão Examinadora:

Prof. Dr. MARCELO DORNELIS CARVALHAL
Campus de Ourinhos / Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho

Prof. Dr. ANTONIO THOMAZ JUNIOR
Departamento de Geografia / Faculdade de Ciências e Tecnologia - UNESP/ Campus de Presidente Prudente

Profa. Dra. SONIA MARIA RIBEIRO SOUZA
UFPI / Universidade Federal do Piauí

Presidente Prudente, 24 de fevereiro de 2017

Dedico essa dissertação aos meus pais Eva, Marconildo e José, pela força, apoio e incentivo constante.

À Larissa, pelo companheirismo e amor.

E, por último, mas não menos importante, aos estivadores do Porto de Santos, por compartilharam suas histórias, angústias e esperanças.

AGRADECIMENTOS

A concretização dessa dissertação de mestrado foi possibilitada a partir de relações acadêmicas, de amizades e familiar. Foi um trabalho de superação teórica, metodológica e emocional, que perpassa por muito apoio, solidariedade e companheirismo, dos diversos parentes, amigos, professores e trabalhadores, que me auxiliaram nessa caminhada geográfica.

Início assim, meus sinceros agradecimentos, a Larissa, por toda ajuda, aprendizagem e experiências compartilhadas, “puxadas de orelha” e amor oferecidos nessa jornada do mestrado. Obrigado por tudo meu amor!

Agradeço a toda minha família pelo apoio e amor dado, principalmente as mulheres guerreiras que sempre me motivaram: minha mãe Eva, as minhas tias Neide, Elisângela, Nilda, Eliane, Lene e a minha irmã Klivia. Mas também ao demais parentes, tios, primos e primas pelos momentos de carinho, confraternização e diálogos, que com certeza contribuíram a essa pesquisa.

Ao professor Marcelo que ao longo desses últimos cinco anos tem me ajudado a compreender um pouco mais sobre essa máquina de moer gente que é o metabolismo social do capital, mas também a necessidade de se enxergar as experiências e resistências emanadas dos trabalhadores e trabalhadoras.

Aos companheir@s e amigos da rede CEGeT, pelos momentos de diálogos, aprendizados e confraternizações, que sempre me demonstraram a necessidade de ações coletivas e horizontais.

As amigas construídas ao longo do mestrado: Diógenes, Robinzon, Sidney, João Bacarin, João Pimenta, Fernando Heck, Guilherme Marini, Lucas, Gerson, Silas, Yolima, Cacá, Jane, Tássio, Fran, Jaqueline, Day, Terezinha, Vivi, Baiano, Hellen, Jô, Fernando (magrão), Daia, Soninha, Divino, Luciano, Daniel e Regiane. Assim como a senhora Tulia e sua família Lizarazo, pela generosidade e carinho compartilhados nos meses de intercâmbio na Colômbia.

Ao professor Juan Carlos Celis Ospina e aos demais amigos colombianos: Julian, Daniela Ariza, Daniela Ramírez, Maria Claudia, Laura, Fredy, Ramiro, Daniel Hawkins

e também aos sindicalistas da Unión Portuária de Colombia, em especial a Jhon Jairo Castro e Francisco Javier.

Aos membros da banca de qualificação os professores Antonio Thomaz Júnior e Ricardo Pires de Paula, pelas valiosas contribuições e apontamentos.

Aos funcionários da Seção de Pós-Graduação, do Escritório de Pesquisa e da Biblioteca da FCT/UNESP pela atenção, paciência e ajuda nesse percurso.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), pelo apoio financeiro (Processo FAPESP nº 2014/01908-9) que possibilitou dedicação exclusiva a pesquisa e a oportunidade de estágio no exterior.

À Jô, Daia e Larissa pelas leituras e críticas que possibilitaram avanços durante a execução da pesquisa.

Aos estivadores do Porto de Santos que me possibilitaram compreender sua atividade laboral, suas particularidades e os desafios que os cercam. Aos diretores e funcionários do Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (SINDESTIVA) pela atenção e materiais fornecidos durante os trabalhos de campo.

Meu muito obrigado a todos e todas!

RESUMO

A pesquisa analisa o trabalho portuário avulso no Brasil, mais precisamente os estivadores do Porto de Santos/SP, diante das mudanças inseridas pelo sistema metabólico do capital. Isto é, sobretudo diante da reestruturação produtiva inserida no sistema portuário, que adotando o discurso de modernização implementou uma série de mudanças de gestão da produção e do trabalho a partir dos anos 1990. Nesse ínterim, pautamos nossa discussão a partir das Leis nº8.630 de 1993 e nº 12.815 de 2013 a fim de demonstrar a nova dinâmica portuária nacional, com a introdução do Órgão de Gestão de Mão de Obra, a Autoridade Portuária, o Conselho de Autoridade Portuária, os Operadores Portuários, a Multifuncionalidade, as Cooperativas de Trabalho, o Trabalho Portuário por Vínculo, enfim elementos que compreendem a nova forma de gestão, produção e controle do trabalho portuário. Desta forma, enquanto objetivos específicos verificou-se o conjunto de processos, mediações e conflitos que envolve o setor portuário, isto é, que envolve os estivadores, o sindicato, o Estado e o capital no cais do porto santista. Além disso, verificou-se a atuação do Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão, e sua limitação em relação a luta dos trabalhadores. Do mesmo modo, as práticas laborais, sociais e políticas exercidas pelos estivadores também foram foco de análise na presente dissertação.

Palavra-Chave: Trabalho Portuário. Modernização Portuária. Sindicalismo. Estivadores. Porto de Santos.

RESUMEN

Esta investigación analiza el trabajo portuario temporal en Brasil, específicamente el caso de los estibadores del Puerto de Santos (São Paulo, Brasil) frente a los cambios producidos por el sistema metabólico del capital. Es decir, analiza los efectos de la reestructuración productiva en el sistema portuario, la cual se implementó a partir de la adopción del discurso de modernización a través del cual se implementó una serie de cambios en la gestión de la producción y del trabajo a partir de los años noventa. En este sentido, nuestra discusión se enmarca en la implementación de las leyes 8.630 de 1993 y 12.815 de 2013, las cuales determinan la nueva dinámica portuaria nacional, con la introducción de una nueva forma de gestión, producción y control del trabajo portuario a través del Órgano de Gestión de Mano de Obra, la Autoridad Portuaria, el Consejo de la Autoridad Portuaria, los Operadores Portuarios, la multifuncionalidad, las Cooperativas de Trabajo, el Trabajo Portuario por Vínculo. De esta manera, según los objetivos específicos propuestos, se verificó el conjunto de procesos, mediaciones y conflictos del sector portuario, el cual envuelve en el muelle del puerto santista a estibadores, sindicato, Estado y Capital. Además de esto, se verificó la actuación del Sindicato de los Estibadores de Santos, São Vicente, Guarujá y Cubatão, con sus limitaciones en relación a la lucha de los trabajadores. Del mismo modo, las prácticas laborales, sociales y políticas ejercidas por los estibadores también fueron analizadas en la presente disertación.

Palabras Clave: Trabajo Portuario. Modernización Portuaria. Sindicalismo. Estibadores. Puerto de Santos.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Portos marítimos e fluviais no Brasil.....	27
Figura 2: Principais instituições relacionadas ao setor portuário brasileiro	30
Figura 3: Estivadores na função de motoristas transportando os automóveis do cais para o navio Ro-Ro.....	43
Figura 4: Estivador (de vestimenta laranja) e trabalhador de bloco (vestimenta azul) atuando como sinaleiro/parqueadero auxiliando os estivadores (motoristas) a manobrem os automóveis dentro do navio Ro-Ro	43
Figura 5: Estivador atuando como portoló guiando o guincheiro de bordo (estivador) na alocação do trator (máquina que outro estivador vai manusear) no porão de navio atracado no Porto de Santos	44
Figura 6: Estivadores atuando como conexo peando barras de ferro no porão do navio.	44
Figura 7: Estivadores trabalhando no carregamento de açúcar ensacado no Terminal Privativo da Libra no Porto de Santos	45
Figura 8: Estivadores trabalhando como peão na sarreta (limpeza do porão) de rocha fosfática	45
Figura 9: Localização da área portuária santista	68
Figura 10: Localização dos terminais por tipos de produtos movimentados no Porto de Santos	69
Figura 11: Principais rotas marítimas do porto de santos.....	72
Figura 12: Ranking dos principais portos da América Latina na movimentação de cargas containerizadas	75
Figura 13: Porto do Consulado, Santos 1882	77
Figura 14: Fachada do prédio da sede do SINDESTIVA.....	108
Figura 15: Trabalhadores paralisados no P3, OGMO-Santos	124
Figura 16: Trabalhadores paralisados em frente ao OGMO-Santos	125
Figura 17: contêineres ao fundo, no Porto de Santos/SP.....	141
Figura 18: Momento da "parede": no tablado os dirigentes e contramestres do sindicato e embaixo os estivadores se escalando ao (“pegando” ou não) trabalho	176
Figura 19: Escalação dos trabalhos no porto: ao ser anunciado as atividades os estivadores erguem as mãos com suas carteiras do sindicato a fim de “pegar” o trabalho oferecido	

.....	176
Figura 20: Atracação do navio ao cais no Porto de Santos e a relação com a segurança e saúde dos trabalhadores	196
Figura 21: Estivador exercendo a atividade de conexo peando as elicies de estações eólicas no convés do navio, para isso o trabalhador escala a estrutura que fixa a elicie a estrutura do navio, sem o cinto de segurança	196
Figura 22: Estivador escalado como conexo trabalhando em altura sem cinto de segurança soltando as aranhas que predem o contêiner para ser estivado (foto realizada no Terminal da Libra)	197
Figura 23: Sequência de movimentação de papel e celulose no Porto de Santos	199

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Os portos públicos administrados por Companhias Docas	28
Quadro 2: Portos Organizados delegados no Brasil	29
Quadro 3: Operadores Portuários com contrato vigente no Porto de Santos	70
Quadro 4: Armadores que atuam no Porto de Santos.....	71
Quadro 5: Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMOS) nos portos brasileiros	152
Quadro 6: Áreas arrendadas dentro do Porto de Santos	159
Quadro 7: Investimentos do programa de aceleração do crescimento no Porto de Santos (PAC-II).....	168

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Total de cargas movimentadas 3º trimestre de 2015 no Brasil	32
Gráfico 2: Quantidade de movimentação de cargas no Porto de Santos por milhões de toneladas (1998-2015)	73
Gráfico 3: Movimentação no Porto de Santos em importações e exportação no ano de 2014 (valores em toneladas).....	74
Gráfico 4: Distribuição dos OGMOS por região geográfica (2006-2013).....	153
Gráfico 5: Investimentos do BNDES no período de 1994 a 2014.....	165
Gráfico 6: Investimentos do BNDES em infraestrutura no período de 2001 a 2014	166

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Descrição dos ternos de trabalho na estiva para trabalhos requisitados pela EMBRAPORT.....	49
Tabela 2: Investimentos do BNDES nos portos e terminais portuários de 2010 até 2015	169

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Localização do município de Santos/SP	67
Mapa 2: Base territorial dos sindicatos dos estivadores existentes no estado de São Paulo	107

LISTA DE SIGLAS

ADHOC - Superintendência do Porto de Itajaí
ANTAQ - Agência Nacional de Transporte Aquaviário
AP - Autoridade Portuária
APSFs - Administração do Porto de São Francisco do Sul
APPA - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BOVESPA - Bolsa de Valores de São Paulo
CAP - Conselho de Autoridade Portuária
CBO - Código Brasileiro de Ocupações
CCQ - Círculos de Controle de Qualidade
CDC - Companhia Docas do Ceará
CDP - Companhia Docas do Pará
CDRJ - Companhia Docas do Rio de Janeiro
CDS - Companhia Docas de Santos
CDSA - Companhia Docas de Santana Amapá
CEP - Controle Estatístico de Processo
CPBS - Companhia Portuária Baía de Sepetiba
CSN - Companhia Siderúrgica Nacional
DEM - Partido Democratas
DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A
CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo
CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina
CF/88 - Constituição Federal de 1988
CLT - Consolidação das Leis do Trabalho
CODERN - Companhia Docas do Rio Grande do Norte
CODEBA - Companhia Docas do Estado da Bahia
CODESA - Companhia Docas do Espírito Santo
CODOMAR - Companhia Docas do Maranhão
CODESP - Companhia Docas do Estado de São Paulo
COMAP - Companhia Municipal de Administração Portuária

CNAE - Classificação Nacional de Atividades Econômicas
COSIPA - Companhia Siderúrgica Paulista
CQT - Controle de Qualidade Total
CTA - Cooperativas de Trabajo Asociado
CUT - Central Única dos Trabalhadores
DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DOCAS/PB - Companhia Docas da Paraíba
DTM - Delegacia do Trabalho Marítimo
EMAP - Empresa Maranhense de Administração Portuária
ENS - Escuela Nacional Sindical
EST - Empresas de Serviços Temporal
ETC - Estações de Transbordo de Carga
FGTS - Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FHC - Fernando Henrique Cardoso
FMI - Fundo Monetário Internacional
FOLS - Federação Operária de Santos FS - Força Sindical
IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IPT - Instalação Portuária de Turismo
MP - Medida Provisória
NR/39 - Norma Regulamentadora
OGMO - Órgão de Gestão de Mão de Obra
OIT - Organização Internacional do Trabalho
OMC - Organização Mundial do Comércio
ONU - Organização das Nações Unidas
PAC - Plano de Aceleração do Crescimento
PCB - Partido Comunista Brasileiro
PDV - Plano de Desligamento Voluntário
PND - Programa Nacional de Desestatização
PORTOBRÁS - Empresa de Portos do Brasil S.A
TPAs - Trabalhadores Portuários Avulsos
PL - Projeto de Lei
PMDB - Partido Movimento Democrático Brasileiro
PR - Partido da República

PRONA - Partido de Reedificação da Ordem Nacional
PSDB - Partido da Social Democracia Brasileira
PT - Partido dos Trabalhadores
PTB - Partido Trabalhista Brasileiro
SCPAR - SC Parcerias Porto de Imbituba
SDEC/PE - Desenvolvimento Econômico de Pernambuco
SEP/PR - Secretaria de Portos da Presidência da República
SINDESTIVA - Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão
SPH - Superintendência de Portos e Hidrovias
SOPESP - Operadores Portuários do Estado de São Paulo
SOPH/RO - Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia
SUPRG - Superintendência do Porto de Rio Grande
TECON – Terminal de Contêineres de Santos
TELEBRÁS - Telecomunicações Brasileiras S.A
TRT - Tribunal Regional do Trabalho
TST - Superior Tribunal do Trabalho
TUP - Terminal de Uso Privativo

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	20
CAPÍTULO 1 – DO CAIS AOS TRABALHADORES: A DINÂMICA PORTUÁRIA BRASILEIRA.....	26
1.1 O sistema portuário nacional	26
1.2 O trabalho portuário no Brasil	35
1.2.1 <i>Quem são os sujeitos da pesquisa?</i>	41
1.3 A categoria trabalho e o metabolismo social do capital	58
CAPÍTULO 2 - ESTIVADORES E SINDICATO: AS TERRITORIALIDADES PRESENTE NO CASO PORTUÁRIO SANTISTA.....	66
2.1 Do cais do porto aos trabalhadores na estiva em Santos	66
2.1.1 <i>Entre o Porto e a Cidade: alguns elementos históricos de Santos</i>	76
2.2 A efervescência sindical em Santos e os trabalhadores na estiva.....	80
2.2.1 <i>A luta pelo controle do trabalho no Porto de Santos</i>	95
2.3 O SINDESTIVA: elementos da organização atual e os limites à luta dos trabalhadores	106
2.3.1 <i>Território e sindicato: aproximações analíticas a respeito do caso brasileiro</i> ...	114
CAPÍTULO 3 – PRECARIZADO PORÉM “MODERNO”: O MODELO PORTUÁRIO ATUAL E SEUS IMPACTOS AOS TRABALHADORES	126
3.1 O contexto do ideário da modernização nos portos: do neoliberalismo ao novo- desenvolvimentismo	126
3.2 Elementos precedentes à modernização dos portos no Brasil	141
3.3 O <i>descarregamento</i> da modernização nos portos brasileiros	148
3.4 O novo marco regulatório do setor portuário	161

3.5 A real face da modernização portuária: as mudanças e implicações aos trabalhadores	171
3.5.1 <i>A saúde dos estivadores</i>	192
3.5.2 <i>Ser/permanecer avulso ou tornar-se vinculado? O caso dos estivadores do Porto de Santos: apontamentos finais</i>	201
CONSIDERAÇÕES FINAIS	209
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	218

APRESENTAÇÃO

A essência do que propomos discutir neste trabalho se relaciona às clivagens presentes no mundo do trabalho portuário, mais precisamente dos rearranjos do metabolismo do capital e as implicações aos trabalhadores portuários avulsos, especificamente aos estivadores do Porto de Santos/SP. De tal modo que isso rebate sobre a questão da fragmentação corporativa e territorial dos sindicatos/entidades representativas dos trabalhadores que dificultam compreender de maneira orgânica o trabalho enquanto classe.

Tendo em vista os rearranjos do metabolismo do capital intensificados após os anos 1980 e ainda mais no século XXI, a nossa intenção é compreender as transformações desse processo no universo do setor portuário nacional e os rebatimentos aos estivadores e conseqüentemente às instâncias organizativas (sindicato). Portanto, para entender esse conjunto de relações e processos, tendo a categoria trabalho como central nessa pesquisa, fazemos uso no exercício da "leitura" geográfica para apreender a temática em questão.

Vale dizer, que a presente dissertação de mestrado surge com as discussões sobre o movimento sindical no Brasil que realizamos durante o levantamento bibliográfico de nossa investigação, ainda no âmbito da graduação. Os referenciais teóricos sobre o movimento dos trabalhadores e sindical no Brasil nos trouxeram uma série de elementos e inquietações em relação à luta dos trabalhadores, ideologias e influências políticas.

Ademais, a escolha pelo recorte e a categoria estudada na pesquisa de mestrado se deve a importância histórica dos trabalhadores no trabalho na estiva no Brasil, e dos trabalhadores portuários em geral, que remonta a luta de libertação dos negros escravos. Outro elemento que nos influenciou nesse tema foi nossos questionamentos referentes às informações apresentadas pela grande mídia em relação ao trabalho portuário tendo os trabalhadores como grandes causadores da ineficiência do setor, aliado ao discurso modernizante que encobre a realidade da precarização laboral.

Esses fatores nos levaram a analisar a atual conjuntura dos trabalhadores portuários de Santos, mais precisamente dos trabalhadores na estiva, por ser esta a principal categoria de trabalhadores portuários e também por ser o bastião das principais mobilizações dentro dos portos em vários momentos.

Vale lembrar que nossa inserção em 2011, no Centro de Estudos de Geografia do Trabalho (CEGeT), também nos possibilitou a opção pela "leitura" geográfica dos/nos estudos sobre/do trabalho, enquanto categoria central de discussão e análise em nossa

pesquisa. O CEGeT, é um grupo de pesquisa com 20 anos de existência, ligado aos cursos de graduação e pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", *campus* de Presidente Prudente, sob coordenação geral do professor Antonio Thomaz Júnior, mas também conta com demais núcleos de pesquisadores em outras universidades do Brasil.

Diante disso, elaboramos o projeto de pesquisa de mestrado sobre os trabalhadores portuários avulsos, tendo os estivadores como sujeitos principais dessa investigação e, conseqüentemente, a análise do Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (SINDESTIVA) e da modernização portuária, a qual desenvolvemos desde 2014, junto a Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", *campus* de Presidente Prudente, com o apoio financeiro da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

Esta pesquisa, portanto, teve como objetivo geral analisar os trabalhadores portuários avulsos de Santos/SP, mais precisamente os estivadores, frente às recentes mudanças inseridas pelo capital nos portos nacionais, a partir do neoliberalismo.

Diante disso, enquanto objetivos específicos, verificamos o conjunto de processos, mediações e conflitos que cercam o setor portuário, isto é, que envolvem estivadores, sindicato, Estado e capital, sobretudo a partir dos anos 1980 até os dias atuais.

Desta maneira, analisamos o papel político-ideológico do SINDESTIVA e as suas atuações e limitações em relação a luta dos trabalhadores estivadores no Porto de Santos.

Também examinamos o processo de reestruturação produtiva inserida no sistema portuário nacional, revestido do discurso de modernização portuária, de tal modo a compreender as mudanças advindas com essa medida e as implicações aos trabalhadores portuários.

Diante disso verificamos as práticas laborais, sociais e políticas, assim como, as formas de resistência ou não dos estivadores frente a lógica do capital.

A metodologia para a realização da pesquisa consistiu em cinco procedimentos. Ao **levantamento bibliográfico**, no qual coletamos importantes contribuições, que não se restringiram apenas a ciência geográfica, o que nos possibilitou ampliar o nosso leque de análise e reflexão sobre o tema estudado.

Os **dados secundários**, nos quais realizamos um cuidadoso trabalho de coleta e análise de informações junto a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), a Secretaria de Assuntos Portuários de Santos, junto ao Ministério dos Transportes, a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP-PR), Agência Nacional de

Transporte Aquaviário (Antaq) e ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos (DIEESE).

Como parte importante da pesquisa, os **trabalhos de campos** foram realizados com o intuito de compreender a realidade dos sujeitos trabalhadores e de sua entidade sindical, com a participação em atividades desenvolvidas pelos mesmos em seus locais de trabalho, no sindicato e nos espaços institucionais controlados pelo Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO) e pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP).

Entre os dias 21 e 29 de março de 2015 realizamos o primeiro trabalho de campo na cidade de Santos. Este campo voltou-se a três perspectivas: primeiro em conhecer importantes pontos/locais de constituição e desenvolvimento do Porto de Santos (vide, por exemplo, a visita ao Museu do Café, a antiga Bolsa Oficial do Café); segundo, observar áreas do porto e sua dinâmica funcional, isso é, observamos entradas e saídas de navios, e também o fluxo dos transportes terrestres de distribuição de cargas (caminhões e contêineres); e o terceiro aspecto visou as conversas com trabalhadores e algumas entrevistas e coletas de dados com representantes do município/instituições/entidades responsáveis/ligados à questão portuária.

Quanto a esse terceiro aspecto, por exemplo, podemos mencionar a visita ao prédio do Progresso e Desenvolvimento de Santos (Prodesan) onde está localizado o escritório da Secretaria de Assuntos Portuários do município de Santos. Nesta ocasião entrevistamos um dos representantes da Secretaria, com o propósito de compreender os planos do município em relação ao porto, as atuações da secretaria frente ao processo de modernização portuária e quanto aos trabalhadores. Também, coletamos dados/materiais sobre o porto, como por exemplo, o Plano de Zoneamento do Porto de Santos, o mapa de localização do porto, entre outras informações.

Nesse mesmo período entrevistamos um dos dirigentes do Sindicato dos Estivadores de Santos, Guarujá e Cubatão. A entrevista teve como foco compreender a atuação do sindicato frente aos processos recentes em relação ao trabalho no porto. Averiguar o posicionamento da liderança sobre a importância do trabalho na estiva, assim como o que é ser um estivador e quais são as características fundamentais desse ofício. Ainda conversamos com trabalhadores aposentados e ativos da categoria e conhecemos as dependências do sindicato.

Outra atividade realizada foi uma visita técnica à CODESP, onde conhecemos um pouco da história e importância do Porto de Santos e da própria companhia, através de

uma palestra realizada por um funcionário da empresa.

Entre os dias 10 a 13 de agosto de 2015 recebemos um convite para realizar uma entrevista com o presidente do SINDESTIVA. Na ocasião conversamos sobre pontos importantes de constituição e atuação do sindicato frente às mudanças inseridas no cais do porto que buscam retirar direitos dos trabalhadores, a relação entre a entidade e os outros sindicatos de trabalhadores na estiva do Brasil e do mundo, assim como com a federação e a central sindical. Também foi possível realizar entrevistas com trabalhadores da categoria.

Realizamos uma terceira ida a campo entre os dias 17 a 20 de agosto de 2015 na cidade de Santos. Neste momento, a oportunidade de realizar outra entrevista com o presidente do Sindicato dos Estivadores a fim de sanar algumas dúvidas e questionamentos em relação à entrevista anterior. Também entramos no Porto de Santos com a ajuda de um dirigente sindical. Nessa visita, acompanhado de um dirigente do sindicato conhecemos o trabalho dos estivadores, vimos os tipos de cargas que cada terminal movimentava. Nessa ocasião havia dois navios, um estava descarregando sal e o outro fertilizante. Dentro dos navios foi possível conversarmos com estivadores e acompanhar um pouco da sua rotina e ambiente laboral.

Ainda nesse terceiro campo tivemos a oportunidade de acompanhar a cerimônia de passagem dos estivadores cadastrados ("bagrinhos" - como são apelidados) para os trabalhadores associados ao sindicato (filiados-registrados). Essa cerimônia marca um rito de passagem dos trabalhadores na estiva que iniciaram e labutaram por anos como cadastrados, aprendendo com os estivadores mais antigos a exercer sua profissão. Nas palavras deles "ser um cadastro é como se fosse um estudante, aprendendo para exercer sua profissão no futuro", tal profissão tem como marco histórico a realização dessa cerimônia. Essa se realizou nas dependências do próprio sindicato dos estivadores, contando com a presença de diversas lideranças de trabalhadores portuários avulsos; de autoridades municipais e inclusive do prefeito da cidade de Santos; do capitão da marinha de Santos; de vereadores; representantes da Força Sindical; de trabalhadores ativos e aposentados; entre outros. Esse evento marcou a passagem de 300 trabalhadores cadastrados para associados ao sindicato.

Realizamos outros dois períodos de trabalhos de campo entre os dias 27 a 29 de dezembro de 2015 e 11 a 17 de janeiro de 2016 na cidade de Santos. Nesses trabalhos de campo acompanhamos o momento de escalação dos trabalhadores dentro das

dependências do OGMO¹. Nesta visita ao ponto de escalação acompanhamos como se dá todo o processo de distribuição e organização do trabalho dos estivadores. Além disso, realizamos outras importantes entrevistas com estivadores, na sede do sindicato.

Já entre os dias 13 e 19 de julho de 2016 realizamos outro trabalho de campo, quando tivemos, a oportunidade de entrar no Porto de Santos. Com ajuda de dirigentes sindicais, verificamos o processo de estivagem de fardos de papel para exportação, o descarregamento de trigo oriundo da Argentina e o carregamento de soja para exportação.

Vale dizer que afim de preservar as identidades dos entrevistados, no decorrer do texto, as informações obtidas com as entrevistas são mencionadas com as iniciais de cada sujeito/função seguido dos números correspondentes à ordem cronológica que ocorreram cada entrevista. Isto é, a entrevista com Estivadores indicaremos com a inicial “E” (no caso E1, E2 e assim por diante), o mesmo acontece para os demais, sendo que as referências às falas dos Dirigentes Sindicais da Estiva de Santos são indicadas como “DSE” (no caso DSE1, DSE2, e etc). Realizamos também uma entrevista com um Dirigente do Sindicato dos Estivadores de São Sebastião e Litoral Norte, para esse indicamos como "DSES1". E na entrevista realizado com o representante da Companhia Docas de São Paulo indicamos pela sigla “RCODESP”.

É importante mencionar que, através da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) no processo BEPE 2015/10546-6, cujo título era “La Estructura Sindical y los Retos para los Trabajadores Portuarios Colombianos en el Siglo XXI”, realizamos um **período de intercâmbio** que se iniciou em 31 de agosto de 2015 e foi até o dia 30 de novembro de 2015, junto a Universidade Nacional da Colômbia, vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Humanas, mais precisamente ao curso de Sociologia tendo como supervisor o Prof. Dr. Juan Carlos Celis Ospina. O período de intercâmbio no exterior foi de suma importância para compreender a realidade dos trabalhadores portuários na América Latina, mais precisamente na Colômbia e as dificuldades impostas para esses trabalhadores frente ao processo de modernização dos portos. Além disso, foi possível ter acesso a novos referenciais teóricos sobre a temática, assim como realizar trabalhos de campos com o intuito de conhecer melhor a realidade dos trabalhadores portuários e de suas entidades de representação.

E por fim, quanto a **análise e tabulação dos dados** sistematizamos várias informações e dados obtidos ao longo da pesquisa que nos possibilitou identificar e

¹ O Ogmo é o órgão responsável por administrar e regular a mão de obra nos portos brasileiros, de modo a garantir o acesso e a remuneração aos trabalhadores portuários (APPA, 2006).

apontar questões fundamentais na pesquisa, assim como confeccionar mapas, tabelas, quadros e gráficos os quais apresentamos nessa dissertação.

A presente dissertação estrutura-se em três capítulos. No primeiro capítulo “Do cais aos trabalhadores: a dinâmica portuária brasileira”, expomos um panorama geral a respeito do sistema portuário brasileiro e do trabalho portuário, a fim de apresentar os sujeitos foco da pesquisa. Intercalando, por conseguinte, com uma discussão teórica a respeito da relação capital-trabalho.

O segundo capítulo “Estivadores e sindicato: as territorialidades presente no caso portuário santista” faz uma relação entre a realidade portuária santista desde o século XIX permeada por uma discussão em torno da cidade e do movimento sindical, principalmente no que tange os desdobramentos da ação sindical dos estivadores com o estabelecimento do *closed shop*² (em 1930). Discutimos sobre a recente atuação sindical dos estivadores e também apontamos elementos para reflexão a respeito da relação território e sindicalismo no Brasil.

No terceiro capítulo “Precarizado porém “moderno”: o atual modelo portuário e seus impactos aos trabalhadores” a discussão volta-se à modernização dos portos e aos impactos aos trabalhadores. Apresentamos uma análise de conjuntura, necessária para situar a discussão proposta e demonstramos os elementos que foram *descarregados* com o marco regulatório aos portos, com as Leis nº 8.630 de 1993 e nº 12.815 de 2013. Ainda nesse capítulo, apontamos os desdobramentos da modernização dos portos aos trabalhadores estivadores do Porto de Santos, processos esses que convergem para o processo de precarização do trabalho.

Por fim, nas considerações finais comparecem as percepções, constatações e as compreensões a respeito do universo do trabalho portuário ao longo dessa trajetória de pesquisa.

² *Closed shop* é um termo genérico que cobre uma variedade de práticas que contém um elemento em comum. O elemento é que, para conseguir ou manter um emprego o trabalhador deve associar-se a um sindicato, em outras palavras, ser associado do sindicato é uma condição para obtenção do emprego. (DIÉGUEZ, 2007).

CAPÍTULO 1 – DO CAIS AOS TRABALHADORES: A DINÂMICA PORTUÁRIA BRASILEIRA

Nesse primeiro capítulo apresenta-se um panorama geral do sistema portuário no Brasil, elencando dados a respeito da organização, funcionamento e importância do setor no país. Em sequência aponta-se a organização do trabalho, as categorias e os tipos de vínculos empregatícios que marcam a atividade laboral portuária.

A isso, adentramos nas particularidades dos sujeitos sociais foco dessa dissertação. Por fim, comparece a discussão em torno da categoria trabalho e a sua relação no sistema metabólico do capital, de maneira a possibilitar contextualizar o cenário em que a pesquisa se insere.

1.1 O sistema portuário nacional

O sistema portuário nacional é atualmente constituído de portos públicos e privados, marítimo ou fluvial, totalizam 235 instalações portuárias no país, os quais estão sob diferentes competências administrativas, seja por instâncias públicas (por exemplo, as Companhias Docas de diferentes estados do país, prefeituras municipais, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e outros) ou por empresas privadas (como Petrobras, Fibria Celulose, Embraport, Sucocítrico Cutrale, entre outras) (MESQUITA, 2015).

Vale dizer que a definição de porto fluvial e marítimo não se dá exatamente por sua localização geográfica³, mas pelo tipo de navegação de longo curso ou interior que passa por esses portos (MESQUITA, 2015). Isto é, os

I - PORTOS MARÍTIMOS são aqueles aptos a receber linhas de navegação oceânicas, tanto em navegação de longo curso (internacionais) como em navegação de cabotagem (domésticas), independente da sua localização geográfica;

II – PORTOS FLUVIAIS são aqueles que recebem linhas de navegação oriundas e destinadas a outros portos dentro da mesma região hidrográfica, ou com comunicação por águas interiores (ANTAQ, 2013, s/p)

Atualmente existem 34 portos públicos marítimos no país que pertencem à União, sendo que 33 desses portos são administrados por órgãos públicos, pelas Companhias

³ A título de exemplo tem-se o Porto de Manaus que geograficamente seria um porto fluvial, porém é considerado pela Secretaria de Portos da Presidência da República como um porto marítimo por receber grandes embarcações oceânicas.

Docas (de economia mista, sendo o governo federal o maior acionista) ou os delegados (isto é, aqueles transferidos à estados, municípios ou consórcios públicos) que atuam sob autorização da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) e 1 porto administrado por uma empresa privada, o de Imbituba (SC) (AMATO, 2012; MESQUITA, 2015). Aliado a esses 34 portos marítimos, há outros 3 portos fluviais que constituem os 37 portos públicos organizados no país (Figura 1).

Figura 1: Portos Marítimos e Fluviais no Brasil



Fonte: ANTAQ, 2016.

Vale dizer que porto organizado é todo bem público construído e aparelhado para sanar e atender as necessidades expostas pela navegação, movimentação e armazenagem de mercadorias e movimentações de passageiros. Dos quais o tráfego e as operações estejam dentro da jurisdição de autoridade portuária (BRASIL, 2013).

É também necessário explicar que, no Brasil, existem as Instalações Portuárias

Públicas de Pequeno Porte (IP4), que são portos públicos fluviais de porte e atuação pequena e estão sob gestão do Ministério dos Transportes e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), no total são 122 portos (MESQUITA, 2015). Além dos portos organizados (37 no total) controlados pelas Companhias de Docas (Quadro 1) ou delegados (Quadro 2) que atuam sob a autorização da SEP, essa secretaria também atua sob outros 39 portos fluviais (MESQUITA, 2015).

Quadro 1: Os Portos Públicos Administrados por Companhias Docas

Porto	Estado	Autoridade Portuária
Porto de Manaus	AM	CODOMAR
Porto de Laguna	SC	CODESP
Porto de Santos	SP	CODESP
Porto de Angra dos Reis	RJ	CDRJ
Porto de Itaguaí	RJ	CDRJ
Porto do Rio de Janeiro	RJ	CDRJ
Porto de Niterói	RJ	CDRJ
Porto de Vitória	ES	CODESA
Porto de Barra do Riacho	ES	CODESA
Porto de Ihéus	BA	CODEBA
Porto de Aratu	BA	CODEBA
Porto de Salvador	BA	CODEBA
Porto de Maceió	AL	CODERN
Porto de Natal	RN	CODERN
Porto de Areia Branca	RN	CODERN
Porto de Fortaleza	CE	CDC
Porto de Vila do Conde	PA	CDP
Porto de Belém	PA	CDP
Porto de Santarém	PA	CDP

Fonte: Adaptado de MESQUITA(2015).

Quadro 2: Portos Organizados delegados no Brasil

Porto	Estado	Autoridade Portuaria	Tipo
Porto de Suape	PE	SDEC-PE	Marítimo
Porto de Imbituba	SC	SCPAR	Marítimo
Porto de São Francisco do Sul	SC	APSFS	Marítimo
Porto de Itaqui	MA	EMAP	Marítimo
Porto de Cabedelo	PB	DOCAS-PB	Marítimo
Porto de Recife	PE	Porto de Recife S.A	Marítimo
Porto de São Sebastião	SP	DERSA	Marítimo
Porto de Antonina	PR	APPA	Marítimo
Porto de Paranaguá	PR	APPA	Marítimo
Porto de Pelotas	RS	SPH	Marítimo
Porto de Porto Alegre	RS	SPH	Marítimo
Porto de Estrela	RS	SPH	Fluvial
Porto de Cachoeira do Sul	RS	SPH	Fluvial
Porto de Rio Grande	RS	SUPRG	Marítimo
Porto de Porto Velho	RO	SOPH-RO	Fluvial
Porto de Itajaí	SC	ADHOC	Marítimo
Porto de Macapá	AP	CDSA	Marítimo
Porto do Forno	RJ	COMAP	Marítimo

Fonte: Adaptado de MESQUITA (2015).

Conforme destacado no Quadro 1, existem apenas oito Companhias Docas que controlam os portos organizados no país: Companhia Docas do Maranhão (CODOMAR), Companhia Docas do Pará (CDP), Companhia Docas do Ceará (CDC), Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN), Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA), Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), e Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP).

Em relação ao Quadro 2, os portos organizados delegados estão sob controle das seguintes autoridades: Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (SDEC-PE), SC Parcerias Porto de Imbituba (SCPAR), Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSFS), Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), Companhia Docas da Paraíba (DOCAS-PB), Empresa Porto de Recife S.A, Desenvolvimento Rodoviário S/A (DERSA) – o Porto de São Sebastião tem como autoridade portuária a Cia Docas de São Sebastião-, Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH), Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG), Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH-RO), Superintendência do Porto de Itajaí (ADHOC), Companhia Docas de Santana Amapá (CDSA) – antigo Porto de Macapá, Companhia

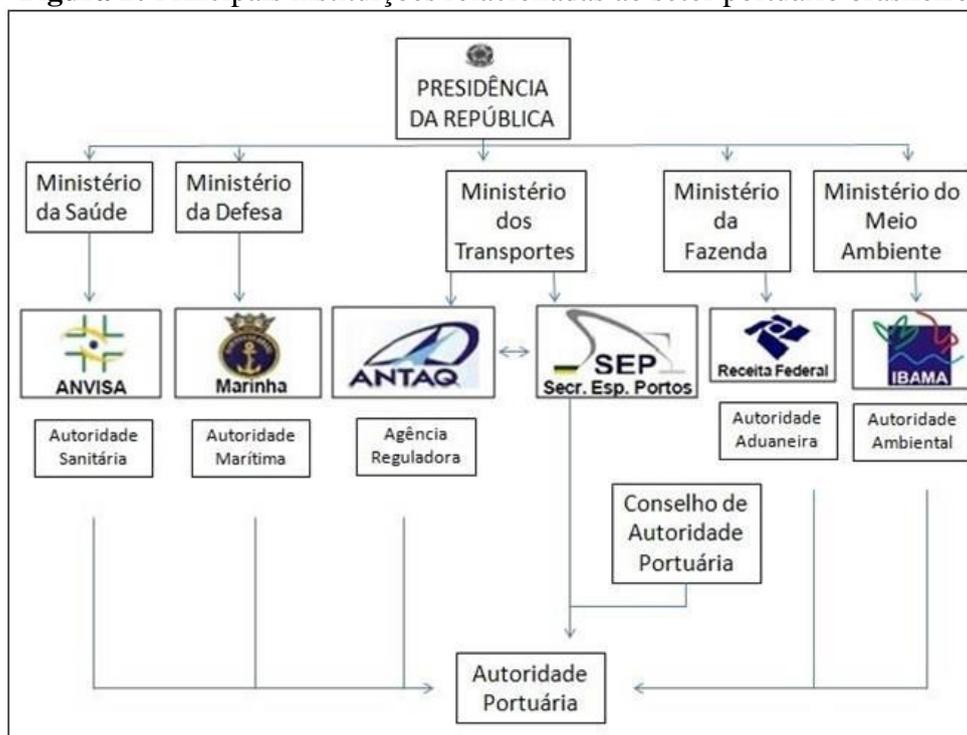
Municipal de Administração Portuária (COMAP).

Com o surgimento da SEP no ano de 2007 o setor portuário nacional ganhou um novo arranjo institucional. A SEP tem como atribuições: o **poder concedente** (de atribuir normas/diretrizes para concessão de áreas portuárias, entre outras); o **planejamento do setor portuário nacional** (estabelecer e elaborar o Plano Nacional de Logística Portuária, aprovar os Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, articular investimentos entre outros); **desenvolver a política setorial** (abrangendo os portos marítimos e fluviais, sejam eles portos organizados ou concedidos a iniciativa privada); e as **diretrizes de gestão portuária** (entre elas normas para pré-qualificação dos operadores portuários, definir diretrizes para a concessão portuária, entre outras) (SEP, 2014).

Vinculada a SEP está a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) que realiza as funções de regulação e fiscalização dos contratos de arrendamentos e concessões, além do papel de apoio ao poder concedente, principalmente na execução das licitações e processos seletivos para outorgas de arrendamento. Também está vinculada a essa Secretaria a Autoridade Portuária (AP) dos diferentes portos organizados do país.

Vale dizer que desde 12 de maio de 2016, a SEP foi incorporada a pasta do Ministério dos Transportes, que passou a ser denominado Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Neste sentido, apresentamos a Figura 2, que ilustra as principais instituições atuantes no setor portuário na atualidade.

Figura 2: Principais instituições relacionadas ao setor portuário brasileiro



Fonte: Adaptado de Goldberg (2009).

Conforme destacado, no âmbito local atuam as Autoridades Portuárias e os Conselhos de Autoridade Portuária, que por sua vez interagem com as demais instituições de funções mais específicas como, as autoridades marítimas e aduaneiras, por exemplo. Já em âmbito nacional o Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria dos Portos, de maneira a elaborar e promover políticas setoriais, ou seja, a Figura 2 possibilita apreender a estrutura hierárquica das instituições relacionadas ao setor portuário brasileiro.

No Brasil, através da Lei nº 12.815 de 2013 (a nova **Lei dos Portos**), do Decreto nº 8.033 de 2013 e das resoluções da ANTAQ, possibilitou-se a autorização de construção/exploração/ampliação de terminais portuários e de demais projetos de arrendamentos que favoreceu no processo de concessões de áreas portuárias para a instalação dos Terminais de Uso Privativo (TUPs⁴) no território nacional (POVIA, 2015).

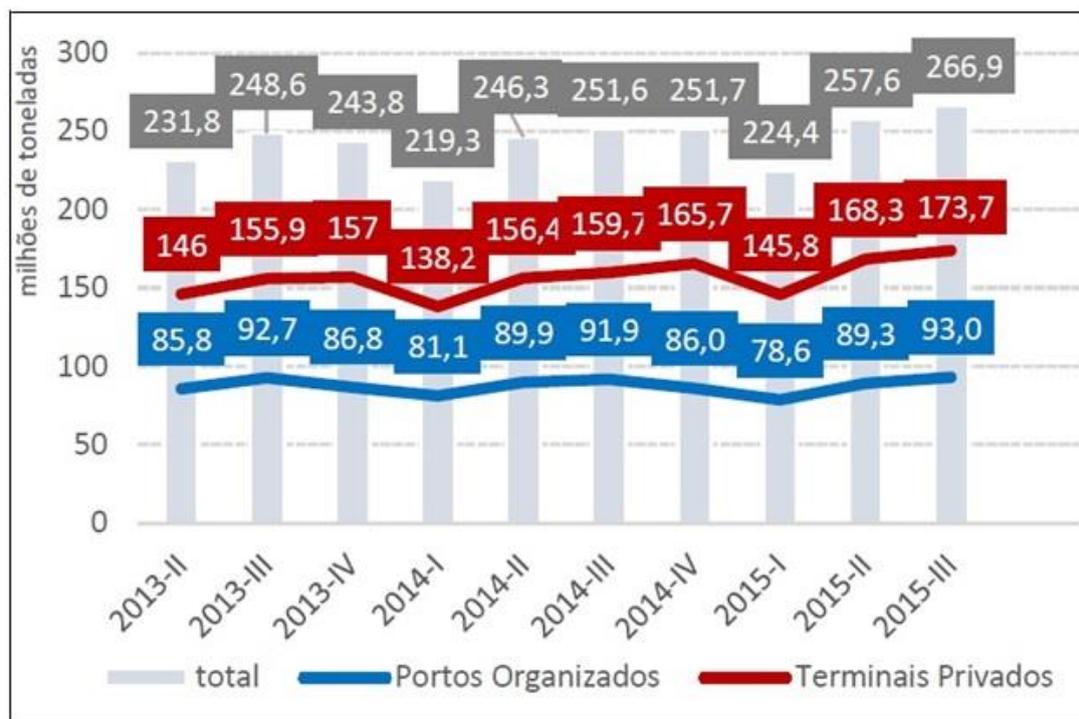
Atualmente o país registra 165 Instalações Portuárias Privativas Autorizadas, sendo 148 TUPs, 16 Estações de Transbordo de Carga (ETC's⁵) e 1 modelo de Instalação Portuária de Turismo (IPT⁶) (POVIA, 2015).

Quanto à movimentação de cargas nos portos do país, segundo Antaq (2015) os portos organizados e os terminais privados movimentaram mais de 260 milhões de toneladas brutas no terceiro trimestre de 2015 (Gráfico 1). Sendo que houve nesse mesmo período se comparado ao terceiro trimestre de 2014 um acréscimo de 1,4% nas movimentações realizadas pelos portos organizados, enquanto que os terminais privados aumentaram sua movimentação em 8,8% (SERRA et al., 2015).

⁴ “TUP é a instalação construída ou a ser implantada por instituições privadas ou públicas, não integrante do patrimônio do Porto Público, para a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ao transporte aquaviário ou provenientes dele.” (APPA, 2006, p.124).

⁵ De acordo com Mesquita (2015) SEP as ETC's são instalações portuárias localizadas fora do porto organizado para o transbordo de mercadorias em navegação interior ou de cabotagem.

⁶ Para Mesquita (2015) as IPT's são instalações utilizadas para o desembarque e transito de passageiros, bagagens, insumos, etc., para embarcações de turismo. As duas modalidades são exploradas mediante a autorização da União.

Gráfico 1: Total de Cargas Movimentadas 3º Trimestre de 2015 no Brasil

Fonte: SDP apud SERRA et al., (2015).

De acordo com o Gráfico 1, os dados referentes a movimentação de cargas entre os portos organizados e os terminais privados demonstram que o segundo tem significativa vantagem em número total de movimentação de cargas total no país, com valores próximos ao dobro do que são movimentados nos portos organizados.

No terceiro trimestre de 2015, os destaques entre os grupos de mercadoria de maiores movimentações no período foram: o de minério de ferro (102,9 milhões de toneladas, acréscimo de 6,87%); sementes, grãos e frutos (17,3 milhões de toneladas, acréscimo de 39,6%); e cereais (13,9 milhões de toneladas, com 46,2% de aumento).

Por outro lado, surgiram também destaques negativos: a movimentação de adubos - fertilizantes (queda de 11,3%) e combustíveis (57,8 milhões de toneladas, decréscimo de 3,3%).(SERRA et al., 2015, s/p)

Segundo Serra et al.(2015) no terceiro trimestre de 2015 do total de cargas movimentadas mais de 65% ocorreram através dos terminais privados e apenas 34,9% nos portos organizados. Segundo os autores, dos principais tipos de mercadorias movimentadas nos portos do país, 92% da tonelagem de cargas nesse período são transportadas a granel, sendo que o granel sólido representou mais da metade do total de cargas movimentadas com 63,6%, seguido do granel líquido com 21,7%, o contêiner que apresentou 9,7%, e a carga geral com 5%.

Como demonstrado pelos dados expostos até o presente momento, nota-se, que os terminais privados movimentam um maior número de cargas em relação aos portos organizados. Por outro lado, são os portos organizados que movimentam majoritariamente as cargas gerais e também movimentam 85% dos contêineres no país, que normalmente ocorrem em seus terminais arrendados (MARCHETTI; FERREIRA, s/d). O porto organizado de Santos, por exemplo, no terceiro trimestre de 2015 movimentou sozinho maior parte do total de contêineres do país 46,2%, seguido de Paranaguá com 12% (SERRA et al., 2015).

O cenário portuário nacional demonstra um crescimento gradativo em relação a movimentação de mercadorias, no período de 1992-2001 foi de 4,5% ao ano, e do período de 2002-2011 representou 5,9% a.a. (MARCHETTI; FERREIRA, s/d).

A taxa de crescimento da movimentação portuária nos últimos dez anos aumentou 31% em relação ao período imediatamente anterior,³⁸ puxada, principal mente, pelo crescimento da movimentação de carga geral, situando-se perto de 6% a.a., mas também de commodities de exportação. Essa aceleração deve-se ao crescimento da corrente de comércio brasileiro, inclusive a importação de bens. (MARCHETTI; FERREIRA, s/d, p.251-252)

É importante mencionar que com o atual marco regulatório dos portos no Brasil, a Lei dos Portos de 2013⁷, passou-se a adotar um novo modelo de organização similar ao tipo *landlord port* (MARCHETTI; FERREIRA, s/d). Este “significa que a propriedade da terra é do setor público, enquanto a operação portuária é realizada pelo setor privado.” (BANCO MUNDIAL apud MARCHETTI; FERREIRA, s/d, p.254). Lembrando que no Brasil, a propriedade da terra é da União, sendo que os administradores nos portos públicos são principalmente as Companhias Docas e também os delegados. Ademais, neste modelo *landlord port*, os investimentos em infraestrutura portuária são públicos, já os investimentos em termos de superestrutura e equipamentos são privados, entretanto a tendência segundo Goldberg (2009) é de que aos poucos os investimentos em infraestrutura e a própria administração portuária passem a gestão privada (ao invés de concessões por prazo definidos à iniciativa privada).

Além disso, afirmam Marchetti; Ferreira (s/d) que existem os incentivos à concorrência entre os terminais de uso privativo e os públicos, tanto em relação à movimentação de cargas quanto ao recebimento/investimentos de políticas de fomento e desenvolvimento do setor/área portuária.

⁷ Adiante aprofundamos nossa discussão sobre essa Lei dos Portos.

Outra questão importante se refere aos trabalhadores portuários no Brasil. Segundo a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) existem três grandes áreas/setores de trabalho portuário, são elas: 1) Trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária (CNAE 5231-1/01); 2) Trabalhadores na Operação de Terminais (vinculados) (CNAE 5231-1/02); e 3) Trabalhadores dos OGMOs (avulsos registrados ou cadastrados na operação propriamente de movimentação de carga) (DIEESE; FNP, 2015).

Conforme o Diesse (2015) o total de trabalhadores portuários (as três categorias) somava em 2013 mais de 50 mil. Desse total, 27.012 são dos empregados na operação de terminais, 18.241 são os trabalhadores ligados ao OGMOs e os trabalhadores na administração da infraestrutura portuária totalizam 4.806. Sendo que no período de 2006 a 2013 há um aumento nos trabalhadores empregados na Operação de Terminais e uma diminuição no quantitativo dos trabalhadores dos OGMOs.

Em relação às ocupações, sabe-se que os trabalhadores na administração da infraestrutura tendem a ser em maior número nas atividades de assistentes administrativos (18,6%), guardas portuários (16,2%) e vigilantes (8%). Já entre os trabalhadores na operação de terminais é bem diversificada, podendo exercer funções como: motorista de caminhão, estivador, assistente administrativo, conferente de carga, técnico de planejamento de produção, faxineiro, vigia, eletricista e etc. Entre os trabalhadores dos OGMOs, 94,5% são trabalhadores com funções portuárias, como o estivador (86,7% - 15.820 trabalhadores), conferente (3,8%), vigia (2%), carregador de armazém (1,5%) entre outras ocupações (DIEESE, 2015).

Segundo a Diesse (2015) a remuneração média dos trabalhadores portuários, em valores de dezembro de 2013, é de R\$ 8.534,60 para os que atuam na administração de infraestrutura, R\$ 4.275,90 para os trabalhadores dos OGMOs e de R\$ 3.559,60 para os que atuam na operação de terminais.

Vale dizer também que

A região Sudeste concentra mais da metade (54,2%) dos trabalhadores portuários do Brasil, enquanto o sul do país representa mais de 1/5 (22,1%) dos empregados. Essas duas regiões somadas detêm mais de $\frac{3}{4}$ dos trabalhadores no sistema portuário. (DIEESE, 2015, p.11)

No caso da região Sudeste, conforme os dados do ano de 2013, existem 3.020 trabalhadores na administração da infraestrutura, 16.233 na operação dos terminais e 8.299 ligados aos OGMOs.

Como se observa, o sistema portuário nacional é complexo, por isso a proposta foi apresentar inicialmente um panorama geral a seu respeito, a seguir, adentramos especificamente na discussão a respeito dos sujeitos da pesquisa de maneira a analisar as particularidades da sua atividade laboral.

1.2 O trabalho portuário no Brasil

No Brasil, o trabalho portuário historicamente foi construído a partir da divisão entre os trabalhadores de terra (docas – capatazia) e os trabalhadores de bordo (como é o caso da estiva), tendo o último, melhores remunerações e uma trajetória histórica de lutas e resistências dentro dos portos (GITAHY, 1992). Porém, ao longo dos anos esses trabalhadores portuários foram desmembrando-se em seis categorias profissionais: estivadores, capatazia, trabalhadores de bloco, conferente de carga e descarga, consertadores e vigias portuários, todos eles com seus respectivos CBO, CNAE, funções, caracterizações e entidades sindicais de representação.

O trabalho portuário implica em embarque e desembarque de mercadorias, a distribuição e arrumação das cargas nos porões ou conveses das embarcações, ou mesmo o transbordo de cargas para outras embarcações, a peação (fixação de cargas nos porões se utilizando de equipamentos) ou despeação, ou mesmo a movimentação de cargas em armazéns e instalações portuárias em terra. Portanto, toda movimentação de mercadorias nos portos brasileiros, desde as atividades braçais às mecanizadas (com uso de máquinas) são tarefas dos trabalhadores portuários. Trabalhadores esses, marcados por um tipo de trabalho ocasional, coletivo e de controle por parte dos próprios trabalhadores organizados em sindicatos (DUTRA, 2013), o que foi alterado a partir da Lei de Modernização dos Portos, Lei nº8.630 de 1993.

Atualmente é a Lei nº12.815 de 2013 que identifica e define as seis categorias de trabalhadores portuários no país, conforme segue:

Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos. (BRASIL, 2013, s/p)

Os trabalhadores na **capatazia** realizam as atividades de movimentação de mercadorias nas instalações do porto (em terra), compreendendo atividades como:

recebimento, conferência, transporte, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega.

Os trabalhadores na **estiva** atuam nas atividades de “movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo” (DIEESE; FNP, 2015, p.06). A atividade na estiva é realizada a bordo da embarcação, no navio.

Os trabalhadores na **conferência de cargas e descargas** realizam as atividades de contagem dos volumes, procedência/destino, anotação das características dos volumes, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e outros serviços correlatos (BRASIL, 2013).

Já os trabalhadores no **conserto de cargas e descargas** atuam na restauração e reparo das embalagens das mercadorias nas operações de carga e descarga das embarcações (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) (DIEESE; FNP, 2015).

Os trabalhadores de **bloco**, de acordo com APPA (2006), são responsáveis pela limpeza e conservação de embarcações, como: batimento de ferrugem, pintura, reparos e serviços correlatos.

Já os trabalhadores na **vigilância de embarcações** fiscalizam a entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, assim como fiscalizam a movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões e outros locais da embarcação (BRASIL, 2013).

Assim, trabalhador portuário é o trabalhador devidamente habilitado a executar atividades portuárias definidas em lei, realizadas nas instalações portuárias de uso público ou privativo, dentro dos limites do porto organizado, ou fora desses limites nos casos previstos em lei. (DUTRA, 2013, p.28-29)

Ademais, é importante compreender que as seis categorias que compreendem os trabalhadores portuários possuem sindicatos de representação diferentes, assim como, cada uma dessas categorias possuem registros diferenciados dentro do Código Brasileiro de Ocupações (CBO), como, por exemplo: Estiva CBO-78-20, Bloco CBO-7832-30, Conferência de Carga e Descarga CBO-414215, entre outros.

É também necessário mencionar a centralidade de três instituições vinculadas ao

trabalho portuário de maneira mais direta, são elas: o sindicato de cada categoria dos trabalhadores portuários, a figura do Operador Portuário e o Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO).

Os sindicatos, como sabemos, são entidades representativas dos trabalhadores que em tese lutam "contra o despotismo e a dominação do capital", são criados "para a defesa contra a usurpação incessante do capitalista" (ANTUNES, 1980, p.12-13). Conforme apontamos adiante nessa dissertação, o movimento sindical dos trabalhadores portuários, sobretudo relacionado aos estivadores, teve historicamente no Brasil um papel fundamental de mobilização, denúncia, resistência e luta em prol de condições dignas de trabalho, de controle do trabalho nos portos e direitos sociais para o conjunto da classe trabalhadora. E, apesar de suas próprias limitações, conforme também destacaremos, essa entidade não pode ser negligenciada ao se tratar do trabalho portuário no Brasil, mesmo porque essas organizações foram organizadas antes mesmo da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e da Constituição de 1934.

As entidades sindicais portuárias, no Brasil, sempre foram fortes, combativas e bem estruturadas, tanto em termos de finanças como na mobilização para a luta de classe. Tais características foram marcantes para suas conquistas inclusive durante a ditadura do Governo Vargas e a ditadura Militar. (TEIXEIRA, 2007, p.75)

Importantes conquistas dos trabalhadores portuários avulsos se deram com o respaldo dos seus respectivos sindicatos, a exemplo da igualdade de direitos com os trabalhadores de vínculo permanente e da intermediação da mão de obra (o controle do processo e organização do trabalho), situação que foi alterada com o advento da Lei nº8.630/1993, que ao criar o OGMO encerrou a exclusividade sindical no fornecimento da força de trabalho portuária avulsa.

Quanto à figura do Operador Portuário, um dos novos atores recentes do setor inserido pelo processo de modernização portuária no Brasil a partir de 1993, este é a pessoa jurídica pré-qualificada para executar as atividades na área do porto organizado e enquanto tais são os requisitantes de mão de obra, devendo cumprir as normas exigidas pelos órgãos competentes e as normas da Antaq (BRASIL, 1993; 2013).

A outra instituição é conhecida como OGMOs, que são atualmente são os responsáveis pela gestão do controle da mão de obra nos portos nacionais, de maneira a controlar o rodízio dos trabalhadores, a remuneração, o cumprimento das normas, segurança e saúde. No entanto, a criação dos OGMOs foi rebatida com duras críticas e

gerou vários questionamentos dos sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos, que até então gerenciavam o trabalho nos portos, porém com o advento da modernização portuária mediante as Leis nº 8.630/1993 e 12.815/2013, novos elementos foram inseridos no sistema portuário nacional, de tal maneira que o trabalho, as relações de trabalho também sofreram com essa reestruturação, conforme analisamos a seguir.

Retornando ao exposto no artigo 40 da Lei 12.815/2013, foi mencionado que há duas formas de trabalho portuário: o **trabalho com vínculo empregatício** e o **trabalho avulso**. Isto quer dizer que o **trabalhador portuário com vínculo empregatício** será aquele devidamente registrado e inscrito no OGMO e cedido por prazo indeterminado a um Operador Portuário. Já o **trabalhador portuário avulso** será aquele inscrito ao OGMO que presta serviços sem vínculo empregatício a vários tomadores de mão de obra. Ou seja, diferentemente dos trabalhadores empregados com ocupação "permanente", os TPAs dependem mais da realidade e da dinâmica diária de movimentação dos portos, já que um porto sem movimentação de carga tende a gerar um desemprego aos TPAs (CARVALHO, 2004 apud DUTRA, 2013).

Porém, vale ressaltar que embora os TPAs não sejam trabalhadores com vínculos empregatícios com as empresas (isto é, com registro em carteira) mas sim ligados aos OGMOs, esses trabalhadores possuem uma série de direitos trabalhistas conquistados, que se assemelham aos trabalhadores de emprego formal, como por exemplo: o direito a aposentadoria, FGTS, 13º salário, descanso semanal remunerado, direito a férias.

Afinal conforme estabelecido no inciso XXXIV do art.7º da Constituição Federal, fica garantido os mesmos direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso.

O trabalho portuário avulso ao longo do tempo e através das ações de luta dos trabalhadores frente ao processo de exploração do capital nos portos nacionais, durante a virada de século XIX e ao longo do século XX, foi conquistando direitos laborais e melhores condições de vida e trabalho.

Alguns desses importantes direitos foram:

- a) Direito a Hora Extra⁸, estabelecido através do artigo 278 da CLT que trata da jornada de trabalho e estabeleceu pagamento de horas extras para os trabalhadores;
- b) Direito ao Descanso Semanal Remunerado mediante a Lei nº 605⁹ de 1949;

⁸ Ainda que revogado pela Lei de modernização nº 8.630/1993, isso não implicou em perda de direito, pois ainda se continua a ser obtido pelos TPAs.

⁹ Para Pacheco (2004) essa lei se tornou um marco histórico para os TPA, pois a partir dela foi conquistado uma série de direitos trabalhistas.

- c) Direito a férias¹⁰ anuais através do Decreto 61.851/1957 e da Lei 5.085/1966;
- d) Direito ao salário família estabelecido pelo Decreto 53.153/1963;
- e) O direito ao adicional noturno através da Lei nº 4.860 de 1965 estabelecendo pagamento diferenciado aos TPA no trabalho noturno.
- f) Direito ao décimo terceiro salário através da Lei 5.580/68.
- g) Direito ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) estabelecido pela Lei 5.107 de 1966.

Além de ter

[...] o direito a 25% de adicional para o segundo turno de trabalho aos sábados, adicional de 35% para mercadorias que necessitem material de proteção (insalubridade), adicional de 30% para mercadorias inflamáveis (periculosidade) [...] pagamento adicional de 30% do período de serviço interrompido por motivo de chuva. (GOMES; JUNQUEIRA, 2008, p.1103)

Desta forma, mesmo os TPAs sendo trabalhadores sem vínculos empregatícios com os tomadores de serviços, conquistaram uma série de direitos trabalhistas reservados somente aos trabalhadores vinculados (PACHECO, 2004).

Pacheco (2004) comenta que logo depois de instituída a CF88 o Tribunal Superior do Trabalho promulga entendimento referente ao inciso XXXIV, estabelecendo que o mesmo possui total eficácia e aplicabilidade imediata. Neste sentido, outro direito estabelecido pela CF88 é o direito a aposentadoria, que foi estendido para os trabalhadores portuários avulsos, mediante as Leis nº 8.212 e 8.213 ambas de 1991, que tratam sobre os planos de benefícios da previdência social e o plano de custeio da seguridade social.

Vale mencionar, que antes do processo de modernização o trabalho portuário com vínculo foi requerido e até mesmo pensado por diversos empresários do setor, inclusive com o apoio da então concessionária do Porto de Santos, a Companhia Docas de Santos (CDS). Porém, a conjuntura política e econômica, assim como os próprios resultados do processo de acumulação do capital no setor portuário com o *closed shop* que garantiu resultados satisfatórios para os empregadores, tornando o sistema avulso um modelo de relação entre trabalho e capital interessante (TEIXERA, 2007). Esta relação, para o autor, foi mantida devido às particularidades das operações portuárias de carga/descarga de navios esporádicas, já que não se faziam necessárias a mão de obra contínua de um

¹⁰ Após a Constituição Federal de 1988, mais precisamente através da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998 foi estabelecido um novo regulamento sobre o direito de férias dos trabalhadores portuários avulsos (PACHECO, 2004).

trabalhador com vínculo, pois isso agregaria mais custos de produção.

Por outro lado, entre os trabalhadores e sua entidade de classe esse sistema de mão de obra avulsa, tendo o sindicato da categoria como intermediador da mão de obra possibilitou, como já apontamos, conquistas trabalhistas aos trabalhadores.

Assim, o interesse dos sindicatos em lutar pelo sistema por vínculo nos portos nacionais foi diminuindo com o passar dos anos e com as conquistas desses trabalhadores, inclusive, aumentando o poder de barganha da categoria tendo o sindicato como agente intermediador na distribuição do trabalho no porto (TEIXERA, 2007). A preferência, tanto do sindicato dos trabalhadores avulsos, como dos empresários/armadores se justificou durante muito tempo “[...] muito mais pela conveniência operacional e de redução de custo trabalhista à empresa, bem como pelos interesses políticos (incluindo a estratégia de luta de classe), sociais e econômicos dos portuários e de seus sindicatos.” (TEIXEIRA, 2007, p.37).

Pensar na questão de garantias sociais e laborais que o vínculo representa para a sociedade brasileira, onde grande parte da população, historicamente, vive do trabalho informal e precário, sem direitos e garantias laborais é de suma importância para a melhora das condições de vida dos trabalhadores como um todo.

As principais diferenças quanto ao vínculo entre os TPAs no Brasil, é que a partir do vínculo permanente esses trabalhadores têm a garantia do emprego no outro dia, coisa que os avulsos não possuem, pois depende da oferta diária de trabalho. Outro elemento, é que o vínculo proporciona um horário da jornada de trabalho, o que para os avulsos não ocorre, cada trabalhador faz seu horário, se quer ir trabalhar hoje vai, se não quer não vai. Além de ter que depender de quando haverá a oferta de trabalho nos pontos de escalação.

Outros elementos apontados pelos trabalhadores em relação a diferença do vínculo e o avulso é que alguns trabalhadores preferem o vínculo porque ele estabelece uma remuneração básica definida no contrato de trabalho, algo que não acontece entre os avulsos. No avulso o trabalhador faz seu salário, ou seja, quando mais ele consegue se engajar para o trabalho maior será sua remuneração (E5, 2016).

[...] diante do agressivo processo de automação, mecanização e até robotização dos aparelhos portuário e dos navios, bem como da modernização do sistema de acondicionamento da carga (containerização, etc), ocorreu uma total reestruturação e alteração do perfil operacional do setor.

No passado era normal o navio chegar ao porto e ficar aguardando a vinda da carga a ser embarcada. Hoje, acontece ao contrário: a carga deve chegar ao porto, e ficar pronta (e preparada) para o embarque, antes da chegada do navio, o qual como regra, atualmente opera com muita rapidez tanto no carregamento como no descarregamento das mercadorias.

Tais fatos, somados à modernização das comunicações – via rede internacional, vêm obrigando um novo tipo de relações entre o capital e o trabalho nos portos, inclusive no Brasil. O trabalho transitório e esporádico do passado está sendo substituído – e rapidamente – pelo trabalho permanente nos terminais portuários. (TEIXEIRA, 2007, p.36)

Embora haja equiparação aos trabalhadores vinculados/formais, há ainda alguns problemas que cercam os TPAs nos portos brasileiros. Por outro lado, o recente discurso a favor da implantação total de trabalhadores portuários via o sistema por vínculo, ainda que no papel seja atestado pelo conjunto de direitos sociais e laborais aos trabalhadores, soa à primeira vista um tanto suspeito, já que se faz mediante os interesses dos operadores portuários com o propósito de modernizar o setor, isto é, os anseios do capital em consonância com o Estado. O que tende a trazer implicações e conflitos para com os trabalhadores e suas entidades representativas, tais como se o trabalhador inscrito no OGMO detém exclusividade ou apenas prioridade para a contratação na modalidade de vínculo, e se as Operadoras Portuárias têm ou não a total liberdade de contratação de trabalhadores (fora dos quadros do OGMO) para os seus serviços requeridos, enfim, essas e outras questões que são debatidas e aprofundadas no capítulo 3.

1.2.1 Quem são os sujeitos da pesquisa?

Dentre os trabalhadores portuários avulsos, estão os trabalhadores estivadores, os quais selecionamos como o sujeito de análise da presente pesquisa. O trabalho na estiva é historicamente a principal categoria dos trabalhadores portuários e suas atividades laborais são bem diversificadas, que por sua vez, exige todo um leque de aprendizado desses sujeitos para atuarem nesse trabalho.

Vale dizer que a estiva foi definida pelo Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, e posteriormente pelos Decretos-Leis nº 1.371, de 23 de junho de 1939, e 2.032, de 23 de fevereiro de 1940, tendo suas funções consolidadas por meio do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º maio de 1943 (Consolidação das Leis do Trabalho). Mas com a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passou a ser enquadrada dentro da definição de trabalho portuário avulso, sendo atualmente regulado pela Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

Ainda que historicamente os estivadores tenham um trabalho relacionado a operações braçais e pesadas de cargas e descargas de navios que atracam nos portos, têm-se recentemente assistido a incorporação de novas tecnologias e um novo ritmo de

produção, lhes impondo novos desafios e problemas que muitas vezes rebete nas condições desfavoráveis de trabalho e riscos ocupacionais (por exemplo, ruídos e contato direto com substâncias químicas), baixa remuneração e até mesmo pouco reconhecimento social do trabalho exercidos por eles¹¹. Eis então o propósito desta pesquisa compreender como o advento da reestruturação produtiva nos portos nacionais, expressa na figura da modernização portuária, rebete e impacta na realidade de vida e trabalho dos sujeitos estivadores.

Assim, é importante dizer que os estivadores executam uma diversidade de funções nos portos:

a) **Contramestre-geral ou do navio** – a maior autoridade da estiva a bordo, a quem cabe coordenar os trabalhos em todos os porões do navio, de acordo com as instruções do operador portuário e do comandante do navio, dirigindo e orientando todos os estivadores a bordo. **b) Contramestre de terno ou de porão** – o que dirige e orienta o serviço de estiva em cada porão de acordo com as instruções do operador portuário, do comandante do navio ou do representante no porto, do planista ou do contramestre-geral ou do navio. **c) Sinaleiro ou “Portaló”** – o que orienta o trabalho dos operadores de aparelho de guindar, por meio de sinais. Ele fica em uma posição em que possa ver bem tanto o local onde a lingada é engatada como aquele em que é depositada, e onde possa ser visto pelo guincheiro ou guindasteiro. **d) Guincheiro** – trabalhador habilitado a operar guindaste. No porto denomina-se genericamente os operadores dos aparelhos de guindar de terra como guindasteiros, sendo trabalhador de capatazia. No caso do operador de aparelho de guindar de bordo, este é comumente chamado guincheiro e é trabalhador da estiva. **e) Motorista** – o que dirige o veículo quando esta é embarcada ou desembarcada através de sistema *roll on/roll off (ro/ro)*. Ressalte-se que é praxe nessa operação haver a troca de motoristas quando o veículo toca o cais. Sai o motorista da estiva e entra o motorista da capatazia, que conduz o mesmo até o pátio de armazenagem. **f) Operador de equipamentos** – estivador habilitado a operar empilhadeira, pá carregadeira ou outro equipamento de movimentação de carga a bordo. **g) Estivador** – trabalhador que, no carregamento, desfaz as lingadas e transporta os volumes para as posições determinadas em que vão ser estivados. No descarregamento, traz os volumes das posições onde estão estivados e prepara as lingadas. **h) Peador/despeador ou conexo** – trabalhador que faz a peação/despeação. Trabalhador com certa especialização, visto que muitos trabalhos fazem uso de técnicas de carpintaria (escoramento da carga com madeira). (MTE, 2001, p.21-22 – grifos nossos)

A seguir nas Figuras 3, 4, 5, 6, 7 e 8 é possível observar como são essas diferentes funções exercidas pelos estivadores.

¹¹ Informações fornecidas pelos estivadores em trabalho de campo.

Figura 3: Estivadores na função de motoristas transportando os automóveis do cais para o navio Ro-Ro



Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

Figura 4: Estivador (de vestimenta laranja) e trabalhador de bloco (vestimenta azul) atuando como sinaleiro/parqueadero auxiliando os motoristas (estivadores) a manobram os automóveis dentro do navio Ro-Ro



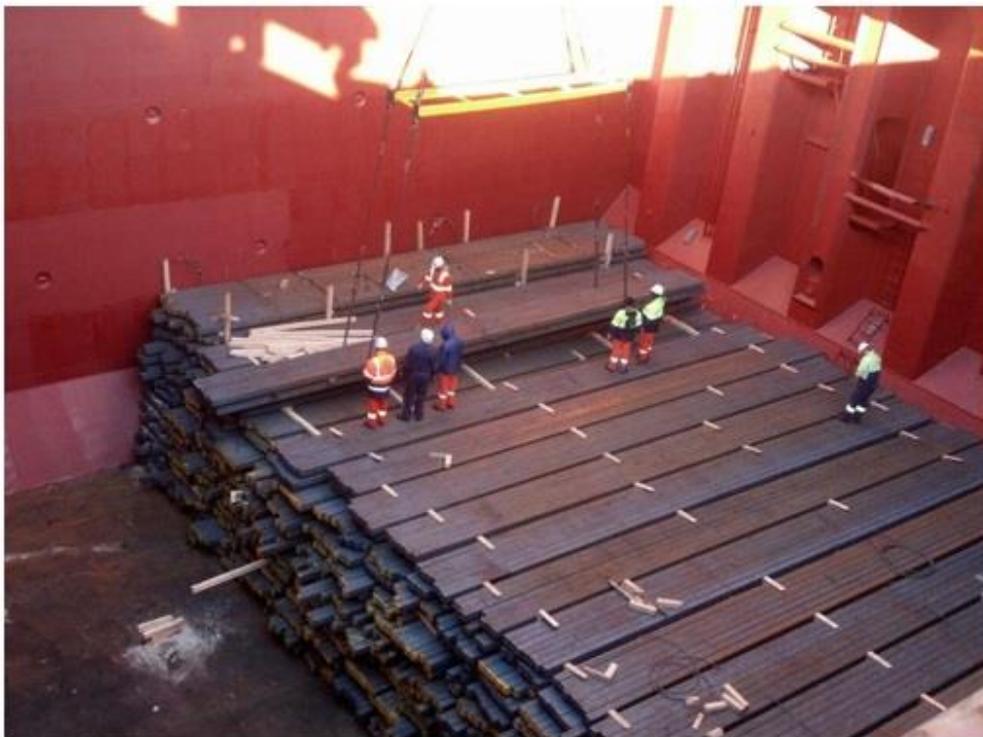
Fonte: YOUTUBE, 2013.

Figura 5: Estivador atuando como Portoló guiando o guincheiro de bordo (estivador) na alocação do trator (máquina que outro estivador vai manusear) no porão de navio atracado no Porto de Santos



Fonte: YOUTUBE, 2011.

Figura 6: Estivadores atuando como conexo peando barras de ferro no porão do navio



Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

Figura 7: Estivadores trabalhando no carregamento de açúcar ensacado no Terminal Privativo da Libra no Porto de Santos



Fonte: YOUTUBE, 2012.

Figura 8: Estivadores trabalhando como peão na sarreta (limpeza do porão) de rocha fosfática



Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

Como percebemos, o trabalho na estiva compreende uma gama de atividades laborais e de particularidades em cada tipo de engajamento (função) que esses trabalhadores realizam em sua rotina laboral. Como salientou E5 (2016) uma das principais características desse trabalho é a diversidade de atividades que exercem ou podem exercer, o que não os colocam em uma rotina, como presente em outras categorias. Ser estivador, de acordo com o entrevistado, permite trabalhar um dia como motorista, outro na peação de contêineres, outro como tratorista, ou como guincheiro e etc., possibilitando uma dinamicidade e diversidade de trabalhos a serem desenvolvidos por esses sujeitos.

A diversidade do trabalho do estivador está para além das funções/atividades exercidas, encontra-se também quanto à composição da equipe de trabalho e o modo operacional (QUEIRÓZ et al., 2016).

Vejam os exemplos da peação/despeação e estivagem/desestivagem de carros num navio Ro-Ro¹². Neste caso é necessário, por exemplo, a seguinte composição de ternos¹³ da estiva: 12 motoristas; 1 geral do navio; 1 contramestre de produção; 1 contramestre de conexão; 10 conexos (5 estivadores e 5 trabalhadores do bloco¹⁴ que fazem a peação/despeação); 2 sinaleiros (sinalizam nas rampas de acesso e onde deve-se estivar o carro); e 2 parqueadores (orientam a correta estivagem através de sinais), totalizando um total de 29 trabalhadores em um terno¹⁵ (QUEIRÓZ et al., 2016).

Os pontos de atracações desses navios em Santos acontecem em três localidades: Cais 1 (localizado no Saboó), Terminal de Veículos (na operadora portuária Santos Brasil); Cais 31 (ao lado do terminal da Citrosuco), sendo esse último com menos frequência (QUEIRÓZ et al., 2016).

Antes de seguir para o local de trabalho, os trabalhadores portuários avulsos têm que engajar-se para o trabalho em um dos pontos de escalação do OGMO, engajado, ele apresenta-se no cais para iniciar sua faina, onde o supervisor (estivador que trabalha para

¹² O navio Ro-Ro é comparado com um prédio de 12 andares, sendo que dentro dele encontra-se um conjunto de decks, localizados acima e abaixo, ou seja, mais alto na embarcação ou mais abaixo. "Em média cada *deck* comporta 500 carros e os navios Ro-Ro comportam, no geral, 3.000 carros leves, podendo chegar a 5.000." (Queiróz et al., 2016, p.28).

¹³ "É cada equipe de trabalho a bordo. Normalmente, em cada porão em que haja movimentação de mercadorias há um terno de trabalhadores escalado" (APPA, 2006, p.124).

¹⁴ Outra categoria do trabalho portuário avulso.

¹⁵ É comum a requisição de dois ternos por jornada de trabalho (seis horas) no embarque/desembarque nesse tipo de operação, com: 46 estivadores, 10 trabalhadores do Bloco e 1 mestre geral do navio, compondo equipe de 57 trabalhadores no porão do navio (QUEIRÓZ et al., 2016).

a empresa) passa o trabalho para o geral do navio e esse tem a função de repassar para o contramestre de produção, que por sua vez, repassa para os estivadores motoristas, sinaleiros, parqueadores e conexos (incluindo-se aí o trabalhador do bloco).

No momento de início da faina o estivador motorista tem que estar ao pé da rampa do navio para receber o carro, enquanto o sinaleiro e o parqueador já se encontram dentro do navio. Para o carro chegar até a rampa uma sequência de trabalhadores atuam para que se posicione a carga de modo a ser manobrada pelo estivador. Esta sequência contempla o funcionário do terminal que traz o carro do pátio da empresa até o costado e do rodoviário (trabalhador de capatazia) que dirige o carro até a rampa. Na rampa, o mestre do terno acompanha o processo da estivagem, que se desenrola como se fosse um carrossel. Os estivadores tomam o volante, entram com o carro no navio, estacionam e voltam a pé utilizando a rampa ou a escada, pegam outro veículo e reinicia-se o carrossel. (QUEIRÓZ et al., 2016, p.28)

Assim,

Uma vez dentro do carro o motorista (estivador) segue a rota especificada e as indicações do sinaleiro para o *deck* no qual o carro será estivado. O trabalho do sinaleiro é indicar para os trabalhadores aqueles *decks* onde tem espaços de difícil manobra, por exemplo, na beira da rampa, pois apresenta risco de queda de carros e homens que os dirigem. No navio Ro-Ro que tem fainas simultâneas, pois como explicado transporta vários tipos de carga, o sinaleiro também ajuda na orientação do fluxo do trabalho, das rotas no sentido de evitar colisões e atropelamentos no embarque e desembarque de cargas. (QUEIRÓZ et al., 2016, p.28)

Em relação à remuneração dos estivadores, essa se difere, tanto em relação a jornada de trabalho, quanto a atividade que os mesmos exercem. Neste sentido, para ilustrar um exemplo da remuneração desses trabalhadores, nos baseamos no exemplo do Acordo Coletivo de Trabalho firmado entre o SINDESTIVA e a empresa EMBRAPORT referente aos anos de 2015/2017¹⁶, que estipula as condições de trabalho para esses trabalhadores.

No Porto de Santos, as jornadas de trabalho são divididas em quatro turnos: 1º) das 07:00 às 13:00 horas; 2º) das 13:00 às 19:00 horas; 3º) das 19:00 às 01:00 horas; 4º) das 01:00 às 07:00 (do outro dia). Sendo que, há a possibilidade de turnos diários de trabalho de 8 horas. Entretanto, de acordo com os trabalhadores entrevistados é mais comum a jornada de trabalho de 6 horas entre os avulsos e de 8 horas entre os vinculados.

Para os trabalhadores avulsos há uma garantia de remuneração mínima de R\$ 55,00 (turno de 6 horas) e de R\$ 80,00 (turno de 8 horas). Vale ressaltar, que os

¹⁶ Esse acordo entre a empresa e a SINDESTIVA apenas foi registrado no MTE no dia 25 de agosto de 2016.

trabalhadores na estiva também recebem por produtividade, quando a movimentação de cargas passa o valor fixo (mínimo) por esses trabalhadores, eles têm suas remunerações referenciadas na taxa de produtividade, quanto não se atinge essa taxa, recebem o valor mínimo estabelecido, o chamado fixo por jornada de trabalho. Por exemplo, na movimentação de contêineres os trabalhadores recebem por unidade movimentada em cada período de trabalho, sendo que cada estivador receberá:

1) [...] o valor de R\$ 3,52241, multiplicado pela quantidade de quota definida para a função por ele exercida, por contêiner movimentado em cada período de trabalho; 2) [...] contêineres vazios de 20', 40' ou 45' [...], cada Estivador escalado nas equipes de trabalho de transição de produção, receberá o valor de R\$ 0,94504, multiplicado pela quantidade de quota definida para a função por ele exercida, por contêiner movimentado em cada período de trabalho; 3) Os serviços dos Estivadores escalados nas equipes, quando estiverem sendo realizadas pelo TERMINAL DE USO PRIVADO operações de transbordo de carga ou de cabotagem, serão remunerados com valores reduzidos, adotando-se como base de cálculo o percentual de 70% (setenta por cento) da remuneração específica de cada operação. 4) Quando da realização dos serviços necessários nas movimentações ocasionais de contêineres que contenham volumes com dimensões excedentes, que sejam realizadas por Portaineres, e ou Pórticos similares automatizados, utilizando cabos, os trabalhadores do terno que executarem estes serviços receberão sua remuneração com base em 2,5 (duas cotas e meia), o equivalente a R\$ 8,66972 por container e/ou volume efetivamente movimentado nestas condições especiais. (MTE, 2016).

Vale dizer, que as cotas referentes ao trabalho dos estivadores na movimentação de contêineres estabelecido entre o SINDESTIVA e a EMBRAPORT, para jornadas de 6 horas de trabalho, estão apresentadas na Tabela 1.

Tabela 1: Descrição dos Ternos de Trabalho na Estiva para trabalhos requisitados pela EMBRAPORT

COD	DESCRIÇÃO OPERAÇÃO	FUNÇÃO A SEREM REQUISITADAS	TAXA (RS)	NÚMERO TOTAL DE TRABALHADORES
1	Embarque/desembarque de contêineres 20'/40' cheios c/recurso de terra	01 - Contra Mestre Porão; 01 - Contra Mestre Conexos; 04 - conexos; 01 - Portaló; 02 - trabalhadores	3,52241 por unidade	9
2	Embarque/desembarque de contêineres 20'/40' vazios com recurso de terra	01 - Contra Mestre Porão; 01 - Contra Mestre Conexos; 04 - conexos; 01 - Portaló; 02 - trabalhadores	R\$ 0,94504 por unidade	9
3	Embarque/desembarque de trilhos	01 - Contra Mestre Geral; 01 - Contra Mestre de Porão; 01 - Portalós; 06 - Trabalhadores	R\$ 321 por dia	9
4	Carga Geral - Solta	01 - Contra Mestre; 01 - Contra Mestre de Porão; 01 - Contra Mestre de Conexo; 04 - Conexos; 02 - Portolós; 06 - Trabalhadores	R\$ 0,54602 por Ton.	15
5	Carga Geral – Especial Navio RoRo	01 - Contra Mestre Geral; 01 - Contra Mestre Auxiliar; 06 - Trabalhadores; 04 - Tratoristas	R\$ 0,54602 por Ton.	12
10	Operação convencional carga geral de qualquer espécie, solta, caixas, bobinas de papel comqsem manuseio	01 - Contra Mestre; 01 - Contra Mestre Porão; 02 - Portolós; 06 - Trabalhadores	R\$ 0,54602 por Ton.	10
20	Produtos siderúrgicos paletizada de qualquer peso, natureza, tubo solto, chapas, bobinas de aço, etc.	01 - Contra Mestre; 01 - Contra Mestre Porão; 02 - Portolós; 06 - Trabalhadores	R\$ 0,40 por Ton.	10
30	Carga frigorificada paletizada solta a manusear, tambores com suco congelado, caixas ou cartões etc.	01 - Contra Mestre Geral; 01 - Contra Mestre de Porão; 02 - Portalós; 06 - Trabalhadores	R\$ 0,54602 por Ton.	10
40	Carga frigorificada solta a manusear, tambores com suco congelado, caixas ou cartões etc.	01 - Contra Mestre Geral; 01 - Contra Mestre de Porão; 02 - Portalós; 08 - Trabalhadores	R\$ 0,54602 por Ton.	12
50	Operação com fardos de celulose e assemelhados em operação de embarque/desembarque através de navios especializados dotados de pontes rolantes	01 - Contra Mestre Porão; 02 - Guincheiros; 02 - Portaló; 02 - trabalhadores; 02 - conexos	R\$ 0,14 por Ton.	9
60	Operação com fardos de celulose e assemelhados em operação de embarque/desembarque através de navios especializados dotados de guidastes	01 - Contra Mestre Porão; 02 - Guincheiros; 02 - Portaló; 02 - trabalhadores; 02 - conexos	R\$ 0,20 por Ton.	9
70	Movimentação de Automoveis de pequeno e médio porte até 100 veiculos	01 - Contra Mestre Geral; 01 - Contra Mestre Auxiliar; 01 - Contra Mestre Conexo; 10 - Motoristas Autos; 10 - Conexos; 02 - Parqueadores/sinaleiro	R\$ 0,50 Unidade	25

Fonte: MTE, 2016.

No que se refere as jornadas de 8 horas, a única diferença no acordo celebrado entre o SINDESTIVA e a EMBRAPORT, é referente ao embarque/desembarque de trilhos que possui uma taxa maior do que na jornada de 6 horas, no valor de R\$ 420 por

dia trabalhado.

Por fim, as definições da cota para as diversas atividades que um estivador pode realizar é a exposta no acordo coletivo de trabalho:

1. Contra Mestre Geral – 2,25 quota (1 por navio)
2. Contra Mestre Auxiliar – 1,50 quota (1 por porão)
3. Motoristas, Tratoristas, Carreiros e Guincheiros – 1,20 quota
4. Portaló, Sinaleiro e Trabalhador – 1,00 quota

E para carga especial (navios Ro-Ro),

1. Contra Mestre Geral – 2,50 quota (1 por navio)
2. Contra Mestre Auxiliar – 2,00 quota (1 por porão)
3. Motoristas, Tratoristas, Carreiros e Guincheiros – 2,00 quota
4. Portaló, Sinaleiro e Trabalhador – 1,50 quota.

Além do mais, os estivadores possuem direitos adicionais, como, adicional noturno (considerado das 19 horas às 07 horas do dia seguinte) aplicado a partir da remuneração básica dos trabalhadores, sendo que, de segunda a sexta a taxa será de 50% e aos sábados de 75%, já no domingo e feriados a taxa é de 50% sobre a remuneração básica normal para esse dia trabalhado¹⁷.

Outros adicionais são: vale transporte pago pela empresa através do OGMO; percentuais de férias; 13º salário; FGTS; percentual de 18,18% relativo ao Repouso Semanal Remunerado (RSR); aos trabalhadores que realizarem os turnos de 8 horas receberam uma refeição diária (almoço, jantar ou ceia) no refeitório da empresa, já aos avulsos, dispensados antes da parada para o descanso do trabalho, receberam ticket refeição de R\$ 16,02, quando o trabalhador não receber a refeição pela empresa. Já aos trabalhadores com turnos de 6 horas é pago o ticket refeição de R\$ 16,02.

Como visto, a atividade laboral dos estivadores é complexa e diversificada, além disso, o trabalho do estivador requer uma sintonia entre todos da equipe/terno, o que lhes possibilita inclusive maior segurança na movimentação de cargas e na execução geral do processo de trabalho, mas também laços de amizade, companheirismo e solidariedade entre a categoria.

¹⁷ A remuneração básica para esses dias trabalhados recebe um adicional de 100% (MTE, 2016).

Se por si só o trabalho avulso já apresenta particularidades, isso se acirra no caso dos estivadores, que possuem historicamente um conjunto de fatores e elementos que os conformam, tais como a solidariedade e a identidade de ser estivador, que possibilita união e luta em defesa dos seus direitos sociais e laborais. É muito presente nas falas dos estivadores entrevistados como o trabalho foi (e de certo modo ainda é) muito marcado pela mobilidade no porto, por uma certa liberdade, pela auto-organização, pela própria definição das tarefas e ritmo de trabalho, aliado ao poder do sindicato de organizar, gerenciar e fiscalizar o trabalho no porto.

Em outros termos, entre os estivadores de Santos é marcante a forte solidariedade que se junta à politização, devido à presença ideológica do sindicalismo portuário santista, e a força da tradição histórica e sociológica e em defesa de seus direitos.

Vale ressaltar que historicamente, no caso portuário santista, a atividade da/na estiva era transmitida de pai para filho. É muito comum, ainda hoje, conforme constatamos pelos trabalhos de campo, muitos estivadores na ativa possuem em suas famílias laços históricos com às atividades exercidas dentro do porto, seja através de seus pais, irmãos, primos ou tios, ou seja, caracterizando um trabalho exclusivamente masculino no caso santista.

Desta forma, ainda hoje há alguns casos em que ter um membro da família que exerceu/exerce a atividade é um dos possíveis caminhos para ser um estivador. Dos estivadores entrevistados nessa pesquisa, onze no total, mais da metade afirmaram possuir laços familiares históricos ligados a estiva.

Desse universo de entrevistados, constatamos, assim como já apontado pelo SINDESTIVA, que a grande maioria dos trabalhadores estivadores no Porto de Santos tem como origem os municípios que compõem a Baixada Santista: Santos (no total 5 estivadores foram entrevistados); São Vicente (2 estivadores entrevistados), Guarujá (2 estivadores entrevistados); Cubatão (1 estivador) e Peruíbe (1 estivador).

Percebemos também, a diferenciação no trabalho do estivador que se dá mediante a definição de ser cadastrado e ser registrado¹⁸. Quando um trabalhador inicia seu trabalho como um estivador, necessariamente ele se torna um cadastrado no sistema portuário, devendo realizar cursos, se aperfeiçoar de maneira a um determinado momento se tornar registrado, normalmente essa transição ocorre por demanda de trabalho ou por ventura de aposentadorias, falecimentos ou cancelamento de registro de trabalhadores antigos,

¹⁸ Essa diferenciação entre cadastrado e registrado diz respeito a todos os TPAs.

sendo, portanto, um momento sem uma regra cronológica certa e determinada previamente.

Por exemplo, entre os estivadores que iniciam na atividade, sendo assim tidos como cadastrados ao sindicato/OGMO, acabam não tendo prioridade na tomada dos serviços, em relação aos registrados. Isto porque, conforme estipulado em lei a prioridade dos serviços portuários são destinados aos trabalhadores registrados, enquanto os cadastrados servem como uma forma complementar/supletiva, mas é importante mencionar, que a diferença entre o cadastrado e o registrado, se faz nesse sentido de ser escalado ao trabalho de maneira prioritária ou não, mas não em termos salariais e de jornadas de trabalho.

Sendo assim, se no momento de escalação existem 100 vagas de trabalho e há um total de 200 trabalhadores inscritos no OGMO, sendo que desses, 80 são registrados e 120 são cadastrados, isso quer dizer que os 80 registrados terão suas vagas garantidas ao trabalho, e o restante, as 20 vagas remanescentes, serão destinadas aos cadastrados. Contudo, nem sempre todos os registrados inscritos atuam nesses trabalhos, já que podem optar por escolher o turno e a atividade que quer exercer num dado dia, desde que efetue 2/3 de presença em relação aos dias do mês, fazendo com que haja mais vagas que podem ser ocupadas por mais cadastrados. Ou então, pode ocorrer o contrário, ficando a maioria dos cadastrados sem nenhum trabalho num dado dia/turno e tendo de buscar outras atividades.

Como por exemplo, o E7¹⁹ (2016) entrevistado que é um trabalhador cadastrado, divide suas atividades na estiva com o trabalho de taxista na cidade de Santos, tendo nos relatado que isso ocorre devido a não prioridade na tomada de serviços dentre os cadastrados, o que acarreta a falta de trabalho para eles, obrigando-os a exercer outras atividades para além da estiva, nos períodos em que não consegue engajar-se para o trabalho como estivador, a fim de complementar a renda. O que só demonstra a complexidade e as particularidades que envolvem o sujeito estivador, que neste caso se expressa pela própria plasticidade do trabalho (THOMAZ JÚNIOR, 2009) desse sujeito, já que exerce outras atividades laborais intercalada (complementar) com a atividade na estiva.

Muitos estivadores entrevistados relataram, que era comum, durante seu período

¹⁹ Dentro os trabalhadores entrevistados o E7 foi o único entrevistado que é cadastro. Vale dizer que acompanhamos a cerimônia de passagem dele, de cadastro para registro no ano de 2015, realizado nas dependências do SINDESTIVA. Este trabalhador iniciou sua trajetória na estiva com 31 anos de idade e aos 40 (nove anos após seu ingresso) passou do cadastro para o registro.

de cadastro exercer outras atividades além da estiva, principalmente, trabalhando no setor de serviços ligados ao turismo, segurança particular e outros.

Ao ser questionado sobre a possibilidade de continuar exercendo as duas atividades após passar para o registro, o E7 (2016) colocou que não continuaria trabalhando como taxista, pois como registrado terá a possibilidade de engajar-se várias vezes ao trabalho na estiva e também por causa da prioridade necessária a estiva quando se tornam trabalhadores registrados.

O tempo de passagem, de cadastro para registro, entre os estivadores varia muito, nas entrevistas identificamos um tempo de seis a dez anos de espera. Sendo que, normalmente os trabalhadores iniciam na estiva entre os 18 e 21 anos de idade²⁰, assim, levando em conta o tempo de espera da passagem de cadastrado para registrado, em média um trabalhador que ingressou como cadastrado com 21 anos de idade passaria para registrado com 31 anos.

Não podemos deixar de mencionar nosso posicionamento de que, esse processo de diferenciação entre cadastrados e registrados no trabalho portuário avulso expressa uma violação aos direitos desses trabalhadores, notadamente em termos de direito ao ingresso e distinção de trabalho, ainda que já tenha se constituído como um processo hierárquico “natural” no sistema portuário nacional.

Apesar disso tudo, é perceptível a identidade de classe desses trabalhadores a partir do seu fazer-se. Afinal, “a experiência da vida social proveniente do processo de trabalho teve papel determinante na construção da identidade desses trabalhadores”. (GOMES, 2008, p.206-207). É notável como os estivadores identificam-se uns com os outros, inclusive dentre os cadastrados com os registrados e vice-versa, de maneira a criarem laços ligados a tradicionalidade, a construção de saberes e conhecimentos laborais, ou seja, do que é ser estivador.

Esses trabalhadores forjaram sua identidade de classe, tanto nas experiências cotidianas em seu ambiente de trabalho, cais do porto, na “parede”²¹ brigando pelo emprego, como fora, nos bares, no seu local de morada (nos cortiços, onde negros, portugueses, espanhóis e italianos se encontravam após o trabalho), tecendo sentimentos de pertencimento e identidade que romperam os preconceitos e as questões de

²⁰ Em nosso grupo de entrevistados as idades de início foram: 3 com 18 anos; 1 com 20; 2 com 21; 2 com 22; 1 com 24; 1 com 25; 1 com 31 anos de idade.

²¹ Era o local onde os trabalhadores avulsos se destinavam a procurar por emprego todos os dias e até várias vezes ao dia dependendo da época do ano. Normalmente ocorrendo em espaços próximos ao cais do porto ou até mesmo em frente ao navio atracado.

nacionalidade (CHALHOUB, 1986; GITAHY, 1992; PINTO, 2000; ARANTES, 2008).

O que queremos dizer, é que o processo de construção de identidade de classe, para os trabalhadores na estiva, não se deu somente com o controle da força de trabalho, e sim, antes mesmo disso. Isto é, durante o próprio processo de organização desses trabalhadores para lutarem por melhores condições de vida e trabalho, quando o controle da força de trabalho estava, em Santos, na virada do século XIX para o século XX, nas mãos dos trapicheiros, dos armadores e da CDS.

Desta forma, como descreveu Gomes (2008) a história dos estivadores de Santos foi marcada por tradições, muito derivadas das experiências compartilhadas por esses trabalhadores, sejam eles negros, ou outros sujeitos de diferentes nacionalidades e culturas, tecidas através da luta por melhores condições de vida e trabalho. Esses sujeitos foram participantes e elaboradores de normas duradouras para a regulação da sua própria mão de obra.

O processo de construção de identidade de classe entre os estivadores se deu a partir e no conflito, dos trabalhadores e os armadores/trapicheiros e a CDS pelo controle do trabalho.

O conceito de classe exposto se baseia na análise de Thompson (2008), de maneira que não é originário de um modelo estatístico de relações capitalistas de produção. A classe, surge para os estivadores, a partir do seu próprio fazer-se, as construções de identidades, entre eles, foram tecidas para enfrentar as barreiras que lhes eram impostas. Para Thompson (2008) a classe se delineia a partir do modo como os homens e as mulheres vivem suas relações de produção, segundo e a partir de suas experiências e situações que são determinadas no interior do conjunto de suas relações sociais. Logo, o conceito de classe não é linear, mas dinâmico e surge a partir e no conflito (THOMPSON, 2008).

Desta forma, compartilhamos dos pressupostos de Thompson sobre a identidade de classe e, em relação aos trabalhadores na estiva, essa construção se dá muito antes do controle do trabalho no cais do porto pelos próprios trabalhadores e seus sindicatos. E após o controle dos trabalhadores sobre a força de trabalho, essa identidade foi modificada, transformada, pois o conceito de classe é dinâmico, alterando-se com o tempo, estando sempre em movimento e ganhando novos significados.

Quando se pensa no cotidiano, condições de vida e trabalho, visão de mundo, tudo isso explicita o chão do reconhecimento das experiências concretas de trabalhadores, estes que se proletarizavam naquele período específico. Essas experiências, vindas do processo de trabalho no interior de uma divisão

técnica, que demandava por diferentes níveis de habilidade e qualificação e determinava as formas de disciplinamento e organização do trabalho, foi construtora da identidade desse coletivo visto que 'o trabalho manual coletivo é uma atividade bastante ritualizada, profundamente entrelaçada com a estruturação ritual das vidas dos indivíduos e das coletividades sociais...' (HOBSBAWN, 2000 apud GOMES, 2008, p.209)

É claro, que o controle do trabalho, pelos próprios trabalhadores, amenizou os efeitos deletérios do exército industrial de reserva no rebaixamento salarial dos mesmos (SARTI, 1981; GITAHY, 1992). Outro elemento importantíssimo, refere-se às configurações no processo de distribuição do trabalho que esses trabalhadores foram inserindo, dotando-os de aspectos mais democráticos e que favoreciam a maior parte dos trabalhadores, inclusive, ressignificando aspectos problemáticos dentro da história do sindicalismo brasileiro. Como por exemplo, dotando de novos sentidos os cargos na estiva que tinham uma ligação muito forte com o patronato, os cargos de chefia, passando a serem rotativos entre todos os trabalhadores (SARTI, 1981).

Enfim, o controle do trabalho por esses trabalhadores, garantiu condições para os mesmos conseguirem diversos direitos laborais, o que por outro lado, também marcou a identidade de *ser* desses trabalhadores. A estiva transcende seus locais de trabalho e influenciando na rotina da família, na vida social desses sujeitos (SARTI, 1981). O controle sobre o trabalho proporcionou sentimentos em comum, que foram socializados entre esses trabalhadores tendo a entidade sindical, seu elemento principal.

A importância da identidade construída pelos estivadores é expressa nas declarações dos mesmos durante a pesquisa de campo.

A importância de seguir com o trabalho, de fazer parte da lenda ser estivador (E5, 2016)

Ser estivador é tudo, é daqui que eu tiro o meu sustento. Aqui foi onde aprendi a trabalhar. (E6, 2016)

É tudo, fonte de sustento, ter a possibilidade de escolher ir ao trabalho ou não, isso só o trabalho na estiva te dá. (E3, 2016)

Se você conhecer o trabalho na estiva você vai se apaixonar. Primeiro porque não é um trabalho enjoativo, não se torna um trabalho cansativo na questão de ser um trabalho monótono de ser repetitivo todos os dias. Você hoje manuseia um tipo de carga, amanhã você manuseia outro tipo de carga. Nós temos um rodízio de escalação que nos proporciona essa condição. Hoje você mexe com contêiner, amanhã você mexe com soja, depois com açúcar, ou você descarrega trigo, você descarrega trilho, ou mesmo você descarrega carro. Então é um trabalho que você tem um dia-dia de uma forma bastante gostosa de você vivenciar. Imagina você descarregar 200 contêineres em 6 horas de trabalho, descarregar mil carros em 6 horas de trabalho. Você sente o que [...] Passa toda a economia do país passando em suas mãos. (DSE5, 2015)

Os trabalhadores apontam que o trabalho na estiva os possibilita uma sensação de

prazer no trabalho, de liberdade para trabalhar, e amizades construídas no ambiente de trabalho que transcende para fora do navio, o trabalho em equipe (trabalho coletivo), companheirismo, são todos aspectos positivos que fazem esses trabalhadores permanecerem e manterem o “sonho do ser estivador” (E4, 2015).

Desta forma, esses trabalhadores conservam e alimentam a identidade de trabalho de uma categoria que por anos, através do controle do trabalho obteve um conjunto de direitos trabalhistas e sociais. A memória de lutas e conquistas alimentam o sonho dos mesmos de permanecerem trabalhadores avulsos num ambiente onde as relações de trabalho se alteraram profundamente.

Afinal, os efeitos da crise de acumulação do capital inserem novos elementos no cenário portuário, interferindo nas relações de trabalho. Retirando o controle da estiva e as funções do sindicato sobre o controle e distribuição do trabalho.

Para os estivadores o sindicato era a bandeira simbólica de uma ‘profissão’ que entendiam possuir, um espaço sagrado que devia ser defendido das ameaças externas a ele, um construtor de ordens culturais para moldar a sua construção e ação no mundo, em outras palavras, as garantias da própria vida.

A lei 8.630 ao introduzir a figura do operador portuário, empresas privadas que realizam o embarque e o desembarque das cargas, e a criação por elas do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) que substitui as atribuições até então realizada pelos sindicatos, abalou os significados de pertencimento que só fazia sentido com o sindicato. Se o Estado e os armadores no passado garantiam a forma social do sindicato enquanto controlador do mercado de trabalho, agora esta forma social se altera com o OGMO, pois enquanto representante do capital, substitui o sindicato nos aspectos primordiais da gestão da força de trabalho avulsa.

A agenda da transformação coloca novas demandas por maior comprometimento com o trabalho, aumento dos ritmos, novas relações de produção em função de novos atores no porto, redução de ganhos, elementos que se apresentam como desestruturadores da sua cultura. (GOMES, 2015, p.683).

Com o avanço do ideário neoliberal, revestido no discurso modernizante do setor portuário nacional, trouxe um conjunto de mudanças para este setor, tanto na gestão dos portos, como também em relação à organização e gestão do processo de trabalho. Neste sentido, as conquistas trabalhistas que os estivadores obtiveram, assim como sua relação de agenciador de mão de obra para o capital, já não são mais necessárias, pois representam obstáculos ao processo de intensificação e de exploração do capital exigida pelo atual momento do capitalismo. Nessa perspectiva, se constrói todo um conjunto de mudanças no ambiente portuário nacional, defendido pelos grandes empresários e o Estado para adaptá-lo aos interesses atuais do capital.

Ou seja, ainda que marcante, entre os estivadores do Porto de Santos, toda a cultura organizacional, de solidariedade e tradicionalidade constituída entre eles há

conflitos e dificuldades com os novos padrões de gerenciamento advindos com a modernização portuária. Com base nisso, há de um lado, a tendência em defesa da filosofia da estiva, de se manter a tradição e a organização de trabalho que sempre se realizou por esses trabalhadores avulsos, por outro lado, tem-se o discurso de progresso e desenvolvimento, que tende a negar o modelo anterior e visa transformar a forma de gestão e organização do sistema portuário, o que traz rebatimentos diretos ao trabalho e aos trabalhadores portuários como um todo.

Portanto, os estivadores, assim como o conjunto dos trabalhadores portuários, com o processo de modernização portuária no Brasil, a partir do anos 1990, sofreram importantes implicações. Dentre essas, o processo de "unificação" dos trabalhadores (as seis categorias existentes) em um termo mais geral, oriundo do processo de reestruturação do capital e da flexibilização do trabalho dentro do paradigma da acumulação flexível, com o intuito de desqualificar e requalificar as seis categorias compostas pelos trabalhadores portuários até então, eis assim que se convencionou chamar esses como trabalhadores portuários avulsos (PACHECO, 2004).

Esta tentativa de unificação, das seis categorias que compreendem o trabalho portuário, em uma só categoria/terminologia (o trabalhador portuário avulso) foi uma estratégia tomada pelo capital na tentativa de fragilizar e combater as entidades de representação dos trabalhadores e, por sua vez, uma estratégia para tornar esses trabalhadores avulsos em trabalhadores polivalentes, através da multifuncionalidade do trabalho, conforme estabelecido pelas legislações portuária vigentes nº8.630/1993 e nº12.815/2013. Com isso, se inaugura uma cultura de empresa que se opõe a cultura portuária, na qual os estivadores, por exemplo, se identificavam não somente pelo aspecto objetivo de seu trabalho, mas também pelas condições sociais estruturadas pela atividade do ofício, na qual detinham um maior controle do processo de trabalho (GOMES, 2015).

A multifuncionalidade entre os trabalhadores avulsos, portanto, é uma forma de organização da mão de obra portuária que está dentro dos liames do emaranhado de formas e estratégias de controle do trabalho presentes na acumulação flexível, o que neste setor da economia nacional, visa acabar com as divisões em categorias e criar um novo sujeito trabalhador, polivalente, flexível e descartável para o capital, e inclusive, livre de representações sindicais, desterritorializando todo um histórico de luta e conquistas trabalhistas, na busca de criar um sujeito a-histórico (ANTUNES, 2003).

Alia-se a esse processo, o surgimento da figura do OGMO, substituindo o sindicato dos trabalhadores portuários na gestão e organização do trabalho nos portos, no

caso dos estivadores, muitos entenderam isso como uma grande derrota à categoria, somado ao conjunto de mudanças advindas com a modernização portuária, que por sua vez trouxe várias implicações ao trabalho portuário.

É perceptível que existem conflitos e resistências que envolvem o sistema portuário nacional, sobretudo, com o processo de modernização portuária. No caso santista, verificamos que os estivadores resistem à inovação, não somente no aspecto econômico ou técnico, mas também em termos socioculturais.

É nesse contexto que a pesquisa caminha, no sentido de apresentar, verificar, analisar e denunciar essas mudanças e implicações que rebatem direta ou indiretamente sobre o sujeito estivador, mais precisamente aqueles que labutam no Porto de Santos.

1.3 A categoria trabalho e o metabolismo social do capital

A presente pesquisa faz uso da categoria trabalho como elemento central de análise para se compreender o objeto de estudo, que diz respeito aos trabalhadores estivadores do Porto de Santos. Como tal, entendemos necessário compreender o trabalho para além das determinações históricas dadas pelo atual modo de produção capitalista. A esse respeito, partimos do entendimento da categoria trabalho enquanto fundamental e central para o mundo dos homens, ou como descrito por Thomaz Junior (2002), como base fundante do auto-desenvolvimento da vida material e espiritual dos homens em todas as suas dimensões.

Nesta perspectiva a categoria trabalho é compreendida como a primeira das categorias, o estatuto ontológico do ser social, o que por sua vez, nos diferencia dos outros animais, pois, diferentemente dos outros animais projetamos o que fazer (teleologia) antes mesmo de realizar o ato pensado (RANIERI, 2011 apud HECK, 2013).

O trabalho, para Marx (2010) é a ação que se dá entre o homem e a natureza, sendo que essa relação tem como principal característica modificar tanto o homem como a própria natureza e, os frutos dessa interação são pré-concebidos pelo próprio homem, que por sua vez, revela toda a dialética existente nesta relação ontológica.

Para Moreira (1994; 2014) a relação entre homem e natureza deve ser compreendida de modo que o homem está na natureza e a natureza está no homem, porque o homem é produto da história natural e a natureza é condição concreta da própria existencialidade humana. O trabalho, para o autor, é o elo condutor, pois é ele que está tecendo a dialética da história, ele que faz o homem estar na natureza e a natureza estar

no homem. Em outras palavras, é ele que faz com que a sociedade seja a dialética histórica-natureza, “E o trabalho pode ser esta dialética porque ele não é mais do que um intercâmbio de matéria entre o homem e a natureza. É o trabalho que, ao tempo que funde o homem com a natureza, dela o demarca.” (MOREIRA, 1994, p.81).

Deste modo, para Alves (2014) é o trabalho que permite essa relação dialética do homem com a natureza, pois nessa e dessa relação é que o próprio homem se constitui, “[...] com sua natureza interna, bem como com a natureza externa e com os outros homens.” (ALVES, 2014, p.97).

Devemos compreender a categoria trabalho como pontua Lourenço (2009), através da sua própria condição sócio-histórica, compreendê-la a partir dos contornos determinados pelas forças políticas, econômicas, científicas e culturais, e assim, sobre o próprio modo de produção capitalista que (re)cria sua sociabilidade e os próprios sentidos do trabalho. Desta maneira, conforme a autora, o trabalho é anterior a sociedade capitalista e possui distintas formas em diferentes momentos históricos, além do mais, o trabalho é indispensável à sobrevivência e a própria organização social da sociedade.

Na perspectiva dialética histórica, pode-se dizer que é por meio do trabalho que o homem desempenha o papel de criador e numa relação em espiral ao criar, o homem também é criado, ou seja, ao transformar a natureza transforma a si próprio. (LOURENÇO, 2009, p.34)

Segundo Mészáros (2011) esse processo marca as mediações de primeira ordem, as quais são determinações ontológicas e fundamentais da relação homem-natureza, o que por sua vez, caracteriza o trabalho enquanto produtor de valores de uso (concreto).

Contudo, o trabalho sob o modo capitalista de produção retira do sujeito que trabalha as suas condições de produção e reprodução, entregando-as para um ser estranhado/reificado que determina aos produtores suas próprias demandas, subjugando-os aos imperativos materiais de sua própria constituição. “[...] assim, a relação original entre sujeito e o objeto da atividade produtiva é completamente subvertida, reduzindo o ser humano ao status desumanizado de uma mera condição material de produção.” (MÉSZÁROS, 2011, p.611).

Mészáros (2007) explica que o intercâmbio produtivo entre os seres humanos e destes com a natureza em formas anteriores ao sistema metabólico do capital era orientado na produção para o valor de uso, entretanto, sob o sistema do capital e suas mediações, tende-se a prevalecer as mediações de segunda ordem do capital, no qual tende a se projetar “os imperativos fetichistas do valor de troca quantificável e sempre expansivo”

(MÉSZÁROS, 2007, p. 56).

Deste modo, o capital transforma os processos de trabalho e seus resultados em valores de troca. De elemento humanizador passa para elemento de dominação. Revelando que não é o trabalho agente de dominação, mas sim, as relações sob o modo capitalista de produção que o torna condição de prisão do próprio homem, enquanto que o trabalho deveria ser condição de emancipação humana.

Assim, sob o modo capitalista de produção, contraditoriamente, o trabalho é transformado em algo alheio ao processo de emancipação do homem, exterior a si mesmo. O trabalho estranhado, alienado, separa o ser humano da sua condição de sujeito na relação homem-natureza e homem-homem, o que se materializa historicamente no distanciamento engendrado pelo capital entre o homem e os meios de produção, consubstanciando-se na propriedade privada, bem como na relação de assalariamento pelo processo de dominação entre sujeitos. (ALVES, 2014, p.98).

O capital reduz e degrada

[...] os seres humanos à condição de meros ‘custos de produção’ como ‘força de trabalho necessária’, o capital pode tratar até mesmo o trabalho vivo como nada mais que ‘mercadoria comercializável’, igual a qualquer outra, sujeitando-a as determinações desumanizadoras da coerção econômica. (MÉSZÁROS, 2007, p.56)

Assim, o trabalho é separado do homem e incorporado pelo capital, que por sua vez volta na forma de dominação do próprio homem, ou seja, do trabalho concreto ao trabalho abstrato. E o seu produto (mercadoria sob o capital) tende a dominar o produtor (o homem/trabalhador), daí o trabalho estanhado como sublinha Alves (2009).

Destarte, tem-se a desrealização do ser social que trabalha, tendo em vista que o trabalho abstrato está voltado para a ordem do capital, processo esse, que não está apenas contido na efetivação do resultado, a perda do objeto, vai além abrangendo também o próprio ato de produção, efeito da própria atividade já alienada (ANTUNES, 2003).

Desprovido de uma orientação humanamente significativa, o capital assume, em seu processo, uma lógica em que o valor de uso das coisas foi totalmente subordinado ao seu valor de troca. O sistema de mediações de segunda ordem passou a se sobrepor e a conduzir as mediações de primeira ordem. A lógica societal se inverte e se transfigura, forjando um novo metabolismo societal estruturado pelo capital. (HECK, 2013, p.32)

Assim, sob o julgo do capital e suas mediações alienadas/reificadas se subverte a capacidade ontológica dos homens em sua relação com a natureza, em virtude da primazia das mediações de segunda ordem sobre as de primeira ordem (THOMAZ JUNIOR, 2011).

Em outros termos,

O capital é um modo totalizante e dominante de desenvolvimento da ordem

produtiva articulado a uma configuração institucional das relações de poder e a práticas sociais determinadas. É um sistema de mediações que subordina todas as funções de reprodução social ao imperativo absoluto da expansão de suas bases de acumulação. Ao submeter todas as práticas sociais à sua lógica, o capital condiciona o cotidiano social em todas as suas dimensões (relações de classe, de gênero, de raça, a cultura, a arte, a religião etc.), de modo que aprofunda e legitima a incompatibilidade entre a produção para o atendimento das necessidades humanas e as demandas de auto-reprodução de si próprio, aumentando cada vez mais a competitividade, a precarização do trabalho e a degradação do meio ambiente. Nesse processo, a relação entre o homem, a tecnologia e a natureza são submetidas, ou melhor, subsumidas à lógica do sistema produtor de mercadorias (ANTUNES, 2002, p.26).

Como se verifica, o capital é por natureza expansionista, mundializado, contraditório e incontrolável, de maneira que sempre busca aperfeiçoar seus mecanismos de mediação e controle que lhe possibilite acumular, e tudo isso graças a desestruturação do trabalho e dos trabalhadores.

Por isso, a compreensão sobre a segunda ordem de mediações do capital, que reduz a condição ontológica da humanidade, o trabalho produtor de valores de uso à valores de troca e subjugado ao capital se faz basilar. Na medida que nos possibilita entender a negação do trabalho, do sujeito social, das condições de vida e saúde digna, tendo em vista o domínio das mediações alienantes do capital que reduzem tudo a mera mercadoria, assegurando então a reprodução do capital.

Portanto, sob o modo capitalista de produção o trabalhador não encontra satisfação, mas por sua vez se degrada, não encontra reconhecimento, mas se nega constantemente em suas atividades diárias de produção (ANTUNES, 2003). É nesse cenário de degradação e negação que se encontram os sujeitos trabalhadores, que podem constituir um processo revolucionário de rebeldia e revolta do trabalho contra esse modelo vigente, que os subjuga e os desumaniza. A alternativa radical de ruptura é urgente. A construção de outras formas de sociabilidade como diria Mészáros (2007) é necessária para que se construa uma sociedade mais humana.

Por outro lado, o modo capitalista de produção busca de todas as formas manter-se hegemônico, dominar e subjugar todas as outras formas de sociabilidade (PORTO-GONÇALVES, 2007). Para o autor, o capitalismo através do seu discurso em prol ao moderno, ao desenvolvimento e ao progresso trava uma batalha constante com outras sociabilidades, de maneira a impor os seus interesses, seja eles através da esfera cultural, político ou econômico.

Porto-Gonçalves (2006) pontua que o dito moderno pelo capital nada mais é do que um conjunto de monoculturas sejam elas, do saber, do como existir, produzir, entre

outras formas/práticas. Esse pensamento, conforme o autor, juntamente com o avanço do neoliberalismo, pós-crise estrutural do capital dos anos de 1970, vem estabelecendo uma nova investida colonial aos países subdesenvolvidos, degradando tanto a natureza, como o próprio homem. Em nome do desenvolvimento temos a convivência entre o moderno e degradado, pois apesar de se apresentar como inovador, sustentável e moderno, tem-se também os sinais de destruição e contaminação da natureza e dos trabalhadores diretamente envolvidos, mas também das comunidades e consumidores (THOMAZ JÚNIOR, 2016).

Deste modo, é necessário construirmos re-existências que estabeleçam um pensamento heterogêneo e que busque manter outras formas de sociabilidades que não a imposta pelo pensamento colonial europeu (PORTO-GONÇALVES, 2006), isto é, pelos ditames do capital mundializado.

Coloca Mézáros (2011) que a superação à ordem do capital deve ser construída superando a tríade que estabelece o modo capitalista de produção: trabalho, capital e Estado. Para o autor, a superação e a construção de uma nova sociabilidade, onde predomine a igualdade substantiva, se dará através da superação da montanha (a tríade do capital) de maneira conjunta. Isto é, a superação deve ser construída através da emancipação do trabalho do capital, da superação do Estado burguês, assim como da superação do próprio capital de maneira simultânea. Pois, as tentativas de superação do capital que se constituíram de forma a considerar apenas um dos elementos da tríade não obtiveram sucesso, como exemplo, o próprio Estado de bem-estar social, no âmbito do capitalismo e da via socialista a experiência soviética (MÉSZÁROS, 2011).

Os reflexos do degastes dessas duas tentativas de superação do capital seja ela imposta pelo próprio capitalismo (com o keynesianismo), ou a tentativa soviética, resultou no avanço do ideário neoliberal, através de seu sistema ideológico de dominação, posto em prática pelos EUA e a Inglaterra substanciados por organizações internacionais como o Banco Mundial, o Fundo Monetário Internacional, o GATT (atual OMC).

O sistema do capital, dentro dos efeitos da crise de acumulação de capital dos anos de 1970, pregou através das políticas neoliberais de abertura econômica, o fim da intervenção do Estado na economia, a reestruturação produtiva, a flexibilização do trabalho. Enfim, um conjunto de ataques aos direitos sociais universais e aos direitos dos trabalhadores em âmbito mundial.

Neste sentido, construiu-se todo um discurso de crise, onde o capital estruturou “novas/velhas” formas de exploração do trabalho e da natureza, buscando levar a

hegemonia neoliberal, a dicotomia entre o moderno e o arcaico a áreas até então ditas “atrasadas” (PORTO-GONÇALVES, 2006). Neste sentido, a crise é uma forma do capital construir seus próprios mecanismos de intensificar sua apropriação e exploração, através da espoliação, do novo imperialismo pelo globo (HARVEY, 2009). Assim como, é uma forma ideológica de combater as re-existências de trabalhadores, suas sociabilidades que não se encaixam no dito mundo moderno/desenvolvido, buscando intensificar a exploração da natureza e dos homens.

Para Mészáros (2007) no contexto da crise estrutural do capital os efeitos sobre o mundo do trabalho, fruto das mudanças promovidas pela adoção de formas mais flexíveis de contratação e organização da força de trabalho, assim como da substituição do trabalho vivo pelo trabalho morto (adoção em grande escala da tecnologia, de sistemas computadorizados, etc) cria-se um grande impacto sobre a força de trabalho, colocando o desemprego, a terceirização, a informalidade, a negação das entidades de representação dos trabalhadores, assim como a criação de uma nova subjetividade do sujeito que trabalha pelo capital (como exemplo, a troca do termo de trabalhador pelo colaborador, entre outras formas) vem dotando o mundo do trabalho de um grande desafio para a esquerda, uma vez que “atualmente, nenhum setor do trabalho está imune à miséria desumana do desemprego e do ‘trabalho temporário’” (MÉSZÁROS, 2006, p. 27).

Portanto

Atingimos uma fase do desenvolvimento histórico do sistema capitalista em que o desemprego é sua característica dominante. Deste modo, evidencia-se a necessidade de produzir desemprego como imperativo do capital para diminuir custos, pela busca do lucro e da acumulação. Sem esse objetivo de auto-expansão o capital torna-se incapaz de controlar seu metabolismo social de reprodução, por mais irracional que isso possa parecer frente aos milhares de excluídos e marginalizados. Esse, pois, é, em essência, o conteúdo intrínseco do destrutivismo do capital.” (MÉSZÁROS, 2006, p. 31)

Para Antunes (2002) o atual momento do capital configura o mundo do trabalho em um conjunto de múltiplas processualidades, marcadas pela desproletarização do trabalho fabril, heterogenização do trabalho e a subproletarização.

Embora as conflitualidades, problemáticas e desafios ao trabalho sejam realidade diante desse modelo de produção, é preciso, como diria Antunes (2002) estar atento aos sentidos do trabalho, notadamente a partir dos anos 2000. Diferentemente de outros teóricos que acreditam no fim da centralidade do trabalho, o autor considera que o trabalho abstrato é que está em crise, já o trabalho em seu valor de uso, enquanto fonte criadora de objetos úteis ao desenvolvimento do ser social não perdeu sua centralidade. Nesse sentido, Thomaz Júnior (2011) nos alerta para a importância de estarmos atentos a

complexidade e heterogeneidade dos sujeitos que compõem a classe trabalhadora, de maneira a compreendê-la de forma ampliada, para além da fragmentação cidade-campo, de maneira a recolocar em debate a identidade de classe, a unificação orgânica do trabalho.

É partindo desses pressupostos, que compreendemos e enxergamos a categoria trabalho e os sujeitos trabalhadores com suas particularidades, mesmo que permeados de conflitos, mudanças, tensões, enfim todo o conjunto de elementos e fatores que são próprios das marcas territoriais da relação capital-trabalho.

Os efeitos da flexibilidade, por exemplo, promovida pelo atual momento do capital sobre o mundo do trabalho fragmentou, heterogeneizou e complexificou ainda mais a classe trabalhadora (ANTUNES, 2003). Aliás, a “flexibilidade” e a “desregulamentação” se resumem na atualidade como o discurso apreciado pelas personificações do capital, de maneira a causar a desumanizadora precarização da força de trabalho, que aliada ao desemprego estrutural marcam o grande desafio a ser enfrentado (MÉSZÁROS, 2006).

Alguns setores da produção, como no caso portuário em relação aos estivadores, a introdução massiva de novas tecnologias de movimentação de cargas acarretou uma busca crescente por profissionais intelectualizados (que dominem os novos maquinários eletrônicos, computadorizados), mas em outros setores e até mesmo dentro do setor portuário, se mantém a necessidade de uma desqualificação e precarização da mão de obra. Além disso, o atual momento cria-se o trabalho polivalente e multifuncional.

Assim, ao mesmo tempo em que o atual momento do capital exige altos níveis de qualificação, por outro lado, tem-se grande massa de trabalhadores precarizados e sem qualificação, que estão trabalhando em formas *part-time*, emprego temporário, parcial ou então vivenciado o desemprego estrutural (ANTUNES, 2011).

É nesse contexto histórico de mudanças no modelo de acumulação do capital que se iniciam os ataques e os processos de mudanças no mundo do trabalho portuário no Brasil. No caso dos estivadores do Porto de Santos, as relações de trabalho que tinham no sindicato o agente de contratação de trabalho e possuíam certa autonomia no processo de trabalho, foi modificado, principalmente da segunda metade da década de 1980, colocando em cheque o *closed shop* mantido por esses trabalhadores por quase sete décadas (SILVA, 2003).

Em outros termos, a certa liberdade e autonomia que estavam presentes nos processos de trabalho anterior dos estivadores passam por uma mudança, uma

reconfiguração, de tal maneira que o trabalhador perde a sua condição de sujeito do processo de trabalho e tornar-se o objeto do processo. Do mesmo modo, o controle social do capital torna-se mais concreto, objetivo e explícito do que anteriormente, de maneira a facilitar as novas formas, práticas e estratégias empresariais no sistema portuário. Havendo então uma tensão permanente nos portos, tendo em vista as frequentes negociações e conflitos entre os trabalhadores portuários e empresas/operadores portuários, o que se justifica devido à reestruturação produtiva implantada marcando um novo padrão portuário nacional e um novo padrão de gestão do trabalho portuário.

Compreender o atual momento dos estivadores do Porto de Santos frente a todas as mudanças que o sistema metabólico do capital implanta é de fato um grande desafio, mas necessário, sobretudo no sentido de expor e denunciar os impactos e transformações promovidas pelo capital nesse setor. Eis o nosso propósito, fazendo uso de categorias e conceitos geográficos a fim de trazer a nossa leitura e contribuição para a reflexão e entendimento das particularidades que envolvem o setor portuário nacional nos últimos anos, tendo como foco de análise o trabalho, ou melhor, os trabalhadores portuários, mais especificamente os estivadores do Porto de Santos.

CAPÍTULO 2 - ESTIVADORES E SINDICATO: AS TERRITORIALIDADES PRESENTE NO CASO PORTUÁRIO SANTISTA

Esse capítulo apresenta inicialmente dados gerais sobre o porto e o município de Santos/SP. Aponta-se características históricas no processo de construção do porto, a formação do movimento sindical combativo e a luta dos portuários, em especial dos estivadores.

É também mencionado a recente atuação sindical dos estivadores do Porto de Santos e as limitações ao processo de luta e organização desses trabalhadores frente o avanço do capital.

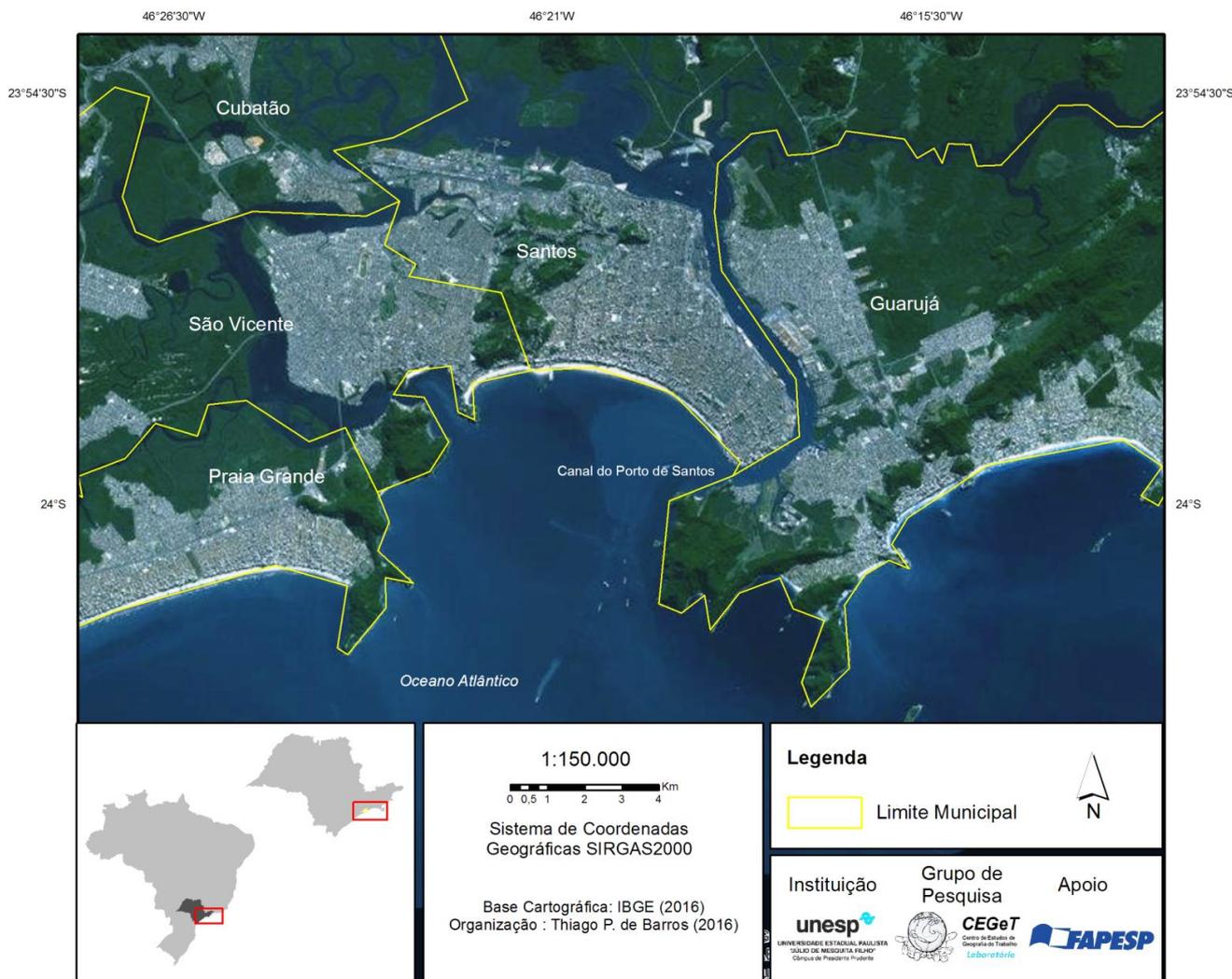
2.1 Do cais do porto aos trabalhadores na estiva em Santos

A presente pesquisa tem como recorte espacial o município de Santos (Mapa 1) localizado no litoral sul paulista, a aproximadamente 70 km de São Paulo. Os dois municípios estão interligadas através de uma das principais redes de transporte do país, compreendendo um conjunto de rodovias e ferrovias que as conectam, isto é, o Porto de Santos à metrópole paulistana (GONÇALVES; NUNES, 2008).

Atualmente a população do município de Santos é de 419.400 habitantes, distribuídos numa área de 280, 674 km², e sua economia têm como principal setor o de serviços, seguido pelo setor industrial e posteriormente pela atividade agropecuária que é quase inexistente (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010).

Entre tantas atividades, Santos é conhecido mundialmente pela importância de sua movimentação portuária, já que seu porto é um dos maiores da América Latina, em termos estruturais e de movimentação de cargas.

O Porto de Santos apresenta uma tendência de *hub port*, isto é, um porto concentrador de cargas e de linhas de navegação, tendo em vista sua estratégia de aumentar o tamanho dos navios e concentrar rotas, de modo a reduzir o número de escalas marítimas adotadas pelas principais companhias marítimas, sendo, portanto, um porto de concentração (CODESP, 2015).

Mapa 1: Localização do município de Santos/SP

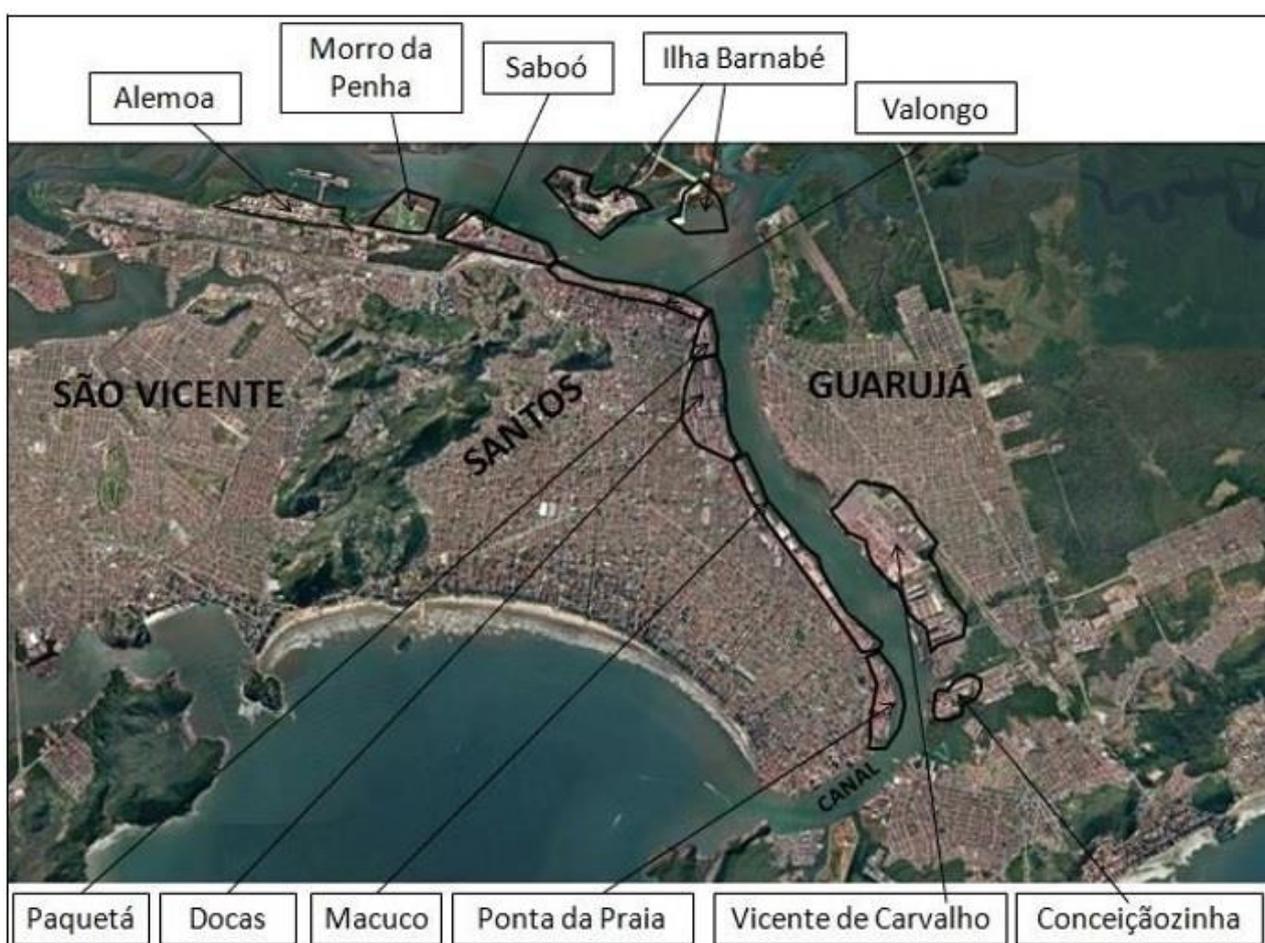
Atualmente a sua administração é realizada pela CODESP e, vinculada à Secretaria de Portos da Presidência da República. A CODESP²² preside o Conselho da Autoridade Portuária (CAP) que engloba os usuários, empresários, órgãos públicos e representantes dos trabalhadores avulsos.

O Porto de Santos compreende uma área de cais de aproximadamente 13 km, distribuídos em três municípios são eles: Santos (na Ilha de São Vicente), localizado na margem direita do porto; Guarujá (na Ilha de Santo Amaro), compreendendo a margem esquerda do porto; e Cubatão (no continente) (Figura 9). Além disso, possui

²² O diretor presidente da empresa é o senhor Angelino Caputo e Oliveira que assumiu no ano de 2014. O mesmo já foi assessor especial da Casa Civil durante o governo da presidenta Dilma Rousseff (CODESP, 2014a).

[...] cais de 15.960 metros e área útil total de 7,8 milhões de metros quadrados. Conta com 55 terminais marítimos e retroportuários e 65 berços de atracação, dos quais 14 são de terminais privados (Cutrale, Dow Química, Usiminas, Valefértil e Embraport). Destacam-se os terminais especializados, localizados nas duas margens do estuário, nos quais se pode verificar a seguinte disponibilização de berços: 1 para veículos; 17 para contêineres; 5 para fertilizantes/adubos; 6 para produtos químicos; 2 para cítricos; 8 para sólidos de origem vegetal; 1 para sal; 2 para passageiros; 1 para produtos de origem florestal; 1 para derivados de petróleo; 4 para trigo; 5 para produtos siderúrgicos; 10 para carga geral e 2 de multiuso (suco cítrico a granel, roll-on/roll-off e contêiner). O canal de navegação foi aprofundado para -15 metros, e alargado, em seu trecho mais estreito, para 220 metros. (CODESP, 2014a, p.25)

Figura 9: Localização da área portuária santista



Fonte: Imagem do Google Earth, 2016.

O Porto de Santos ainda possui 975.000 m² de pátios, 500.000 m² de armazéns, 55 km de dutos, uma linha férrea em extensão de 100 km (internamente), 520 tanques com capacidade de 1.000.000 m³ e uma usina hidrelétrica para sua própria alimentação, desde o ano de 1910, com potência de 15 kilowatt (RCODESP, 2015).

A seguir, é possível verificar a diversidade dos tipos de mercadorias movimentadas e suas localizações no Porto de Santos (Figura 10).

Figura 10:Localização dos terminais por tipos de produtos movimentados no Porto de Santos



Fonte: CODESP (2014b).

Entre os terminais de uso público no Porto tem-se: Armazéns Gerais Columbia; ComCargo Internacional Ltda; Libra Terminal S/A; Marimex Desp. Transp. Ltda; Martini Meat S/A Armazéns Gerais; RodoCargo Express; Rodrimar S.A; Termares Terminal Marítimo Ltda; Transbrasa Ltda; Transcontainer do Brasil TranspLtda; Wilport Op Portuarios S.A (RCODESP, 2015).

No Quadro 3, destacamos todos os Operadores Portuários²³ autorizados pela CODESP e que atuam dentro do Porto de Santos. O Operador Portuário é um dos novos atores recentes do setor inserido pelo processo de modernização portuária no Brasil, que se inicia no ano de 1993²⁴.

²³ São as entidades autorizadas a atender os navios e contratar os trabalhadores portuários avulsos. Adiante aprofundamos nossas análises sobre seu papel dentro do setor portuário.

²⁴ Adiante discutiremos melhor sobre essa questão.

Quadro 3: Operadores Portuários com contrato vigente no Porto de Santos

OPERADORES PORTUÁRIOS	PRAZO DE OPERAÇÃO
Transchem Agência Marítima LTDA	10/10/2018
Granel Química LTDA	05/02/2020
Rodrimar S/A	06/11/2019
Termares-Term. Mar. Especializados LTDA	06/02/2019
Localfrio S.A Armazéns Gerais Frigoríficos	18/06/2019
Stolthaven Santos LTDA	13/04/2019
Cone Sul Agência de Navegação S/C LTDA	14/05/2020
Libras Terminais S/A	12/02/2020
Rumo Logística S.A (Antigo Cosan)	20/02/2019
Deicmar S/A	05/03/2020
Conport Afretamentos Marítimos LTDA	17/04/2019
Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA	07/08/2019
Transbrasa Transitária Brasileira LTDA	17/11/2019
Citrosuco S.A Agroindústria (antigo Fischer)	13/03/2019
SM - Operador Portuário LTDA	20/03/2019
CIA Auciliar de Armazéns Gerais	04/10/2018
Terminal Químico de Aratu S.A - TEQUIMAR	03/07/2019
Local Guindastes e Transportes Intermodal LTDA	20/03/2019
Libras Terminais Santos S/A	13/10/2019
Ecoporto Santos S.A (Antigo TECONDI)	30/01/2019
Concais S/A	13/11/2019
Louis Dreyfus Commodities Brasil S.A	22/05/2020
NST - Terminais Portuários S.A	11/06/2019
Fibria Terminais Portuários S.A	13/11/2019
Reliance Agenciamento e Serv. Port. LTDA	24/10/2018
Caramuru Alimentos LTDA	07/08/2018
ACT Exportação LTDA	30/12/2019
Terminal Marítimo Valongo S/A	20/03/2019
Terminal XXXIX de Santos	12/12/2018
Sucocitrico Cultrale LTDA	12/02/2020
TEAG - Term. De Exp. De Açúcar do Guarujá LTDA	30/04/2020
ADM do Brasil LTDA	07/03/2019
T-GRÃO Cargo Terminal de Granéis S/A	30/04/2020
Moinho Pacífico Ind. E Comércio LTDA	26/03/2020
CIA Bandeirantes de Armazéns Gerais	11/09/2019
Rodocarga Operadora Portuária e Transporte S.A	16/04/2020
Vopak Brasil S.A	26/06/2020
TERMAG - Terminal Marítimo do Guarujá S.A	20/03/2019
SCH - Safe Car Handling Serv. Port. LTDA	15/05/2019
FJM Operações Portuárias LTDA	04/10/2018
ALPHAMAR Agência Marítima LTDA	06/11/2019
TGG - Terminal de Granéis do Guarujá S.A	13/10/2019
Adonai Química S.A	07/09/2019
AGEO Norte Term. E Arm. Gerais S.A (antigo COPAGE)	17/04/2019
AGEO Terminais e Armazéns Gerais S.A	17/04/2019
Perola S.A	01/04/2020
Rodrimar S.A Term. Portuário e Arm. Gerais	02/07/2020
Transportadora Transpostos Paulínia Eireli	10/07/2020
GB Terminais Brasil LTDA	27/11/2019
Project Cargo Operações Portuárias LTDA	05/03/2020
Terminal de Veículos de Santos S.A (antigo UNION)	30/01/2019
Terminal 12A S.A	26/03/2019
TEG - Terminal Exportador do Guarujá LTDA	12/12/2018
Brasil Terminal Portuário S.A	20/03/2019
S3 Operador Portuário LTDA	17/04/2019
Santos Brasil Participações S.A	11/09/2019
Deicmar Port S.A	08/04/2020
Embraport - Emp. Bras. De Term. Portuários S.A	30/01/2019
ALL SHIRPS - Logística e Op. Portuários LTDA	04/10/2018
RISHIS Empreendimentos e Participações S.A	05/03/2020
JSL S.A	17/06/2020
Mavimar Trans. Despachos e Serviços LTDA	22/11/2018
Porto Multimodal LTDA	02/05/2019
Bunge Alimentos S.A	26/06/2019
CONLOG - Concordia Logística S.A	25/06/2020
TRANSPETRO - Petrobrás Transportes S.A	29/07/2020
Neves e Marinheiro LTDA	10/09/2020
Proporto Brasil LTDA	25/11/2020

Fonte: Adaptado da CODESP (2016a).

No Quadro 4, apresentamos todos os armadores que atuam no Porto de Santos. O armador portuário é a pessoa física ou jurídica que através de seus próprios recursos mantém e explora comercialmente as embarcações mercantis, ou seja, é a empresa proprietária do navio que realiza os transportes de mercadorias entre nações ou entre regiões dentro do próprio país (APP, 2006).

Quadro 4: Armadores que atuam no Porto de Santos

ARMADORES	LONGO CURSO	CABOTAGEM	GRANEL LÍQUIDO
Aliança Navegação e Logística Ltda	X	X	
APL	X		
BBC Chartering	X		
China Shipping	X		
Cia Libra	X		
BOSS LINE	x		
Clipper Lines A/S	X		
CMA CGM	X		
Cosco Brasil Mar Ltda	X		
CSAV	X		
Evergreen	X		
Grimaldi Group	X		
Hamburg Sud Brasil S.A	X		
Hanjin Senator Lines do Brasil Ltda	X		
Hapag Lloyd	X		
Intermarine – USA	X		
K-Line	X		
Maersk	X		
MOL Brasil	X		
MSC do Brasil	X		
Niver Lines	X		
Nordana Line	X		
NYK Line do Brasil	X		
Pil Total Transportation	X		
Portline	X		
Safmarine	X		
Seaworks do Brasil Agenciamento e Transportes Ltda	X		
Splithoffs do Brasil	X		
TBS	X		
Trinitas do Brasil	X		
Uasc – United Arab Shipping Co	X		
Wallenius Wilhelmsen	X		
Zim do Brasil Ltda	X		
Agemar Transportes & Empreendimentos		X	
Cia. de Navegação Norsul		X	
Cia. Libra de Navegação		X	
Costa Brasil Cabotagem		X	
Empresa de Navegação Elcano S.A		X	
Flumar Transportes de Químicos e Gases Ltda		X	
Log-In Logística Intermodal S.A		X	
Mercosul Line Navegação e Logística Ltda		X	
Narval Serviços e Transportes Ltda		X	
BSCO Navegação S.A			X
Global Transporte Oceanico S/A			X
Odjfel Tankers (Brasil) Ltda			X
Stolt Nielsen Ltda			X
Tankpool Logística do Brasil			X
Transmar S.A. – Serviços Marítimos			X

Fonte: Adaptado da CODESP (2016b).

O Quadro 4 separa os armadores por três condições, a de longo curso de navegação

é normalmente aquela de grande distância (intercontinental), a de cabotagem seria a navegação doméstica (pela costa do Brasil) e a navegação de graneis líquidos são aquelas especializadas no transporte de líquidos como o álcool, gasolina, melado, entre outros (APPA, 2006). Esses armadores possibilitam ao Porto de Santos estar nas principais rotas marítimas de ligação com os principais portos do mundo (Figura 11).

Figura 11: Principais rotas marítimas do Porto de Santos



Fonte: CODESP, 2014b.

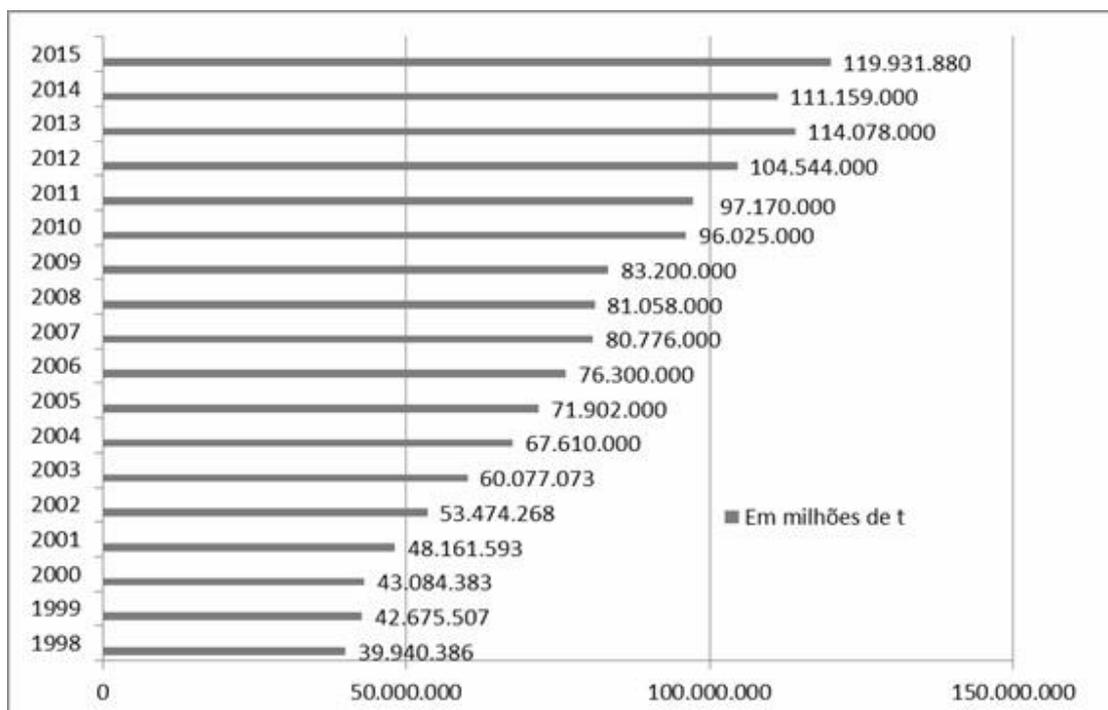
Neste sentido, Santos possui uma das mais importantes rotas de navegação marítima do mundo, bem como possui a presença dos principais armadores marítimos à nível mundial (RCODESP, 2015).

Em relação a sua importância na balança comercial brasileira, como exemplo, no ano de 2014, de tudo que saiu do país, 25,8% passaram por Santos, destes produtos exportados os principais foram: suco de laranja 95%, carne bovina 84%, café e grãos 70%, álcool etílico 69%, algodão cardado 64%, açúcar e cana 63%, milho 46%, sem contar as mercadorias ligadas à indústria automobilística e siderúrgica (RCODESP, 2015).

O Porto de Santos, de acordo com Barco (2013) é um dos principais portos do Brasil e possui sua área de influência (*hinterland*) dividida em primária (compreende os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás) e secundária (correspondem os estados de Bahia, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul). Além do mais, pelo porto passam mercadorias em trânsito para três países da América Latina, dois que não possuem portos marítimos, Paraguai e Bolívia, e o outro Chile (BARCO, 2013).

Em relação à movimentação de cargas no Porto de Santos a CODESP (2015) registrou no ano de 2015 um total de 119.931.880 milhões de toneladas, a seguir apresentamos o Gráfico 2, que traz a trajetória de movimentação desde 1998.

Gráfico 2: Quantidade de Movimentação de Cargas no Porto de Santos por Milhões de Toneladas (1998-2015)

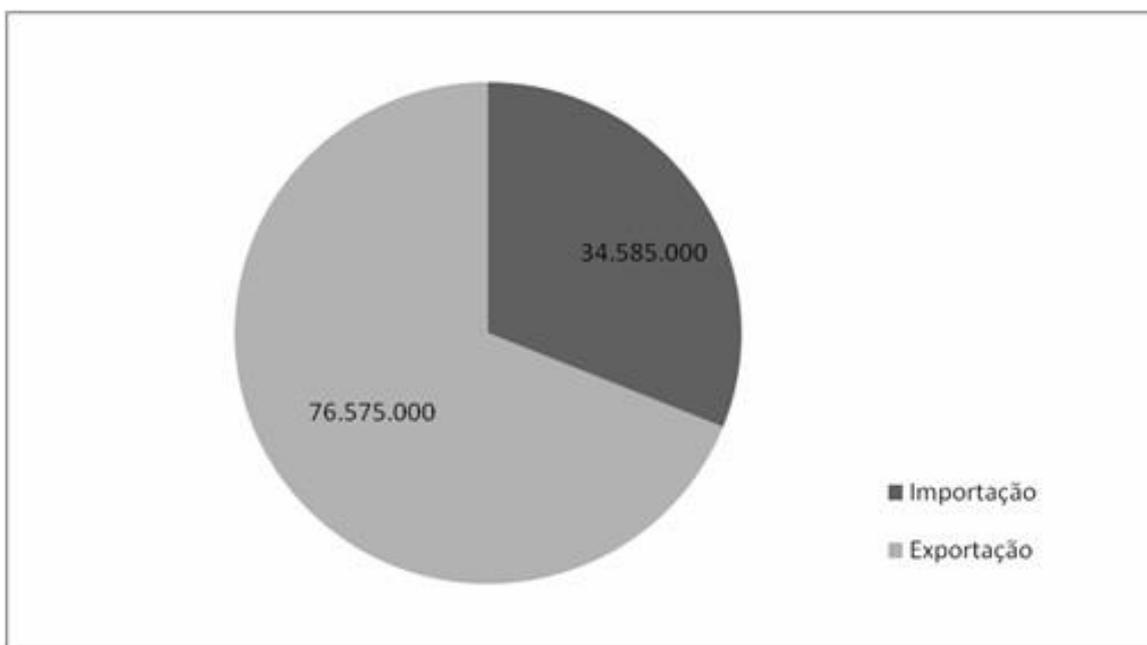


Fonte: Adaptado da CODESP (1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006b, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014a, 2015).

A partir dos dados apresentados sobre a movimentação de cargas no Porto de Santos, desde 1998 até 2015, percebe-se que o número total de movimentações cresce ano após ano. O ano de 2002 registrou um total de movimentações de cargas na ordem de 53,4 milhões de toneladas. Já em 2015, teve-se o maior recorde histórico de movimentação do porto com 119,9 milhões de toneladas.

O Gráfico 3 demonstra a movimentação no Porto de Santos em relação à diferenciação entre importações e exportações.

Gráfico 3: Movimentação no Porto de Santos em Importações e Exportação no ano de 2014 (valores em toneladas)



Fonte: Adaptado da CODESP (2014a).

Como se observa, os valores dos dados de exportações são maiores que os de importações realizadas em 2014. Porém, nesse ano teve-se um déficit em movimentação de cargas em relação a 2013. Para CODESP (2014a) um dos principais motivos para a diminuição do crescente aumento que o porto estava registrando se deve a crise financeira mundial que afetou principalmente os países em desenvolvimento, refletindo nos preços das *commodities* agrícolas e minerais, produtos esses que são os principais movimentados pelo porto. Contudo, em 2015 teve-se um novo recorde, registrando a maior movimentação de cargas da história do porto, demonstrando que as movimentações e a produção continuam dinamizando o setor portuário brasileiro.

Entre os principais portos do mundo, o complexo portuário santista se encontra em 41º lugar, numa lista onde dos dez primeiros portos, sete são chineses, são eles: Xangai, Cingapura, Hong Kong, Shenzhen, Busan (Coreia do Sul), Ningbo-Zhoushan, Guangzhou, Quingdao, Dubai (Emirados Árabes) e Rotterdam (Holanda) (BARCO, 2013).

Em relação à importância do Porto de Santos para o Brasil, esse é o principal porto

do país na movimentação de cargas containerizadas, e o principal da América Latina (Figura 12), logo depois estão os dois portos do Canal do Panamá, Colón (no Atlântico) e Balboa (Pacífico) (CEPAL, 2016).

Figura 12: Ranking dos Principais Portos da América Latina na Movimentação de Cargas Containerizadas



Fonte: CEPAL (2016).

Ademais, o Porto de Santos tem grande importância para a economia do país sendo através dele que cerca de $\frac{1}{4}$ do PIB brasileiro é transportado para o mundo (RCODESP, 2015). Foi também nesse porto que se iniciou o processo de modernização portuária, que por sua vez, trouxe novos elementos para aos portos no país, assim como para a organização e controle do trabalho portuário dentro da perspectiva neoliberal. Elementos que discutimos no decorrer desse texto.

É importante dizer que a história da construção do Porto de Santos está interligada com a própria construção da cidade e do trabalho portuário, mais precisamente com a história dos TPAs (QUEIROZ; MOREIRA; DALBELLO- ARAUJO, 2012).

Neste sentido, o próximo item apresenta de forma interligada uma breve explanação da história do Porto de Santos, da cidade e dos trabalhadores portuários, de maneira a facilitar o entendimento sobre a complexidade do cenário atual que envolve os estivadores e o Porto de Santos.

2.1.1 Entre o Porto e a Cidade: alguns elementos históricos de Santos

O litoral paulista e a ilha de São Vicente foram “colonizados” no início do ano de 1502. A partir de então surgiram ocupações espontâneas dando início a criação de dois pequenos núcleos urbanos, o primeiro: o Povoado de São Vicente, elevado a Vila por Martim Afonso de Sousa em 1532; e o segundo denominado Nova Povoação, fundado por volta de 1540 por Brás Cubas, quando o mesmo transferiu o porto da Ponta da Praia, para o outro lado da Ilha, entre o Ribeiro do Jerônimo, o Monte Serrate e o outeiro de Santa Catarina (GITAHY, 1992).

Esse novo núcleo urbano, descreve Gitahy (1992), foi elevado a Vila do Porto de Santos em data desconhecida, sabendo-se que o fato ocorreu entre julho de 1545 a janeiro de 1547. No ano de 1839, mais precisamente no dia 26 de janeiro, a Vila do Porto de Santos, ou simplesmente a Vila de Santos²⁵, é elevada à condição de cidade pelo então presidente da Província de São Paulo, Venâncio José Lisboa (GITAHY, 1992).

A cidade de Santos nasceu como resultado da construção de um pequeno porto utilizado pelos viajantes que se dirigiam a São Vicente. Santos se estabeleceu como modesto entreposto comercial beneficiado pelo fato de ser “porto estaque de sal”, possuindo o monopólio do produto estabelecido pela Coroa portuguesa entre 1631 e 1801, sendo que “foi apenas com o crescimento notável da produção de açúcar no interior de São Paulo a partir do final do século XVIII que o Porto de Santos cresceu em importância.” (GONÇALVES; NUNES, 2008, p.29).

²⁵ Na região de Santos outras vilas surgiram, a de São Vicente em 1532 (antes de Santos), Santos (1545-46) e Itanhaém em 1561. Os demais municípios aponta Gonçalves; Nunes (2008) são de criação recente e todos desmembrados das antigas vilas originais: Guarujá em 1934, Cubatão em 1948, Mongaguá e Peruíbe em 1958, Praia Grande 1963 e Bertioga apenas em 1991.

Entretanto, menciona Gitahy (1992), que devido esse crescimento acentuou-se problemas estruturais em torno do porto, pois o mesmo se encontrava em condições precárias. Inclusive diversas embarcações não conseguiam chegar aos velhos trapiches para desembarcar e embarcar as mercadorias, a exemplo do Porto do Consulado e do Bispo²⁶, que como descreve a autora, na década de 1880 eram um emaranhado de veleiros encostado nas pontes, com as mercadorias espalhadas pela rua, inclusive na praia (Figura 13).

Figura 13: Porto do Consulado, Santos (1882)



Fonte: CODESP (2006a).

Os problemas de estrutura que o Porto de Santos representava ao comércio mundial, principalmente, referente à exportação de café quando este se tornou o principal produto de exportação do país, obrigaram as autoridades a construir um moderno porto para integrar as exportações brasileiras de acordo com os interesses liberais predominantes no período. Assim, na época do chamado “novo imperialismo” com a

[...] crescente produção de matérias-primas e alimentos levou à construção de ferrovias e portos em muitas das áreas hoje conhecidas como parte do Terceiro Mundo. No caso do Brasil, a segunda metade do século passado (XIX) assiste a um processo de diversificação econômica e social, com a definição do País como exportador de café, que culmina com as reformas políticas corporificadas na Abolição da Escravatura e na Proclamação da República. (GITAHY, 1992, p.17 – grifos nosso)

²⁶ Os Portos do Consulado e do Bispo eram pontos (praias) onde se realizavam a movimentação de cargas dentro do Porto de Santos na época.

As iniciativas para construção do cais do porto se objetivaram, em primeiro momento, de forma privada e no segundo através da iniciativa estadual, porém as duas tentativas fracassaram (GITAHY, 1992). Todavia, revela a autora que no ano de 1886 o governo Imperial abre concorrência para construção dos primeiros metros de cais do Porto de Santos, muito devido a pressões locais dos comerciantes santistas e pela própria expansão da produção cafeeira e sua crescente importância na balança comercial paulista e nacional.

Menciona Honorato (1996) que o Império abre concorrência pública para a construção dos primeiros metros do cais do Porto de Santos no ano de 1886, porém, só no ano de 1888 que se iniciam as primeiras obras na região do antigo Porto do Bispo e Consulado. Os vencedores do processo de concorrência, segundo o autor, foram José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée, Eduardo Palacin Guinle, João Gomes Ribeiro de Avilar, Alfredo Camilo Valdetaro, Benedito Antônio da Silva e Barros e Braga & Cia.

Nos termos de concessão era de imediato a construção dos primeiros metros de cais, sendo que o período de vigência do contrato de concessão foi de 1888 até 1980. Os sócios Cândido Gaffrée e Eduardo P. Guinle possuíam hegemonia política e administrativa da firma Gaffrée, Guinle & Cia, por definirem-se como sócios-gerentes e também por terem outorga de uma procuração que dava a eles plenos poderes para assumirem qualquer compromisso em nome da firma, independente das posições dos acionistas em assembleia (HONORATO, 1996).

Em 1892, surgiu na cidade do Rio de Janeiro, então capital federal, a Companhia Docas de Santos S/A sucessora da Gaffrée, Guinle & Cia, como concessionária do serviço público das obras a serem realizadas no Porto de Santos. Segundo Honorato (1996), para compreendermos o papel da Cia. Docas de Santos (CDS) não podemos entendê-la como um negócio industrial típico do capitalismo, mas sim, como uma empresa que tem como principal mercadoria o embarque e o desembarque de produtos a serem realizados no mercado. “Sua propriedade fundamental estava no direito de explorar com exclusividade um serviço público, por tempo determinado e sob um controle expresso no Estado concedente.” (HONORATO, 1996, p.19).

Após ter o direito de realizar construções no porto e explorá-lo a (CDS) enfrentou diversas dificuldades, sendo que uma das primeiras, conforme Gitahy (1992) foi a falta de trabalhadores para construir os primeiros metros de cais. Já que a “fama” das condições de trabalho nas obras iniciais da construção do cais eram péssimas,

principalmente referente a retirado do lodo que estava em volta dos velhos trapiches.

As condições de trabalho eram tais que os agentes recrutadores da Companhia passavam por maus momentos, quando governadores do Estados do Nordeste fizeram desembarcar dos navios seus conterrâneos, impedindo-os de serem enviados para a morte no pântano santista. Era neste 'pântano' que começavam a ser embarcadas as milhares, e logo milhões, de saca de café exportadas anualmente. Cada uma destas sacas era carregada na cabeça por um trabalhador do porto. É evidente a enorme distância social que separava os trabalhadores do porto – normalmente um grupo desprestigiado, mesmo dentro da classe operária – e a poderosa Companhia, que o seu movimento vai enfrentar. (HONORATO, 1996, p.19)

A falta de mão de obra em Santos, segundo Gitahy (1992) foi um mistério, pois na época a cidade era destino de um grande número de escravos fugidos na busca por liberdade, assim como, um fluxo contínuo de imigrantes despejados de seus países de origem, devido à crise do capital que se expandia pela Europa. Mas, de acordo com a autora a explicação encontrava-se no motivo de Santos sofrer constantemente por crescentes ondas de epidemias devido às péssimas condições sanitárias da cidade, entre elas a febre amarela, a malária e outras, gerando a perda de mais de 750 vidas só no ano de 1889.

Segundo a autora, com a entrada de Santos na *belle époque*, momento que caracterizava tanto a cidade como o porto por obras de modernização e urbanização, que esse cenário foi sendo alterado. Entretanto, atingiu diretamente a classe trabalhadora que se encontrava nos cortiços ou em casebres, sendo desabrigados e "empurrados" para regiões distantes do trabalho, afinal assim desejava o novo remodelamento da cidade (GITAHY, 1992).

Aliás, vale mencionar que este ambiente de mudanças urbanísticas, foi também um período de formação de um novo tipo de sujeito para o trabalho, isto é, se constituía um trabalhador aos moldes que exigia o capitalismo na época, através da disciplina, higiene, sem vícios e, além disso, havia também o espaço do botequim, o cenário de desavenças, de encontros e desencontros, porém também um ambiente de acolhimento entre parceiros, comemoração de conquistas trabalhistas e de planejar ações sindicais (CHALHOUB, 1986). Adiante abordamos com mais ênfase a importância dessas características sociais na elaboração das lutas dos trabalhadores na estiva por melhores condições de trabalho e vida, frente às mudanças em seu ambiente de trabalho, lazer e morada.

No ano de 1892, passado um ano da data prevista no contrato de concessão do Porto, revela Gitahy (1992) que a Companhia conclui os primeiros 260 metros do cais,

indo da Rua Brás Cubas até o extremo da ponte da São Paulo Railway no Valongo (hoje localiza-se o centro histórico da cidade de Santos). Com depósitos para mercadorias de 20 metros de largura “O primeiro armazém foi entregue sete meses depois e, em 1893, mais 400 metros de cais e a ligação dos trilhos do porto com os da São Paulo Railway.” (GITAHY, 1992, p.27).

Já na primeira década do século XX, o cais atinge sua expansão total planejada nos sucessivos contratos de prolongamento.

[...] 4.720 metros de rampa do Valongo ao extremo do cais da Mortona. Ao longo desta amurada, com os respectivos pátios de movimentação de cargas havia já 25 armazéns internos, 1 armazém frigorífico, 23 pátios cobertos com um total de 64.500 metros quadrados de capacidade, 15 armazéns externos com 122.000 metros quadrados de capacidade, 2 tanques para óleo combustível com capacidade de 17.300 metros cúbicos e 38.300 metros de linha férreas e desvio. (GITAHY, 1992, p.32)

Desta forma, descreve a autora que o pequeno porto sofreu nos últimos vinte anos da virada do século XIX, transformações intensas e profundas que encontram sua razão de ser na melhor expansão e ligação do mercado internacional com o Brasil, marcando a entrada do país no liberalismo e a expansão do capital em terras nacionais. Proporcionada pela expansão da crescente produção cafeeira no oeste paulista.

Portanto, como podemos ver o processo de expansão do Porto de Santos está estritamente ligado ao próprio processo de desenvolvimento da cidade de Santos. E os impactos das transformações implementadas no porto a partir da concessão do mesmo a CDS que mudou as características do antigo porto cheio de trapiches, para um complexo portuário capitalista que durante o decorrer do século XX chegou a ser o porto mais importante do Brasil e da América Latina.

2.2 A efervescência sindical em Santos e os trabalhadores na estiva

No final do século XIX e início do século XX, emergiram na cidade do Rio de Janeiro, São Paulo e Santos, as primeiras greves do país. Em Santos no ano de 1877, os carregadores de café realizaram uma greve por aumento de salário; em 1888 outra greve foi realizada na cidade, dessa vez entre os trabalhadores da construção civil (GITAHY, 1992).

Na década de 1890, segundo a autora, as obras de construção do porto e de urbanização de Santos desencadearam a remoção de moradias dos trabalhadores locais da

época, sejam eles trabalhadores portuários ou operários da cidade.

Os impactos da urbanização também influenciaram no processo de deflagração de greves e união entre os trabalhadores contra os empresários da época. No ano de 1891 ocorre a primeira greve geral em Santos, essa ação dos trabalhadores foi a primeira a mobilizá-los, através de uma rede de solidariedade atingindo diversas categorias da cidade: ferroviários, operários do matadouro, trabalhadores do cemitério, das obras do cais (Cia. Docas), das pedreiras, os estivadores, das obras particulares e outros, tendo todos, paralisado suas atividades (GITAHY, 1992). Declararam greve, com o intuito de reivindicar que se garantisse o aumento salarial aos carregadores do porto. Assim, "a greve de 1891, a primeira greve geral de nível local no País, foi significativa para o nascimento do movimento operário santista." (GITAHY, 1992, p.59).

É bom lembrar que a Cia. Docas neste primeiro momento, só empregava trabalhadores na construção do Porto. Os patrões dos carregadores, então, são as casas exportadoras de café, muitas vezes donas, elas mesmas, de trapiches nas áreas do Porto, ou os donos dos trapiches que servem a estas casas. A falta de canais para negociação, os grevistas apresentam suas reivindicações ao delegado, que funciona como uma espécie de 'mediador' do conflito. Os cônsules também apareceram nesta mesma função. A intervenção de figuras e organizações apresentadas como 'externas' ao conflito, mas na realidade bastante interessada em seu desfecho, será uma constata nas greves portuárias do período. (GITAHY, 1992, p.78)

Em Santos já na década de 1880 surgem os primeiros jornais operários, entre eles "*O Operário*", que inclusive propôs a fundação de um partido operário em 1892, e aos poucos esse movimento operário marcou a própria cultura da cidade (GITAHY, 1992).

As ações e o movimento sindical santista ganharam força e em 1894 foi comemorado pela primeira vez no Brasil o dia Primeiro de Maio, o dia do trabalhador (GONÇALVES; NUNES, 2008). Um ano depois, Silvério Fontes junta-se com Sóter de Araújo e Carlos Escobar para fundarem o "Centro Socialista" que teve por objetivo inicial a divulgação do socialismo, e anos mais tarde se apresentou para a defesa e formação de cooperativas. Na última década do século XIX surgem as sociedades mutualistas e um partido operário socialista (GONÇALVES; NUNES, 2008).

Diante das greves que os trabalhadores realizaram na virada do século XIX para o XX, como instrumento de luta e reivindicação por melhores condições de vida e trabalho, os empresários da cidade atuaram com forte repressão como tentativa de minar a ação dos trabalhadores, inclusive usando força policial (GITAHY, 1992). Outro obstáculo aos movimentos grevistas no cais do porto neste momento, destaca a autora, foi a utilização de outros trabalhadores para furarem as greves. Neste sentido, os grevistas

pela primeira vez sentiram o peso da principal arma utilizada pelos empregadores, o exército de trabalhadores desempregados. Tal contingente de trabalhadores desocupados tornou-se um dos principais obstáculos do movimento sindical santista, especialmente entre os trabalhadores portuários (GITAHY, 1992).

Segundo a autora, os trabalhadores utilizados para furar a greve eram compostos por operários das pedreiras, com um número grande de ex-escravos, que foram atraídos para a cidade pelas campanhas abolicionistas²⁷ proporcionada em parte pela elite santista.

Porém, esse processo de substituição encontrava algumas dificuldades, tendo em vista que algumas atividades não eram fáceis de serem exercidas e substituídas, a exemplo dos estivadores, pois na estiva era necessário ter força física, destreza, habilidade e conhecimento de acomodação das mercadorias, algo só adquirido com muita prática no ofício. Essa característica do trabalho na estiva, do conhecimento adquirido e compartilhado entre os trabalhadores, proporcionou a esses operários, por um lado, a constituição de um orgulho, e por outro, fonte de identidade para a categoria (GITAHY, 1992). Pois

[...] cada navio era diferente, as cargas eram diferentes e a combinação de mercadorias também variavam muito, tanto que só com a prática, o estivador o dominaria totalmente. Como exemplo, o café exigia no mínimo 40 cm de dunnage²⁸ e a madeira tinha que ser coberta para impedir que o peso dos pacotes de cima danificasse os de baixo. O café absorve os cheiros dos outros produtos; se é guardado perto do açúcar, o café altera-se, reduzindo seu valor de 10% a 20%. Rum, pimenta ou sal podiam desperdiçar toda uma carga de café. (GITAHY, 1992, p.114)

Ademais a identidade construída entre os estivadores, era tecida a partir de

[...] fortes laços informais entre os trabalhadores, que a natureza coletiva e complementar desse processo de trabalho estimulava, produziu uma experiência oposta à da ‘parede’. Não é de surpreender que os estivadores fossem um terreno fértil para a solidariedade em quase todos os portos do mundo e que tivessem criados sindicatos na base do *closed shop* para neutralizar a insuportável ameaça do mercado de trabalho no sistema ocasional de contratação. (GITAHY, 1992, p.114)

Devido às próprias características da atividade laboral dos estivadores, assim como do processo de contratação de mão de obra, se construiu importantes elos entres

²⁷ Referente a onda libertadora presente, principalmente, na figura do “herói” local Quintino de Lacerda, Gitahy (1992) questiona suas reais intenções abolicionistas, pois o afluxo de ex-escravos traria ao “território livre” de Santos, no momento em que o café, se tornava cada vez mais rápido, o fluido principal das artérias do porto e, o principal elemento da economia brasileira, que diversificava os negócios locais ativando a expansão urbana e congruentes com o processo de imigração onde chegavam a cidade fluxos constantes de trabalhadores estrangeiros, um fato duvidoso das reais intenções de Lacerda.

²⁸ É todo e qualquer material utilizado na operação de estiva para diminuir os impactos ou os balanços que o transporte marítimo pode ocasionar nas cargas.

esses sujeitos. Tal processo, como pontua Gitahy (1992) ajudou a criar laços informais de solidariedade marcando esses trabalhadores no processo de formação da identidade coletiva da categoria.

A solidariedade entre esses trabalhadores transcendeu para outras categorias laborais da cidade, o que possibilitou elementos importantes e que marcaram o movimento sindical santista. Tendo como principais agentes aglutinadores, os trabalhadores portuários, juntamente com os trabalhadores na construção civil.

Em relação ao trabalho portuário no Brasil, entende-se como o trabalho que consiste na arrumação e retirada (estivagem e desestivagem) das mercadorias no convés e no porão do navio (SARTI, 1981). Para a autora, o trabalho portuário no Brasil nasce em uma fragmentação do trabalho principal de movimentação de cargas em duas categorias, estivadores (trabalhadores do navio) e capatazia (trabalhadores de terra). Essa separação nasce da apropriação que a CDS buscou realizar sobre o processo de movimentação de cargas, ou seja, incluir dentro de seus domínios todas as categorias de trabalhadores portuários. Porém, entre os estivadores houve resistência dessa apropriação e os mesmos se mantiveram por um bom tempo fora dos domínios da empresa (SARTI, 1981).

Por outro lado, em relação as origens do trabalho portuário ele nasce pois

[...] as companhias de navegação (armadores), muitas vezes com navios circulando por todo o mundo, não tem condições de cuidar da estivagem de cada porto, e o controle sobre essa operação crucial freqüentemente parece ter sido deixada nas mãos das casas exportadoras e consignatárias, que tinham o maior interesse em que o café chegasse a tempo e em bom estado de conservação aos países consumidores. (GITAHY, 1992, p.95)

Assim, a contratação dos trabalhadores portuários principalmente os estivadores estava na mão dos diversos empresários e armadores. Para melhor compreensão, vale explicar que o trabalho avulso é uma forma de contratação de mão de obra realizada a partir das flutuações do mercado, ou seja, o número de pessoas chamadas para realizar determinado serviço, descreve Arantes (2005) depende da quantidade de carga que deverá ser embarcada ou desembarcada no dia. Logo, a contratação de mão de obra estava sujeita às flutuações do mercado e para buscarem trabalho vários homens iam até a “parede” apresentar-se para o trabalho na tentativa de conseguirem uma vaga nas turmas que executariam os serviços.

[...] a escolha dos homens era feita através da “chamada livre”, sem obedecer nenhum critério pré-definido. Quem queria trabalhar levantava a mão e ‘rezava’ para ser apontado pelos capatazes ou encarregados das firmas agenciadoras da mão-de-obra, responsáveis pela contratação. Esse sistema levou à criação e

manutenção de um exército permanente de reserva na área do porto, ao qual os empregadores recorriam nos momentos de pico do movimento portuário, o que levava à depreciação dos salários.

Os escolhidos na 'parede' ganhavam por período trabalhado (que podia ser por hora, dia ou noite de trabalho) ou por volume de mercadoria. Se o sujeito fosse escolhido – ótimo! – haveria pagamento. Caso contrário, os rejeitados tinham a opção de voltar para seus lares resignados ou ficar perambulando pelos bairros próximos ao cais na esperança de uma nova chamada, que poderia acontecer a qualquer hora do dia, ou não. Era bastante comum que aguardassem por uma nova chamada reunidos em alguma praça, jogando vermelhinha ou contribuindo para o próspero comércio de aguardente nos inúmeros botequins da zona portuária, ponto de encontro por excelência daqueles e de outros trabalhadores. (ARANTES, 2005, p.30)

A indústria portuária, nesse período descreve Gitahy (1992), era composta por vários empregadores que estabeleciam salários, horários e regras de trabalhos diferentes. O que ficou caracterizado pela autora como a “Babel portuária”. O controle sobre a força de trabalho, além de selecionar quem poderia exercer as atividades no porto ou não, tinha o poder de definir os limites relacionados às cargas a serem carregadas (tamanho, peso, natureza das mercadorias), à composição dos ternos, as normas de trabalho em relação a segurança do trabalho (SILVA, 2003).

Estas características do trabalho portuário levaram muitos sindicatos de estivadores pelo mundo à lutarem para retirar o poder de controle do trabalho no porto dos empresários, armadores, entre outros agentes, porém poucos lograram essa conquista de obter o poder de gerir a organização da força de trabalho. O primeiro sindicato de estivadores no país a formar o *closed shop* foi dos trabalhadores do Porto Negro²⁹, no Rio de Janeiro, na primeira década do século XX (ARANTES, 2005).

No caso santista, comenta Gitahy (1992), não faltaram lutas e ações que levantaram essa bandeira, mas os interesses da CDS foram um dos principais obstáculos que barraram o *closed shop* entre esses trabalhadores. Entretanto, os trabalhadores do porto na *belle époque* souberam utilizar sua posição crucial na economia cafeeira, pois era por Santos que fluía o principal produto de exportação brasileiro (GITAHY, 1992).

Para estabelecer o *closed shop* os trabalhadores portuários teriam que superar as diversas identidades presentes no porto ou nacionalidades que compunha a força de trabalho portuário (ARANTES, 2005). Assim, esses trabalhadores se organizaram e lutaram por melhores condições de vida e trabalho na composição de uma irmandade internacional dos explorados, fruto das influências anarquistas que percorriam o cais,

²⁹ Denominação dada por Arantes (2005) devido a expressividade dos negros trabalhando no porto.

assim como a cidade naquele momento histórico (GITAHY, 1992).

A clivagem entre os trabalhadores de terra e de navios criou elementos de resistência e luta entre os trabalhadores frente à expansão do domínio econômico proporcionado pela Cia Docas de Santos (CDS). Durante o processo de construção do cais do Porto de Santos, a CDS possuía apenas trabalhadores ligados à construção do próprio cais, mas com o caminhar das obras e a construção dos primeiros metros a companhia passou a contratar trabalhadores doqueiros (capatazia), e sucessivamente das outras categorias que compreendiam o trabalho portuário na tentativa de dominar todas as relações que envolviam o processo de movimentação de mercadorias no porto (HONORATO, 1996).

Contudo, o processo de controle da força de trabalho portuária não foi realizado de forma tão fácil pela CDS, os estivadores recusaram e se colocaram contra o processo de controle da sua mão de obra pela empresa criando, sindicatos de trabalhadores autônomos ou avulsos (SARTI, 1981).

Para Honorato (1996) o processo de construção do complexo portuário santista monopolístico e a apropriação da CDS na movimentação e força de trabalho portuária em Santos, caracterizou um processo de territorialização no espaço pelo capital e, como tal, fruto de um processo histórico de mudanças nos portos que “implica a transformação de todo um processo produtivo e a reorganização do espaço numa nova lógica.” (HONORATO, 1996, p.155).

O processo de expulsão das pontes e dos trapiches dos antigos proprietários do Porto do Consulado e Bispo foi o início do processo de territorialização da nova lógica empreendida na construção do Porto de Santos sob os ditames do capital. A expansão dessa lógica se deu após a entrega dos primeiros metros de cais e, conseqüentemente, com o funcionamento do porto organizado na absorção dos trabalhadores que exerciam as atividades de capatazia, conferentes, bloquista e estiva até então de forma casuais, esporádicos e inconstantes, caracterizando o trabalho avulso da época (HONORATO, 1996).

O processo de domínio da CDS em Santos, se constituiu através da monopolização da movimentação das cargas e da força de trabalho envolvida em todo esse processo (GITAHY, 1992).

Silva (2003) coloca que a luta pelo controle da mão de obra portuária avulsa em Santos ganhou características peculiares devido o processo de monopolização da CDS

que buscou promover uma organização do porto de forma atípica em relação a seus congêneres. Ou seja, a maioria dos portos era caracterizado pela dispersão e desintegração física e institucional de suas mais variadas peças “as unidades são relativamente independentes entre si, compondo um complexo cenário. No final da primeira década do século XX, porém, o Porto de Santos apresentava-se como um sistema centralizado e integrado.” (SILVA, 2003, p.172).

O avanço da CDS no controle de todo o processo de movimentação de cargas marcou a própria disputa pelo controle da força de trabalho entre a empresa e os estivadores. Inclusive, entre a própria CDS, isto é, entre os armadores e as agências de navegação que atuavam no Porto de Santos, pois o controle total da CDS do porto poderia gerar custos adicionais aos armadores e as agências de navegação (SILVA, 2003). Desta forma, compreender essa dinâmica de monopolização do Porto de Santos é de suma importância para entendermos a formação do *closed shop* entre os estivadores.

Aliás, vale dizer, que a concretização do *closed shop* pelos estivadores se deu primeiro no Rio de Janeiro, em um cenário de profundas mudanças na cidade, marcada pela reurbanização da capital do Império, a remoção dos cortiços na qual moravam muitos desses trabalhadores, o replanejamento da malha urbana e a modernização do porto, acentuando os descontentamentos dos trabalhadores portuários cariocas, assim como de grande parte da população pobre como um todo (ARANTES, 2005).

Nesse contexto, desponta um movimento operário entre os estivadores, formando a União dos Operários Estivadores carioca, logo após sua fundação já no ano de 1903, a União liderou uma greve vitoriosa contra os empregadores resultando no estabelecimento do *closed shop* (ARANTES, 2005).

Em Santos, a luta dos trabalhadores portuários continuava e estes resistiam aos obstáculos impostos pela CDS, principalmente após a construção do cais e a expansão dos seus domínios sobre as atividades laborais portuárias, já que depois de derrotarem os donos dos trapiches e com a movimentação sobre seus domínios, só faltava adentrar sobre a mão-de-obra, isto é, controlar os carregadores, depois os trabalhadores na capatazia e por fim os estivadores (HONORATO, 1996).

Todavia, esse movimento investido pela CDS não se deu sem luta ou resistência por parte dos trabalhadores e o ano de 1906 foi representativo, pois marcou o movimento operário brasileiro, tendo ocorrido várias greves por todo o Brasil e também em Santos (GITAHY, 1992).

Deste modo, Gitahy (1992) comenta que em 1906, realizou-se o 1º Congresso Operário Brasileiro na cidade do Rio de Janeiro, tendo sido importante para a classe trabalhadora já que estava relacionado à necessidade de unificação do movimento operário nacional para combater os avanços do capital.

O Congresso Operário mudou a orientação do movimento operário santista, passando a ter como principal influência o anarco-sindicalismo. Na cidade já existia a União Operária (uma sociedade mutualista) fundada em 1890 por mestres da construção civil, que logo depois à sua fundação fundiu-se ao Centro Socialista de Silvério Fontes e ao Partido Operário (GITAHY, 1992). Em seguida, a autora descreve, que dezesseis trabalhadores da indústria da construção se reuniram em Santos no ano de 1904 e fundaram um sindicato, chamado de Sociedade Primeiro de Maio, o qual representava apenas trabalhadores da construção civil. Por esse motivo, outro grupo de trabalhadores, na maioria trabalhadores em café, organizou outra associação a Sociedade Internacional União Operária em 7 de agosto de 1904.

Uma das características principais da Sociedade Internacional, segundo a autora, é seu caráter universal na organização dos trabalhadores, diferentemente dos outros sindicatos. A Sociedade Internacional que esteve à frente das greves dos carroceiros no ano de 1905 e pela luta da redução da jornada de trabalho para 8 horas, inclusive dos trabalhadores da CDS, porém, a repressão das autoridades e as deportações dos estrangeiros grevistas prejudicaram as ações do sindicato (GITAHY, 1992). Mesmo assim

Após a invasão da Internacional, a greve espalhou-se em Santos e chegou a atingir o Rio de Janeiro e São Paulo. Embora essa fosse a primeira vez que uma greve transpusesse as barreiras locais no Brasil, depois de oito dias de confrontos e centenas de prisões, a greve fracassou. (GITAHY, 1992, p.62)

Embora tenha fracassado, revela a autora que após o Congresso Operário, a Internacional anunciou uma comissão encarregada de elaborar as bases para a fundação de uma Federação Operária de Santos, com as mesmas afeições das Federações de São Paulo, Rio de Janeiro e de Bueno Aires, com tradição anarquista³⁰. Em seguida, ainda conforme a autora, em uma assembleia geral, diversos trabalhadores fundaram a

³⁰ Um dos motivos apresentados pelas principais lideranças da Internacional é a própria formação da comunidade de Santos, multiétnica estabelecida no porto. Assim o apelo ao internacionalismo dos anarco-sindicalistas ganhavam ecos e apoio entre os operários. Neste sentido aponta Gitahy (1992) que era necessário ultrapassar as rivalidades impostas pela multietnicidade, pois “A idéia de uma comunidade mundial dos explorados combinava muito bem com as duras experiências de vida e trabalho enfrentadas por estes imigrantes no Brasil e nos países de origem.” (GITAHY, 1992, p.122).

Federação Operária de Santos (FOLS) no dia 19 de julho de 1907 composta pelos sindicatos dos pedreiros, pintores, carpinteiros, funileiros, carregadores de café e tecelões.

A representação da FOLS entre os trabalhadores orientou os portuários para lutarem pela jornada de 8 horas de trabalho e contra as horas-extras. Para a entidade era um símbolo que afetava a dignidade dos trabalhadores, sendo que para a Federação a única maneira de se conseguir esses direitos para os portuários seria através do controle da mão de obra, do mercado de trabalho, ou seja, através do *closed shop* (GITAHY, 1992). “A demanda não parecia utópica, os trabalhadores do Porto do Rio de Janeiro obtiveram-na em 1903, e os carpinteiros, pedreiros e pintores de Santos, alcançaram em 1907” (GITAHY, 1992, p.118).

Outro ponto importante a se ressaltar desta organização³¹ foi seu interesse de representar os trabalhadores sem qualificação, tais trabalhadores foram

[...] alvo de um comício promovido pela FOLS e Internacional, para ‘avisar a classe operária para que não deixasse enfraquecer, dividindo-se, em virtude das nacionalidades’. Esse comício é uma resposta à fundação da Sociedade Progresso dos Operários Brasileiros, entre os carroceiros e trabalhadores do Porto, negros, estimulados por empregadores do Porto, que exploravam a ‘divisão entre os trabalhadores por raça’. (GITAHY, 1992, p.68)

As batalhas travadas pelo movimento sindical nos anos de 1906-07 pela conquista das 8 horas foram vencidas pelos empregadores. Entretanto, no ano de 1908 comenta Gitahy (1992) se iniciou uma batalha de proporções históricas na cidade de Santos, notadamente entre os carregadores de café que fizeram greve contra as atuações da CDS.

Contudo a CDS combateu o movimento através da invasão da cidade por fuzileiros navais e praças de cavalaria, mas após a partida dessas tropas, estoura na cidade outra greve pelas 8 horas de trabalho, repercutindo inclusive em outras cidades, como no Rio e em São Paulo, entretanto a Docas combateu o movimento trazendo fura- greves, assim o golpe ao movimento decretou o fechamento das portas da Internacional, devido à tamanha repressão (GITAHY, 1992).

As análises sobre os movimentos grevistas do período de 1889-1914 permitem identificar de acordo com a autora, mudanças no próprio processo de trabalho inseridas no porto devido à construção do cais e sua modernização realizada pela CDS e o gradativo processo de monopolização das atividades relacionadas ao porto.

Silva (2003) descreve que desde o início do século XX, a CDS não procurou

³¹ Devido a influência ideológica dos anarquistas nas principais entidades de representação dos trabalhadores na época, Santos ficou conhecida como a “Barcelona Brasileira” segundo Gonçalves; Nunes (2008).

manter o sistema ocasional de trabalho, ao contrário, a companhia sempre procurou formar/manter um quadro de trabalhadores permanente, podendo discipliná-los e controlá-los de modo mais intenso que nos portos descentralizado.

Desde então, a empresa contava em seu quadro de pessoal com as seguintes categorias: trabalhadores das turmas do tráfego (carga e descarga), empregados de armazéns, motorneiros de guindastes elétricos, guincheiros de pontos rolantes e guindastes hidráulicos, manobreiros de linhas férreas, mestres, maquinistas, foguistas e marinheiros de embarcações. Além dos serviços restritos ao transporte de mercadorias, a CDS contava ainda com operários das oficinas mecânica, elétrica e de carpintaria, pedreiros, calceteiros e serventes, empregados de escritório, vigias e zeladores. (SILVA, 2003, p.176)

Em relação aos estivadores, a CDS começou a organizar turmas desde os anos 1910 e, sobretudo, após a queda de movimentação de mercadorias advindas da Primeira Guerra Mundial, a empresa tomou proveito da situação e avançou no controle da estiva (SILVA, 2003). Por exemplo, em 1914 a movimentação de mercadorias no Porto de Santos foi 40% movimentada por trabalhadores na estiva pertencentes ao quadro da CDS. “Mas foi apenas depois [...] de 1919-1921 que a CDS estendeu seus tentáculos de forma mais agressiva na estiva, aproveitando-se do estado desmobilizado do movimento operário.” (SILVA, 2003, p.177).

Assim, neste mesmo período os estivadores criaram a Sociedade União dos Estivadores e organizaram uma greve pela jornada de 8 horas, novamente a reposta da CDS foi à repressão, tendo a polícia como principal escudo de defesa dos empresários, (SARTI, 1981).

Neste mesmo momento histórico, a partir da fundação do Partido Comunista Brasileiro (PCB) no ano de 1922, algumas das principais lideranças do movimento sindical santista migram do anarquismo para o comunismo, alterando o cenário da organização sindical portuária (AGUIAR, 2002). Portanto, a partir daí os operários de Santos, adotam nova orientação política e ideológica e uma nova identidade ao movimento sindical santista como um todo foi marcado pela influência do PCB, “[...] no decorrer dos anos 1930 até 1951, quando surge como Moscouzinha ou Cidade de Prestes e o Porto de Santos como o Porto Vermelho’.” (AGUIAR, 2002, p.60).

Com o surgimento do PCB a entidade estivadora foi guiada pela ideologia comunista a partir da década de 20, enfrentando os obstáculos impostos pela empregadora no porto, a CDS (SARTI, 1981). Mesmo com todos os obstáculos colocados pela empresa, os trabalhadores se organizaram e enfrentaram os interesses da mesma, na sua luta para manter o trabalho e pelo estabelecimento do *closed shop*.

Porém, a categoria sofreu um duro golpe no ano de 1926, quando a Sociedade União dos Estivadores de Santos foi fechada por intermédio da polícia, tal medida só aumentou o conflito entre os estivadores e a CDS, chegando aos últimos anos da década a ser caracterizado como uma guerra aberta (SARTI, 1981).

Os anos que se seguiram foram de avanço da CDS na movimentação de cargas com trabalhadores em seus quadros na estiva e a desarticulação dos trabalhadores promovida pela ação repressiva da polícia, o que acarretou para os estivadores a impossibilidade de frear, pelo menos naquela conjuntura histórica, os avanços da CDS dentro de sua categoria (SARTI, 1981). Como resultado, descreve a autora, os estivadores chegaram aos anos finais da década de 1920 e início da década de 1930, com a categoria praticamente subordinada a CDS, o que proporcionou por sua vez a empresa o controle do sistema portuário santista como um todo, desde a administração do porto a gestão e contratação de trabalhadores.

Aliás, com a Crise de 1929 acrescentou-se novos elementos na disputa do controle do mercado de trabalho, crescendo entre as empresas da indústria portuária mundial a perspectiva de minar o domínio dos sindicatos sobre a força de trabalho e a eliminação da participação dos sindicatos sobre as definições em relação as regras de trabalho (SILVA, 2003).

Assim, os conflitos de interesses que apareciam entre armadores, agências de navegação e Companhia de Docas que favoreceram a luta dos trabalhadores na implantação do *closed shop*, como por exemplo, no Rio de Janeiro, e de forma parcial em Santos, não encontravam mais campos de rupturas entre os interesses dos empregadores. Ou seja, os empregadores estavam mais coesos e determinados a eliminar a presença e atuação dos sindicatos nesse setor (SILVA, 2003). Acrescenta o autor que a posição desses setores definia-se na criação de um “regime de trabalho livre” na busca de eliminar o *closed shop* cabendo as agências o engajamento dos operários que julgarem mais capazes e aptos ao trabalho, independentemente de suas associações sindicais, chamado por muitos autores como o *open shop* (SILVA, 2003).

No entanto, mesmo diante dessa conjuntura de avanços dos interesses do capital nos portos, em Santos, retomou-se as antigas aspirações de controle da força de trabalho pelos próprios trabalhadores (SILVA, 2003). Com a vitória da Aliança Liberal³² em 1930

³² Aliança Liberal surge como oposição política à oligarquia paulista e mineira que orientou os rumos da economia e política brasileira até então. A aliança surge em 1929, unindo grande parte dos opositores à candidatura do paulista Julio Preste a presidência da república indicado por Washinton Luís. Os opositores lançam a candidatura de Getúlio Vargas e João Pessoa a presidente e vice da república.

os trabalhadores que faziam parte do sindicato nos anos de 1920 reuniram-se e fundaram o Centro dos Estivadores de Santos (CES) em novembro de 1930, com o intuito de reconquistar a “estiva particular” e retomar o *closed shop*, retirando o trabalho na estiva das mãos da CDS (GITAHY, 1992).

As ações tomadas pelos trabalhadores para estabelecer o *closed shop* foi através de dois campos de luta, o campo institucional através de reuniões com autoridades e representantes para discutir as tensões entre o trabalho e o capital no setor portuário, incluindo a presença da CDS e o campo da mobilização dos trabalhadores, sendo o segundo o mais importante no processo de construção de uma solidariedade de classe que o então estivador Oswaldo Pacheco, colocou como o milagre da solidariedade de classe que emergiu entre os estivadores no processo de luta pelo *closed shop* em Santos (SILVA, 2003).

E no campo político, na qual o sindicato fazia pressões as autoridades públicas a fim de resolver os conflitos de interesse em Santos (SILVA, 2003). Entretanto coloca o autor, que dessas discussões e as propostas não foram favoráveis aos estivadores. As resoluções estabelecidas dessas discussões determinaram que a estiva em Santos era considerada como "livre" e enquanto tal poderia a CDS executá-la/contratá-los, e assim aos estivadores particulares (*closed shop*) restariam apenas as "sobras", isto é, aqueles trabalhos que a CDS não atuaria. E mesmo, que essas cláusulas possibilitassem uma pequena margem para o sindicato reivindicar o domínio de parcela do mercado de trabalho logo se estabeleceu outra resolução, na qual impossibilitava essa reivindicação, ao se colocar a “questão de idoneidade comercial” na qual se estabeleceu a orientação aos agentes da contratação de trabalhadores por intermédio de empreiteiros somente a aqueles que poderiam arcar com avarias, roubo e furtos a bordo, o que não poderia ser realizado então pelo CES (SILVA, 2003).

Desta forma, o campo político representava barreiras e entraves aos interesses dos trabalhadores, fazendo com que os mesmos buscassem outras vias de pressão e mobilização, isto é, de pressões frente a CDS, como através de ações de intimidação, colocando-se ao lado dos navios em grande número para demonstrar força, e assim os trabalhadores foram convencendo seus companheiros de trabalho empregados pela CDS (SILVA, 2003). Outras formas de convencimento foram através de correntes informais que se estabeleciam além do ambiente de trabalho, isto é, no local de morada, no bar, entre outras formas (ARANTES, 2005).

Dos frutos dessas ações cotidianas dos estivadores surgiu uma rede de

solidariedade entre os mesmos, resultando em paralisações dos trabalhadores das docas, que se recusavam a fazer os serviços da estiva, como por exemplo, a paralisação ocorrida no dia 16 de dezembro de 1930, na qual os estivadores da CDS em assembleia decidiram por apoiar o CES de forma solidária as suas bandeiras de luta (SILVA, 2003).

Por outro lado, segundo o autor, a mando da CDS houve ações policiais de conflito e repressão aos trabalhadores no porto diante de suas paralisações. Diante disso, o CES entrou em contato com o então Secretário de Segurança Pública General Miguel Costa³³ sobre as ações de repressão policial a mando da CDS, tal ação surgiu efeito e o general mandou recolher os soldados presentes no porto e foi pessoalmente resolver o conflito que permanecia por décadas entre a CDS e os trabalhadores da estiva, iniciava-se assim, para Silva (2003), o miguelismo na estiva de Santos, marcando uma reviravolta no controle do trabalho na estiva no Porto de Santos. Isto é, a intervenção de Miguel Costa no conflito entre os estivadores de Santos e a CDS foi de grande importância para dar condições de sobrevivência ao sindicato na luta pela implementação do *closed shop* (SILVA, 2003).

No campo político os estivadores possuíam um importante interlocutor, mas ainda faltava respaldo oficial que reconhecesse o *closed shop* e através de pressão da CES sobre João Alberto, delegado Regional da Polícia de Santos, um acordo foi estabelecido, no ano de 1931, com disposição que proibia que qualquer empresa/companhia tivesse seção especializada de estiva, colocando fim ao quadro de estivadores que a CDS mantinha sobre seus domínios desde a década de 1910 (SILVA, 2003). Tal acordo, possibilitou aos estivadores uma conquista importante, mas parcial na luta para estabelecer o *closed shop*. O controle do mercado de trabalho foi uma etapa para se controlar também o processo de trabalho, ou seja, o controle do sindicato sobre a forma como se daria o trabalho na estiva, como por exemplo, a quantidade de homens por ternos, a quantidade de cargas na lingada, distribuição dos serviços e o modo pelo qual o trabalho passaria ser realizado, taxas dos serviços, segurança do trabalho, entre outros importantes elementos que compõem o dia-dia de trabalho na estiva (SILVA, 2003).

Em 1933, os estivadores de Santos conseguiram dar um passo além do controle do mercado de trabalho, avançando sobre o próprio processo de trabalho com o acordo firmado entre o CES, o Centro dos Empreiteiros e o Centro de Navegação Transatlântica

³³ Miguel Costa foi tenente líder da Legião Revolucionária e oficial da Força Pública e Secretário da Segurança da Revolução em São Paulo. Ele procurou direcionar, aponta Gonçalves; Nunes (2008) a tensão reivindicatória da classe operária tentando organizá-la sobre sua influência e contra o interventor paulista João Alberto.

de Santos. Neste acordo, pela primeira vez, os estivadores instituíaam as regras que definiam como o trabalho deveria ser realizado, definições que visou reduzir a intensificação do trabalho, limitando o peso das lingadas, obrigação das empresas contratantes de fornecer todo o tipo de aparelhamento necessário para a realização do serviço, classificação dos diferentes tipos de cargas e as taxas relativas ao seu manuseio, limites de horas trabalhadas conforme a natureza da carga, atribuição a entidade sindical de fiscalização dos serviços na estiva e o direito de realizar queixas ao Ministério do Trabalho, entre outras medidas (SILVA, 2003).

Portanto “para os empregadores, estas medidas poderiam significar o reconhecimento do poder do sindicato e dos operários que, na prática, vinham tentando impor ‘um dia justo de trabalho por um pagamento justo’.” (SILVA, 2003, p.196). Por outro lado, comenta o autor, que a aceitação de tais medidas pelos empregadores foi também uma forma de diminuir as paralisações dos trabalhadores referentes às condições de trabalho e manter de certa forma o ritmo das movimentações de cargas no porto sem aumentar os custos dos fretes.

Mas também não se pode negar os avanços e conquistas laborais aos estivadores em termos simbólicos e políticos no processo de construção de identidade de classe desses sujeitos, diante de todo o processo de subordinação por que viveram (e vivem) ligados aos ditames do capital.

Esta conquista significou para muitos o orgulho de ser “operários sem patrões”, isto é, não trabalhar para ninguém, mas “por si e para si mesmo” (SILVA, 2003, p.197). Neste ínterim, de avanço da estiva no processo de controle do mercado de trabalho e do próprio processo de trabalho no Porto de Santos, novos acordos foram estabelecidos entre a entidade de representação dos trabalhadores e as agências portuárias, como por exemplo, o acordo de 1934, com o Lloyd Brasileiro estabelecendo que todas as operações deveriam ser realizados por associados do sindicato. Outro exemplo, não menos importante no processo de reconhecimento da entidade como gestora de trabalho foi o acordo com os empresários da banana, segundo principal produto de exportação brasileira atrás apenas do café nesse período (SILVA, 2003).

Aliás, em 1939, Vargas assina projeto reconhecendo a importância do *closed shop* e os ganhos econômicos ao desenvolvimento da nação e da navegação quando esses sindicatos atuam como órgão de colaboração com o poder público, aprovando o serviço da estiva quando contratado diretamente entre as empresas de navegação/armadores com os sindicatos, reconhecendo pela primeira vez de forma oficial o *closed shop* (SILVA,

2003).

O projeto de Vargas definitivamente entregava “[...] aos sindicatos a contratação e escalação da mão de obra e próprio serviço na estiva.” (SILVA, 2003, p.199). O autor, ainda faz ressalvas sobre o porquê dessa medida tomada por Vargas. Pontuando que tal decisão do ex-presidente estava embasada em dois critérios, o econômico, porque onde a estivagem no Porto de Santos era realizada pela “estiva direta” (*closed shop*) os preços referentes a movimentação de cargas pagos pelos armadores diminuíram, exemplo da operação com bananas que aumentaram os lucros dos empresários com a diminuição do tempo do navio no cais e do novo cálculo estabelecido entre os empresários e os estivadores. E o critério político, de maneira a fazer do sindicato um órgão de colaboração com o poder público (SILVA, 2003).

Por sua vez, Guinle, ex-presidente e concessionário do Porto de Santos lutou para não perder o controle sobre a estiva, e conseqüentemente sobre as outras atividades portuárias ligadas ao trabalho avulso. Após quinze dias da implantação do Estado Novo, ele foi nomeado como membro do Conselho Técnico de Economia e Finanças subordinado ao Ministério da Fazenda, e coube a Guinle emitir parecer sobre o projeto de Vargas (SILVA, 2003). Descreve o autor, que ele manteve-se contra as medidas propostas por Vargas apontando uma série de problemáticas em torno do *closed shop* pela categoria, como por exemplo, o projeto criava uma anomalia no sistema capitalista diante da peculiar condição de trabalhador sem patrão; a estiva direta era uma “subversão da ordem natural das coisas”, colocando o sindicato em posição de contratante, dando-o características patronais, um erro fundamental; o projeto de Vargas dava a função de contratante aos sindicatos, erro fundamental em relação a essência da entidade sindical. Por fim, as conseqüências negativas do projeto, segundo Guinle, era de proibir aos

[...] armadores qualquer interferência na execução do referido serviço, cuja direção deixa de ser sua, apesar de continuar ele responsável pelo navio. Chegar-se-ia, então, ao seguinte disparate: “o armador recebendo, a bordo os homens do sindicato, teria de cruzar os braços e a ele se entregar submisso, até deixarem o navio.” (SILVA, 2003, p.201)

Portanto, Guinle lutou para manter em seus quadros os trabalhadores na estiva e fez de tudo para mostrar ao governo que a estiva particular era onerosa para o setor portuário e criava condição particular e estranha nas relações de trabalho (SILVA, 2003). Contudo, no ano de 1943 através da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), o *closed shop* foi definitivamente reconhecido. E em seu art. 257, coloca que a mão de obra da estiva só poderá ser executada por operários de preferência sindicalizados e devidamente

matriculados na Capitania dos Portos, tratando-se de uma medida que definitivamente reconhecia a prática de controle do trabalho realizada pelos trabalhadores através de seu sindicato (SILVA, 2003). Desta forma, a CDS deixou de ter a estiva dentro de seus quadros sendo esse serviço realizado pelas entidades de representação dos próprios trabalhadores até a reforma portuária de 1993. A seguir abordamos como se deu esse controle e sua importância no processo de organização dos trabalhadores.

2.2.1 A luta pelo controle do trabalho no Porto de Santos

A disputa pelo controle do trabalho na movimentação de carga, mais precisamente na estiva, pelos empregadores, trabalhadores e pelo Estado demonstra a disputa concreta entre o capital e o trabalho na tentativa de dominar toda a etapa de produção. A iminência do controle do trabalho pelos trabalhadores pode ser um elemento de ajuda a esses sujeitos para lutarem por melhores condições de vida e trabalho e, portanto, um importante instrumento de empoderamento.

O importante, ao analisar as reivindicações pelo *closed shop* é perceber que na história, esse tipo de modelo, nem sempre representou o exclusivismo ou significou o corporativismo de lideranças corruptas ou gangues de orla marítima, como muitos autores classificaram, “[...] 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” (GITAHY, 1992, p.106).

Na maioria dos portos pelo mundo, em meados do século XX, floresceu uma política de contratação de mão de obra que criou o sistema ocasional de trabalho. Esse sistema foi uma resposta dada pelos empregadores às constantes flutuações de movimentação de carga e descarga de mercadorias, isto é, o sistema era de extrema flexibilidade na contratação dos trabalhadores, normalmente contratados por produção e por fluxo de movimentação (embarcações) no porto (SARTI, 1981).

Nesse período era comum ver nos portos em todo mundo multidões aglomeradas na busca por trabalho, uma ou duas vezes ao dia, ou até por algumas horas. Esse modelo de contratação ficou conhecido como *shape up* (nos Estados Unidos), *freecall* (na Inglaterra) ou “parede” no Brasil (DIÉGUEZ, 2007). Tal modelo levou a criação e manutenção de um exército permanente de reserva, tendo o impacto de rebaixar os níveis

salariais dos trabalhadores portuários.

Como por exemplo, no caso dos EUA, os portos da Costa Oeste

[...] por lei os doqueiros do ILWU (International Longshoremen's and Warehousemen's Union) e os empregadores dividiam igualmente o poder de decisão sobre o sistema de contratação de trabalho. Não obstante, na prática desde 1934, quando os trabalhadores obtiveram o direito de eleger os dispatchers (quem distribuiu o trabalho diário), o sindicato dos portuários obteve 100% do controle do processo de contratação. (GITAHY, 1992, p.106)

Para Arantes (2005) os trabalhadores portuários nos EUA, assim como os brasileiros, lutaram pelo controle da mão de obra com o intuito de diminuir a exploração da sua força de trabalho e aumentar o poder de negociação da categoria.

No Brasil, a literatura enfatiza uma diferença entre os trabalhadores portuários em duas categorias, os que trabalham no cais (capatazia) e os trabalhadores do interior do navio (estiva), os últimos contavam com vantagens, pois recebiam melhores remunerações e eram mais qualificados. Segundo Gitahy (1992), é entre os estivadores, muitas vezes, que desenvolveram os sindicatos mais combativos, por exemplo, a Sociedade União dos Estivadores, percussora do atual SINDESTIVA, fundado em 1930.

A força de trabalho nos portos brasileiros na virada do século XIX e início do século XX eram comandadas pelos capatazes, firmas agenciadoras da cidade, dono dos trapicheiros ou até mesmo pelos mestres-estivadores (ARANTES, 2005). Esses sujeitos eram intermediários responsáveis pela contratação e por coordenar o trabalho, pagar os trabalhadores e escolher quem empregar.

No entanto, não havia um critério que guiasse a escolha dos braços, podendo o indivíduo ser escolhido num dia e rejeitado no outro. Essas regras arbitrárias e a liberdade que os capatazes ou encarregados tinham na escolha dos homens davam margem a que as relações pessoais influenciassem a opção por um ou por outro trabalhador, reforçando o poder daquele que os elege e abrindo caminhos para práticas abusivas. Isso tudo, na prática, significava que se o encarregado não simpatizasse ou tivesse alguma questão com o candidato, este veria cair por terra as suas chances de trabalho, ao menos naquele serviço. (ARANTES, 2005, p.90)

Assim, na “parede”

[...] os operários ficam 'nas mãos' dos encarregados, e sua possibilidade de trabalho depende da decisão de outro indivíduo. Essa situação, associada ao fato de não haver barreiras à entrada de quem quer que seja na competição, define o comportamento dos portuários avulsos em um ambiente onde a competição faz parte de suas vidas. (ARANTES, 2005, p.91)

No ambiente de trabalho, dentro do navio, o ofício era caracterizado, segundo a autora, pela cooperação entre os trabalhadores em cada terno, no serviço, os homens interagiam diretamente de forma personalizada, “feita a escolha dos braços, abandonava-

se a lógica da competição e imperava a lógica do trabalho coletivo, salvo os casos de brigas que poderiam surgir entre os homens pelos mais diversos motivos” (ARANTES, 2005, p.91).

Deste modo, ciente de suas forças e também de suas fraquezas os trabalhadores chegaram à conclusão de que a principal barreira a ser ultrapassada, para diminuir as incertezas do trabalho, era o controle do trabalho por eles próprios. Assim, nasce a bandeira de luta pelo controle do trabalho, o chamado *closed shop* (GITAHY, 1992).

Esse sistema garantiria o controle da contratação do pessoal aos próprios trabalhadores, através de sindicatos fechados. E no mais, de acordo com a *Closed Shop*, o trabalhador sindicalizado tinha a total preferência na escolha de quem faria o serviço, ficando muito difícil aos não-sindicalizados garantir um lugar ao sol. Dessa maneira, além do controle de todo o processo de trabalho, os operários também podiam ver diminuir consideravelmente a oferta de mão de obra pelas barreiras estabelecidas à entrada de novos competidores. Essa tendência possibilitou a esses grupos controlarem a presença de um enorme exército industrial de reserva – os chamados 'bagrinhos' – que eram responsabilizados pela depressão dos salários. (ARANTES, 2005, p.91-92)

O sistema de “parede” em Santos, ao mesmo tempo combinado com os interesses e o poder da CDS contribuiu para fragilizar os estivadores, principalmente com o processo de domínio da força de trabalho pela companhia (PINTO, 2000). Passando a controlar dois terços da mão de obra, devido aos interesses da empresa em ter sobre seus domínios um corpo de trabalhadores disciplinados, controlados, de uma maneira racional, dentro da ideologia do trabalho que era disseminada na época.

Essa ideologia do trabalho implantava padrões de ordem, diligência e higiene aos trabalhadores, pois isso era indispensável para a constituição da nova sociedade, dentro da bandeira da civilização e do progresso (GITAHY, 1992).

Entretanto, os estivadores resistiram até 1914, sendo a única categoria avulsa fora do controle da Cia Docas, porém a partir daquele ano, os estivadores viram a Docas formar um corpo permanente de estivadores sobre seus domínios (GITAHY, 1992). Os estivadores, comenta a autora, lutaram e resistiram para garantir seu direito de trabalho no porto de forma avulsa, e o enfrentamento à companhia configurou-se de forma explosiva após a fundação de sua Sociedade. Esse conflito levou o Estado a interferir na relação de trabalho da categoria a partir de 1930, inserindo no Brasil um novo modelo de estrutura sindical.

A Revolução de 1930 levou Getúlio Vargas ao poder, iniciando um processo de mudanças na relação capital e trabalho no Brasil, pois o Estado brasileiro deixa de ser mero observador e passa a agir como mediador desta relação/conflito entre capital e

trabalho (TROYANO, 1978; PAULA, 2011). Aliás, para muitos autores, a década de 1930 marca o movimento sindical no país através de uma política de defesa dos interesses do capital no processo de industrialização brasileira, mudando o eixo da economia de agrário-exportador a uma economia urbano-industrial (ANTUNES, 2011).

Neste sentido, as mudanças inseridas na relação capital-trabalho alteraram, inclusive, o conflito no cais do Porto de Santos, configurando-se da seguinte forma: os trabalhadores, sua representação de classe, a CDS e o novo agente, o Estado, como mediador do conflito.

Aos poucos o sindicato dos estivadores começou a ganhar força e poder junto aos trabalhadores, organizando o processo de contratação da mão de obra em Santos, formando o então *closed shop* entre os trabalhadores avulsos, ainda que algumas barreiras foram postas ao efetivo controle da entidade sobre o controle da força de trabalho (SARTI, 1981).

Em 1937, Vargas decretou o Estado Novo, trazendo forte perda e limitação às liberdades individuais e políticas no país. Ainda neste cenário, aponta Gonçalves; Nunes (2008), os estivadores e doqueiros de Santos boicotam o embarque de café em um navio alemão com destino à Espanha, sendo esta a primeira paralisação ocorrida no Estado Novo, tendo como resultado, uma nova onda de repressão, mortes, perseguições, demissões em massas e intervenção estatal, inclusive sendo a cidade ocupada por tropas do exército.

O Estado Novo, implantado no Brasil após novembro de 1937, provocou a perda de autonomia política dos municípios, que só foi retomada em 1947, sendo que em Santos, entretanto, só recuperou o direito de eleger seu prefeito em 1953. Enquanto isso, no plano econômico, a partir de meados da década de 40, começou um movimento de industrialização no país, que seria acelerado especialmente nos anos JK, correspondendo ao governo Juscelino Kubistchek (1956-1961). (GONÇALVES; NUNES, 2008, p.47)

Em 1939 um novo golpe ao movimento sindical brasileiro combativo, pois Vargas oficializa em 5 de julho o Decreto-Lei nº 1.402, chamado pela literatura sobre o tema, de enquadramento sindical, tendo como principal função aprovar ou não a criação de sindicatos.

Com os diversos decretos relacionados ao mundo do trabalho, efetivados durante os primeiros anos de Vargas no poder, se incluiu outras mudanças no mundo do trabalho, através do Decreto-Lei nº 5.452 de 1º de maio de 1943, sancionando a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), regulamentando a atividade, a existência e organização dos sindicatos.

O impacto da CLT para o movimento sindical brasileiro é marcante, não só pela viabilização do projeto de industrialização do país, mas também pela forma como os direitos trabalhistas foram apresentados, não como conquista (que de fato foram mediante muita luta dos trabalhadores por seus direitos a férias, descanso semanal, greve e outros), mas como uma dádiva aos trabalhadores dadas por Vargas, num sentido semelhante a um Estado *benefactor* (ANTUNES, 2011).

A CLT permanece até hoje em funcionamento e praticamente intocável nos fatores mais impactantes para a organização do movimento sindical. Como aponta Thomaz Júnior (2002), sobretudo, em relação à unicidade sindical e a representação por categorias, entre outros elementos.

Em relação a essa discussão os sindicatos estão estruturados e enraizados na divisão técnica e, conseqüentemente, dividindo a classe trabalhadora em categorias, caracterizadas por Thomaz Júnior (2011) como um verdadeiro *território minado*.

No tocante a pesquisa³⁴, o Título III da CLT (Das Normas Especiais de Tutela do Trabalho) faz-se referência aos trabalhadores na estiva, sobretudo no Art. 254º, que reconhece o trabalho da estiva, na embarcação, como a atividade de movimentação de mercadorias a bordo, carregamento e descarregamento de mercadorias compreendendo nessa atividade o processo de arrumação e a retirada dessas mercadorias no convés ou nos porões dos navios (BRASIL, 1943).

Além disso, o Art. 255º da CLT descreve que

[...] a) a mão de obra de estiva, abrange o trabalho braçal de manipulação das mercadorias, para sua movimentação ou descarga ou carregamento, ou para sua arrumação, para o transporte aquático, ou manejo dos guindastes de bordo, e a cautelosa direção das operações que estas realizam, bem como a abertura e fechamento das escotilhas da embarcação principal e embarcações auxiliares e a cobertura das embarcações auxiliares; b) o suprimento do aparelhamento acessório indispensável à realização de parte do serviço especializado na alínea anterior, no qual se compreende o destinado à prevenção de acidentes no trabalho; c) o fornecimento de embarcações auxiliares, bem como rebocadores, no caso previsto no § 3º do artigo anterior. (BRASIL, 1943, s/p)

Segundo Sarti (1981), foi a partir da CLT que se iniciou a necessidade de sindicalização por parte dos trabalhadores na estiva para realizarem suas atividades. Assim como, a necessidade de serem matriculados junto à Capitania dos Portos. Para a autora, a necessidade de se filiar ao sindicato da categoria, para concorrer ao trabalho,

³⁴ Em relação às outras categorias dentro do trabalho avulso regulamentadas pela CLT, temos no artigo 258 da mesma lei o reconhecimento dos trabalhadores na Capatazia e suas atribuições; na Lei nº 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, a regulamentação dos trabalhadores Conferentes de Carga e Descarga; a Lei nº 2.191, de 5 de março de 1954, que regulamentou os Consertadores de Carga e Descarga; e a Lei nº 5.385, de 16 de fevereiro de 1968, que regulamentou os trabalhadores de Bloco.

criou uma hierarquia entre os trabalhadores sindicalizados e os trabalhadores matriculados ao sindicato. Neste sentido, a distribuição da força de trabalho no porto ficou caracterizada pela seguinte forma:

Quando a carga é ofertada em cada 'ponto de engajamento', os trabalhadores disputam a 'parede' de acordo com alguns preceitos legalmente estabelecidos. Em primeiro lugar, nada obriga o estivador a comparecer ao 'ponto', já que ele é um diarista. Quando o faz leva consigo o cartão de câmbio, nominal e intransferível, fornecido pelo sindicato. Esse cartão contém tantos espaços quanto forem os dias de cada mês, com a discriminação do período de trabalho. Ao ouvir a leitura da carga, manifesta seu desejo de engajar-se levantando a mão e terá preferência se estiver no 'câmbio', único critério objetivo que lhe confere o direito de ser escolhido para aquela jornada de trabalho: a cada três dias o estivador está no 'câmbio', isto é, se hoje trabalha só terá direito a trabalhar de novo no terceiro dia, o que é controlado por um picote no cartão, no dia e período em que trabalha; quando se acha no segundo dia sem trabalhar ocupa a fila de 'avançado' na 'parede' e poderá candidatar-se ao trabalho se a primeira fila, do 'câmbio', não preencher o número de mão-de-obra requisitada; o mesmo acontece com relação ao terceiro dia em que os trabalhadores da fila 'dobra' podem eventualmente passar para a fila de 'avançado'. (SARTI, 1981, p.29)

A regulamentação do processo de trabalho na estiva se desenvolveu de forma conflitante, mas logo sendo resolvida por acordos entre a Capitania dos Portos e o sindicato dos estivadores. Conforme Sarti (1981), o conflito se configurava porque o Capitão dos Portos procurou fazer diversas investidas sobre a categoria colocando a necessidade de aumentar o número de cadastrados, por outro lado, o sindicato procurou impedir o seu aumento. No primeiro momento, conforme a autora, as exigências de aumento, oriundas do Capitão dos Portos, tiveram que ser colocadas em prática pelo sindicato, mesmo sem sua concordância.

Entretanto, ao passar do tempo o sindicato reverteu a situação e em 1952 recusou a decisão do aumento no número de trabalhadores no quadro do sindicato, a partir daí, revela Sarti (1981), configura-se a ascensão da estiva no controle do trabalho.

Deste modo, configurou-se de um lado o sindicato dos estivadores, controlando a mão de obra (distribuindo os trabalhadores para as atividades laborais e estabelecendo a forma de rodízio entre os trabalhadores); e do outro três Ministérios eram responsáveis pela atuação da estiva na época, o Transporte (fiscalização da estiva); Defesa, através da Marinha (realizavam a matrícula dos operários na categoria); e Trabalho, tendo o Estado controlando e decidindo a remuneração dos operários (SARTI, 1981).

No entanto, acrescenta a autora, a legislação determinava para a administração dos serviços da estiva a presença de uma entidade intermediária, no caso a Entidade Estivadora (representante dos interesses do capital junto aos operários e frente ao Estado,

substituindo a CDS, que já por muitos anos tivera uma relação desgastada). A Entidade Estivadora, nada mais é que uma entidade patronal criada para intervir nas relações de trabalho e inserir os interesses dos armadores (empresários/dono das cargas) frente aos interesses dos trabalhadores.

A função prática da Entidade Estivadora implica em transmitir ao sindicato a comunicação recebida do Agente de Navegação (representante Armador) em relação ao tipo de carga a ser transportada e ao número de homens para a operação dessa carga; executado o serviço, a ela compete receber a quantia total de remuneração da estiva e distribuir o pagamento entre os trabalhadores de acordo com a folha de serviços daquela jornada. Trata-se, portanto, de um órgão burocrático que encarece os serviços da estiva, particularmente se considera a cobrança arbitrária de fretes destinado às despesas de sua atuação intermediária. Sua verdadeira 'raison d'être' resume-se no papel de coibir o poder dos sindicatos da estiva, impedindo que o controle das atividades estivadoras fique totalmente aos sindicatos operários. (SARTI, 1981, p.39)

A estiva, desde o início, colocou-se contrária à existência da Entidade Estivadora como um intermediário, reivindicando para si, segundo a autora, a execução dos serviços da estiva e denunciando o papel da Entidade como um mero elemento burocrático cujo único papel era ser porta-voz das decisões empresariais.

No decorrer da década de 1950, o deputado Aarão Steinbruch, do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB/RJ) desenvolve um Projeto de Lei (PL - 850/1955) que reivindica o direito de sindicato estivador contratar os serviços na estiva, eliminando o intermediário (SARTI, 1981). Contudo, descreve a autora, que o PL não foi aprovado, sendo considerado durante a ditadura militar como inconstitucional, pois, na visão dos militares esse projeto estabeleceria um regime de monopolização da atividade.

Outro obstáculo para uma gestão mais democrática realizada pelos trabalhadores quanto ao controle de sua própria força de trabalho, era a questão dos trabalhadores eventuais e a inserção dos mesmos como filiados à entidade, mas o sindicato buscou mecanismos de minimizá-lo, de maneira a se tornar um dos principais exemplos democráticos de constituição do *closed shop* no país (SARTI, 1981).

Destaca Gitahy (1992) que historicamente a profissão na estiva era passada por graus de parentesco, aproximação e vizinhança. Entretanto, no próprio fazer-se do sindicato como agente controlador do trabalho no porto, surgiram mudanças nos mecanismos utilizados para escalação dos trabalhadores, como também para a filiação de novos integrantes ao sindicato.

Para alguns autores, esse modelo de controle do sindicato de forma "fechada", dando prioridade aos filiados ao sindicato foi visto "com maus olhos", como um fardo no

processo de organização da entidade. Para outros teóricos, o *closed shop* é um mecanismo utilizado por diversos trabalhadores portuários para solucionar os próprios obstáculos apresentados pelo processo de desenvolvimento do capitalismo num país excludente e desigual. Aliás, onde a presença do sindicato esteve organizando a mão de obra, formas mais democráticas de inserção ao mercado de trabalho foram estabelecidas (GITAHY, 1992).

Todavia, comenta Sarti (1981), a partir do ano de 1951, através de um decreto, alterou-se essa realidade, tendo abertura maior à composição de novos trabalhadores para a categoria. Tal medida foi determinada por Vargas que inseriu, “um acréscimo de 10% aos quadros de sindicato ‘avulso’, destinados exclusivamente a atender os ex-combatentes e estipula que seja restrita 50% a proporção de vagas a filhos de sócios nos mesmos sindicatos”. (SARTI, 1981, p.35).

Somente em agosto de 1962 será tomada uma providência no sentido de regulamentar o processo de sindicalização por intermédio do então Ministro do Trabalho, Hermes de Lima. A solução vem através da portaria de nº. 179 que estipula a condição preferencial ‘para os que estão trabalhando em caráter eventual há mais tempo, a título precário e possuam maiores encargos de família’, mantém o esquema de favoritismo aos filhos de sócios e corrige as ‘mil horas’ da C.L.T. tomando como base o critério de 260 horas mensais de trabalho. A portaria, cujo mérito foi reconhecer o tempo de trabalho do ‘bagrinho’ como critério seletivo [...]. (SARTI, 1981, p.36)

A regularização no processo de sindicalização foi importante para resolver uma questão problemática dentro da organização da categoria, os trabalhadores eventuais. Contudo, outras barreiras ainda se colocavam para o sindicato melhorar sua gestão sobre o trabalho no porto, sobretudo, no que diz respeito à divisão técnica do trabalho na própria categoria, pois a legislação diferenciava os trabalhadores que exerciam a atividade de contramestres e de fiscal como elementos de destaque dentro da profissão, introduzindo uma hierarquia que favorecia nitidamente os interesses do capital, configurando um elemento que enfraquecia a união entre os trabalhadores. (SARTI, 1981). Sobre isso, consta na CLT que

[...] a remuneração do contramestre equivale à uma cota e meia em relação ao operário estivador e sua indicação se processaria por livre escolha da entidade estivadora. Se o controle de mercado de trabalho é uma regalia ao sindicato estivador, a divisão hierarquizada do trabalho é a formula para a manutenção de um padrão de relações sociais anti-democrático no seio da corporação. (SARTI, 1981, p.49)

A função de contramestre era entendida como um elo entre as autoridades de bordo e o corpo de trabalhadores, “[...] a ele cabe a responsabilidade de execução do

serviço estivador da chefia dos contramestre-de-porão, que por sua vez estão à frente de cada ‘terno’”. (SARTI, 1981, p.49). Todavia, esse quadro hierárquico no interior da categoria alterou-se com uma notável reivindicação dos trabalhadores, inserindo um processo de rodízio de contramestres e fiscais, assim os estivadores determinaram que todo operário fosse escalado por ordem numérica para os cargos de contramestre e fiscais por tempo determinado, e semelhante a todos os outros trabalhadores (SARTI, 1981). Tal conquista, efetivou-se através da Lei nº 2.872, de 18 de abril de 1967, de autoria de Gastone Righi. Por meio dessa conquista o

[...] sindicato estivador atinge sua essência corporativa, modificando-a no sentido de torná-la uma organização democrática. A partir desse momento deixa de ter sentido qualquer enquadramento do sindicato estivador brasileiro nos moldes de sindicato corrupto e antidemocrático, já que nele passam a coexistir características encontradas em dois tipos opostos de sindicalismo: a de um sindicato fechado que controla o mercado de trabalho entre seus membros e que apresenta índice elevado de mobilização da categoria e esquema democrático de escolha de sua liderança [...] Portanto, o sindicato mantém um padrão de corporativismo (econômico) e democracia (política) a reger sua organização. (SARTI, 1981, p.52-53)

Sarti (1981) ainda observa que o Sindicato dos Estivadores de Santos teve como ponto marcante de sua atuação frente ao Estado o ano de 1956, pois anteriormente a esse ano, o sindicato se caracterizava como outros sindicatos da época que lutavam pelo reconhecimento sindical, corporativista e legalista. As mudanças internas dentro do sindicato e o processo de democratização da categoria fortaleceu a mesma e deu margens à grandes conquistas no cenário econômico, assim como nas relações trabalhistas.

Neste sentido, alguns dos principais ganhos da categoria mesmo durante o governo Eurico Gaspar Dutra (de caráter repressivo e fundamentado na repressão salarial, dado o quadro inflacionário no país – 1946 até 1951), foram, por exemplo: o aumento salarial de 40%, regulamentação do descanso semanal, taxa de 50% sobre mercadorias do comércio internacional, e a principal conquista do período, a obrigatoriedade do aluguel de máscaras e materiais de proteção pelas companhias de navegação para os trabalhadores da categoria, além de outras conquistas como férias, pagamento integral pelo repouso semanal, rodízios dos contramestres e fiscais, taxa de insalubridade, e taxa de periculosidade (SARTI, 1981).

Outro fato importante, segundo a autora, é a atuação da estiva e sua força em outras entidades intersindicais, sendo favorecida por todo esse processo de organização do sindicato em bases mais horizontais. Tal característica de organização, permitiu o aumento do poder de negociação do sindicato e a união entre os trabalhadores,

reverberado na atuação da estiva frente ao movimento sindical santista, nas ações que buscaram defender com bandeiras de lutas em comum.

Entretanto, esse cenário de efervescência sindical na cidade de Santos, foi interrompido pelo golpe militar de 1964, levando aguda repressão³⁵, perseguição e até mesmo assassinatos das principais lideranças sindicais da época. No caso do sindicato dos estivadores, uma figura reconhecidamente ligada aos interesses patronais, assume a direção do sindicato, o ex-presidente Manoel Cabeças (GONÇALVES; NUNES, 2008).

Somente na segunda metade da década de 1970, com o ressurgimento do sindicalismo brasileiro, através do processo de abertura política, com a anistia e a lenta redemocratização do país, foi que o movimento sindical em Santos reconquistou seu protagonismo na cidade e retornou sua atuação ativa (GONÇALVES; NUNES, 2008).

Portanto, como foi apontado, a luta dos trabalhadores na estiva para conquistar e colocar em prática o sistema do *closed shop* foi difícil. Levou a categoria à grandes batalhas, com muitas derrotas, momentos de vitórias e desafios, onde esses sujeitos visavam preservar uma forma de organização e de atividade histórica entre os trabalhadores portuários, o trabalho avulso.

Em relação a organização dos trabalhadores na estiva, para contornarem os traumas que o sistema de “parede” colocava para a categoria, é importante pontuar um complexo e imprescindível elo de ligações entre os trabalhadores na estiva de Santos, durante todo o processo de luta, que os mesmos travaram para conseguir o controle do trabalho no porto.

Esse complexo elo de ligações e interesses, entre os trabalhadores, se entrelaçou em um terreno de diversidade entre os sujeitos trabalhadores na estiva. Os trabalhadores negros, antes e pós-abolição, estiveram sempre presentes nesse ofício, também foi notável a presença de imigrantes de diversas origens: portugueses, italianos e espanhóis (GITAHY, 1992).

Neste cenário de grande heterogeneidade cultural e de interesses, constituiu-se o movimento sindical de luta por direitos trabalhistas e sociais. Nesta perspectiva, o *closed shop* se configurou como um dos principais exemplos de controle do trabalho nos portos do país. Para isso, esses trabalhadores tiveram que superar as discordâncias, as brigas de etnias, as brigas de rua, as desavenças criadas pelos armadores, pelos trapicheiros e encontrar a partir da heterogeneidade, elementos que se apresentavam de forma similar

³⁵ Comenta Gonçalves; Nunes (2008) que em Santos havia um navio ancorado no porto utilizado como prisão, chamado de Raul Soares, que foi destino de muitas lideranças sindicais santistas.

entre todos. Ou seja, o que os possibilitaria construir os elos de identificação da categoria.

Para Arantes (2005) esse processo de discordância entre os trabalhadores foi superado na “parede”, na experiência pela busca do trabalho e as barreiras do não controle sobre a força de trabalho no porto. Do mesmo modo, aponta Chalhoub (1986) que o bar e o local de moradia eram extensão do trabalho, locais de trocas de diálogo e de experiências entre esses sujeitos, e fonte importantíssima de reconhecimento dos seus principais obstáculos.

Foi então a partir do empírico, do vivido por esses sujeitos, que os mesmos traçaram as linhas de aproximação entre culturas diferentes e construíram sua identidade de classe. Portanto, como menciona Thompson (2012) essa consciência se revela no próprio fazer-se desses sujeitos. No caso dos trabalhadores na estiva a integração desses em luta pelo *closed shop*, demonstrou a identidade de classe da categoria.

Neste caminho, o sindicato buscou a partir do conhecimento prático elaborar um sistema mais justo e honesto de distribuição do trabalho e de garantia de emprego para seus companheiros. O *closed shop* perdurou em Santos e inclusive sobreviveu a um dos momentos mais difíceis do movimento sindical brasileiro, a Ditadura Civil-Militar (GONÇALVES; NUNES, 2008).

Contudo, após a Ditadura Civil-Militar e, sobretudo, com a política neoliberal no Brasil, o setor portuário nacional sofreu outras interferências, o que reflete no recente processo de organização da categoria e nas relações de trabalho.

Ademais, vale destacar que apesar dessa identificação de classe trabalhadora, estivadora sobretudo, em luta por seus direitos e em favor de um controle do processo de trabalho no porto, não podemos esquecer a dimensão da totalidade. Isto é, que esses sujeitos estivadores e por conseguinte suas entidades representativas estando pois inseridas na lógica do capital jamais conseguiram, de fato, o controle total do trabalho, tampouco uma liberdade de escolha do trabalho. Haja vista que esses sujeitos e processos estiveram e estão subordinados, ainda que de forma velada, aos imperativos do capital. É nesse sentido, portanto, que compreendemos esse processo, ainda que o *closed shop* tenha possibilitado ganhos e conquistas importantes a esses trabalhadores portuários, como demonstrado nesse item, não podemos nos esquecer que esse sistema do capital é perverso e envolve esses sujeitos de tal maneira a deixar transparecer que se permitiu a liberdade e autonomia desses sujeitos no controle do trabalho nos portos nacionais. Do mesmo modo, as próprias entidades sindicais nesse processo se omitiram, e não lograram alcançar de fato uma ruptura ao modelo posto, o que anos posteriores levou a novos problemas e

desafios a esses trabalhadores, conforme apontamos a seguir.

2.3 O SINDESTIVA: elementos da organização atual e os limites à luta dos trabalhadores

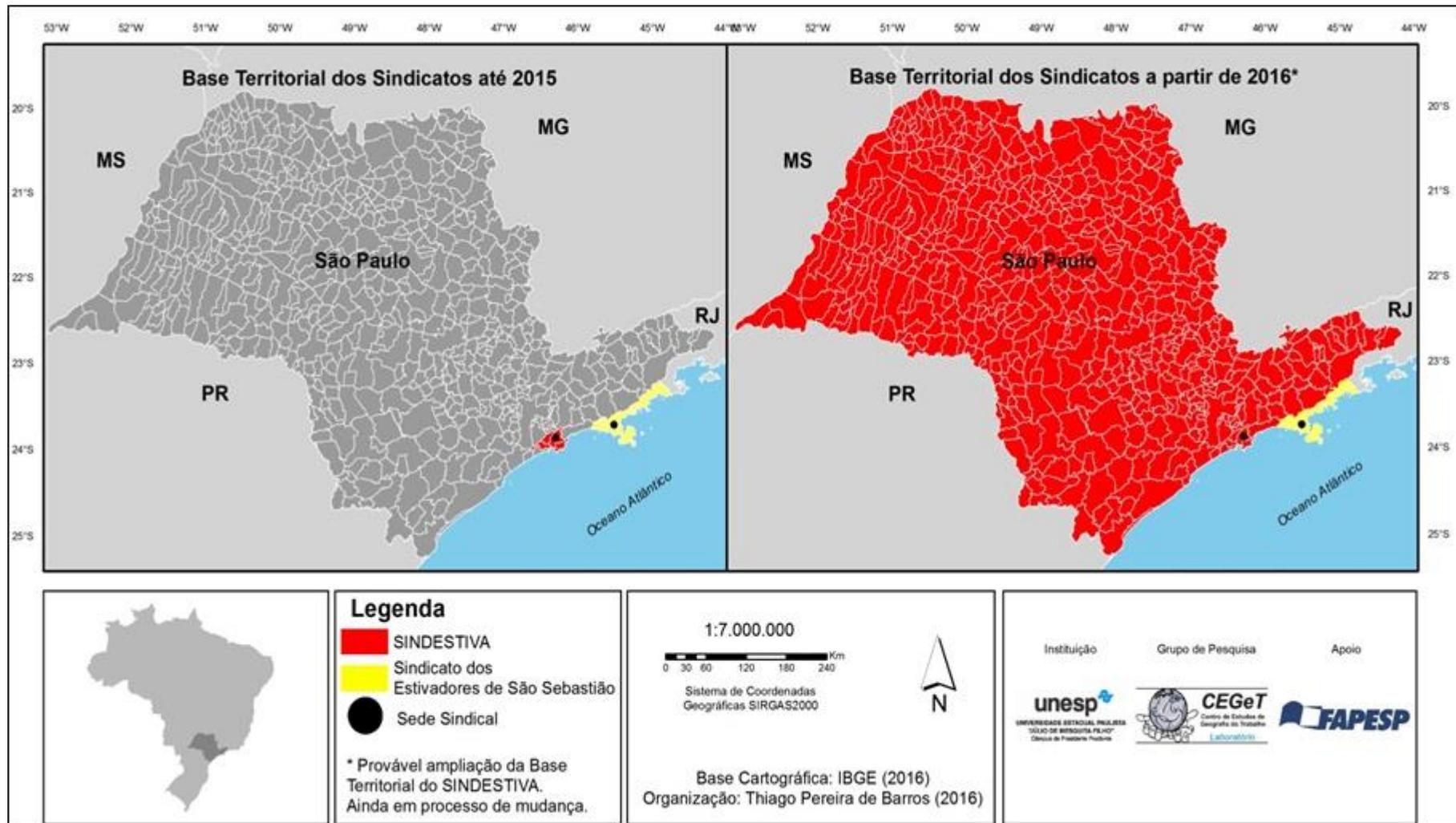
No caso dos estivadores que atuam no Porto de Santos, conforme já mencionado, esses trabalhadores são representados pelo SINDESTIVA, criado no dia 1 de dezembro de 1930. Desde então, esse é o sindicato que representa o conjunto da categoria. Vale lembrar que a base territorial do SINDESTIVA não compreende apenas Santos, mas também os municípios de São Vicente, Guarujá e Cubatão. Aliás, no final do ano de 2015 o Sindicato encaminhou um processo de alteração de seu estatuto a fim de, entre outras coisas, mudar o nome da entidade para Sindicato dos Estivadores de São Paulo³⁶, notadamente com o intuito de ampliar sua base territorial com a possibilidade de construção de novos portos no estado de São Paulo³⁷ (DSE1; DSE5, 2015) (MAPA 2).

Aliás, é preciso lembrar que o Sindicato representa todo o conjunto dos trabalhadores da/na estiva que atuam no Porto de Santos, sejam eles avulsos filiados ou registrados, avulsos cadastrados, ou então os estivadores que trabalham por vínculos junto aos terminais privativos dentro e fora do porto organizado de Santos. Isto é, por mais que alguns trabalhadores não estejam filiados ao SINDESTIVA, este acaba tendo a função de os representar quando, por exemplo, mediante uma ação imposta por Operadores Portuários.

³⁶ Vale lembrar que essa mudança na base territorial do Sindicato todavia não trará direitos em relação ao litoral norte paulista que já são abrangidos pelo Sindicato dos Estivadores do Porto de São Sebastião e Litoral Norte. Tendo como base os municípios de São Sebastião, Caraguatatuba, Ubatuba e Ilhabela.

³⁷ Inclusive segundo DSE1 (2015) o empresário Eike Batista tem interesse em abrir um novo porto no estado, mas precisamente em Itanhaém, o que segundo o entrevistado possibilitaria a atuação do Sindicato nesse e em outros portos no estado paulista, mediante a sua ampliação territorial.

Mapa 2: Base territorial dos sindicatos dos estivadores existentes no estado de São Paulo



O SINDESTIVA adquiriu sua sede própria (Figura 14) no biênio de 1953-54, localizado na Rua dos Estivadores, no Bairro do Paquetá em Santos, nas proximidades do Valongo e do centro histórico da cidade, região onde se iniciou a construção dos primeiros metros do cais portuário santista.

Figura 14: Fachada do prédio da sede do SINDESTIVA



Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

De acordo com DSE1 (2015) e DSE5 (2015), o Sindicato tem cerca de 2.000 trabalhadores na ativa, trabalhadores aptos para trabalhar e associados/filiados ao sindicato. Há também, cerca de 500 trabalhadores afastados por problemas de saúde, alguns aposentados regressaram à atividade. Além dos trabalhadores no cadastro, que são cerca de 450 trabalhadores, totalizando aproximadamente 3.000 a 3.200 trabalhadores. O Porto de Santos em todo o Brasil é o que possui o maior número de estivadores, sendo o SINDESTIVA o principal sindicato da categoria em nível nacional (DSE1; DSE5, 2015).

No que tange à sua estrutura, o Sindicato é composto por um Departamento de Assistência Social; Tesouraria, Secretaria Geral e de Trabalho no Cais; Departamento de Recursos Humanos; Setor de Revisão de Notas; Departamento Pessoal; Centro de Processamento de Dados. Além do mais, possui uma colônia de férias na cidade de

Peruíbe (litoral sul paulista), e controla a Escola Alberto Souza da Silva³⁸, mais conhecida como Colégio Moderno, que em sua maioria atende os filhos e parentes dos próprios estivadores³⁹.

O Sindicato, na década de 1970, fundou o Hospital dos Estivadores em Santos, para atendimento dos próprios trabalhadores e também da população em geral. Contudo, devido uma séria de crises financeiras e de gestão do Hospital, a entidade teve que repassar o controle do mesmo para a prefeitura da cidade, que atualmente mantém o Hospital⁴⁰.

Conforme constatado em pesquisa de campo, a entidade possui um presidente, cujo mandato é de três anos, sem nenhuma restrição ao número de reeleições, sendo que o mesmo pode nomear 5 diretores para compor seu quadro organizativo, além de outros 20 diretores de “parede” para organizar suas respectivas turmas (lembrando que existe 20 turmas no sindicato, cada uma com cerca de 100 a 110 trabalhadores cada).

Com relação ao posicionamento político-ideológico do Sindicato como já mencionado nesse estudo, alterou-se ao longo da história. Conforme verificado pela literatura e pesquisas de campo, o SINDESTIVA já teve grande influência do anarquismo e comunismo. Também é preciso dizer que já sofreu em termos políticos durante o início da ditadura militar, tendo o presidente da entidade eleito pelos estivadores (Domingos Garcia) retirado nessa época para a entrada de Percy de Souza Patto, e só anos depois, no fim da década de 1970 é que os trabalhadores colocaram uma liderança sindical (o Sr. Xavier) de acordo com suas afinidades e anseios (DSE1; DSE2; E1, 2015).

O então presidente da estiva era envolvido ao "novo sindicalismo" que emergia nesse momento histórico do país, sendo a entidade inclusive muito próxima da Central Única dos Trabalhadores (CUT) durante a década de 1980, mas que não resultou numa filiação de fato da entidade estivadora à central sindical, e essa possível aproximação foi distanciando-se com o passar dos anos e as mudanças das lideranças sindicais por que passou o SINDESTIVA, principalmente no final da década de 1980 (DSE2; E1, 2014).

No decorrer dos anos 1990, aponta DSE5 (2015) a entidade esteve muito próxima

³⁸ O nome da escola é uma homenagem a um estivador da categoria.

³⁹ Informações obtidas durante os trabalhos de campo realizados entre 2014 e 2016 junto aos funcionários do SINDESTIVA.

⁴⁰ A perda do controle do hospital é apontado por DS1; DSE5 (2015) por problemas administrativos adquiridos por dívidas de recolhimentos do FGTS dos funcionários do respectivo hospital, assim como pela perda de valores repassados pelo Imposto sindical devido a modernização dos portos.

da Força Sindical (FS), inclusive porque o ex-presidente do Sindicato foi um dos fundadores da FS na baixada santista. Contudo, o SINDESTIVA não se filiou a FS nesse período, apenas em 2007.

Obviamente que não é simples delinear o posicionamento político-ideológico de um dado sindicato apenas destacando-se a qual central sindical esse está filiado, porém esse fator também não deve ser negligenciado, sobretudo, no que se refere a postura que essas entidades historicamente tendem a ter em relação ao conflito capital-trabalho.

Mesmo porque a FS é uma das principais representantes no país ao sindicalismo de resultados, do sindicalismo mais próximo aos interesses dos empregadores, ao capital. A própria FS nasce e tem o seu “[...] projeto de luta na adesão dos trabalhadores à lógica econômica do neoliberalismo e a colaboração com o empresariado como forma de obter vantagens materiais para os trabalhadores” (BARROS, 2014, p.37). O que sem dúvidas reflete na própria postura de atuação e posicionamento do SINDESTIVA ainda que em alguns momentos mais do que outros.

A título de exemplo, vejamos a questão do Projeto de Lei nº4330 (PL da Terceirização) de autoria do deputado Sandro Mabel do Partido Liberal de Goiás (PL⁴¹). No que se refere a esse projeto, o antigo presidente da FS, Paulinho da Força sempre expressou-se totalmente de acordo com a PL da Terceirização, inclusive fazendo campanha, *lobby* político para a sua aprovação, usando o discurso de que por esse PL os trabalhadores terceirizados passaram a ser representados, ou seja, demonstrando segundo Passos (2015), o apoio explícito aos interesses dos empresários, caracterizando uma central "pelega" indo na contramão das demais como a CUT, Nova Central, Conlutas, CGT e outras. Embora em entrevistas com dirigentes sindicais do SINDESTIVA, sobre os efeitos da terceirização proposta no PL para os trabalhadores e os possíveis prejuízos aos trabalhadores portuários avulsos no país, a entidade se manteve, atrelada e concordando com as atuações da FS. O que implica em questões fundamentais para a categoria estivadora e, conseqüentemente, para o conjunto dos trabalhadores, afinal o PL 4330, visa intensificar, ampliar e legalizar o processo de terceirização da mão de obra no Brasil para atividades fins, antes restrita as atividades de apoio passando então as atividades principais das empresas.

⁴¹ Em 2006 o PL se funde ao Partido de Reedificação da Ordem Nacional (PRONA) formando o Partido da República (PR). Disponível em: <http://www.partidodarepublica.org.br/partido/historia_do_pr.html>. Acessado em: 07/10/2016.

Mesmo reconhecendo a retirada dos direitos trabalhistas através da ampliação da terceirização que o PL representa, o DSE5 (2015) afirma que o SINDESTIVA não buscou nenhum enfrentamento com a FS, pois segundo ele, isso não é um fator necessário de rompimento. O que não coaduna com o pensamento dos estivadores entrevistados que se manifestaram contrários ao não posicionamento do SINDESTIVA frente à FS e mesmo de repúdio ao PL da Terceirização, tendo em vista que esses trabalhadores compreendem esse processo como uma afronta ao conjunto dos trabalhadores.

Através da pesquisa de dados primários e secundários constatamos que essa íntima aproximação entre o deputado Paulinho da Força (como o representante da FS) e o SINDESTIVA tomou força com o processo de discussão e depois da aprovação da Medida Provisória (MP) 595 que dispõe sobre a exploração direta e indireta dos portos pela União, que ao ser sancionada se tornou o novo marco regulatório sobre os portos no país, a Lei 12.815/13. Isso por que durante a discussão sobre a MP 595, no final do ano de 2012, o deputado esteve ao lado dos trabalhadores portuários, defendendo suas pautas frente aos interesses do governo e dos empresários. Em 2013, inclusive, Paulinho da Força participou da ocupação de um navio no Porto de Santos com os trabalhadores da estiva e capatazia no terminal da EMBRAPORT, durante o conflito entre o sindicato e a empresa em relação ao trabalho por vínculo. Desta forma, como aponta DSE1 (2015), o deputado é um dos representantes dos trabalhadores portuários no congresso nacional que vem atuando com mais afinco em relação às demandas dos trabalhadores portuários.

Por outro lado, como descrito, esse mesmo deputado é um dos principais apoiadores da aprovação da PL 4330 e de outras reformas que buscam retirar direitos dos trabalhadores, o que as lideranças do SINDESTIVA acabam por quando é conveniente fazer "vistas grossas" e fingir que não percebem essa atuação e posicionamento do deputado e mesmo da central sindical da qual estão filiados.

Outro importante elemento de análise do posicionamento político-ideológico do Sindicato é a questão da comunicação sindical e a forma que esta é orientada e organizada, assim como o papel político de formação dos diretores e dos trabalhadores dentro da entidade sindical (MOMESSO, 1994).

Em relação aos cursos de formação sindical, os entrevistados DSE1 (2015), DSE2; DSE3; DSE5 (2015) apontaram que o Sindicato não possui e não realiza cursos de formações políticas e sindicais com os trabalhadores da base, apenas os diretores da

entidade realizam cursos de formação sindical diretamente com a FS.

O SINDESTIVA não possui nenhum tipo de jornal ou boletim direcionado aos trabalhadores da base, as informações e discussões sobre problemas da categoria ou de âmbito geral dos trabalhadores no país ou em nível internacional são passados dos dirigentes sindicais para os diretores, que por sua vez durante a escalação dos trabalhos nas “paredes” repassam as informações e comunicados para os trabalhadores (DSE1, 2015). Devido às peculiaridades do trabalho avulso, a presença dos diretores de paredes junto com os trabalhadores da base é constante, pois como já mencionado, são os diretores que organizam o processo de distribuição do trabalho.

O Sindicato se utiliza do site da FS para publicar informações sobre a categoria, sejam informativos sobre paralisações, pontos de pauta/reivindicações trabalhistas da entidade junto ao sindicato patronal, aos empresários e aos operadores portuários, ou ainda sobre dados de eventos que a entidade realizou ou realizará (DSE5, 2015).

Em relação a Federação Nacional dos Estivadores, o SINDESTIVA possui representantes na entidade e inclusive já teve diretores que ajudaram a compor os quadros da Federação em diferentes momentos (DSE1, 2015).

Os dirigentes sindicais entrevistados também apontaram que o sindicato tem boa relação com as lideranças das outras categorias presentes no setor portuário, como por exemplo

[...] SINDOGESP (que é o pessoal que opera as pontes, também os guindastes de terra do porto) [...] rola uma solidariedade entre nós. Os conferentes de bordo. Hoje nem tanto porque essas duas categorias SINDOGESP e Conferentes a maioria, cerca de 90% são de trabalhadores vinculados, mas quando todas essas categorias eram avulsas havia uma ligação muito forte, por exemplo: tão prejudicando os conferentes... oh era para todo mundo; oh, hoje tão prejudicando o pessoal da capatazia, então todo mundo seria prejudicado. Antes havia essa ligação entre os sindicatos, hoje é mais entre SINTRAPORT e estiva. (DSE1, 2015 - grifo nosso)

Desta forma, a partir dos apontamentos realizados em relação à estrutura sindical do SINDESTIVA, é visível que essa entidade, assim como diversos outros sindicatos no país, se encontram limitados pela estrutura sindical oficial presente na CLT. Tanto no que se refere à atuação de suas lideranças em relação a outros sindicatos da categoria, como também a problemas que se apresentam para o conjunto dos trabalhadores.

Não só a estrutura é limitada, como a própria atuação. Conforme constatado nos trabalhos de campo junto aos estivadores entrevistados, o Sindicato nos últimos anos está

inerte em relação ao conflito capital-trabalho, ainda que algumas ações/mobilizações pontuais tenham se concretizado, o Sindicato permanece observando as questões de maneira fragmentada o que limita a luta dos trabalhadores na/da estiva em Santos.

É unânime para todos os estivadores e dirigentes sindicais entrevistados que a Modernização dos Portos continua prejudicando os trabalhadores portuários, seja na oferta e mercado de trabalho aos avulsos, na perda do controle da mão de obra pelo sindicato da categoria, pela forma de atuação dos Operadores Portuários, ou pela multifuncionalidade. É sabido que houve atuações do SINDESTIVA antes e durante o processo de modernização, que ocasionaram em resistências, lutas, e em ganhos e perdas.

Além disso, os estivadores entrevistados demonstram incertezas e preocupações no que diz respeito ao futuro da categoria, do conjunto de direitos dos trabalhadores e mesmo em relação a atuação do Sindicato.

As perspectivas aí é aguardar o término jurídico dessa situação que está nebulosa, pois eles querem é o 100% de vínculo né. E [...] tudo o que nós fizemos, os antecedentes fizeram, vai ficar para trás. (E2, 2016)

Hoje estamos lutando para poder trabalhar, tem pouco trabalho. O sindicato tem que lutar por mais trabalho (E3, 2016)

Então, nos últimos anos as empresas vêm dando uma prioridade para o trabalho vinculado, e isso está acabando com o trabalho avulso. E isso não pode acabar, os avulsos já estão aqui há décadas, faz parte da cultura do porto. (E4, 2016)

Estamos com problemas sérios em relação aos salários, nossa remuneração só vem diminuindo causando uma grande desigualdade mesmo. (E5, 2016)

Somam-se a essas incertezas, problemas e desafios por que vivem os estivadores, o descontentamento em relação a atuação sindical. Embora praticamente todos os trabalhadores tenham pontuado o fator essencial do sindicato a categoria, os mesmos afirmam que nos últimos anos há um desinteresse por parte da entidade em lutar e resistir frente aos avanços do capital no setor e notadamente aos trabalhadores avulsos, que sem dúvida, estão dia após dia sendo bombardeados com perdas de seus direitos laborais.

Acredito que o sindicato tem que atuar mais, tem que correr mais pelos os trabalhadores. Não pode só aceitar as coisas que estão acontecendo dentro do porto. (E3, 2016)

Tem muitas coisas erradas, acredito que o sindicato dá com uma mão e tira com a outra. (E4, 2016)

O sindicato tem que lutar mais no dia-dia em prol do trabalhador. Tem que ir pra luta cara! (E5, 2016)

Falta mais atuação do sindicato. Acredito que eles estão muito parados e aceitando tudo que vem do sindicato patronal. (E6, 2016)

É perceptível diante dessas falas a insatisfação dos trabalhadores em relação à atuação sindical, e segundo eles o SINDESTIVA apresenta limitações nas estratégias de lutas. Desta forma, o atual momento de desenvolvimento do capitalismo coloca uma série de desafios para os trabalhadores portuários avulsos, inclusive em âmbito da organização das entidades de representação.

É diante disso que a seguir trazemos uma reflexão a respeito da relação território e sindicalismo no Brasil, a fim de compreendermos melhor os processos e elementos que auxiliaram nesse distanciamento e controle/apropriação do capital inclusive perante as entidades representativas dos trabalhadores.

2.3.1 Território e sindicato: aproximações analíticas a respeito do caso brasileiro

Fugindo de um texto que faça um exaustivo resgate de como o conceito de território foi sendo utilizado na geografia, nos propomos, a partir do entendimento de que o território está além da relação de poder unidimensional do Estado, assim como na definição de território de que os sujeitos sociais e suas relações objetivas e subjetivas devem estar e serem compreendidas sob o ponto de vista elementar, de tal maneira que o território está carregado de relações sociais e relações de poder, de modo que o conjunto de relações proporciona um conjunto de dinâmicas, movimentos, jogos de força, interesses, discursos e ideologias.

[...] entendemos que o território, como bem explicado por Saquet (2009), é o produto dos atores sociais, pois são esses atores que produzem o território, partindo da realidade inicial dada que é o espaço. E a apropriação concreta ou abstrata de um espaço, dotada de sentidos, símbolos, utilidades, vem através da apropriação de um ator se tornar a territorialidade de um espaço, ou seja, é aquilo que pode diferenciar ou não um território de outro no espaço geográfico. (BARROS, 2014, p.75)

Conforme Haesbaert (2005), o território e a territorialização necessitam ser trabalhados na multiplicidade de suas manifestações, isto é, em sua multiplicidade de poderes representados nos diversos agentes/sujeitos envolvidos em cada território. Por isso, segundo o autor, é fundamental reconhecer os sujeitos que atuam no território, que o constroem, sejam eles o Estado, grupos sociais, instituições como igreja, empresas, entre outros, para então desvendarmos as ações, efeitos, influências e controles que se dão por esses sujeitos e relações.

Assim, a territorialidade representa os vínculos que os indivíduos/grupos sociais mantêm com o território, sejam eles materiais ou imateriais, ligado a percepção, a

subjetividade. A identidade individual ou coletiva é decorrente do reconhecimento e da valorização das territorialidades, haja vista que estas são fundamentais para a construção de identidades. (CANDIOTTO; SANTOS, 2009, p.321).

Deste modo,

[...] a formação territorial articula uma dialética entre a construção material e a construção simbólica do espaço, que unifica num mesmo movimento processos econômicos, políticos e culturais. O território material é referência para formas de consciência e representação, cujos discursos retroagem no processo de produção material do espaço, com o imaginário territorial comandando a apropriação e exploração dos lugares. (MORAES, 2005, p.59)

Logo, todo território é ao mesmo tempo uma combinação funcional e simbólica, se domina/apropria um espaço para realizar funções, assim como para produzir significados (HAESBAERT, 2005).

A partir desse entendimento sobre o território buscamos atrelar essa discussão com os sentidos dado pelos sujeitos na questão sindical, ou seja, no tocante que se refere a pesquisa propriamente dita, a compreensão territorial sindical do SINDESTIVA. Pois bem, compreender o conceito de território como um campo de poder entre diversos atores, além do poder do Estado é de suma importância para compreendermos a relação entre as entidades sindicais no Brasil e suas territorializações.

A hipótese de que as múltiplas ações no território sejam elas sociais, econômicas, políticas e culturais não se dão apenas através da ação do Estado, mas também por outros agentes sociais e podem aparecer como organismos de importante atuação no território (PAULA, 2011). Compartilhamos com o autor que os sindicatos, assim como outros agentes da sociedade possuem poder e, em alguns casos, através de sua organização territorial, podem questionar a estrutura dominante determinada pelo poder central.

Neste sentido, o sindicato como elemento de representação dos trabalhadores tem papel importante na representação e nas ações territoriais dos mesmos, sejam elas negando o poder central a investida do ideário do capital ou (re)produzindo esses mesmos interesses dentro de seus territórios ou em suas territorialidades.

Dentro desta perspectiva é importante ressaltar que nem sempre os sindicatos se organizaram como hoje estão organizados e, compreender isso é importante para nossa discussão sobre a relação território-sindicato no Brasil.

Para iniciarmos nessa discussão, a tese de Paula (2011) nos apresenta elementos interessantes para reflexão, pois aponta diferenças nas ações territoriais dos sindicatos no país, revelando que antes de 1930 a principal lei que regulamentava a existência dos sindicatos havia sido criada através do decreto nº 1637 de 5 de janeiro de 1907.

Esse decreto teve como objetivo regulamentar a formação de sindicatos no país, muito embora, “não se tinha em vista realmente, a criação de um espírito sindicalista, de resistência profissional e de arregimentação de classe e sim o de cooperação, de auxílio mútuo, de assistência.” (MORAES FILHO, 1952 apud PAULA, 2001, p.54-55)

A criação desta lei de regulação das entidades sindicais no país deve ser entendida dentro do contexto histórico do liberalismo no país, liberalismo que também deve ser compreendido com as particularidades locais da aristocracia latifundiária e produtora de monocultivos. Pois como apontam diversos autores, o liberalismo praticado no país foi diferente do liberalismo posto em prática na Europa, muito devido à elite nacional que compunha a República Velha (PAULA, 2011).

Sobre a influência de uma lei francesa de 1884 de origem liberal, a lei de 1907, delegava liberdade às entidades dos trabalhadores e autonomia em seu processo de organização nacional e de relações com entidades internacionais (PAULA, 2011). Deste modo, a lei não delimitava limites territoriais de representação das entidades dos trabalhadores, permitindo inclusive a representação de mais de um sindicato por uma categoria na mesma base territorial, os sindicatos poderiam representar regionalmente ou até nacionalmente. Inclusive podendo representar trabalhadores de diferentes categorias, o que permitia para essas instituições inúmeras possibilidades de ações territoriais (PAULA, 2011). Criando, segundo o autor, relações estreitas com entidades sindicais internacionais. Como podemos observar no art. 4º da referida lei,

[...] ‘Os sindicatos terão a faculdade de se federar em uniões ou sindicatos centrais, sem limitação de circunscrições territoriais.’ (apud MORAES FILHO, 1952, p.187) ou seja, ao sindicato era facultado, conforme as suas necessidades, a definição da base territorial. (PAULA, 2011, p.55)

Vale lembrar, que nas primeiras décadas do século XX havia uma forte influência anarquista no sindicalismo brasileiro, da qual o próprio movimento sindical portuário estava inserido, tendo inclusive o sindicato dos estivadores de Santos, o que deixou a cidade de Santos reconhecida nacionalmente como a Barcelona brasileira, devido o grande número de militantes anarquistas presentes dentro do sindicato da categoria (SARTI, 1981). Nesse mesmo período, ocorreram greves gerais de diversas categorias de trabalhadores portuários santistas, influenciados por essas ideias anarquistas.

Portanto, a autonomia dada aos trabalhadores de organizarem suas entidades de representação a partir de seus próprios anseios e necessidades, propiciou ao mesmo, uma gama de possibilidades de ações territoriais, que se expressavam em uma territorialidade

(os sentidos das lutas e suas configurações) muito diferente daquela adotada após a Revolução de 1930. Essas características do sindicalismo nacional das primeiras décadas do século XX levaram a grandes greves gerais, como as de 1917 e 1919 em São Paulo e, uma ação revolucionária e de resistência da classe trabalhadora frente à expansão do capital e da sua ideologia burguesa no início do século passado (ANTUNES, 2011).

Compreendendo o conceito de território como um campo de força, uma disputa de poder, mesmo que as entidades sindicais do início do século XX não possuíssem em sua maioria uma intenção de tomada do poder do Estado, mas utilizavam da organização territorial e da produção de uma territorialidade de luta e resistência frente a ofensiva do capital na busca por melhores condições de vida e de trabalho. Existia uma territorialidade calcada em laços de afinidades, buscando construir uma rede de solidariedade sindical na formulação de estratégias territoriais para conquistarem melhores condições de vida e de trabalho (PAULA, 2011).

Por outro lado, devemos lembrar que o Estado, ainda que não seja o único, atua como importante agente de poder num dado território, o que por sua vez acarreta rebatimentos também no tocante a atividade sindical no país, no Brasil, por exemplo, um marco se dá com o governo de Getúlio Vargas. Neste período, um conjunto de leis, decretos e regulamentações da atividade laboral e sindical foram constituídas como uma forma estratégica do Estado em controlar material e imaterialmente as entidades de representação dos trabalhadores, de maneira a colocá-las diante dos interesses do capital. Assim, houve o atrelamento sindical ao Estado, como exemplo teve-se o reconhecimento sindical ligado ao Ministério do Trabalho e a unicidade sindical. Essas medidas impostas por Vargas buscaram retirar a autonomia de construção e gestão das entidades sindicais dos próprios trabalhadores e suas lideranças, assim como fragmentar a luta dos trabalhadores a partir de uma base territorial dos sindicatos implantada por municípios (PAULA, 2011).

As experiências de lutas e compartilhamentos de conhecimentos que os trabalhadores e suas entidades experimentaram nos anos iniciais do século XX, como exemplo, as múltiplas possibilidades de ações territoriais e de representação de trabalhadores de categorias diferentes por um único sindicato foi então cerceada por Vargas e, em seu lugar, implementada um sindicalismo de modelo corporativista, fragmentário da classe trabalhadora e atrelado ao Estado (ANTUNES, 2011).

Para isso, Vargas utilizou-se da perseguição e deportação das lideranças sindicais

contrárias a tal modelo, além do assassinato de muitos militantes dos sindicatos, especialmente ligados aos ideais anarquistas e comunistas.

Através desse atrelamento sindical ao Estado, visou-se diminuir as ações dos sindicatos de resistências e reivindicatórios, isto é, enfraquecer o poder sindical quanto à mobilização dos trabalhadores por melhores condições de vida e trabalho, de maneira a propiciar um ambiente favorável para a acumulação do capital no país (ANTUNES, 2011).

Nesse momento, também o Estado passou de um mero repressor das demandas dos trabalhadores adotando uma estratégia de incorporação das organizações sindicais, apresentando a colaboração de classe como indutora de uma ação das entidades dos trabalhadores voltada à colaboração para o desenvolvimento, tendo a nação como elemento aglutinador, isto é, “é pelo desenvolvimento da nação que deveriam os trabalhadores colaborar com o Estado e com o capital, camuflando a exploração estrutural do trabalho no sistema do capital.” (CARVALHAL, 2004, p.109-110).

Portanto, buscaram-se estratégias de convencimento e atrelamento das entidades de representação dos trabalhadores ao Estado, como forma de subjugar e diminuir o poder de resistência dos trabalhadores frente aos interesses da classe dominante do país. Dentre essas estratégias e ações teve-se a criação do Imposto Sindical⁴², criado na primeira metade da década de 1940, marcando esse processo.

[...] o Imposto Sindical é também um dispositivo de controle sobre os órgãos de classe e de manutenção de sua dependência ao poder central, pois mantém a operacionalidade do Sindicato, independentemente de sua presença junto à base, regulando-o nos períodos de crise e de representação. (TROYANO, 1978, p.65)

Além disso, teve-se a criação da CLT, que foi apresentada como uma dádiva do Estado, “apagando” os anos de lutas do movimento sindical brasileiro por bandeiras históricas, como o fim do trabalho infantil, a diminuição da jornada de trabalho, entre outros (ANTUNES, 2011).

Para Thomaz Júnior (2002) o atrelamento do sindicato ao Estado significou que

⁴² Vargas cria o Imposto Sindical em 1941, este imposto atualmente é denominado Contribuição Sindical, sendo correspondente ao desconto de um dia de trabalho durante o mês de maio de todos os trabalhadores brasileiros. Da quantia arrecadada, cinquenta por cento destina-se ao Sindicato; quinze por cento à Federação da categoria; cinco por cento a Confederação da categoria profissional; vinte por cento ao Ministério do Trabalho; e três por cento a Caixa Econômica Federal como comissão de entidade arrecadadora. A partir de 2008, no segundo mandato do ex-presidente Lula as centrais sindicais também se tornam beneficiárias da arrecadação sindical com a Lei 11.648/2008 (BARROS, 2014).

as entidades de representação dos trabalhadores se distanciando de suas bases, dos trabalhadores, passando em muitos casos, essas entidades a representar os interesses mais a favor dos segmentos sociais dominantes.

Troyano (1978) descreve que a estrutura sindical oficial transformou os sindicatos em meras extensões dos órgãos assistencialistas, jurídicos, sendo uma forma de manter a classe operária dentro dos estreitos limites dos interesses e das ações determinadas pelo próprio Estado no momento de criação oficial dos sindicatos.

Essa intervenção estatal nos sindicatos passou a determinar as ações territoriais, "determinando que essas territorialidades sindicais se desenvolvessem única e exclusivamente sob as suas determinações." (PAULA, 2011, p.22).

Portanto, as entidades sindicais deixaram de possuir sua liberdade de autogestão, perderam sua pluralidade, ou seja, os sentidos, as subjetividades estabelecidas foram se perdendo, tendendo em muitos casos aos valores e intencionalidades oriundos do Estado, da classe dominante, do capital.

Por isso, os efeitos do processo de atrelamento do sindicato ao Estado são até hoje motivos de grande debate entre os estudiosos do tema. Esse atrelamento, conforme aponta Thomaz Júnior (2002) conseguiu resistir ao processo de reabertura política pós-ditadura militar e também ao processo de discussão e elaboração da Constituição Federal de 1988. Que, de acordo com o autor teve a participação de entidades e pessoas ligadas a diferentes movimentos sociais, até mesmo, de lideranças sindicais. Contudo "[...] foi mantido pela Constituição de 1988 o elemento cimentador da estrutura oficial corporativista do sindicalismo assistencialista, quer seja, o imposto sindical, bem como o assistencial." (THOMAZ JÚNIOR, 2002, p.238).

Mantida pela C.F 88⁴³ a estrutura vertical/verticalismo do modelo jurídico descreve Thomaz Júnior (2002) é pautado na tríade⁴⁴ sindicato, Federação, Confederação que representam os limites da dita *liberdade sindical*. Essa liberdade está condicionada a "[...] unicidade sindical (artigo 8º, inciso II) e à estrutura vertical Confederativa (oficial)

⁴³ Por mais que a CF/88 mantivera elementos da estrutura corporativista do sindicalismo brasileiro e que dificulta a atuação dos sindicatos e de suas lideranças mais próximas aos anseios de suas bases, dos trabalhadores, essa mesma CF ampliou e estipulou novos direitos, como: criação do seguro desemprego, limitação da jornada de trabalho a 44 horas semanais, ampliação da licença maternidade para 120 dias e criação da licença paternidade, assegura a liberdade de organização sindical para o funcionalismo público e proíbe a ingerência do Estado e estabelece multa de 40% sobre o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) em demissões sem justa causa (CARVALHAL, 2004).

⁴⁴ A partir de 2008, com o reconhecimento das Centrais Sindicais pelo Estado, podemos inserir nessa Tríade as Centrais Sindicais. Inicialmente o Governo Federal reconheceu oito delas: CUT, FS, Confederação Geral dos Trabalhadores, NSCT, entre outras (TRÓPIA; GALVÃO; MARCELINO, 2013).

que, por sua vez, dão conformação e sentido ao monopólio da representação e da “autonomia” dos sindicatos.” (THOMAZ JÚNIOR, 2002, p.237). Assim,

[...] o Estado cria o sindicato, estrutura por categorias de trabalhadores (definidas pelo e no processo de produção, tendo por base, portanto, a divisão técnica do trabalho como definidora do enquadramento sindical), que, nos limites da ordenação territorial do Estado, tem que ser único, tanto em relação à base territorial, quanto em relação à categoria (unicidade sindical). (THOMAZ JÚNIOR, 2002, p.240)

Desta forma, o Estado cria e mantém barreiras históricas para representação e luta da classe trabalhadora e, por outro lado em relação ao capital, principalmente com a adoção do paradigma neoliberal, as barreiras que esse mesmo Estado mantinha (quando existiam) ao processo de acumulação do capital vem sendo solapadas, ou seja, as barreiras que podem/poderiam causar impactos ao acúmulo de capital às grandes empresas vem sendo removidas. Assim, enquanto o capital se organiza em nível global e realiza as leituras conjunturais a partir de uma perspectiva ampla de ação em nível mundial, as entidades de representação dos trabalhadores, realizam essa mesma leitura de conjuntura dentro de seus *territórios minados* conforme descreve Thomaz Junior (2011), ou seja, realizam suas concepções a partir da fragmentação da classe trabalhadora idealizada a partir do próprio processo de produção.

A dinâmica territorial que o capital enseja traz justamente a possibilidade de utilização da mobilidade planetária como estratégia de domínio, pois através desta mobilidade e tendo em vista a destruição de vias alternativas de sociabilidade, o capital pode empreender sua chantagem sobre os países e regiões, aproveitando-se do caráter fragmentário dos locais, base da representação política dos trabalhadores, tanto em nível nacional, quanto em níveis sub-nacionais, como no caso brasileiro, que tem no município a unidade territorial da representação sindical. (CARVALHAL, 2004, p.51)

Portanto, o capital se vê e organiza-se em uma escala ampla e por outro lado a classe trabalhadora encontra-se fragmentada, em categorias, e travam suas lutas a partir dos limites impostos pela CLT, não conseguindo transcender ou encontrar pontos de similaridade tantos em suas próprias bandeiras de lutas como nas reivindicações de outras categorias de trabalhadores.

No caso dos estivadores, por mais que a territorialização do sindicato possa ter alterado seus significados de lutas e expressões territoriais ao longo do século XX, essa categoria possuía elementos de importância na preservação da identidade e de (re)construção de laços de solidariedade entre esses trabalhadores e os outros trabalhadores avulsos no Porto de Santos, assim, como nos outros portos do Brasil e do mundo. Entretanto, ao longo dos anos, principalmente a partir da década de 1990, com o

ideário neoliberal no país o sindicato sofreu grandes mudanças. Mais especificamente com o processo de Modernização dos Portos iniciados com a promulgação da Lei 8.630/93 e posteriormente com a Lei 12.815/13.

Tais medidas inseriram novos atores no ambiente portuário que vem alterando a relação capital-trabalho e dando novos significados e introduzindo novos métodos de organização e controle do trabalho portuário avulso a partir dos anseios do capital. Essas medidas vêm fragilizando a entidade sindical dos trabalhadores avulsos e por sua vez retirando direitos e conquistas trabalhistas dos estivadores, por exemplo, dentro de um discurso “modernizante” e “desenvolvimentista”.

No caso dos dirigentes do SINDESTIVA, por exemplo, os mesmos compreendem o impacto da possível aprovação do Projeto de Lei (PL-4330) aos trabalhadores do Brasil, porém, questionados sobre o posicionamento do sindicato frente a esse processo de precarização da classe trabalhadora, estes não se opuseram a tal medida. Alguns, inclusive, colocam que o PL não teria impacto direto para os trabalhadores avulsos portuários. Transparecendo a fragmentação de classe e despreocupação para com o conjunto dos trabalhadores, assim como, ao afirmar e julgar que o PL possivelmente não impactaria a categoria que representam, atestam como não necessário lutar contra essa medida, demonstrando um total descaso para com a categoria que representam.

Isso reflete o longo processo de atrelamento e intervenção do Estado, e dos interesses do capital, no processo de organização e luta dos trabalhadores. Ainda que esse atrelamento possibilitasse a legalidade aos sindicatos, e definiu os parâmetros de existência, organização e ação das entidades, também os conectou à ordem capitalista, isto é, “[...] tornando-os instituições negociadoras da venda da força de trabalho, e não entidades de representação da classe trabalhadora, tampouco radicalmente antagonistas do capital.” (CARVALHAL, 2004, p.111).

Outro fator que deve ser analisado quanto às entidades de representação é que em sua grande maioria têm

[...] o legalismo como parâmetro ideológico da ação sindical, a capacidade de mobilização dos sindicatos fica à mercê daquilo que é estabelecido em lei, priorizando as disputas institucionais no interior do aparelho judiciário pelo cumprimento da legislação ou através do jogo parlamentar no caso da criação de leis trabalhistas. Além disso, como os sindicatos detêm o monopólio legal da representação dos trabalhadores, ficam dispensados da ampliação e efetiva organização destes trabalhadores para continuarem existindo. (CARVALHAL, 2004, p.113-114)

Os reflexos dessa estrutura sindical e seu empecilho na luta dos trabalhadores

podem ser observados em ações recentes como, por exemplo, na greve dos garis do Rio de Janeiro no ano de 2014 onde o sindicato da categoria acertou um reajuste salarial de 3% com o sindicato patronal, em desconformidade com a opinião dos trabalhadores. Assim, de acordo com Betim (2015), um grupo de trabalhadores organizou um movimento dissidente e em desacordo da decisão tomada pela entidade da categoria "cruzaram os braços" em um sábado de carnaval na cidade do Rio de Janeiro, tendo conseguido mais de 70% de adesão dos garis que paralisaram durante oito dias, acumulando-se quase 20 mil toneladas de lixo nas ruas. Dentre outros casos, tivemos a mobilização dos metroviários em São Paulo em 2014, por exemplo.

Em outras palavras, é comumente observado lideranças sindicais corruptas e cada vez mais próxima dos interesses patronais do que dos próprios trabalhadores que representam, sendo necessário formas e estratégias diferenciadas desses sujeitos em luta por seus direitos. Afinal, o modelo sindical atual, tem estado, em muitos casos, mais alinhado aos interesses do capital, tendendo a desorganizar essas entidades e fragmentar ainda mais a luta dos trabalhadores.

Desta forma, além da estrutura oficial dos sindicatos outra grande barreira do sindicalismo brasileiro é o Estado, isto é, o modelo que entende o Estado como o fiel depositário da justiça e da capacidade conciliatória entre capital e trabalho, ignorando assim o seu caráter histórico classista (burguês) (BOITO JÚNIOR, 1999).

Neste sentido, as entidades de representação dos trabalhadores vêm demonstrando dificuldades

[...] para enfrentarem a combinação de transformações econômicas, tanto no plano macro (decorrentes da mundialização do capital e da adoção de políticas econômicas neoliberais por parte do Estado brasileiro), quanto no plano das empresas, através da reestruturação produtiva, com as transformações na sociabilidade em termos da individualização e esvaziamento da política. (CARVALHAL, 2004, p.28)

Essas dificuldades percorreram toda a década de 1990 com a adoção das políticas neoliberais por governos de direita, principalmente com o governo de FHC do PSDB. Contudo, como demonstramos mais adiante, essas dificuldades permaneceram durante o governo de “esquerda” representado pela chegada do PT ao poder, com os presidentes Lula e Dilma e todo o modelo novo-desenvolvimentista adotado por ambos.

No cenário portuário, as políticas neoliberais se iniciaram durante a década de 1990 com o processo de entrega de empresas públicas a iniciativa privada e posteriormente a promulgação de um novo marco regulatório portuário que buscou a

flexibilização da força de trabalho portuária. Neste ínterim, o SINDESTIVA como descrito por Diéguez (2014) organizou diversas mobilizações dos trabalhadores avulsos, juntamente com outras categorias, criando inclusive uma Intersindical na baixada Santista para enfrentar as políticas de precarização da mão de obra portuária. Tal medida, realizada pelos trabalhadores foi importante para reduzir os impactos do novo marco regulatório portuário num primeiro momento, pois tais medidas colocadas pelos empresários, como o trabalho multifuncional, já estavam presentes nesse marco, porém inicialmente não foram colocados em práticas devido à mobilização dos trabalhadores (DIÉGUEZ, 2014).

Entretanto, com a implementação do novo marco no decorrer da década de 1990 e a absorção de todos os sindicatos dos trabalhadores avulsos a partir de 2001 pelo OGMO, outros elementos presentes na lei poderiam ser colocados em prática após essa nova conquista do capital no setor portuário.

Neste cenário, chega ao poder, em 2003, um governo dito de “esquerda” com grande apoio dos movimentos sociais e, inclusive de diversos sindicatos e centrais sindicais e, assume políticas semelhantes aos governos anteriores, por mais que possuem algumas diferenças como tentamos abordar no decorrer desse texto⁴⁵.

O que queremos pontuar neste trabalho é o sentido da luta dos trabalhadores na estiva e sua oposição aos governos Lula e Dilma frente a todo o processo de mudanças inseridas por esses governos no cenário portuário nacional.

Desta forma, diante das mudanças inseridas no ambiente portuário nacional, principalmente a partir de 2013 com a promulgação de um novo marco regulatório portuário que buscou intensificar ainda mais o processo de entrega de áreas portuárias dentro dos portos e consigo a precarização do trabalhador avulso, através da diminuição das requisições de trabalhadores avulsos e a contratação de trabalhadores vinculados pelos terminais portuários se intensifica um processo de aproximação de lideranças do SINDESTIVA com lideranças políticas e sindicais historicamente ligadas ao capital e ao sindicalismo de resultados. No caso, podemos citar as figuras políticas como Beto Mansur, Paulinho da “Farsa” e o próprio prefeito da cidade de Santos, Paulo Alexandre Barbosa do PSDB.

Os efeitos dessas aproximações da entidade sindical dos trabalhadores com históricas figuras ligada ao capital, pontua Diéguez (2014) reflete nas próprias mobilizações das entidades. De acordo com a autora, durante o processo de luta da

⁴⁵ Neste sentido, ver capítulo 3 onde realizamos uma discussão sobre o modelo novo-desenvolvimentista adotado pelo PT, principalmente a partir da segunda metade dos anos 2000.

entidade contra a Câmara de Contêineres e o SOPESP em 2013 referente a contratação de avulsos e vinculados teve baixa adesão dos trabalhadores da categoria. Este mesmo problema de adesão dos trabalhadores às manifestações realizadas pelo SINDESTIVA foi perceptível durante nossos trabalhos de campo entre os anos de 2014 a 2016. As lideranças sindicais entrevistadas como DSE5; DSE1(2015) pontuaram, com tom crítico, que os trabalhadores da base durante os atos chamados pela entidade não vêm participando em "peso". Entretanto, conforme mencionado pelos estivadores entrevistados essa pouca participação em atos e manifestações convocados pela entidade se deve a pelo menos dois fatores, de um lado, a falta de maior diálogo e a pouca aproximação da entidade com a base nos últimos anos, e do outro lado, a aliança feita pelas lideranças do sindicato com figuras políticas ou entidades que a categoria não se identifica ou que representa historicamente os interesses dominantes e do capital.

A título de exemplo, nas Figuras 15 e 16, é possível constatar que na manifestação pela manutenção da divisão 50% vínculo e 50% avulso do dia 04 de julho de 2016, a maioria dos participantes são lideranças e parceiros próximos a esses dirigentes da entidade, poucos são os trabalhadores estivadores que ali estão, tendo em vista justamente essa mudança de atuação e postura do SINDESTIVA. Assim, nota-se a dificuldade da organização da luta dos trabalhadores frente ao processo de mudanças no setor portuário, afinal de um lado esses trabalhadores cada dia mais estão sofrendo com a investida do capital no seu dia-dia laboral e a sua entidade sindical vem dando claros sinais de um sindicato "mediador/conciliador" de conflitos, que busca cada dia menos rupturas e enfrentamentos diretos com o empresariado e o capital.

Figura 15: Trabalhadores paralisados no P3, OGMO-Santos



Fonte: G1Santos (2016).

Figura 16: Trabalhadores paralisados em frente ao OGMO-Santos



Fonte: G1Santos (2016).

Assim, ainda que as organizações sindicais tenham historicamente no Brasil um papel de atuação fundamental para a luta e conquista de medidas essenciais à classe trabalhadora, essa entidade deve, contudo, estar em constante processo de ressignificação e reconstrução a fim, de se voltar cada vez mais para os anseios e interesses dos trabalhadores atuais, de maneira a desatar os laços com (as figuras/personificações criadas) Estado burguês e o grande capital, o que infelizmente não vem ocorrendo.

Demandando então que os trabalhadores busquem outras formas e estratégias de luta e resistência para além dos sindicatos, afinal a tendência que se configura as relações e processo de trabalho no Brasil, a curto e longo prazo, demonstram-se desastrosas a esses sujeitos.

CAPÍTULO 3 – PRECARIZADO PORÉM “MODERNO”: O MODELO PORTUÁRIO ATUAL E SEUS IMPACTOS AOS TRABALHADORES

A partir dos anos 1980, até recentemente, mudanças e desafios atingem os trabalhadores no Brasil e, o setor portuário não escapou desse processo, inclusive, sofrendo intensas modificações advindas com os incentivos da chamada modernização portuária.

Sendo assim, é preciso nos situar ao contexto, de maneira a compreender as mudanças inerentes ao modelo capitalista de produção, no âmbito mundial, adentrando no cenário nacional para então compreender os rebatimentos, desse processo, aos trabalhadores portuários avulsos brasileiros, mais especificadamente aos estivadores no Porto de Santos. A isso identificamos as mudanças introduzidas com a modernização portuária no país, de maneira a retratar, mais precisamente, o caso santista e os processos que conduziram a precarização dos trabalhadores portuários.

3.1 O contexto do ideário da modernização nos portos: do neoliberalismo ao novo-desenvolvimentismo

O sistema de acumulação do capital chega ao final da década de 1960 em crise, de acordo com Harvey (1999), o Estado de Bem-Estar Social apresentava problemas, sendo um empecilho ao desenvolvimento do capital, pois o mesmo garantia direitos sociais aos trabalhadores. Essas garantias tornaram-se cada vez problemáticas, o modelo fordista baseado no keynesianismo, já apresentava sinais de desgastes, principalmente devido à sua rigidez.

A alternativa para o capital à essa crise seria o neoliberalismo, que para muitos autores surge logo após o fim da II Guerra Mundial. Porém, não ganha força devido à conjuntura histórica que lançou os principais países do mundo a II Guerra Mundial, e também a ameaça, que outro modelo de organização social representava ao capital, o socialismo, com a Revolução Russa de 1917 (ARRIGHI, 1996).

Neste cenário que representou o fim da II Grande Guerra, a alternativa do capital, para manter sua hegemonia, foi criar uma relação entre capital-trabalho em bases menos conflituosas e que, ao mesmo tempo, assegurasse aumento exponencial dos lucros do capital que garantisse benefícios e melhorias sociais para os trabalhadores

(CARVALHAL, 2004).

Assim, o principal país do centro do mundo capitalista, os EUA, realizou um conjunto de mudanças político-econômicas, saindo de um liberalismo protecionista, em nível nacional, para um Estado protecionista e intervencionista na economia, tendo como objetivo corrigir as discrepâncias entre o capital e o trabalho a partir de um conjunto de políticas baseados nos apontamentos de John Maynard Keynes.

Desta forma, criou-se a base do modelo de desenvolvimento, chamado por muitos autores, como o Estado de Bem-Estar Social. Tal modelo objetivou combater as mazelas promovidas pelo capitalismo em sua fase liberal e o avanço do comunismo, no imaginário das nações, como uma alternativa de sociabilidade ao capital, principalmente nos países da Europa, pós-Segunda Grande Guerra (ARRIGHI, 1996).

Paralelamente, a criação desse novo modelo de produção do capital, criaram-se diversas instituições internacionais de caráter democrático, como por exemplo, a Organização das Nações Unidas (ONU) que naquela conjuntura garantia à autodeterminação dos povos e o direito a sobrevivência (ARRIGHI, 1996). Isto desencadeou um processo de independência de diversos países da África e Ásia, até então colônias de países europeus.

Contudo, esse sistema de acumulação do capital chegou ao fim da década de 1960 em crise. Segundo Harvey (1999), um dos elementos dessa crise é a falta de regulamentação financeira internacional ligada às ineficazes medidas tomadas pelo governo norte-americano para obter bons resultados nesta área, como exemplo a decomposição do sistema de Bretton- Woods. Assim como o crescimento econômico e a participação no comércio mundial, de outras nações, inseriu-se um ambiente de disputas econômicas e gerou competitividade com os produtos oriundos dos EUA. Essas nações estabeleceram um novo cenário de disputa, e são principalmente, os países da Europa, Japão e alguns países latinos americanos que passaram pelo processo de industrialização (HARVEY, 1999).

Diante da rigidez do sistema, comenta o autor supracitado, o capital sente a necessidade de formar um novo tipo de trabalhador, pois aquele no modelo fordista/taylorista não correspondia mais às necessidades expansivas do capital. A inflexibilidade da força de trabalho, a volatilidade do mercado, o aumento da competição, o estreitamento das margens de lucros, o enfraquecimento dos sindicatos e a grande mão de obra excedente (composta por desempregados e subempregados) são para Harvey (1999) elementos que contribuíram para a crise econômica mundial, sendo

também, fatores que influenciaram uma radical reestruturação do mercado de trabalho, ajudando a impor regimes mais flexíveis de planejamento.

Neste sentido, toda a estrutura de políticas e leis estabelecidas nos países mais desenvolvidos (Europa, EUA, Japão e também nos países latino-americanos, porém não no mesmo momento histórico) que passaram por um período de Estado de Bem-Estar Social, diminuindo os atritos entre capital e trabalho, têm suas bases solapadas, pela reestruturação produtiva e o processo de flexibilização do trabalho com a inserção do paradigma toyotista, sob a insígnia de ampliar os lucros do capital (HARVEY, 1999).

A crise econômica mundial dos anos 1970, de acordo com Carvalhal (2004), marca também a crise hegemônica do keynesianismo na condução das políticas econômicas de diversos Estados Nacionais afetando, do mesmo modo, as instituições multilaterais criadas após a II Grande Guerra. As críticas ao Estado de Bem-Estar Social, tiveram por base, formulações do pensamento neoliberal, que retornaram em meados dos anos 1950 e ganharam força desde então.

O contexto histórico em que nasceu o neoliberalismo, foi para Teixeira (1998), uma tentativa de transformar a teoria neoliberal em uma teoria de alcance prático universal, isto é, num credo mundial a ser adotado por todos os países.

A partir de então o neoliberalismo tem seu marco, com a chegada de Margareth Thatcher ao poder na Grã-Bretanha e de Ronald Reagan nos EUA no início da década de 1980, propiciando, segundo Carvalhal (2004) uma força política ao neoliberalismo para hegemonizar o pensamento e o cenário econômico mundial.

Vale dizer que as medidas apontadas pelos teóricos neoliberais, para superar a crise de acumulação do capital tem como ponto central, a revalorização do mercado como instrumento de regulamentação, pregando a minimização contínua e progressiva da participação do Estado na economia. Além disso, pregam-se a “redução da participação nas atividades produtivas e desregulamentação econômica, ao mesmo tempo ampliando a vigilância policialesca sobre os movimentos sociais” (CARVALHAL, 2004, p.31-32).

A ideologia neoliberal contemporânea tem como essência, o liberalismo econômico que exalta o mercado, a concorrência e a liberdade da iniciativa empresarial na disputa entre nichos econômicos em escala mundial, rejeitando qualquer forma de intervenção do Estado na economia (BOITO JÚNIOR, 1999).

Diversos autores apontam que a adoção do neoliberalismo, se fez também atacando as relações de trabalho estabelecidas no Estado de Bem-Estar Social - e em países que não chegaram a esse tipo de modelo, os ataques se concentram nas conquistas

mínimas dos trabalhadores. No Brasil, os direitos trabalhistas e as políticas universais, passaram a ter o intuito de reduzir os custos salariais e o próprio poder de atuação e defesa das entidades de representação dos trabalhadores na negociação, mesmo em caráter econômico, com o capital no controle do processo de trabalho. A vitória do capital nessas disputas possibilitou a consolidação da experiência japonesa de organização fabril e a adoção de novas tecnologias (ALVES, 1998).

Desta forma, as legislações que ordenam as relações de trabalho, no Estado de Bem-Estar Social representam para o capital, força inconveniente de regulação do trabalho que impedem o livre jogo das forças de mercado (GALVÃO, 2003). Por isso, acrescenta a autora, o pensamento neoliberal procura descartar ou substituir por formas individuais de contratação entre as partes envolvidas, estabelecendo a igualdade jurídica entre as partes contratantes, como a melhor forma de relação entre capital-trabalho na contemporaneidade.

Com a necessidade de desregulamentação do mercado de trabalho, como justificativa para superar a crise, o neoliberalismo

[...] forjou uma ofensiva sobre o movimento sindical e a própria classe trabalhadora, desmontando a correlação da luta de classe existente, cujas expressões mais significativas foram as derrotas dos controladores de tráfego aéreo nos EUA e dos mineiros na Grã-Bretanha. (CARVALHAL, 2004, p.33)

Além disso, o neoliberalismo realizou o processo de reestruturação produtiva, acompanhado da introdução de novas tecnologias que proporcionassem produção mais flexível, para satisfazer as necessidades do mercado e criando as condições necessárias para que a oferta de bens acompanhasse a exigência contemporânea da diversificação da produção (TEIXERA, 1998).

Uma produção mais flexível requer máquinas mais flexíveis e de finalidades genéricas, e mais operários polivalentes, altamente qualificados para operá-las. Uma maior qualificação e flexibilidade exigem que os operários tenham um grau mais elevado de responsabilidade e autonomia. Também requer formas mais flexíveis de controle de produção, ao passo que as relações de produção mais flexíveis promovem o desmantelamento das burocracias corporativistas. Os interesses de uma força de trabalho mais diferenciada não podem ser eficazmente representados por sindicatos e partidos políticos fordistas, monolíticos e burocráticos, são necessários acordos descentralizados para negociar sistemas de pagamentos mais complexos individualizados, que compensam a qualificação e a iniciativa (TEIXERA, 1998, p.216).

Deste modo, as décadas de 1970 e 1980⁴⁶ foram de mudanças e acordos que se configuraram num conturbado período de reestruturação produtiva, econômica e de reajustes sociais e políticos (HARVEY, 1999). Marcando a passagem do regime de acumulação fordista para a acumulação flexível, contudo, o fordismo ainda deixa marcas e sinais de continuidade, este não é eliminado completamente. A acumulação flexível “se apoia na flexibilização dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo” (HARVEY, 1999, p.140).

Outro slogan, desse novo modelo de acumulação é a desregulamentação, o que para o autor, representa um crescimento do monopólio, após uma fase curta de concorrência em setores como aviação, energia e serviços financeiros. A flexibilização das relações de trabalho promovidas pela experiência japonesa, foi tida como exemplo da melhor forma de organização e de planejamento da produção e organização do trabalho (HARVEY, 1999).

A inserção das técnicas japonesas nas principais economias do mundo e sua expansão para os países do Terceiro Mundo ao final da década de 1970 e principalmente a partir de 1980, é tido por Alves (1998), como a “década das inovações” capitalistas, baseado na flexibilização da produção, especialização flexível, a desconcentração industrial, a inserção e difusão de métodos e técnicas de organização do trabalho baseados no toyotismo, como a terceirização, o *just-in-time/kanban*, os Círculos de Controle de Qualidade (CCQ), o Controle Estatístico de Processo (CEP), o Controle de Qualidade Total (CQT). Tais elementos, conforme o autor, inseriram novas problemáticas e transformações no mundo do trabalho.

Outra mudança ocorre no setor financeiro, onde se promoveu uma importante e complexa reorganização, criando pela primeira vez um único mercado mundial de dinheiro e crédito (HARVEY, 1999). Tal conquista, foi possibilitada com o avanço da tecnologia da informação, através dos computadores, satélites e a internet, mas também pela desregulamentação, importante para a "criatividade" financeira e à mundialização.

Logo, esse complexo da reestruturação produtiva, caracterizou uma nova etapa do capitalismo mundial, a mundialização do capital.

Ao dizermos mundialização do capital, estamos dizendo rebustecimento ontológico do ‘sujeito’ capital no plano mundial. Ele – o capital – impõe-se como ‘capital em geral’ e não propriamente como o capital em suas formas particulares, tais como capital comercial, capital industrial ou capital bancário.

⁴⁶ Embora a década de 80 no Brasil tenha sido marcada por um período de florescimento e renovação do movimento sindical, no contexto da redemocratização.

Na verdade, os ‘agentes’ do capital em processo, as corporações transnacionais, não se identificam mais com nenhum tipo concreto de capital; tendem a existir como encarnações individuais de todas as formas de existência do capital: capital-dinheiro, capital produtivo e capital-mercadoria. (ALVES, 1998, p.15)

Essa nova “economia-mundo capitalista” enquanto modelo, que tem como pressuposto se tornar hegemônico na “organização das Relações Internacionais, é estruturalmente excludente, assim como sempre foi o sistema capitalista de acumulação” (FERREIRA, 1997, p.1).

Excludente porquê, de acordo com o autor, acontece por meio de uma polarização entre aqueles países que se beneficiam, os países do Norte e, aqueles que são prejudicados pelo sistema, os países do Sul. O que existe, é uma bem montada estrutura de difusão, pelos países beneficiados, de convencimento do modelo neoliberal enquanto modelo único e universal, que os países do Sul devem seguir, como único modelo portador de valores modernizantes e inquestionáveis para todo o mundo, principalmente entre as nações em desenvolvimento (FERREIRA, 1997).

Em termos propagandísticos, o neoliberalismo difundiu, no Terceiro Mundo, a tese esperançosa de que o jogo livre dos mercados fecharia a brecha do atraso, ao passar não somente pela abertura de fronteiras, como também pela estabilização de preços e contas públicas. Com algum simplismo, postulou-se que o desenvolvimento exportador e de investimento estrangeiro erradicariam a pobreza crônica do subdesenvolvimento, enquanto a difusão automática das melhoras tecnológicas elevaria os padrões de vida e se inverteriam em favor da orientação mercantil das políticas públicas. (IBARRA, 2011, p.239)

A lógica neoliberal exalta as virtudes abstratas dos mercados, conforme descreve Ibarra (2011), assim como dos prêmios aos sujeitos e nações mais aptas, mais competitivas, eficientes, das ganâncias, os direitos de propriedade, e um dos pontos principais, da liberdade de contratação de mão de obra. Por outro lado, critica veemente a possível intromissão do Estado e até a própria política, descrevendo como perniciosas e ineficientes. “[...] assim se articulam as teses e se prepara o salto à ideia de que os mercados constituem o miolo de um sistema social ideal, automático, o qual garante o bem-estar e a prosperidade” (IBARRA, 2011, p.239-240).

Desta forma a adoção do receituário neoliberal, para diversos autores, é decorrente de um conjunto de fatores que tornou possível o pensamento e a hegemonia neoliberal em determinar e guiar os responsáveis pelo encaminhamento de políticas públicas, como ocorreu no Brasil. Tais como a

[...] propaganda vigorosa proveniente do governo norte-americano, formação

de quadro intelectuais em universidades como Harvard e Chicago que foram levados à condução das políticas econômicas, sob influências de fundações e organizações estrangeiras no debate acadêmico e no pensamento empresarial. (CARVALHAL, 2004, p.31)

Contudo, o pacote de medidas propagado e defendido pelas organizações multilaterais, Organização Mundial do Comércio (OMC), Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Mundial, entre outros, foram diferentes, tanto em relação às medidas protecionistas utilizadas pelos países desenvolvidos, como em relação à reestruturação produtiva (CARVALHAL, 2004).

Nesta mesma linha, Cardoso (2003) aponta que a desregulamentação das relações econômicas e sociais em que passaram os países centrais, foram realizadas de forma segmentada, até mesmo em relação ao mercado de trabalho. Para o autor, preservou-se setores importantes da organização social, como as trocas comerciais entre blocos regionais onde os Estados se converteram em *holdings* ou em Estados “concorrenciais” (ALTVATER, 1995 apud CARDOSO, 2003), tendo como objetivo defender os interesses das empresas pátrias junto a outros Estados nacionais e a organismos reguladores do comércio mundial. Em muitos países como EUA, Alemanha, Japão e Coreia do Sul utilizaram-se desse mecanismo, assim como de outros, para protegerem suas empresas frente à livre concorrência do mercado internacional.

Já na periferia do capitalismo, como descreve Cardoso (2003), o discurso neoliberal abre caminhos em países como Brasil (sob as mãos de Fernando Henrique Cardoso-FHC), Argentina (Menem), Chile (Pinochet), México (Salinas de Gortari), todos tendo iniciado o processo de desregulamentação produtiva, abertura comercial, entre outras medidas oriundas do receituário neoliberal.

Entretanto, mesmo sendo o governo FHC, maestro das políticas neoliberais no Brasil, houve já na década de 1980 mudanças dentro da lógica da reestruturação produtiva, todavia de forma limitada e seletiva, o que na década de 1990 foi vivenciada sobre o pensamento neoliberal de forma intensa e incisiva (ANTUNES, 2011).

No caso do setor portuário brasileiro, podemos incluir o sucateamento da empresa pública que tinha a finalidade de administrar a exploração dos portos no país, como foi o caso da Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRÁS) criada no ano de 1975 e fechada no ano de 1991.

A partir dos anos 90, o Brasil entra de fato na era neoliberal, sendo caracterizado [...] pela abertura comercial, estabilização monetária baseado no dólar,

desregulamentação financeira e do mercado de trabalho, além da redução na participação direta do Estado. (CARVALHAL, 2004, p.30)

A década neoliberal apresentou diversos mitos de explicação sobre o funcionamento da economia, especificamente em relação ao Brasil, diversas medidas foram elaboradas para combater os problemas estruturais no caso nacional, como a falta de recursos de investimentos do Estado, adotando como solução a privatização de empresas estatais: Telecomunicações Brasileiras S.A. –TELEBRÁS -, Companhia Hidrelétrica, e no caso do setor portuário a Companhia Siderúrgica Paulista (Cosipa), Ultrafértil, Terminal de Contêineres de Santos (TECON I), entre outros (POCHMANN, 2001).

Deste modo, a complexa simbiose entre o neoliberalismo e a reestruturação produtiva trouxe efeitos profundos para o universo da classe trabalhadora, assim como para as suas entidades representativas e a esquerda brasileira como um todo (ANTUNES, 2011).

Entretanto, o processo de inserção das políticas neoliberais e os ataques aos trabalhadores no Brasil não se deu sem resistência, muito pelo contrário.

[...] foi um período de muitas lutas sociais, iniciadas com a histórica greve dos petroleiros de 1995, que procurava impedir o desmonte da Petrobras, bem como a destruição dos direitos sociais da categoria. Esta paralização geral foi reprimida de maneira violenta pelo governo FHC, por meio do Exército, da polícia, do Judiciário, da mídia etc., todos fortemente articulados para derrotar os petroleiros. Algo similar ocorrera anteriormente na Inglaterra de Margaret Thatcher. Para consolidar o nefasto neoliberalismo britânico recém-iniciado, seu governo vilipendiou a heroica greve dos mineiros de 1983-1984, aprofundando o ideário e a pragmática neoliberal naquele país. O mesmo fez FHC no Brasil, uma década depois, na greve dos petroleiros que durou 31 dias e abalou o país. (ANTUNES, 2011, p.87)

O saldo para os trabalhadores e o movimento sindical diante das políticas implantadas na década de 1990 foi extremamente desastroso, pois elevou o número de desempregados sem nenhum tipo de renda mínima que garantisse a sobrevivência dos desocupados (CARVALHAL, 2004). Como reflexos desse cenário,

[...] a expansão da economia informal como forma de controle e manutenção de um vigoroso exército industrial de reserva, que por sua vez possibilitou maior rebaixamento da renda – mesmo entre os trabalhadores empregados – e das condições de trabalho. (CARVALHAL, 2004, p.40)

Em relação a esse cenário nacional, ocorre também a progressiva perda de apoio popular do movimento sindical junto à sociedade civil, o que inviabilizou a continuidade de muitos movimentos grevistas no período, sobretudo pelo discurso agressivo das

propagandas midiáticas contra o movimento sindical e as greves organizadas por eles (BOITO JÚNIOR, 1999). Inclusive, no setor portuário, onde os trabalhadores avulsos, principalmente os estivadores, eram noticiados na imprensa como vagabundos e donos de um monopólio de trabalho dentro dos portos, que era tido como um entrave ao processo de modernização e de progresso do país. Vale ressaltar que a abertura comercial aumentou a pressão para a modernização e privatização dos portos (mais eficientes e com menores custos), já que com o aumento do volume transportado elevou-se também as possibilidades de lucro.

A propaganda midiática contra as entidades de organização dos trabalhadores foi tão forte que se compararmos a década anterior, conforme aponta (BOITO JÚNIOR, 1999), a situação era muito diferente, pois a população, em sua maioria apoiava as greves e as enxergava como um instrumento de luta eficaz e necessário na busca por melhores condições de vida e de trabalho.

Porém, como já foi exposto, esse cenário alterou-se na década de 1990, sendo os trabalhadores o foco principal das investidas neoliberais, tanto no Brasil quanto no mundo.

Outra implicação desse modelo é a tentativa contínua de cooptar a subjetividade dos trabalhadores aos ditames e interesses do modo de produção capitalista.

A partir de então, teremos um mundo do trabalho que se apresenta em múltipla processualidade, dada pela desproletarização do trabalho industrial, a heteroginização do trabalho, expressa na incorporação crescente do trabalho feminino no mundo operário, e por fim a subproletarização, exposta no trabalho parcial, precário, terceirizado (ANTUNES, 2003).

Deve-se mencionar, que os trabalhadores portuários, não estão imunes à essas mudanças. Ao contrário, os trabalhadores portuários avulsos, mais precisamente os estivadores, estão inseridos nesse universo de mudanças que traz novos e velhos elementos, que acentuam a precariedade do trabalho, camuflada por um discurso modernizante e progressista. A seguir, mencionaremos os reflexos desse modelo neoliberal no setor portuário brasileiro. Antes, porém, adentraremos na discussão sobre a análise da conjuntura atual (a partir dos anos 2000) do país, diante do chamado novo-desenvolvimentismo, pois a partir dessa reflexão de conjuntura será possível compreender melhor os impactos para o mundo do trabalho portuário brasileiro.

De acordo com Bresser-Pereira (2010), entre 1995 a 2002, durante o governo de FHC, o país trilhou um caminho que procurou estabilizar a economia através da adoção

da política de juros altos, como forma de utilizar a poupança externa para investimentos. Contudo, para o autor, essa política foi incapaz de recuperar o crescimento do país. O plano econômico delineado por esse governo não apenas "fracassou" como também não logrou a retomada do desenvolvimento, e inclusive não chegou a estabilizar macroeconomicamente o país. Deixando para o sucessor uma herança de altas dívidas e déficits que, conseqüentemente, levaram a altas taxas de desemprego no país (BRESSER-PEREIRA, 2010).

A alternância dos presidentes Fernando Collor de Mello (1990-1992), Fernando Henrique Cardoso (1994-2002), Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010) e de Dilma Vana Rousseff (2011-2016)⁴⁷ identifica um período da história compreendido por Alves (2014) de importantes lutas e repercussões para a luta de classes, assim como para os anseios históricos de emancipação da classe trabalhadora.

Analisar este momento de transição, principalmente da chegada do Partido dos Trabalhadores (PT) ao poder, na figura do ex-presidente Lula e dos novos pactos de dominação de classe estabelecidos, que orientou e vem orientando o processo de desenvolvimento do país, assim como a gestão e apropriação da riqueza produzida pelos trabalhadores dentro dos instrumentos regulatórios e jurídicos que, beneficiam aqueles setores que detém maior poder e influência dentro do Estado é difícil, entretanto, de suma importância para compreendermos as problemáticas que se apresentam ao universo portuário nacional, e seus impactos para os trabalhadores.

Os efeitos do neoliberalismo no Brasil durante os anos 1990, assim como na América Latina em países como a Argentina e México, representou um desmonte da economia, da indústria, aumento do desemprego estrutural, perdas de direitos trabalhistas e universais. Diante desses e outros efeitos neoliberais, descreve Castelo (2012; 2013), que se fez chegar aos países dessa região, a partir da segunda metade da década de 1990 e no decorrer dos anos 2000, governos de esquerda ou progressistas ao poder. Como por exemplo, na Venezuela em 1999 com Hugo Chávez, no Brasil com Lula em 2003, mesmo ano na Argentina com Néstor Kirchner, na Bolívia com Evo Morales em 2006, no Equador com Rafael Correa em 2007, assim como no Paraguai com Fernando Lugo em

⁴⁷ No dia 31 de agosto de 2016, por 61 votos a 20 o Impeachment (Golpe Branco) de Estado foi consumado e a então presidenta eleita por 54 milhões de votos foi afastada de seu mandato. O processo de Impeachment foi iniciado nove meses antes pelo então presidente da câmara dos deputados Eduardo Cunha. Contudo, para muitos autores o Impeachment de Dilma iniciou-se horas depois que a mesma ganhou as eleições de 2014 pelo candidato derrotado. De lá para a o fatídico dia 31 de agosto a direita brasileira junto com uma operação jurídico-midiática patrocinou e participou intensivamente do discurso/construção do golpe de Estado (SOUZA, 2016).

2008, Honduras com José Manuel Zelaya Rosales em 2006 e Uruguai com José Mujica em 2010.

No caso brasileiro, com a chegada de uma nova força política ao poder, deu-se início ao “novo-desenvolvimentismo” ou “neo-desenvolvimentismo”, conforme mencionado por vários autores, o que marca um novo pacto de classes no Brasil e direciona as políticas de desenvolvimento.

O novo-desenvolvimentismo é uma corrente contemporânea do pensamento econômico nacional que nasce na esteira de uma tradição já consolidada, que remonta à década de 1950. No início, trabalhos seminiais, gestados na Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL) e no Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB), começaram um processo intelectual de formulação teórica das condições estruturais do subdesenvolvimento periférico, com ênfase nas especificidades da América Latina. Nasceu o chamado nacional-desenvolvimentismo, termo consagrado às idéias presentes nos trabalhos de autores como Raul Presbich, Celso Furtado e Hélio Jaguaribe. (SANTOS, 2007, p.02)

Por mais que o novo-desenvolvimentismo tenha algumas semelhanças como o desenvolvimentismo da década de 1950, ele não é o mesmo (BRESSER-PEREIRA, 2010). Assim, antes de discutir alguns elementos do novo-desenvolvimentismo é importante compreender as diferenças entre o nacional-desenvolvimentismo e o novo-desenvolvimentismo.

O nacional-desenvolvimentismo, no Brasil, nasce do primeiro pacto político voltado para o desenvolvimento no país, com o fim do modelo econômico centrado nas exportações de produtos primários, com a Crise Econômica de 1929 e a chegada de Getúlio Vargas ao poder (BRESSER-PEREIRA, 2010; 2012). Getúlio centralizou no Estado, o agente impulsionador do desenvolvimento capitalista nacional através do que ficou conhecido como industrialização por substituição de importações.

Conforme Bresser-Pereira (2012) a Revolução de 1930, representou o surgimento desse pacto de classes voltado para o desenvolvimento do país, denominado de “Pacto Nacional Popular (1930-1959)” que intensificou o processo de industrialização (com a participação da burguesia nacional) do país e urbanização das cidades, porém de forma autoritária. Assim, como “pacto popular”, de acordo com o autor, os trabalhadores e as classes populares estiveram presentes, o que representou algumas conquistas, como os direitos trabalhistas e sociais, tendo seu maior símbolo a CLT na década de 1940.

A estratégia nacional de desenvolvimentismo das décadas de 1940, 1950 e 1960 fundamentaram o desenvolvimento nacional. Mas com JK, atrelado à forte expansão do capital internacional, via empresas multinacionais, há uma abertura para este capital imperialista, que passou a participar do acelerado

capitalismo industrial brasileiro. (ALVES, 2014, p.119)

De acordo com Castelo (2012), esta aliança firmada proporcionou através da produção de bens duráveis o aprofundamento da implantação do capital financeiro no país, determinando, segundo o autor, o auge do nacional-desenvolvimentismo, representado no tripé, burguesia internacional, burguesia nacional e Estado.

Contudo, esse pacto entre capital-trabalho teve seu rompimento com o golpe Civil- Militar de 1964, que manteve o processo de desenvolvimentismo no Brasil, porém sem mais a participação dos trabalhadores, pelo contrário, marcou a tomada de poder pelos militares e uma industrialização de base conservadora, assim como a modernização da agricultura e integração nacional dentro do Plano Nacional de Desenvolvimento I e II estabelecidos pelos militares (BRESSER-PEREIRA, 2010). O “Milagre Econômico” promovido durante a ditadura, foi sentido somente por parte da população e a grande maioria, os trabalhadores, não estiveram presentes ou não foram beneficiados por esse momento, mesmo porque, nesse período teve o aprofundamento da concentração de riqueza e a disseminação da desigualdade social (GONÇALVES, 2013).

Com o fim da Ditadura Militar, o país entra na “década neoliberal”, a qual já mencionamos anteriormente. Nos primeiros anos do século XXI, através do desgaste do modelo neoliberal, vários intelectuais e políticos pensam a figura de um Estado mais atuante na economia, porém diferente do modelo nacional-desenvolvimentismo de antes. Surge, então uma terceira via, isto é, uma “via alternativa” ao neoliberalismo e ao socialismo (BRESSER- PEREIRA, 2010).

Essa via alternativa é representada pelo novo-desenvolvimentismo ou neo-desenvolvimentismo. Esse modelo possui diferentes linhas teóricas de pensamento.

a) A primeira pode ser chamada de “macroeconomia estruturalista do desenvolvimentismo”, na qual Bresser-Pereira seria uma referência. Defende a ideia da primazia do mercado e seus mecanismos de produção de riqueza, com atuação regulada do Estado nas falhas do mercado, em especial nas políticas cambiais e de juros, e o destaque para promoção de exportações; b) A segunda corrente chamada pós-keynesiana (com base em João Sicsú e outros, no livro “O Novo Desenvolvimentismo”), assemelha-se à primeira, porém sustenta-se no papel do Estado como redutor de incertezas do ambiente econômico para favorecer tomada de decisões do setor privado. Em ambas há a defesa da tese da aliança do Estado com o mercado, contra o capital rentista e defende a coalização nacional entre burguesia industrial nacional, burocracia estatal, setores médio e trabalhadores, sendo a hegemonia da burguesia industrial sobre os demais; c) Corrente denominada de “social-desenvolvimentista”, com afirmação do mercado interno, via ampliação do consumo de massa. O Estado tem peso maior nas propostas dessa corrente e as políticas macroeconômicas devem ser subordinadas ao desenvolvimento. Destaca autores como Mercadante e Pochmann. (CASTELO, 2012, p.126-127)

Segundo Alves (2014), pode-se incluir também outra linha argumentativa, com viés de crítica ao novo-desenvolvimentismo, tendo como expoentes autores como Francisco de Oliveira, Reinaldo Gonçalves, Armando Boito Júnior e Giovanni Alves.

De acordo com Castelo (2013), as ideias sobre o novo-desenvolvimentismo nasceram em 2004 no campo teórico acadêmico, mas não ficou restrito a esse universo, ganhando espaço dentro de figuras políticas no Estado, como por exemplo, o economista Aloizio Mercadante. Destaca-se a importância do “Instituto Cidadania” e do documento “Um Outro Brasil é Possível”, como síntese do que viria a ser o Programa do Governo de Lula (MERCADANTE 2010 apud CASTELO, 2013). Assim como a “Carta ao Povo Brasileiro”, lançada em junho de 2002 como forma de acalmar os ânimos do grande capital no Brasil, na tentativa de demonstrar, que a conquista do poder pelo PT não seria uma ameaça ao processo de acumulação de capital no país (CASTELO, 2013). Com essa carta, pontua Braga (2012), o ex-presidente Lula conseguiu o apoio de parte da burguesia nacional e estrangeira, tornando sua vitória viável.

Como aspecto central do documento, quanto ao padrão do desenvolvimento proposto, seria a elevação do social à condição de eixo estruturante do crescimento econômico, via constituição de um amplo mercado interno que geraria uma nova dinâmica para o crescimento acelerado, bem como escala e produtividade para a disputa do comércio globalizado, impulsionando as exportações e consolidando a trajetória de crescimento. Portanto, o programa teria como base três eixos centrais, que são: o social, o democrático e o nacional, com o objetivo de promover a inserção internacional soberana do Brasil, com a ruptura com as políticas neoliberais. (ALVES, 2014, p.129)

Desta forma, aponta Singer (2012), o primeiro mandato do governo Lula foi uma continuidade das políticas econômicas do governo anterior. O “pulo do gato” do governo Lula para o autor foi dado, principalmente, em seu segundo mandato, onde o governo combinou ganhos nunca antes visto pelas principais empresas no Brasil, assim como dos bancos com políticas de cunho social, realizando uma transferência de riqueza. Entre essas políticas o autor cita: “Luz para Todos”, Bolsa Família, Minha Casa Minha Vida, ampliação do crédito (crédito consignado), juntamente com a elevação do salário mínimo acima da inflação. Outro fator importante está relacionado ao caráter da política que o ex-presidente desenvolveu a partir de 2006, uma política com menos neoliberalismo e mais desenvolvimentista, caracterizando a “economia política do lulismo” (SINGER, 2012).

Em outras palavras, essa política caracterizou-se através da inserção da imensa massa de miseráveis que - o capitalismo dependente brasileiro manteve fora do circuito econômico formal - passou a ser absorvido dentro desse circuito durante o governo do

ex-presidente, através das políticas sociais, que por sua vez se concretizou sem ter rompimento com o capital (SINGER, 2012).

Embora os rendimentos da classe trabalhadora tenham subido nos últimos anos, devido às políticas e ações do governo que retiraram cerca de 40 milhões da extrema miséria, assim como os ganhos trabalhistas através das ações dos sindicatos (seja através de greves, acordos coletivos de trabalho), houve também, segundo Castelo (2013), ganhos por parte do capital que foram infinitamente superior do que o destinado aos trabalhadores.

Durante os oito anos de mandato do governo Lula, os lucros de nove bancos (dentre eles os gigantes Itaú, Bradesco e Banco do Brasil) bateram recordes, contabilizando R\$ 174 bilhões, enquanto nos anos FHC o resultado foi de 19 bilhões (NOVO, 2011, p.31). Em 2011, os lucros de 25 instituições bancárias com capital aberto foram de R\$ 49 bilhões, uma alta de 14,5% em relação a 2010. Ou seja, a queda dos juros não significou a queda dos rendimentos dos grandes bancos, pois estas corporações oligopolistas adotaram novas estratégias de gestão do seu portfólio, tais como a manutenção do spread bancário, o aumento das operações de crédito e das tarifas acima da inflação. (CASTELO, 2013, p.126)

Do mesmo modo, segundo o autor, as empresas dos setores produtivos também não ficaram de fora, pois no primeiro ano do governo petista, os lucros das empresas com capital aberto (cerca de 257) foram de R\$ 61,6 bilhões, enquanto que nos primeiros meses do segundo mandato do ex-presidente, houve um aumento de 100%, chegando em 123,7 bilhões. “Em 2010, a consultoria Austin Rating calculou, a partir de uma amostragem de 59 empresas de 20 setores com capital aberto, um lucro de R\$ 167 bilhões, 32% a mais do que em 2009” (CASTELO, 2013, p.126). Além disso,

A política tributária brasileira é altamente regressiva. Segundo Evilásio Salvador (2012, p.130), 54,90% da arrecadação em 2009 vêm da tributação indireta, isto é, do consumo de mercadorias, que tem alíquotas iguais para as classes com rendas e riquezas muito desiguais. As contribuições das entidades empresarias, tais como a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) e o Imposto de Renda Sobre Pessoa Jurídica (IRPJ), somaram R\$ 22,64 bilhões, enquanto o imposto de renda dos assalariados somou quase cinco vezes mais (R\$ 110,86 bilhões). Já os impostos sobre o patrimônio corresponderam a somente 3,72%. Ou seja, a renda do trabalhador tem um nível de taxaçaõ muito mais elevado do que a renda dos capitalistas; além disso, o estoque da riqueza é praticamente isento de pagamentos dos impostos. (CASTELO, 2013, p.126)

Desta forma, será mesmo que o Brasil nesses últimos 14 anos caminhou por um modelo de desenvolvimento que rompeu com o receituário neoliberal? Essa é uma pergunta difícil e complexa de ser respondida, porém muito importante e imprescindível de ser refletida, principalmente em relação aos trabalhadores e em específico ao setor portuário nacional.

Nessa perspectiva de discutir e refletir sobre o rompimento ou não do Brasil com o neoliberalismo dos anos 2000, através da adoção do novo-desenvolvimentismo, Gonçalves (2012) menciona que as características principais desse novo modelo se dão mediante a liberalização, privatização, desregulamentação, subordinação e vulnerabilidade externa estrutural e, principalmente pela dominância do capital financeiro. Ainda segundo o autor, esse modelo vincula-se à relação de crescimento orientado pela exportação, o que, todavia, desvia a atenção nas necessidades reais e fundamentais do país. E como tal, esse modelo está vinculado a liberalização comercial, elementos que também estavam presentes no Consenso de Washington e no neoliberalismo, o que por sua vez aproxima o novo-desenvolvimentismo ao pensamento neoliberal.

Por mais que as políticas de cunho social tenham amenizado problemas perversos que submetia-se a população brasileira, com esse novo modelo, o Brasil não rompe totalmente com o receituário neoliberal. Conforme Gonçalves (2013), o novo-desenvolvimentismo é uma espécie de nacional-desenvolvimentismo com o sinal trocado, isto é, às avessas, “pois na conduta do governo, o desempenho da economia e as estruturas de produção, comércio exterior e propriedade caminham no sentido contrário ao projeto nacional- desenvolvimentista” (ALVES, 2014, p.138).

Baseado nos referenciais expostos sobre a questão do novo-desenvolvimentismo no Brasil o que concluímos é que por mais que se tenha ocorrido avanços no aspecto econômico e social, durante os governos de Lula e Dilma, não podemos ser negligentes, e deixar de mencionar, que nesse período os governos não eliminaram os históricos problemas sociais do país, muito menos acabaram com os problemas estruturais da sociedade brasileira. Do mesmo modo, não foi posto em prática bandeiras de luta histórica da classe trabalhadora, entre elas: a reforma agrária, reversão da degradação do trabalho, fim da terceirização, por exemplo, mesmo porque, o novo-desenvolvimentismo ainda mantém a burguesia como a principal concentradora da riqueza nacional, seja ela nacional ou internacional.

Tendo como pressupostos a análise de conjuntura exposta, a seguir apresentamos uma discussão sobre alguns elementos precedentes à modernização portuária ou também chamada, privatização dos portos, no caso nacional.

3.2 Elementos precedentes à modernização dos portos no Brasil

O processo de modernização portuária no Brasil tem seu início na primeira metade da década de 1990, porém algumas mudanças tecnológicas, inseridas no universo portuário antes deste marco histórico, trouxeram para os trabalhadores desse setor uma série de transformações no seu dia-dia de trabalho e na própria gestão dos portos, tanto em nível nacional como local. Eis então necessários de serem primeiramente mencionados, sobretudo, tendo como foco o caso santista.

Primeiramente destacou-se o processo de unitização de cargas⁴⁸, que foi um marco importante de alteração da dinâmica portuária (MACHADO, 2012). Esta mudança, segundo a autora, marca a inserção da utilização de cargas no mundo, ou seja, o acondicionamento de várias unidades de cargas em unidades menores, homogêneas e padronizadas, o que possibilitou a facilidade no manuseio no transbordo entre o expedidor e o destino, através do uso do contêiner⁴⁹, conforme pode ser observado pela Figura 17.

Figura 17: Contêineres ao fundo, no Porto de Santos/SP



Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

O desenvolvimento e a utilização dos contêineres⁵⁰ na movimentação de

⁴⁸ A unitização das cargas significa no acondicionamento de volumes uniformes em unidades de carga, visando reduzir os custos e o tempo de permanência dos veículos transportadores nos portos, além de conceder maior segurança às cargas (MACHADO, 2012).

⁴⁹ Os contêineres foram pela primeira vez utilizados durante a II Guerra Mundial para transportar instalações hospitalares para o front de batalha devido ser de fácil manuseio e ter uma prática locomoção (MACHADO, 2012).

⁵⁰ Os principais tipos de contêineres mais utilizados são: General Purpose Container; Open Top (Aberto em

mercadorias, podem ser entendidos dentro do processo de redução de custo, fazendo parte do desenvolvimento das forças de produção do capital (TEIXERA, 1998).

Além disso, houve a redução do volume das cargas, homogeneizando e facilitando o transporte das mercadorias, diminuindo o tempo para carregamento e descarregamento dos navios, tal tecnologia, que fora adotada por portos de todo mundo se expandiu principalmente a partir dos anos 1970, sendo impulsionado também por reformas portuárias que se deram, em primeiro momento, nos países mais ricos (TEIXERA, 1998).

Os contêineres transformaram substancialmente o transporte e manuseio das cargas, haja vista, a redução dos custos de transbordo e atrasos no procedimento (REIS, 2011 apud MACHADO, 2012).

No Brasil, os dois primeiros contêineres a desembarcar foram no Porto de Santos, no ano de 1966, trazidos pela empresa norte-americana *Moore McCormack Lines Inc* (MACHADO, 2012). De lá para cá, segundo a autora, a nova tecnologia foi crescendo no sistema portuário brasileiro, tendo o Porto de Santos como principal eixo de desenvolvimento. Nesse porto, devido ao movimento de cargas containerizadas foi necessária a construção do primeiro Terminal de Contêineres (Tecon) na Margem Esquerda do Canal de Santos, no ano de 1981, e posteriormente novos terminais foram construídos⁵¹ (MACHADO, 2012).

Devido a entrada e a expansão dessa tecnologia no mercado nacional, foi promulgado a Lei nº 6.288, de 11 de dezembro de 1975⁵² Esta dispõe sobre as cargas unitizadas, movimentação e transporte de mercadorias em unidades de carga. No seu art. 1º, inciso I, discrimina que a carga unitizada é um ou mais volumes acondicionados em uma unidade de carga. Já no parágrafo único desse mesmo artigo, se define o que são unidade de carga, sendo o contêiner em geral, os pallets, as pré-lingadas⁵³ e outros equipamentos de transporte que atendem aos fins descritos como unidade de carga (BRASIL, 1975).

Cima); Bulk (para Carga a granel); Insulate (Isolado); Reefer (Frigorífico); Tank (Tanque); Open Side (com Aberturas Laterais) e Flat Rack (Sem Teto e sem Laterais) (MACHADO, 2012, p.22).

⁵¹ Atualmente, o Porto de Santos tem mais de 40 armazéns e milhares de metros quadrados em áreas de pátios de estocagem, mais ou menos 342.000m² (MACHADO, 2012).

⁵² A Lei nº 6.288 foi revogada passando os dispositivos que rege a movimentação de cargas no Brasil à Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998. O capítulo V (Da Unidade de Carga), art. 24 desta Lei contém as referências sobre a unidade de carga em vigor no Brasil (BRASIL, 1998).

⁵³ É o nome dado a uma rede especial, fabricada com fios de poliéster ou similar, resistente, de forma a constituir um elemento adequado à unitização de mercadorias ensacadas, empacotadas ou condicionadas de outras formas semelhantes (APPA, 2006).

O Plano Diretor do Porto de Santos, concebido em 1951 é outro elemento importante a ser mencionado. Pois, promoveu mudanças significativas no porto com a inserção dos terminais de granel líquidos na região do Saboó, Alemoa e Ilha Barnabé, tendo possibilitado a construção do polo industrial de Cubatão/SP (GONÇALVES; NUNES, 2008). Descreve ainda os autores, que as indústrias que foram construídas se beneficiaram do acesso ao porto para o recebimento de equipamentos, tanto em sua fase de implantação (recebendo matérias-primas), como depois de instalada (como escoadouro de produção).

Comentam Gonçalves; Nunes (2008) que as indústrias instaladas nesse primeiro momento foram: a Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA) no ano de 1953 e em 1969 detendo um terminal privado – tendo sua fábrica construída com auxílio do capital nacional; a Ultrafértil que iniciou a construção de seu terminal privado em 1966, antes mesmo de sua fábrica (construída com capital estrangeiro); e a Dow Química que desde 1973 tem um terminal privativo (e assim como a anterior, a construção de sua fábrica teve relação com capitais estrangeiros).

Como se observa, o surgimento de terminais privativos no Brasil não é recente. De acordo com Oliveira (2006), esse processo se iniciou no ano de 1944, através do Decreto-Lei nº 6.640, que pela primeira vez permitiu a existência desses tipos de terminais.

Mais tarde, o Decreto-Lei nº5, de 1966, confirmava que qualquer pessoa ou empresa poderia ter seus terminais portuários privativos, desde que exclusivamente destinado a uso próprio, esta a diferença básica com a regulamentação anterior. A partir de então começaram a surgir por toda a costa os terminais, que se especializaram em certos produtos, particularmente os da Petrobras (petróleo e gasolina), Vale do Rio Doce (minérios) e Cosipa (produtos siderúrgicos). Também o setor privado entrou firme no assunto, construindo terminais em Santos (Cargill, Dow, Cutrale etc.) no Rio de Janeiro (MBR), no Rio Grande (Incobrasa e Trevo), em Vitória (Portocel) entre outros. (OLIVEIRA, 2006, p.38)

Outro elemento a ser mencionado é em relação ao controle do Porto de Santos. Esse porto esteve sob concessão da Cia Docas de Santos por 92 anos. Entretanto, esta concessão se encerrou ao final do ano de 1980, passando ao domínio público todas as instalações, benfeitorias e maquinário que a antiga concessionária realizou (AGUIAR; JUNQUEIRA; FREDDO, 2006). Com isso, criou-se a empresa Companhia Docas de São Paulo (CODESP), de domínio público, a fim de gerir o Porto de Santos.

Além desses fatores de âmbito nacional e tecnológico precedentes à Modernização

dos Portos no Brasil, é importante mencionar que esse fenômeno não se deu apenas em solo nacional, foi um processo que se iniciou na Europa e se espalhou pelo mundo durante a hegemonia neoliberal.

No setor portuário, principalmente para os países da América Latina, onde a então manutenção do Estado se fazia presente, nesse momento era tido como um modelo de atraso econômico e tecnológico, impactando a balança interna dos países, tendo de ser, portanto, superado e modificado de acordo com os programas/preceitos/ações impostas pelo neoliberalismo e pelas instituições multilaterais (BURKHALTER, 1999; PÉREZ; MORENO, 2008). Dentre as ações as mudanças estruturais de viés neoliberal estão:

- 1) disciplina fiscal, 2) reorientación del gasto público, 3) reforma tributaria, 4) liberalización financiera, 5) tasa de cambio unificada y competitiva, 6) liberalización comercial, 7) eliminación de barreras a la inversión extranjera, 8) privatización de empresas públicas, 9) promoción de la competencia; y 10) protección de derechos de propiedad. (PÉREZ; MORENO, 2008, p.182)

É nesse cenário que foram disseminadas por parte das instituições multilaterais a ideologia de privatização dos portos mundiais, principalmente para os países do hemisfério Sul através das instituições da Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL) e a *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) (OLIVEIRA, 2000).

Dentro desse contexto de incentivo às medidas neoliberais de privatização dos portos é que Burkhalter (1999) elabora um trabalho para CEPAL apontando os principais avanços e melhorias para os países em relação ao processo de modernização portuária, destacando que haveria ganhos, inclusive, para os trabalhadores e os sindicatos, não sendo necessária a oposição a esse projeto, que segundo a autora, visa mudanças positivas e o desenvolvimento.

Esse processo de privatização

[...] asegura que las actividades laborales se rijan por el mismo sistema de estímulos y sanciones del mercado que los demás miembros de la comunidad portuaria. **El régimen laboral debería asegurar el establecimiento de un mercado laboral competitivo mediante la desregulación y la descentralización**, las negociaciones directas entre los sindicatos y los operadores privados, la equidad social que ofrece oportunidades de capacitación y compensación a los trabajadores, y la adopción de un régimen antimonopólico que se aplique por igual a los empresarios privados y a los trabajadores. (BURKHALTER, 1999, p.12 – grifos nosso)

Para a autora, o processo de privatização dos portos na América Latina possibilitaria benefícios sociais e econômicos para os trabalhadores e perder os seus

direitos seria uma forma de alcançar esses benefícios, através da adoção de um regime laboral flexível e competitivo entre os trabalhadores. Como veremos, no decorrer desse texto, na verdade esse processo de privatização dos portos na América Latina, mais precisamente no Porto de Santos no Brasil, representou um processo de perdas de direitos e a precarização das relações de trabalho, combinadas com a desumanização dos sujeitos que trabalham.

A modernização dos portos ou a privatização portuária é um fenômeno que inclui entre outros fatores: diminuição do tempo de embarque e desembarque de cargas, o aumento da produtividade, a diminuição de custo (de tarifas alfandegárias, do tempo de permanência dos navios nos portos e a redução com custos referentes a mão de obra) e o emprego de novas tecnologias (DIÉGUEZ, 2007).

Logo, os efeitos da modernização dos portos no mundo tiveram, e ainda tem, reflexos perversos para os trabalhadores no que tange às relações de trabalho e na organização de suas próprias atividades laborais. Efeitos que vão desde a fragmentação das categorias, intensificação do trabalho, flexibilização da mão de obra, perdas de direitos trabalhistas, acidentes de trabalho, diminuição de número de trabalhadores nos portos, ao uso de substâncias ilícitas para atenuar a rotina de trabalho.

O processo de modernização portuária está relacionado, em primeiro momento, com a reconstrução das economias nacionais europeias pós-Segunda Guerra, e posteriormente, nos últimos anos da década de 1960, com o avanço do pensamento neoliberal e o processo de mundialização do capital (DIÉGUEZ, 2007). Assim, segundo a autora, as principais economias da Europa investiram novas fontes de tecnologias e de formas de gestão dos portos, incluindo formas de relação e gestão do trabalho. Essas mudanças trouxeram inovações como a unitização das cargas, como exemplos os contêineres, os navios porta contêineres, os navios *roll-roll*⁵⁴, entre outras inovações.

O caso mais conhecido e de maior sucesso na Europa é o holandês com o porto de Rotterdam. Considerado o maior e melhor porto do mundo, Rotterdam é o tipo ideal de porto aberto ao mercado. A 2ª Guerra Mundial, porém impediu um processo contínuo de expansão que foi retomado na década de 50, como forma de alavancar a economia holandesa... [...] Durante as décadas de 1950 e 1960 os investimentos em dragagem e expansão do porto foram massivos. (DIÉGUEZ, 2007, p.20)

Na Europa, outros importantes portos são Hamburgo e de Bremerhaven, ambos

⁵⁴ Navios roll-roll (rollon/rolloff): primeiramente essa tecnologia foi utilizada durante a 2ª Guerra Mundial para transporte de tanques. Os navios, desse tipo, possuem uma abertura na proa o que permite o embarque e desembarque com rapidez de automóveis (DIÉGUEZ, 2007).

alemães. Hamburgo é o maior porto marítimo alemão e o segundo porto na Europa em relação à movimentação de contêineres, ficando atrás apenas do Porto de Rotterdam, sua administração fica a cargo da “Free and Hanseatic City of Hamburg (Cidade Livre e Hanséatica de Hamburgo), ‘a cidade-estado que forma seu próprio Estado Federal’” (DIÉGUEZ, 2007, p.23).

A importância da modernização nos portos na Alemanha, segundo Diéguez (2007), está diretamente ligada ao papel do Estado, que atua na formulação estratégica de uma política de desenvolvimento portuária com o foco em investimentos na extensão e ajustes das infraestruturas de transportes e nas hinterlândias (áreas de influências). Deste modo, o governo alemão, através do Ministério dos Transportes elaborou um "Plano de Infra-Estrutura de Transporte" com sua respectiva previsão e necessidade de investimentos, “Infra-estrutura essa de caráter multimodal, conjugando portos, ferrovias e estradas, atendendo assim as hinterlândias” (DIÉGUEZ, 2007, p.24). Diante dessa reestruturação portuária, no caso alemão, teve-se

[...] aumento de produtividade e redução de postos de trabalho na área portuária e além-porto, já que os transportes denominados door-to-door (porta-porta), na qual a carga segue dentro do container do local de origem ao destino final, elimina a necessidade de atividades tradicionais dentro e fora da área portuária. No porto de Hamburgo houve a redução de mais de 5.000 postos de trabalho na estiva entre os anos de 1980 e 1995. (DIÉGUEZ, 2007, p.24-25)

Declara ainda a autora, que na Grã-Bretanha, durante o governo Thatcher, optou-se pelo tipo de privatização total, “[...] na qual todos os serviços portuários, incluindo a administração do porto, transferem-se para a iniciativa privada” (DIÉGUEZ, 2007, p.25).

Para Oliveira (2000), a modernização dos portos nos países europeus impactou diretamente os trabalhadores portuários, ou seja, o processo ocorreu com o desligamento massivo da mão de obra. Como exemplo, o autor apresenta dados entre os anos de 1970 até 1982, onde os portos europeus de Amberes e Liverpool reduziram a mão de obra em 38,9% e 78,8% respectivamente. Em Antuérpia, o número de trabalhadores na estiva caiu entre os anos de 1960 a 1980, de 14.000 para pouco mais de 9.000 e em Amsterdã de 5.046 para 2.235 (OLIVEIRA, 2000).

Esperava-se que o número de estivadores diminuísse ainda mais pela não permissão para substituição do estivador aposentado por um novo trabalhador. Dos 17.265 estivadores em 1966 em Hamburgo, constavam registrados 12.866 em 1978, ou seja, uma redução de aproximadamente 25,5% em 12 anos. Durante o mesmo período, o volume total de tráfego neste porto cresceu de 37,5 para 54,6 milhões de toneladas. A carga geral aumentou aproximadamente de 12 para 15 milhões de toneladas no mesmo período. No porto de Berman, 8.442 trabalhadores de cais estavam registrados em 1962. No começo da década de 80 eram somente 6.605. (OLIVEIRA, 2000, p.54)

Outro caso que merece destaque é dos Estados Unidos. O país conhecidamente em nível mundial por ser a nação do *closed shop*, a partir da década de 1970 sofre grandes transformações no setor portuário, sobretudo com a chegada de Reagan ao poder, através das políticas neoliberais de ataques ao movimento sindical e, conseqüentemente, de fragilização dos sindicatos.

Neste período, mais precisamente entre as décadas de 1950 a 1970, os Estados Unidos experimentaram a containerização. Este contexto contribuiu para a diminuição do poder dos sindicatos portuários. Aliado à descentralização, o processo de mecanização, que inclui além da introdução dos contêineres, o uso de guindastes, empilhadeiras e pontos rolantes, diminui o número de postos de trabalho e a influência das entidades sindicais. Entre os anos de 1974 a 1991 a força de trabalho em todos os portos norte-americanos diminuiu cerca de 60% totalizando aproximadamente 40.000 trabalhadores (65.050 em 1974 para 25.981 em 1991). (DIÉGUEZ, 2007, p.29)

A mecanização também ajudou a enfraquecer o poder dos sindicatos nos EUA, conforme aponta a autora, o antigo modelo de fornecimento de mão de obra, o *closed shop* foi então interrompido, possibilitando o desenvolvimento de uma nova lógica de trabalho nos cais dos portos norte-americanos.

Hoje os serviços de carga e descarga são feitos por trabalhadores vinculados a entidades estivadoras. Os avulsos são contratados apenas quando necessários e possuem cadastro nas Autoridades Portuárias. Os acordos coletivos são estabelecidos entre as empresas e os sindicatos. Na costa oeste a entidade sindical representante dos portuários é a *International Longshore and Warehouse Union* (ILWU). E na costa leste, a *International Longshoremen Association* (ILA). (DIÉGUEZ, 2007, p.29)

Quanto a essa discussão, a autora afirma que é claramente perceptível uma íntima relação entre a modernização do setor e a desregulamentação da mão de obra no cais do porto, a exemplo dos EUA e do Brasil, pois a partir deste processo, pela via da flexibilização do mercado de trabalho, impulsionada pela lógica neoliberal, que seria viável combater a então atuante presença e luta dos sindicatos contra todo esse processo. Em outras palavras, através da flexibilização da mão de obra no cais porto, a principal forma dos empresários alavancarem seus ganhos no setor. Portanto, da supressão das conquistas dos trabalhadores, dos seus direitos trabalhistas uma forma de ampliar a acumulação de capital no setor portuário.

Partindo-se desses elementos precedentes, aos poucos, os portos mundiais e os brasileiros, foram notadamente marcados, por uma reorganização na/da dinâmica portuária e no/do trabalho portuário, sendo conhecido como modernização ou privatização portuária.

3.3 O descarregamento da modernização nos portos brasileiros

Durante a década de 1980, no imaginário empresarial brasileiro, assim como de representantes do Estado e da mídia local, já estava em evidência o debate sobre o processo de modernização portuária. No ano de 1983, durante o Encontro Regional da Indústria realizado no Hotel Holliday Inn na cidade de Santos, entre várias discussões sobre a indústria brasileira, estava presente o então presidente da CODESP senhor Sergio da Costa Matte (GOMES; JUNQUEIRA, 2008). Em sua fala, Costa destacou, a importância e necessidade de mudanças estruturais no sistema portuário nacional, em relação à gestão dos portos, assim como em relação à gestão sobre a mão de obra portuária avulsa, destacando “(...) a necessidade de unificação das categorias portuárias, a criação de terminais privativos no porto, e de estudos visando afastar os avulsos dos terminais dos portos nacionais.” (GOMES; JUNQUEIRA, 2008, p.1108).

Como podemos ver, durante esse período já ocorria debates e propostas entre os empresários e agentes do Estado em relação ao processo de inserção dos portos nacionais ao paradigma neoliberal, que pregava justamente o processo de reestruturação produtiva e a flexibilização das relações trabalho no ambiente portuário.

Sendo assim, o pontapé inicial para o processo de modernização portuária no Brasil foi iniciado com dois pontos, são eles: 1º) os movimentos iniciais de desmantelamento das empresas públicas de diversos ramos, inclusive ligadas ao setor portuário, marcado pela promulgação da Lei nº 8.029 de 1990, que dispõe sobre a extinção e dissolução de entidades da administração pública federal. Em meio a esse processo, foi extinta PORTOBRÁS⁵⁵, então entidade responsável pelo sistema portuário brasileiro, colocando-se a partir desse momento os portos nacionais em ambiente concorrencial”. (GONÇALVES; NUNES, 2008, p.67); 2º) a promulgação da Lei nº 8.031 de 1990, criando o Programa Nacional de Desestatização (PND), consolidando o projeto voltado a privatização no país.

Apoiado nesses processos, o projeto de privatização ou modernização portuária se tornou realidade com a Lei nº 8.630 de 1993, conhecida também como **Lei de Modernização dos Portos**. O projeto desta Lei iniciou sua tramitação no Congresso no ano de 1991 e até sua aprovação, os trabalhadores portuários se organizaram e lutaram contra o mesmo (GONÇALVES; NUNES, 2008).

⁵⁵ A PORTOBRÁS fazia a gestão de oito Cias. Docas em funcionamento nos portos dos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo (Santos e São Sebastião), Espírito Santo, Rio Grande do Norte, Ceará, Maranhão, Pará e Bahia. A mais importante dessas era a de Santos/SP.

Nascimento (1999), descreve que no dia da aprovação da Lei de Modernização dos Portos os TPAs responderam ao Governo com uma greve geral paralisando todos os portos do país durante 7 dias. “O retorno ao trabalho ficou condicionado à possibilidade de estabelecer no segmento um razoável sistema de relações de trabalho que contemplasse as partes envolvidas nas discussões (trabalhadores, Governo e empresários).” (NASCIMENTO, 1999, p.20).

Os sindicatos insistiam firmar acordo que garantisse algumas cláusulas referentes à Convenção 137⁵⁶ da Organização Internacional do Trabalho (OIT), com o título de “Convenção Referente às Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Processamento de Carga nos Portos” (NASCIMENTO, 1999). Essa convenção considerava que devido a inserção dos novos métodos de manipulação de cargas, com a modernização portuária, os portos onde a mão de obra historicamente teve uma forte presença dos TPAs deveriam ser criados mecanismos/práticas para suavizar/amenizar os impactos de tais mudanças para esses trabalhadores. Como por exemplo:

Art. 2: 1. Incumbe à política nacional estimular todos os setores interessados para que assegurem aos portuários, na medida do possível, um emprego permanente ou regular. 2. Em todo caso, um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto de que se tratar. (OITBRASIL, s/d, p.02).

Art. 3: 2. Os portuários matriculados terão prioridade para a obtenção de trabalho nos portos. (OITBRASIL, s/d, p.02).

Art. 4: 2. Quanto uma redução dos efetivos de um registro se tornar necessária, todas as medidas úteis serão tomadas, com a finalidade de prevenir ou atenuar os efeitos prejudiciais aos portuários. (OITBRASIL, s/d, p.02)

Neste cenário, a aprovação da Lei 8.630/93, no Brasil, favorecia os interesses dos grandes empresários, muitos deles associados a políticos, deputados e senadores ou com representantes em outras esferas, assim como, com forte apoio da mídia brasileira⁵⁷, incentivando diariamente a opinião pública a favor dos interesses do grande capital (OLIVEIRA, 2006). Na mídia nacional eram noticiadas a “decadência” dos portos brasileiros e a ineficiência de grandes empresas públicas, um discurso propulsor a ajudar na aprovação dessas medidas (OLIVEIRA, 2006).

⁵⁶ No Brasil essa Convenção foi aprovada por Decreto Legislativo nº 29, de 22 de novembro de 1993 do Governo Nacional. Ratificada no dia 12 de agosto de 1994. Promulgada também via Decreto nº 1.574 de 31 julho de 1995. Com vigência nacional no dia 12 de agosto de 1995 (OITBRAZIL, s/d.).

⁵⁷ Como por exemplo, o jornal “O Globo” publicou mais de cem editoriais entre o ano de 1991 a 1993 sobre as os impactos positivos que a entrada da iniciativa privada no setor portuário poderia trazer para o país, assim como o fim do monopólio sindical (PACHECO, 2004). Além do mais, foi comum matérias na Rede Globo de Televisão denegrindo a imagem dos estivadores e de sua entidade sindical.

Os discursos midiáticos também ressoavam contra os trabalhadores avulsos, principalmente os estivadores, que eram tidos como a principal categoria que atrasava o progresso portuário santista. Eram considerados como sanguessugas dos empresários, como vagabundos e preguiçosos que impediam a eficiência e o aumento da produtividade no processo de movimentação de mercadorias (GONÇALVES; NUNES, 2008).

Desta forma, o papel do sindicato enquanto intermediador da mão de obra portuária avulsa é um dos pilares das críticas dos empresários do setor portuário e de políticos representantes desse segmento, assim como o “monopólio” estatal enquanto a gestão dos portos. Tal controle sobre a intermediação da mão de obra, garantiu diversas conquistas trabalhistas e sociais para os trabalhadores avulsos, assim como para os trabalhadores na estiva.

No ano de 1993 foi aprovada a Lei de Modernização dos Portos, reorganizando a legislação portuária do país, sobretudo, por que se espelhava em modelos internacionais, fundamentalmente com ideais de desenvolver o país e o tornar competitivo. As mudanças necessárias, para se lograr esse objetivo, foram colocadas em prática nos portos brasileiros, não apenas no que tange à estrutura e suas instalações físicas, mas também, alterando-se a gestão e controle da mão de obra utilizada. Em outras palavras, os trabalhadores portuários claramente sofreram, como ainda sofrem, com os reflexos diretos e indiretos desse marco regulatório.

É importante pontuar novamente, que os TPAs eram caracterizados por não possuírem vínculo empregatício com os tomadores de serviços/empresários do setor portuário. A distribuição da mão de obra portuária avulsa era centrada no papel do sindicato como intermediador do trabalho portuário. E esse modelo, perdurou em Santos, principalmente entre os estivadores, desde a década de 1930. E que durante esse período o SINDESTIVA esteve como agenciador da mão de obra portuária avulsa os trabalhadores conquistaram uma série de direitos trabalhistas e sociais. Inclusive, a Constituição Federal de 1988 (CF/88) em seu art. 7º, inciso XXXIV, que garante igualdade de direitos entre os trabalhadores avulsos e os trabalhadores com vínculo empregatício permanente.

Com a Lei nº 8.630/93, um dos primeiros efeitos da modernização portuária em Santos foi o desligamento de mais de 5 mil trabalhadores vinculados a CODESP, entre eles trabalhadores da capatazia (GONÇALVES; NUNES, 2008). Dentro deste mesmo marco regulatório, em seu Capítulo V, referente ao Trabalho Portuário, no art. 26º, estabelece a integração dos trabalhadores da capatazia como trabalhadores avulsos, além

das outras categorias que já exerciam o trabalho nesta modalidade (BRASIL, 1993).

Ainda como reflexos dessa Lei de Modernização para os trabalhadores, entre outras medidas, incluem: a quebra do “monopólio” do sindicato quanto à distribuição da mão de obra no porto; determinou a constituição em cada porto organizado de um Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO⁵⁸), por parte dos Operadores Portuários (BRASIL, 1993). Isto é, o Operador Portuário é a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de atividades na área do porto organizado, ou seja, são os requisitantes da mão de obra portuária (BRASIL, 1993). Nesse sentido, cabe a esses constituir em cada porto organizado um OGMO que deverá ser responsável por administrar o fornecimento do trabalhador portuário. No Brasil, atualmente existem ao todo 30 OGMOs (Quadro 5).

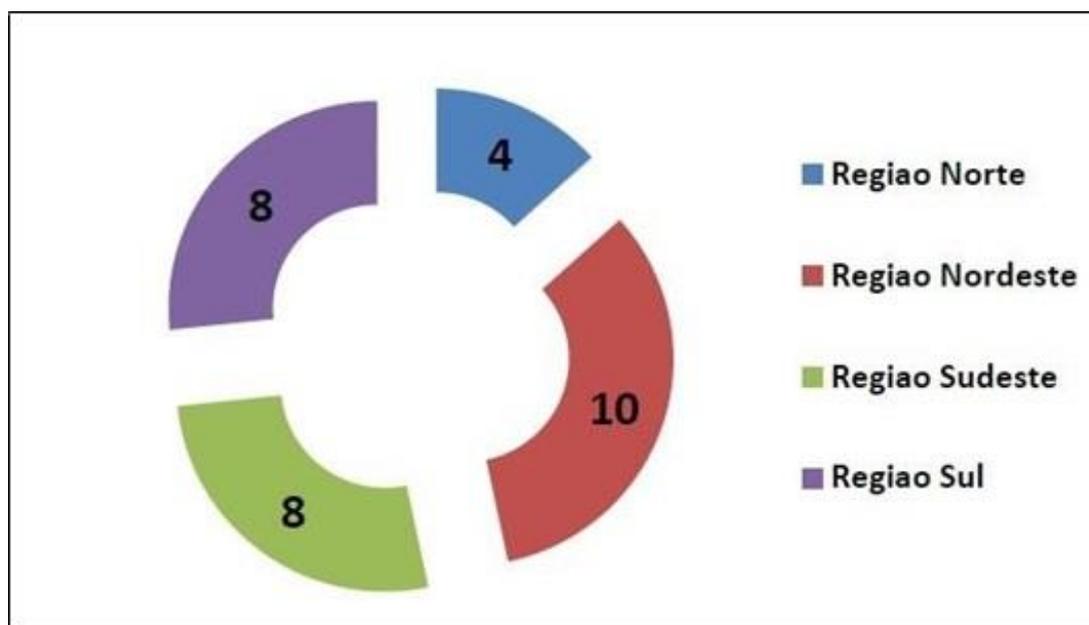
⁵⁸ Em termos estruturais o OGMO é constituído de um **Conselho de Supervisão** (composto por membros dos Operadores Portuários, Trabalhadores e Usuários), uma **Diretoria Executiva** (formada por um ou mais diretores nomeados pelos Operadores Portuários), e uma **Comissão Paritária** (com representantes dos Operadores e dos Trabalhadores) e visa solucionar questões entre o capital e o trabalho (COMISSÃO PORTOS, 2000).

Quadro 5: Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMOs) nos Portos Brasileiros

NOME	ESTADO
1. Angra dos Reis	RJ
2. Manaus	AM
3. Antonina	PR
4. Natal	RN
5. Arraial do Cabo	RJ
6. Paraná	PR
7. Bahia	BA
8. Pelotas	RS
9. Belém e Vila do Conde	PA
10. Porto Alegre	RS
11. Cabedelo	PB
12. Recife	PE
13. Espírito Santo	ES
14. Rio de Janeiro	RJ
15. Fortaleza	CE
16. Rio Grande	RS
17. Ilhéus	BA
18. Rio de Janeiro/ Sepetiba /Forno /Niterói	RJ
19. Imbituba	SC
20. Salvador e Aratu	BA
21. Itaguaí	RJ
22. Santarém	PA
23. Itajaí	SC
24. Santos	SP
25. Itaqui	MA
26. São Francisco do Sul	SC
27. Macapá	AC
28. São Sebastião	SP
29. Maceió	AL
30. Suape	PE

Fonte: Adaptado de DIEESE; FNP (2015).

A seguir, no Gráfico 4, temos a distribuição dos OGMOs por regiões demográficas no Brasil. De acordo com os dados, a região Nordeste brasileira é a que mais possui OGMOs, 10 no total. Seguidas pelas regiões Sudestes e Sul, ambas com o mesmo número, 8 OGMOs e a região Norte que possui 4.

Gráfico 4: Distribuição dos OGMOs por Região Geográfica (2006-2013)

Fonte: MTE. Rais. 2013. Elaboração: DIEESE; FNP, 2015.

No caso do Porto de Santos, na implantação do OGMO-Santos, o art. 49 da Lei 8.630/93 determinou que

[...] deveriam ser firmados acordos, contratos ou convenções coletivas de trabalho no prazo de 90 dias. Caso isso não acontecesse, nesta data deveriam ser criados os OGMOs. Com poucas possibilidades de ser executado, os acordos não foram firmados, dado o clima de tensão experimentado após a promulgação da lei. Neste caso, a implantação do OGMO deveria ser imediata. Entretanto, isso não aconteceu. Em Santos, o registro e cadastro dos trabalhadores portuários no OGMO só iniciaram em abril de 1996, três anos após a promulgação da lei. (DIÉGUEZ, 2007, p.52)

Mesmo o OGMO operando em Santos com parte dos trabalhadores avulsos, os estivadores e os trabalhadores de bloco resistiram à passagem das funções do sindicato para o órgão (AGUIAR, JUNQUEIRA, FREDDO 2006). Esses trabalhadores mantiveram suas escalões com o sindicato da categoria e o OGMO realizando apenas os pagamentos para os trabalhadores.

Os sindicatos, conforme Aguiar; Junqueira; Freddo (2006) protestaram e realizaram greves⁵⁹, mas dentre as seis categorias dos trabalhadores avulsos, apenas duas resistiram a esse processo: os estivadores e os trabalhadores de bloco. Destacam ainda os autores, que em 1998, os estivadores e os trabalhadores de bloco pararam novamente suas

⁵⁹ As categorias dos trabalhadores avulsos juntamente com os outros trabalhadores portuários uniram-se e formaram a Intersindical para lutar e resistir a passagem da escala ao Ogm, assim como os outros processos de flexibilização da mão de obra que se constituíram a partir da modernização dos portos (AGUIAR; JUNQUEIRA; FREDDO, 2006).

atividades em protesto contra a passagem da escalação para o OGMO, mantendo novamente o sindicato como agente principal na escalação do trabalho.

Contudo, em 2001, deu-se uma nova investida do OGMO e do Estado, com a mediação do Ministério do Trabalho, para finalmente realizar a escalação dessas duas categorias, que resultou na determinação de que, a partir de março daquele ano o OGMO realizaria as escalas das duas categorias (AGUIAR, JUNQUEIRA, FREDDO 2006). No entanto, pontuam os autores que os trabalhadores resistiram a essa determinação, porém o Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo determinou

[...] a volta dos estivadores ao trabalho no dia 30 de março, sob pena do sindicato pagar uma multa diária de R\$ 50 mil. Depois de 14 dias de greve no porto de Santos, acordo firmado em 11 de abril de 2001, entre o Ogmo e os sindicatos dos estivadores e dos trabalhadores de bloco, com o aval do Ministério Público, concretizou a escala da estiva e do bloco. Tal acordo homologou a implantação, pelo Ogmo, de uma nova metodologia de gestão do trabalho portuário, estabelecendo a manutenção das 20 turmas, compostas por 300 homens em média cada uma, todos com escalação em rodízio numérico. (AGUIAR, JUNQUEIRA, FREDDO, 2006, p.1012-1013)

O sistema de escalação utilizado pelo OGMO estabeleceu 480 mestres, que são substituídos a cada 80 dias, dos 100 câmbios livres e 238 monotécnicos também distribuídos por rodízios numéricos, “permanecem, ainda, os 80 monitores de parede (antigos diretores e fiscais), na proporção de quatro por turma, também substituídos a cada 80 dias” (AGUIAR; JUNQUEIRA; FREDDO, 2006, p.1013).

Neste sentido, a partir de 2001, todos os sindicatos portuários avulsos perderam o direito de realizar as escalas de trabalho.

O Ministério Público não deixa a gente negociar, apresentam ordens e não quer nos ouvir. Movimentamos o maior porto da América Latina há mais de cem anos sozinhos, escalando o trabalho, elaborando métodos. Há 67 anos o método atual é eficiente, resultado de aprendizado, de tentativa e erro, é um método testado. Então é fácil concluir que o objetivo não é alterar a escalação, mas liquidar o trabalho sindicalizado. O que eles chamam de sistema moderno ditado pela globalização, para os trabalhadores não passam de saudade da escravidão e da exploração do trabalho aos moldes do século 19, em pleno século 21. Eles querem revogar cem anos de história. Não podemos olhar para nossos filhos, nossas famílias, se nos deixarmos abater sem lutar. Já não se trata apenas do trabalho, mas de certa forma, do mundo que legaremos a eles. Essa é a luta moderna dos trabalhadores, por mais que queiram nos apontar como inimigos da atualidade globalizada. (PRESIDENTE DA ESTIVA apud DIÉGUEZ, 2007, p.94)

Como se observa, no depoimento do presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos na época, o sindicato lutou para manter a organização do trabalho como uma das suas características principais, isto é, a própria identidade desses trabalhadores, que se entendiam enquanto trabalhadores sem patrão, ou enquanto patrão de si mesmos

(DIÉGUEZ, 2007).

Para os estivadores de Santos, o OGMO não representa uma alternativa, pelo contrário, é uma nova forma de dominação das relações de trabalho, além de ser um órgão que não possui transparência e que tampouco contempla os interesses e anseios dos trabalhadores (E2; E4; E5; E7, 2016).

De acordo com DSE1 (2015) a promulgação da própria Lei 8.630/93, foi tida como um retrocesso, pois antes da lei a organização da escalação dos trabalhadores e distribuição dos equipamentos de segurança era função do sindicato da categoria. Para os trabalhadores a entrada do OGMO representa uma fragilização da entidade sindical frente o poder dos empresários e dos Operadores Portuários dentro do porto, principalmente porque quem faz parte da junta diretiva do OGMO são os usuários/Operadores Portuários, sendo que os sindicatos dos trabalhadores, não têm representatividade na entidade que atualmente distribui os trabalhos⁶⁰.

A distribuição da mão de obra dos avulsos em Santos, em relação aos trabalhadores na estiva, segue alguns critérios. Primeiramente, os postos de trabalho são ocupados por aqueles estivadores aptos ao trabalho (associados ao sindicato), posteriormente aos estivadores que estão cadastrados⁶¹ ao sindicato e ainda não são sócios da entidade, os trabalhadores associados dessa forma têm prioridade de trabalho, restando aos cadastrados⁶² as atividades que sobraram (DSE1, 2015).

Normalmente os trabalhos que os cadastrados conseguem, são: “os trabalhos de piação⁶³, os trabalhos mais rebarbativos e assim eles vão aprendendo o trabalho na estiva através da ajuda dos trabalhadores registrados, mais experientes” (DSE1, 2015).

O processo de retirada do controle do trabalho dos sindicatos e repassada para o OGMO foi um dos principais impactos da modernização dos portos inserido pela Lei 8.630/93. Aliás, esse órgão passou não só a organizar os TPAs, mas também os vinculados, como veremos adiante.

⁶⁰ Informações fornecidas em entrevista.

⁶¹ Esses trabalhadores são historicamente conhecidos dentro da estiva como “bagrinhos”. O termo tem origem dos pequenos peixes que se alimentam dos restos do tubarão. (SARTI, 1981).

⁶² Porém essa forma de distribuição do trabalho avulso não é necessariamente igual em todos os portos brasileiros por mais que se tenha os OGMOs. Por exemplo, no Porto de São Sebastião não existe a prioridade do trabalho aos associados ao sindicato. Os trabalhos são oferecidos de forma igual a todos os trabalhadores. Entretanto, algum trabalho que necessita de algum tipo de curso ou de permissão ao estivador para poder exercer, normalmente os trabalhadores cadastrados como ainda não tem esses cursos não são permitidos atuarem nesses trabalhos. Como por exemplo, o de manusear guindastes, carros, empilhadeiras etc (DSES1, 2016).

⁶³ Atividade de arrumação de cargas, entre elas: manuseio do funil para acondicionamento da carga em caminhões; acondicionamento de mercadorias em pátio de estocagem; atividade de arrumação de cargas em pallets; entre outras.

Entretanto, não foi apenas a inserção do OGMO e dos Operadores Portuários no ambiente portuário que alteraram as relações de trabalho, eles podem ter sido os principais, e os mais combatidos pelos trabalhadores e suas entidades desde o início do processo da modernização dos portos, a fim de que não perdessem o controle sobre a força de trabalho. Porém, outras mudanças foram inseridas dentro do marco regulatório da modernização portuária no país, e que também fragilizaram as entidades sindicais e implicaram nas relações de trabalho.

Outra mudança na gestão portuária se deu mediante a criação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) que é um órgão consultivo de administração dos portos organizados do país, que tem a função de reunir os diferentes segmentos de atuação no setor portuário, para se discutir e decidir questões pertinentes às atividades portuárias.

O art. 30º, do Capítulo VI, da Lei nº 8.630/93, trata da administração do porto organizado diante da atuação do CAP, colocando que:

§ 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 infra-estrutura 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**;

§ 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. (BRASIL, 1993, p.9 - grifos nosso)

Na citação acima, entre as competências do CAP podemos destacar dentro do primeiro parágrafo os incisos I, VI e XIII e o segundo parágrafo como um todo, ideias que estão diretamente ligadas com o momento histórico/conjuntural da época, ou seja, nos preceitos de competitividade, produtividade, eficiência e privatização mediante os interesses neoliberais do capital, que discursava contra o "atraso" que o país vivia e a favor de recolocar o país em seu eixo de desenvolvimento.

Assim, os dois elementos principais de obstáculo à reprodução ampliada do capital dentro do setor portuário nacional foram sanados através da promulgação da Lei nº 8.630/93, primeiramente, teve-se o fim do monopólio estatal sobre os portos, seguido do fim do monopólio sindical sobre a força de trabalho avulsa (GONÇALVES; NUNES,

2008), abrindo caminhos para a introdução de novas formas de gerenciamento dos portos e de controle e exploração da força de trabalho.

Em outras palavras, a modernização dos portos no Brasil retirou o monopólio da gerência dos portos do Estado e o monopólio sobre o controle da mão de obra dos trabalhadores avulsos dos seus respectivos sindicatos. Para isso, a criação do OGMO, dos Operadores Portuários, do CAP e das novas redefinições sobre o papel da CODESP (passou a apenas administrar o Porto de Santos), influenciou o processo de entrada das políticas neoliberais no setor portuário brasileiro.

Soma-se a isso, outra frente de expansão do capital no setor portuário: os terminais privados. A própria Lei de Modernização dos Portos propiciou arrendamentos à iniciativa privada de áreas do porto organizado (ou fora dele), conforme apontado no Capítulo II da Lei 8.630/93. Teve-se o incentivo à privatização de áreas de portos públicos, possibilitando a inserção do capital nacional e internacional na estrutura portuária brasileira, o que sem dúvidas acarretou alterações na dinâmica da gestão portuária, mas também nas relações de trabalho.

Nos incisos presentes na referida Lei, em seu art.4º, estabelece que:

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 órgão competente, quando se tratar de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, de Estação de Transbordo de Cargas ou 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. (BRASIL, 1993, p.02)

O parágrafo 2º trata sobre as modalidades de exploração das instalações portuárias, são elas: “I - uso público; II - uso privativo: a) exclusivo, para movimentação de carga própria; b) **misto, para movimentação de carga própria e de terceiros**. c) de turismo, para movimentação de passageiros. d) Estação de Transbordo de Cargas”. (BRASIL, 1993, p.02, grifos nosso). Como destacamos, a principal mudança se refere a possibilidade desses tipos de terminais movimentarem cargas de terceiros, o que até então no país não era permitido.

Vale destacar, que foi durante o governo de FHC que entrou em vigor a Lei nº 8.987 de 1995, redefinindo o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos no país (ALVES, 2014).

Assim, identifica-se a desestatização com o processo de venda de ações de empresas estatais, seja pela venda da totalidade ou não do capital e do controle da referida empresa. Foram adotadas diferentes formas de transferência de

operação de atividades do patrimônio público ao setor privado, seja via amortização, permissões, arrendamentos ou concessões. Em suma, a privatização é uma transferência de propriedade, isto é “o Estado se retira e o setor privado entra” (MOREIRA, 1994 Apud ALVES, 2014, p.142)

Os impactos dessa referida Lei no ambiente portuário nacional, mais precisamente no Porto de Santos, podem ser observados pelo Quadro 6, onde de 1991 até a promulgação da Lei de Modernização dos Portos, em 1993, foram entregues a iniciativa privada, no Porto de Santos, 5 áreas dentro do porto organizado. No ano de 1994, mais 1 área. Com a promulgação da Lei nº 8.987 de 1995, pelo ex-presidente FHC, foram entregues a iniciativa privada, 4 áreas entre os anos de 1996 a 1997, 7 áreas em 1998, 1 área em 1999, 6 áreas no ano 2000, 1 área em 2001 e 3 áreas em 2002, totalizando nesse período, de 1996-2002, mais de 20 áreas a iniciativa privada.

Quadro 6: Áreas arrendadas dentro do Porto de Santos

Arrendatária	nº do Processo	Área (m ²)	Local	Objeto	Início - Término	Tempo
ADM do Brasil	33653/96-19	50632,92	Margem Direita	Três áreas localizadas na ponta da praia, abrangendo os armazéns 39, XLI e XLIII e áreas adjacentes, moega 2, plataforma 3 e tulhas de expedição rodo ferroviária do armazém 39 e área entre o galpão de manutenção e vestiário, para movimentação e armazenagem de granel vegetal e origem vegetal. (Corredor de Exportação).	11/08/1997 - 10/08/2017	20 Anos
ADONAI Química	15443/97-38	27495,8	Margem Esquerda	Área na Ilha Barnabé constituída pela bacia do antigo tanque KE-4 (demolido), pelos tanques KE-1, KE-2, KE-3, KE-5, KE-6, BE-2, respectivas bacias de contenção e áreas adjacentes, para movimentação de graneis líquidos inflamáveis ou não.	05/02/1998 - 10/06/2023	25 Anos
AGEO NORTE TERMINAIS E ARMAZÉNS GERAIS S/A	24278/98-03	53982,36		Instalação Portuária, com utilização de área, sob administração da CODESP de 53.982,36 m ² , situada na Ilha do Barnabé, compreendida por área de 29.776,32 m ² , destinada ao Parque de Tancagem e instalações de administração, operação e outras afins, considerada como retro-área contígua (ao cais) – assim, entendida a retro-área contígua ao respectivo trecho de cais (atuais berços de atracação), visando a movimentação de graneis líquidos inflamáveis, bem como a área de 4.500,00 m ² destinada ao Desvio e Pátio Ferroviário para operações de carga e descarga de vagões, para movimentação de produtos líquidos a granel de qualquer natureza, e a área de 19.706,04 m ² .	28/03/2000 - 27/03/2040	40 Anos
AGEO TERMINAIS E ARMAZÉNS GERAIS S.A.	22176/00-41	59901,68	Margem Esquerda	Área situada na Ilha do Barnabé, na Margem Esquerda do Porto de Santos, para movimentação e armazenagem de graneis líquidos.	23/02/2001 - 22/02/2041	40 Anos
BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO S/A	2704/01-35	342020	Margem Direita	Área situada na Alemoa - Av. Engº Augusto Barata, visando a movimentação e armazenagem de graneis líquidos e carga geral contenerizada ou não.	22/01/2007 - 21/01/2017	20 Anos
CEREAL SUL TERMINAL MARÍTIMO S/A	17038/01-49	4165,61	Margem Direita	Área em frente ao Armazém 13 ao lado do Armazém III, situada em Outeirinhos, visando movimentação e armazenagem de graneis sólidos de origem vegetal.	17/12/2002 - 16/12/2022	20 Anos
CITROSUCO SERVIÇOS PORTUÁRIOS S/A	21050/97-08	13884,05	Margem Direita	Área localizada na Ponta da Praia, abrangendo o Armazém 29 e área lindeira, para movimentação de granel de origem vegetal. Corredor de Exportação.	02/04/1998 - 01/02/2018	20 Anos
COMERCIAL QUINTELLA COMÉRCIO E EXPORTAÇÃO S/A e ACT EXPORTAÇÃO LTDA	11402/92-02	15420	Margem Direita	Armazém 38 e área externa contígua, para movimentação e armazenamento de produtos a granel de origem vegetal ou animal, inclusive açúcar e óleo vegetal, bem como estocagem de trigo não destinado à exportação. Corredor de Exportação.	15/12/1993 - 09/12/2006	22 Anos
COMPANHIA AUXILIAR DE ARMAZÉNS GERAIS - TEAÇU 3	29559/95-29	50392	Margem Direita	Armazéns VI, XI, XVI, XXI, 20 e 21 e áreas adjacentes aos armazéns 20 e 21, situados no Paquetá, regendo a implantação, no Porto de Santos, de terminal de exportação/importação de açúcar e outros produtos de origem vegetal em sacos e a granel.	07/03/1996 - 06/03/2036	40 Anos
COMPANHIA BANDEIRANTES DE ARMAZÉNS GERAIS	21162/00-09	26696,01	Margem Direita	Armazéns 22 e 23 e áreas adjacentes, situadas em Outeirinhos, visando a movimentação e armazenagem de carga geral, exceto graneis.	07/12/2000 - 06/12/2020	20 Anos
COMPANHIA BRASILEIRA DE ALUMÍNIO - CBA	32638/14-14	20010	Margem Direita	Área considerada como retro-área contígua (ao cais) na Margem Direita do Porto de Santos, abrangendo a área do armazém 32 e áreas adjacentes, situadas no Macuco, visando armazenagem e movimentação de carga geral.	04/11/2015 - 02/05/2016	180 Dias
CONCAIS S/A	29340/96-92	43227,03	Margem Direita	Área em Outeirinhos, situada na Margem Direita do Porto de Santos, para construção e operação de Terminal Turístico de Passageiros Internacional e Regional e instalações complementares.	11/05/1998 - 10/05/2018	20 Anos
DEICMAR S/A	43407/92-78	116368,92	Margem Direita	Áreas situadas no Saboó, visando a movimentação de mercadorias de importação e exportação, a movimentação e reparos de contêineres, bem como a movimentação da sua frota de veículos e/ou equipamentos (contêineres, empilhadeiras, chassis, porta-contêineres, etc.), e/ou de empresas do seu grupo.	01/06/1991 - 31/05/2014	23 Anos*
ECOPORTO SANTOS S/A	21339/96-10	136444,03	Margem Direita	Área situada no Valongo para movimentação e armazenagem de contêineres.	12/06/1998 - 11/06/2023	25 Anos
FÍBRIA CELULOSE S/A	11330/97-08	16019,94	Margem Direita	Áreas localizadas em Outeirinhos, abrangendo os Armazéns 14 e 15, e áreas adjacentes em frente aos mesmos, no seu lado de terra, o pátio existente entre os Armazéns 14 e 15, a área do Armazém 13 e área adjacente, bem como área para implantação de um sistema ferroviário com servidão de uma linha férrea de circulação a Portofer Transporte Ferroviário Ltda., para movimentação de carga geral de produtos de origem florestal.	15/09/1997 - 14/09/2017	20 Anos
FISCHER S/A - AGROINDÚSTRIA	32636/14-99	14440	Margem Direita	Área do Armazém XL, para movimentação, armazenagem e exportação de quaisquer produtos de origem vegetal ou animal, inclusive açúcar e óleo vegetal, e estocagem de trigo não destinado a exportação. Corredor de Exportação.	11/12/2015 - 08/06/2016	180 dias
GRANEL QUÍMICA LTDA	37855/92-14	54221,17	Margem Esquerda	Área localizada na Ilha do Barnabé, para o recebimento, armazenamento e movimentação de produtos líquidos a granel.	01/07/1992 - 30/06/2012	20 Anos*
INTERTEK DO BRASIL INSPEÇÕES LTDA	26242/98-29	1401	Margem Direita	Área na Alamoia, na Av. Engº Augusto Barata, s/nº, abrangendo trecho da Plataforma nº 2 e área adjacente, visando a implantação de laboratório para realização de serviços de inspeção e testes em mercadorias movimentadas no Porto de Santos.	15/12/2000 - 14/12/2020	20 Anos
LIBRA TERMINAIS S/A	6415/97-10	139949,2	Margem Direita	Abrangendo os armazéns 34 e 35, XXXVI, os pátios entre os Armazéns 34 e 35 e os pátios do lado sul dos Armazéns 35 e XXXVI, e a região de cais fronteira aos Armazéns 34 e 35 e os pátios entre os Armazéns 34 e 35 e do lado sul do Armazém 35, na Ponta da Praia, para movimentação e armazenagem de contêineres. Área localizada na região do projetado Armazém 37, denominada T-37 na Ponta da Praia, para recebimento, movimentação e armazenagem de contêineres no Porto de Santos. Área localizada no Macuco, abrangendo os Armazéns 33 (interno), XXXV (externo) - Terminal T-33 e áreas adjacentes, visando a movimentação de carga geral e/ou frigorificada e/ou granel de origem vegetal.	25/06/1998 - 04/09/2035	37 Anos
LOCALFRIO S/A ARMAZÉNS GERAIS FRIGORÍFICOS	3561/96-86	84591,75	Margem Esquerda	Área na retaguarda do TECON - lado Sul, em Conceiçãozinha, visando a movimentação de carga geral contenerizada ou não, pelo sistema "Roll-on/Roll-off", exceto granel sólido não embalado.	23/05/1996 - 22/05/2016	20 Anos
MARIMEX DESPACHOS, TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA	41257/97-91	95543,86	Margem Direita	Área localizada em Outeirinhos, abrangendo as áreas dos Armazéns PVP (Pátios de Volumes Pesados), XXIV, XXV e parte do XXX e áreas adjacentes, para movimentação de contêineres nas correntes de importação e exportação.	09/05/2000 - 08/05/2020	20 Anos
NORFOLK DISTRIBUIDORA LTDA	7344/01-59	50000	Margem Direita	Área situada na Av. Engº Augusto Barata, Alemoa, para movimentação e armazenagem de graneis líquidos.	13/08/2001 - 12/08/2021	20 Anos
NST - TERMINAIS E LOGÍSTICA S/A	36615/97-80	30864	Margem Direita	Área considerada como retro-área contígua (ao cais), localizada na Ponta da Praia, abrangendo os Armazéns 30 e 31 e o pátio existente entre os mesmos e área lindeira, para movimentação, armazenagem de produtos de origem florestal e similares.	07/05/1998 - 06/05/2028	30 Anos
PÉROLA S/A	23/92-70 e 6648/92-	27796	Margem Direita	Área situada em Outeirinhos, abrangendo os Armazéns XII, XVII, T-8 (Terminal de Sal), e área onde está instalada a Balança Rodoviária nº 23 da CODESP, para movimentação e armazenagem de sal, barrilha, sulfato de sódio industrial, carbonato de sódio e outros graneis sólidos, com exceção de enxofre.	09/02/1999 - 08/02/2014	15 Anos*
PETROBRÁS TRANSPORTE S.A TRANSPETRO	62698/14-25	255569	Margem Direita	Área e tubovias situadas na Alamoia para movimentação de petróleo, derivados de petróleo, álcool ou qualquer outro correlato.	02/10/2015 - 30/03/2016	180 Dias
POOL DO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO	32637/14-51	14490	Margem Direita	Armazém XLII, para movimentação e armazenagem de quaisquer produtos a granel de origem vegetal ou animal, inclusive açúcar e óleo vegetal e para estocagem de trigo não destinado à exportação. Corredor de Exportação.	11/12/2015 - 08/06/2016	180 Dias
PORTOFER TRANSPORTE FERROVIÁRIO LTDA	16605/00-41	1	Margem Direita	Instalações e equipamentos e vias férreas para transporte ferroviário de mercadorias de importação e exportação pelo Porto de Santos.	28/06/2000 - 27/06/2025	25 Anos
RHAMO INDÚSTRIA COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA	5527/97-08	8000	Margem Direita	Armazém 27 e áreas adjacentes, para movimentação e armazenagem de graneis líquidos de origem vegetal, incluindo câmara fria, sistemas e equipamentos de embarque.	16/05/1997 - 15/05/2017	20 Anos
RISHIS EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES S/A	17029/01-58	11178,4	Margem Direita	Armazém XIII e áreas adjacentes incluindo o Armazém XVIII e áreas adjacentes, situadas no Paquetá, visando a movimentação e armazenagem de carga geral contenerizada ou não.	05/11/2009 - 04/11/2029	20 Anos
RODRIMAR S/A TERMINAIS PORTUÁRIOS E ARMAZÉNS GERAIS	13183/93-14	61467	Margem Direita	Área de terreno localizada no Saboó para movimentação de mercadorias de importação e exportação, inclusive produtos frigorificados a granel líquido com possibilidade de ampliação.	01/11/1991 - 19/04/2013	21 Anos*
RODRIMAR S/A TERMINAIS PORTUÁRIOS E ARMAZÉNS GERAIS	36931/92-65	19004,13	Margem Direita	Armazéns III e VIII e a área onde está instalada a Balança Rodoviária nº 21 da CODESP, localizadas em Outeirinhos, para movimentação de barrilha, sulfato de sódio e fertilizantes.	30/11/1994 - 30/11/2014	20 Anos
RUMO LOGÍSTICA OPERADORA MULTIMODAL S.A	29560/95-16	118434,38	Margem Direita	Armazéns Externos V, X, XV, XX e XXIII, Armazém Interno 19 e áreas adjacentes, moega junto ao Armazém X, moega junto ao Armazém XXIII, moega Costa Leite junto ao Armazém XV, área junto ao Armazém XXIII para instalação de moega ferroviária, área junto ao Armazém XXII para instalação de moega rodo-ferroviária, balanças ferroviárias e área da subestação transformadora da COSAN Terminal de exportação de açúcar e outros produtos de origem vegetal. Armazéns 16 e 17 internos e áreas adjacentes: Armazéns Externos nºs IV, IX, XIV, XIX e área da moega rodo ferroviária no Paquetá, para implantação no Porto de Santos de Terminal de exportação/importação de açúcar e outros produtos de origem vegetal em sacos e a granel, Margem Direita. Área incluindo o Armazém denominado Garagem e áreas adjacentes, em Outeirinhos, situados na Margem Direita do Porto de Santos, visando a movimentação e armazenagem de graneis sólidos.	07/03/1996 - 06/03/2036	40 Anos
SANTOS BRASIL S/A	30401/97-63	596715,24	Margem Esquerda	Terminal de Contêineres - TECON - I, localizado em Conceiçãozinha, através de operações com contêineres ou afins, Margem Esquerda.	28/11/1997 - 28/11/2047	50 Anos
TEAG TERMINAL DE EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR DO GUARUJÁ LTDA	20765/96-72	70000	Margem Esquerda	Área situada em Conceiçãozinha para movimentação de açúcar a granel e graneis sólidos e líquidos, vegetal e animal.	30/09/1996 - 07/07/2018	22 Anos
TEG - TERMINAL EXPORTADOR DO GUARUJÁ LTDA	14619/09-21	48201,62	Margem Esquerda	Com uma área total de 39.600,00m ² , que engloba o pfer de atracação, parte da área maior de 48.201,62m ² , na Av. Bento Pedro da Costa, nº 65, Conceiçãozinha, no Município do Guarujá, visando a movimentação e armazenagem de graneis sólidos de origem vegetal, destinados a exportação.	05/01/2010 - 04/01/2035	25 Anos
TERMARES TERMINAIS MARÍTIMOS ESPECIALIZADOS LTDA	32607/14-91	40459	Margem Direita	Áreas situadas no Saboó, para movimentação e armazenagem preferencialmente de mercadorias pelo sistema "Roll-on Roll-off".	01/02/2016 - 30/07/2016	180 Dias
TERMINAL DE VEÍCULOS DE SANTOS S/A	8136/09-32	164961	Margem Esquerda	Área situada em Conceiçãozinha, visando a movimentação e armazenagem de veículos e CKD, para de exportação, importação e cabotagem.	04/01/2010 - 03/01/2035	25 Anos
TERMINAL MARÍTIMO DO GUARUJÁ - TERMAG	19795/97-17	158000	Margem Esquerda	Área situada na Margem Esquerda do Porto de Santos, para movimentação de graneis sólidos e líquidos de origem animal e vegetal, produtos agrícolas, fertilizantes, enxofre e outras mercadorias possíveis de serem movimentadas nas Instalações Portuárias, exceto aqueles derivados de petróleo.	23/08/2002 - 22/08/2027	25 Anos
TERMINAL MARÍTIMO DO VALONGO S/A	7910/00-23	18799	Margem Direita	Áreas localizadas no Cais do Saboó, visando a movimentação de mercadorias de importação e exportação.	04/05/2000 - 31/05/2014	14 Anos*
TERMINAL XXXIX DE SANTOS S/A	19795/97-17	45000	Margem Direita	Armazém Externo XXXIX e áreas adjacentes, para movimentação de produtos agrícolas a granel e de outras mercadorias possíveis de serem movimentadas nessas Instalações Portuárias. Corredor de Exportação.	16/10/2000 - 15/10/2025	25 Anos
TERMINAL 12A S.A.	16.999/01-17	9686,17	Margem Direita	Armazém 12-A e áreas adjacentes no Paquetá, para movimentação e armazenagem de graneis sólidos de origem vegetal.	02/12/2004 - 01/12/2024	20 Anos
TGG TERMINAL DE GRANÉIS DO GUARUJÁ S.A	19795/97-17	340000	Margem Esquerda	Área situada na Margem Esquerda do Porto de Santos para movimentação de graneis sólidos e líquidos de origem animal e vegetal, produtos agrícolas, fertilizantes, enxofre e outras mercadorias possíveis de serem movimentadas nas Instalações Portuárias, exceto aqueles derivados de petróleo.	23/08/2002 - 22/08/2027	25 Anos
T-GRÃO CARGO TERMINAL DE GRANÉIS S/A	36611/97-29	12798	Margem Direita	Áreas localizadas em Outeirinhos abrangendo o Silo e áreas adjacentes, para movimentação e armazenagem de graneis sólidos de origem vegetal.	23/06/1998 - 22/06/2018	20 Anos
TRANSBRASA TRANSITÁRIA BRASILEIRA LTDA	51700/92-18	39977,48	Margem Direita	Três áreas no Jabaquara de 9.987,00m ² , 8.324,48m ² e 21.666,00m ² , para movimentação de sua frota de veículos e/ou equipamentos (contêineres, empilhadeiras chassis, porta contêineres, etc) , e/ou de empresas do seu grupo.	01/06/1991 - 31/05/2014	20 Anos*

* Apesar de estarem com o prazo de concessão vencido, já foram renovados junto a CODESP

Fonte: Adaptado da CODESP (2016c).

Em relação aos reflexos de constituição desse novo cenário no ambiente portuário nacional para os trabalhadores, além da perda de controle sobre a mão de obra, tem-se a possibilidade, dos Operadores Portuários e dos terminais privativos de contratarem os trabalhadores avulsos por tempo indeterminado (celetista ou também chamado de vinculado), o que para o sindicato da categoria representa o fim do antigo sistema de contratação dos trabalhadores, o sistema avulso (DIÉGUEZ, 2007).

A nova modalidade de trabalho, vinculado, é apresentada na Lei nº 8.630/93 não como uma forma única e impositiva, mas com interpretações que favorecem as operadoras portuárias. O vínculo empregatício já era uma prática na área retroportuária, mas não para os trabalhadores do porto nas atividades no costado e no navio. Ao mesmo tempo em que a Lei nº 8.630/93 assegura o trabalho portuário avulso, ela favorece a vinculação. (QUEIROZ; MOREIRA, DALBELLO-ARAUJO, 2012, p.212)

Vale ressaltar, que no caso dos trabalhadores na estiva, os efeitos sobre o processo de contratação por vínculo adquiriam mais relevância nas relações de trabalho a partir de 2001, quando o sindicato deixou de realizar as escalas dos trabalhadores e esse passou para o OGMO, pois antes desse período, a questão do vínculo não estava tão presente entre esses trabalhadores (DSE1, 2015).

Posterior ao ano de 2001, o principal enfrentamento entre o sindicato da estiva de Santos e os empresários/Operadores Portuários foi a questão do trabalho por vínculo e o avulso. No capítulo V da Lei nº 8.630/93, nos artigos 26 e 27, estabelece que os trabalhadores avulsos tenham prioridade aos trabalhos ofertados no porto organizado e que os Operadores devem recorrer ao OGMO para a contratação dos trabalhadores, tanto, em regime por vínculo, como avulso. Porém, os Operadores dão preferência a contratação por vínculo, criando um conflito com o sindicato, que se estende até os dias atuais, o que adiante será melhor abordado.

No entanto, o que queremos mencionar é que esse conflito, pela forma de contratação por vínculo ou avulso, deixou outras questões propostas na Lei de Modernização dos Portos em segundo plano, isto é, não se debateu e questionou, por parte dos sindicatos e até mesmo dos empresários, a questão da multifuncionalidade entre os TPAs.

Em relação à multifuncionalidade, essa vem como uma forma de inserir a polivalência do trabalho aos trabalhadores avulsos, por exemplo, inserindo dentro do cenário portuário, a possibilidade de os estivadores realizarem as atividades dos

conferentes, dos trabalhadores de bloco ou ainda da capatazia, ou mesmo o inverso. Sendo que os trabalhadores, muitas vezes não são remunerados de forma adequada por realizarem essas atividades, além de sofrerem com a intensificação do trabalho e com a acentuada precarização que atinge o trabalho no porto. Mesmo porque essa dinâmica está assentada na lógica da flexibilização do trabalho, aliada aos preceitos da modernização portuária.

O processo de Modernização dos Portos no Brasil no decorrer dos anos 1990, afetou principalmente a relação capital-trabalho, infringindo aos trabalhadores novas relações de trabalho e a perda de direitos e conquistas trabalhistas (GONÇALVES; NUNES, 2008).

Além disso, esse processo caracterizou-se na entrega de empresas públicas⁶⁴ a iniciativa privada e, concomitantemente, a flexibilização do mercado de trabalho no cais do porto. Promovendo, entre outras medidas, o rebaixamento de níveis salariais e do contingente global de trabalhadores portuários, como destaca Gonçalves; Nunes (2008) esses trabalhadores reduziram 23%, de 1990 (16.302 trabalhadores) para 1999 (12.635), assim como os seus salários caíram 7,6% nesse mesmo período.

Nessa perspectiva, apresentaremos outras mudanças impostas no setor portuário, principalmente com o atual modelo de desenvolvimento do capital, posto em prática a partir dos anos 2000 no Brasil.

3.4 O novo marco regulatório do setor portuário

A partir da Lei nº 8.029, de 1990, que dispõe sobre a extinção de entidades administradas pelo poder público, a exemplo da PORTOBRÁS no caso portuário, inicia-se um processo de livre concorrência entre os portos e poucas políticas públicas ao desenvolvimento do setor, marcando toda a década de 90. Para sanar essa problemática, ao longo dos anos 2000, dentro da perspectiva do novo-desenvolvimentismo, um conjunto de mudanças se estabeleceu com o propósito de alavancar o processo de modernização portuária.

Nesta perspectiva, criou-se a Secretaria Especial dos Portos da Presidência da

⁶⁴ Como ocorreu com a TECON, que foi construída com o dinheiro público no início da década de 1980 e privatizada no ano de 1997, sendo uma das primeiras privatizações de terminais de contêineres no Porto de Santos. “Isso trouxe para o porto novos operadores ligados ao grande capital nacional e internacional e, ao mesmo tempo, estabeleceu-se uma nova forma de relação com os trabalhadores” (GONÇALVES; NUNES, p.67-68).

República (SEP/PR), oriunda de Medida Provisória nº 369, de 07 de maio de 2007, convertida em Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007. A SEP tem como área de atuação a formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor portuário, especialmente, no processo de desenvolvimento de políticas e projetos voltados à infraestrutura e a superestrutura portuária (BRASIL, 2007a).

A SEP teve papel importante no processo de formulação e discussão da Medida Provisória (MP) 595, de 2012, que posteriormente virou a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Esse novo marco altera e revoga um conjunto de leis que até então regulamentavam a atividade portuária no país, inclusive a própria Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93).

As principais diferenças desse novo marco regulatório dos portos para a Lei nº 8.630/93 é que a Lei nº 12.815/13 vem para agilizar as transações e o processo de modernização no setor portuário brasileiro (FARRANHA, FEZZA, BARBOSA, 2015). Ainda segundo os autores os processos de arrendamentos portuários, passam a ser realizados de forma similar a uma concessão de serviço público.

O principal objetivo da Lei nº 12.815 de 2013, é determinar as medidas para instalação de unidades portuárias fora do porto organizado e de princípios flexíveis para incentivar a privatização de áreas portuárias no país (CARVALHO, 2013).

A Lei nº 12.815/13, já em seu art. 1º “[...] regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários” (BRASIL, 2013). Já nos parágrafos:

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público; § 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei; § 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco. (BRASIL, 2013, p.01)

No art. 2º, consideram-se nos seguintes incisos:

IX - concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado; XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado; XII - autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão. (BRASIL, 2013, p.02)

O art. 3º, faz referência ao objetivo da exploração portuária no sentido de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do país, conforme exposto nos incisos que seguem:

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias; [...] III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas; [...] V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias. (BRASIL, 2013, p.02)

Em relação às concessões dos Terminais de Uso Privativos (TUP), fora do porto organizado, há um sério problema no que se refere à contratação de mão de obra, conforme descrito nesse novo marco, tendo em vista que na nova Lei esses terminais não são obrigados a contratar os trabalhadores que estão dentro dos quadros dos OGMOs. O que, de acordo com as lideranças sindicais entrevistadas (DSE1; DSE5, 2015), tende a favorecer os empresários, pois eles estipulam os valores (salários) a serem pagos aos trabalhadores. Do mesmo modo, os empresários e os Operadores Portuários são favorecidos em relação aos tributos da atividade portuária. Segundo os entrevistados (DSE1; DSE5, 2015) há uma série de tributos que a CODESP (no caso do Porto de Santos) assim como o OGMO, coloca para os usuários do porto, mas o mesmo não se passa aos TUP's, gerando direitos desiguais, afinal os TUP's teriam mais vantagens em suas tarifas aos usuários e também em relação à contratação dos trabalhadores, do que os portos organizados.

Outra problemática está em torno da distância entre o porto organizado e o TUP's, pois a Lei 12.815/13, não definiu um limite de distância mínima entre as duas modalidades. O que, por exemplo, possibilita a instalação de um TUP nas proximidades de um porto organizado, elemento que de acordo com o entrevistado (DSE1, 2015) acirra ainda mais a competição entre as duas partes.

Através desse novo marco regulatório, vale mencionar que, o Governo Federal realizou o primeiro leilão da história de áreas portuárias no Brasil no dia 9 de dezembro de 2015, na sede da Bolsa de Valores de São Paulo (BOVESPA). Foram ofertadas três áreas dentro do Porto de Santos, são elas: um lote na Ponta da Praia, arrendada por um consórcio entre a LDC Brasil, formados pelas *traders* Louis Dreyfus e Cargill Agrícola, com um lance no total de R\$ 303 milhões; o Grupo Marimex ficou com a área do Paquetá para a movimentação de celulose, com um valor de arremate de 12,5 milhões; e por fim o terreno do Macuco foi concedido à Fibria Celulose por R\$ 115,047 milhões

(FIGUEIREDO, 2015). Neste sentido, o governo abriu uma nova etapa de privatizações dentro do setor portuário nacional, inclusive segundo Tardio (2015), estão previstos pela Portaria da SEP/PR nº 15, cerca de 159 áreas passíveis de arrendamento para os próximos anos, isto é, concessão de áreas (nas regiões Norte, Nordeste, Sudeste e Sul) dentro e fora dos portos organizados à iniciativa privada.

Essa nova etapa do capitalismo no Brasil, instalou, de acordo com Alves (2014), um novo estágio do processo de acumulação do capital. Pois, para o autor, se formou importantes conglomerados privados nacionais “[...] além de se fortalecer a presença de conglomerados estrangeiros, que têm o patrimônio público nos setores respectivos como base” (ALVES, 2014, p.150).

Estariam nessas “redes ou conglomerados”, grandes e tradicionais empresas nacionais como Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa, Odebrecht, Votorantim, Bradesco/Vale, Gerdau. Mas também, além desses conglomerados privados, integraram também estas redes de proprietários as estatais, o BNDESPar (subsidiária integral do BNDES no mercado acionário) e a Eletrobrás, além dos fundos de pensão de funcionários de empresas públicas como PREVI, PETROS e o FUNCEF. (ALVES, 2014, p.151)

Em relação ao setor portuário nacional, podemos citar a entrada da Odebrecht no processo de movimentação de mercadorias, em especial no Porto de Santos com o terminal privativo da EMBRAPORT, construído, de acordo com lideranças sindicais entrevistadas (DSE5, 2015), de forma muito rápida e sem as autorizações necessárias do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB).

Em Santos também ocorre a aquisição recente de uma área dentro do porto organizado pela Votorantim, através de uma empresa que faz parte de seu grupo, a Fibria, que movimenta a atividade de papel e celulose.

O grupo Bradesco/Vale⁶⁵ também possui um terminal privativo no Porto de Santos, administrado por sua subsidiária a Vale Fertilizantes, que realiza a movimentação de amoníacos e de graneis sólidos.

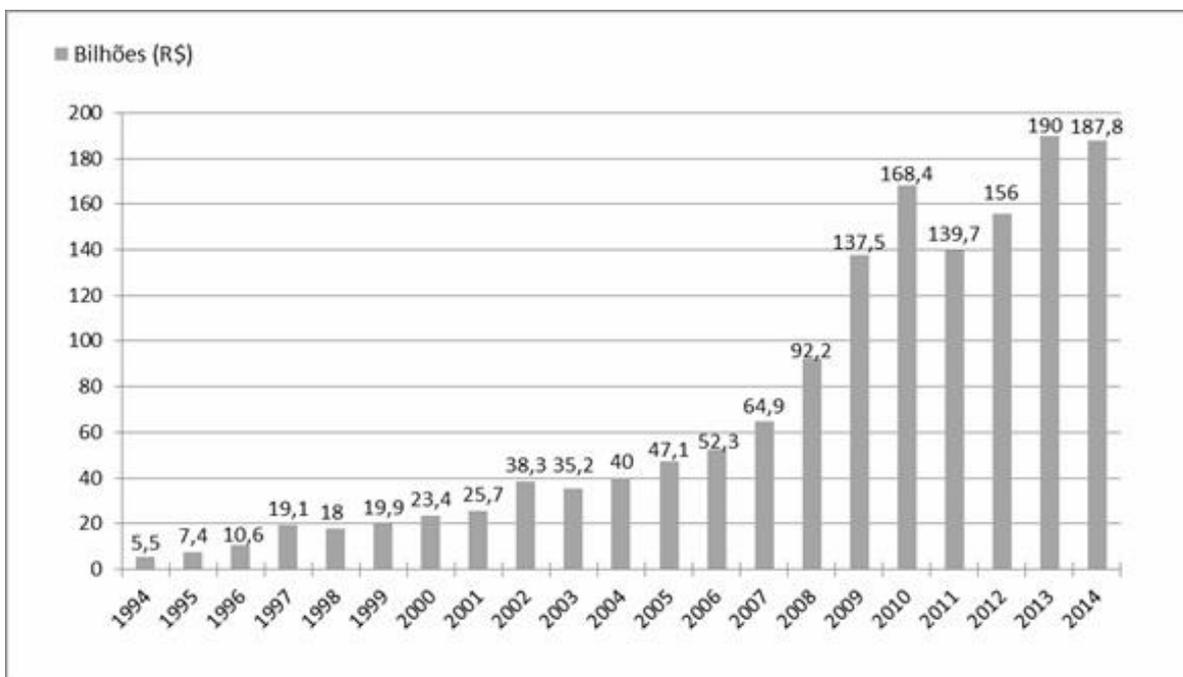
Os grupos estrangeiros também estão presentes no Porto de Santos. A maioria

⁶⁵ A Bradesco/Vale possui outros terminais pelo Brasil além do localizado no Porto de Santos são eles: no Porto de Tubarão/ES a Vale possui seu maior complexo portuário nacional, administrando quatro terminais portuários; Terminal de Ponta da Madeira/MA, localizado nas proximidades do Porto de Itaquí; no Porto de Sepetiba/RJ possui o Terminal de Itaguaí administrado por uma de suas subsidiárias chamada Cia. Portuária Baía de Sepetiba (CPBS); Terminal de Ilha Guafba/RJ localizada em um arquipélago do mesmo nome na Baía de Sepetiba; Terminal de Inácio Barbosa/SE, pertencente a Petrobras mas utilizado pela Vale. Inclusive a empresa possui terminais em outros portos pelo mundo, como: Porto de Sohar, no Omã; Balintang Special Port na Indonésia; San Nicolas na Argentina etc (VALE, 2016).

dessas empresas atua na movimentação de *commodities* para o mundo, como: *Gearbulk Maritima Ltda*, grupo de origem belga, e a *COFCO AGRI Limited*, grupo chinês. Esses grupos internacionais, assim como o *Louis Dreyfus Company* (LDC), grupo holandês, operam como eles mesmo dizem “we operate from farm to fork, aiming to get the right food to the right location at the right time” (LDC, 2016, s/p). Ou seja, essas companhias como a LDC atuam desde a produção à mesa dos consumidores em nível nacional, controlando todas as cadeias por onde transitam seus produtos, criando oligopólios.

Se o governo do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), utilizou-se das privatizações como forma de política macroeconômica assentado no PND, e teve o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) como um dos elementos principais no processo de entrega das empresas públicas nos anos 1990, no governo do PT, esse Banco foi referenciado por outra lógica, devido, sobretudo, à retomada do seu papel como banco de investimentos (ALVES, 2014). Para o autor, o BNDES passou por dois momentos marcantes, o primeiro no governo FHC, onde os financiamentos tiveram um crescimento reduzido e um segundo momento no governo Lula, sob o novo-desenvolvimentismo, onde os financiamentos realizados pelo Banco aumentaram significativamente, principalmente após o ano de 2004 (Gráfico 5).

Gráfico 5: Investimentos do BNDES no Período de 1994 a 2014



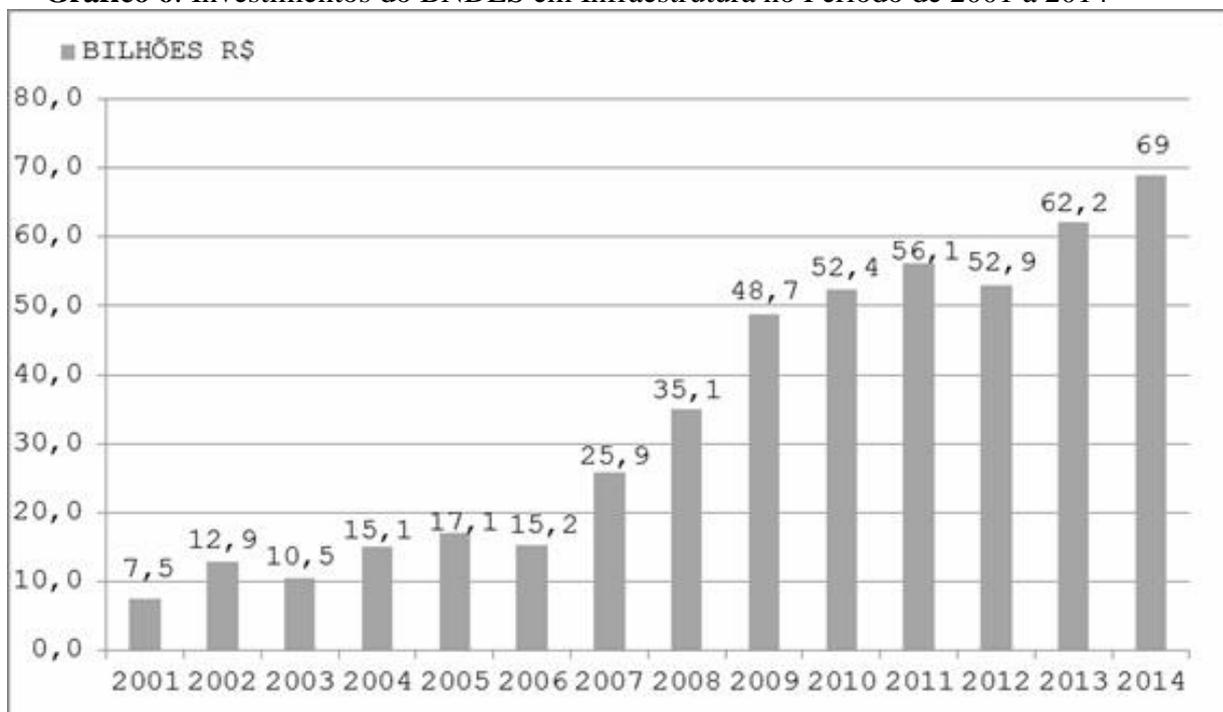
Fonte: Adaptado de BRASIL; BNDES (1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2002a, 2002b, 2002c, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010a, 2010b, 2011, 2012, 2014, 2015).

O ano de 2004 marca o crescimento progressivo de desembolsos do BNDES durante o governo Lula, aumentando de R\$40 bilhões para R\$168,4 bilhões, em 2010. Um aumento de 400% em 6 anos, inclusive diante da crise econômica de 2008.

Durante o primeiro mandato do governo Dilma o desembolso referente ao primeiro ano teve uma pequena queda no ritmo de crescimento, chegando a R\$138,7 bilhões, todavia, retomando o ritmo de aumento dos valores nos anos seguintes, chegando em 2014 a R\$187,8 bilhões, um aumento de quase R\$50 milhões em 4 anos.

Entretanto, quando fazemos uma análise dos relatórios anuais fornecidos pelo BNDES e os investimentos na infraestrutura nacional, onde o setor portuário se encontra, é nítida a forte atuação do Estado no processo de desenvolvimento do setor na tentativa de retomar o processo de investimento estatal após a década neoliberal. Isto é, no ano de 2004, o banco disponibilizou mais de R\$15 bilhões para obras de infraestrutura pelo país, conforme destacado no Gráfico 6, sendo que desse valor total, R\$5,2 bilhões foram destinados para o setor de transporte, onde se encontra o setor portuário (BRASIL; BNDES, 2005).

Gráfico 6: Investimentos do BNDES em Infraestrutura no Período de 2001 a 2014



Fonte: Adaptado de BRASIL; BNDES (2002c, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010a, 2010b, 2011, 2012, 2014, 2015).

Conforme exposto pelo BRASIL; BNDES (2006) o setor portuário tem grande

importância na política de modernização da infraestrutura nacional, inclusive, tendo sido atendido com financiamentos do Banco.

Os Portos de Santos, Sepetiba e Paranaguá foram atendidos por financiamentos do BNDES. Num período de cinco anos (1999-2004), os desembolsos totalizaram cerca de R\$ 217 milhões para investimentos da ordem de R\$ 481 milhões e destinaram-se principalmente a terminais arrendados em portos públicos. São terminais de contêineres e de granéis que obtiveram ganhos de produtividade, com redução de custos e de tarifas, melhorando o desempenho das exportações brasileiras. (BRASIL; BNDES, 2006, p.128)

Além disso, foram aprovadas pelo BNDES outras operações ao setor portuário: a expansão do Porto de Pecém (CE) no valor de R\$ 150 milhões; investimento em torno de R\$ 332 milhões para a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) para construir o terminal de carvão no Porto de Sepetiba; investimento para a Teaçú Armazéns Gerais de R\$ 47 milhões para expandir e modernizar o terminal de produtos de origem vegetal no Porto de Santos, nos armazéns 16, 17 e 19; o investimento de R\$ 7 milhões para a expansão do Terminal 39 no Porto de Santos, para a ampliação de sua capacidade na movimentação de grãos (BRASIL; BNDES, 2006).

Observando os dados do Gráfico 5 nota-se que os investimentos são crescentes principalmente a partir de 2006, tendo aumentado mais de 4 vezes os valores investidos, se comparado aos anos de 2004 e 2014.

No ano de 2007, o ex-presidente Lula criou o Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), com o objetivo de promover a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética por todo o país (BRASIL, 2007b). No caso do Porto de Santos, há também vários projetos e investimentos sendo realizados pelo PAC, conforme pode-se observar pela Quadro 7.

Além disso, no Quadro 7 é possível verificar o total de investimentos desembolsado pelo BNDES, entre os anos de 2010 a 2015, nos portos organizados e nos terminais privativos do país.

Quadro 7: Investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento no Porto de Santos (PAC-II)

OBRA	ESTADO DA OBRA	ORGÃO RESPONSÁVEL	EXECUTOR	VALOR	DATA REFERÊNCIA	MUNICIPIOS
Avenida Perimetral Margem Direita - Trecho Alamoia/Saboó - SP	EM LICITAÇÃO DA OBRA	SEP/PR	CODESP	Valor não divulgado em razão da possibilidade de uso do Regime Diferenciado de Contratação - RDC.	31 de Dezembro de 2015	SANTOS/SP
Dragagem de Manutenção e Balizamento	EM LICITAÇÃO DA OBRA	SEP/PR	SEP/PR	Valor não divulgado em razão da possibilidade de uso do Regime Diferenciado de Contratação - RDC.	31 de Dezembro de 2015	SANTOS/SP
Recuperação de cais na Ilha Barnabé - SP	EM LICITAÇÃO DA OBRA	SEP/PR	CODESP	Valor não divulgado em razão da possibilidade de uso do Regime Diferenciado de Contratação - RDC	31 de Dezembro de 2015	SANTOS/SP
SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE TRÁFEGO MARÍTIMO - VTMS - FASE 1 - BA ES RJ SP	EM EXECUÇÃO	SEP/PR	CODESP, SEP/PR	R\$ 164.300.000,00	31 de Dezembro de 2015	MADRE DE DEUS/BA, SALVADOR/BA, VITÓRIA/ES, ITAGUAÍ/RJ, RIO DE JANEIRO/RJ, SANTOS/SP, CANDEIAS/BA
Programa Federal de Apoio a Regularização e Gestão Ambiental Portuária - PRGAP - Fase I - Estudos (ação 20B9) - AL BA ES RJ RN SP	EM EXECUÇÃO	SEP/PR	SEP/PR, UFBA, UFSC	R\$ 10.750.000,00	31 de Dezembro de 2015	NATAL/RN, MACEIÓ/AL, CANDEIAS/BA, SALVADOR/BA, ILHÉUS/BA, SANTOS/SP, VITÓRIA/ES, RIO DE JANEIRO/RJ, ITAGUAÍ/RJ
Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos dos Portos Marítimos Brasileiros - AL BA CE ES MA PA PB PE PR RJ RN RS SC SP	EM EXECUÇÃO	SEP/PR	SEP/PR, UFRJ	R\$ 118.000.000,00	31 de Dezembro de 2015	BARCARENA/PA, BELÉM/PA, FORTALEZA/CE, NATAL/RN, RIO GRANDE/RS, CABELO/PE, RECIFE/PE, IPOJUCA/PE, SÃO FRANCISCO DO SUL/SC, ITAJAÍ/SC, IMBITUBA/SC, MACEIÓ/AL, SALVADOR/BA, CANDEIAS/BA, ILHÉUS/BA, VITÓRIA/ES, SÃO SEBASTIÃO/SP, SANTOS/SP, PARANAGUÁ/PR, RIO DE JANEIRO/RJ, ITAGUAÍ/RJ, SÃO LUÍS/MA
INFRAPORT: APERFEIÇOAMENTO DO SISTEMA VIGENTE - AL BA CE ES PA RJ RN SC SP	EM EXECUÇÃO	SEP/PR	SEP/PR, Serviço Federal de Processamento de Dados - SERPRO	R\$ 31.370.000,00	31 de Dezembro de 2015	SANTARÉM/PA, BARCARENA/PA, BELÉM/PA, FORTALEZA/CE, AREIA BRANCA/RN, NATAL/RN, MACEIÓ/AL, SALVADOR/BA, CANDEIAS/BA, ILHÉUS/BA, ARACRUZ/ES, VITÓRIA/ES, NITERÓI/RJ, RIO DE JANEIRO/RJ, ITAGUAÍ/RJ, ANGRA DOS REIS/RJ, SANTOS/SP, LAGUNA/SC
Estudo para Levantamento Hidrográfico no canal de acesso ao Porto de Santos - SP	EM EXECUÇÃO	SEP/PR	Marinha	R\$ 6.600.000,00	31 de Dezembro de 2015	SANTOS/SP
Cadeia Logística Portuária Inteligente (Portlog) - BA CE ES MA PA PE PR RJ RS SP	EM EXECUÇÃO	SEP/PR	SEP/PR, Serviço Federal de Processamento de Dados - SERPRO, UFSC	R\$ 65.910.000,00	31 de Dezembro de 2015	BELÉM/PA, SÃO LUÍS/MA, FORTALEZA/CE, SÃO GONÇALO DO AMARANTE/CE, CABO DE SANTO AGOSTINHO/PE, SALVADOR/BA, VITÓRIA/ES, ITAGUAÍ/RJ, RIO DE JANEIRO/RJ, SANTOS/SP, PARANAGUÁ/PR, RIO GRANDE/RS
Porto Sem Papel - Fase 2 - Concentrador de Dados e Portal de Informações Portuárias - AL AM AP BA CE ES MA PA PB PE PR RJ RN RS SC SP	EM EXECUÇÃO	SEP/PR	SEP/PR, Serviço Federal de Processamento de Dados - SERPRO	R\$ 153.560.000,00	31 de Dezembro de 2015	MANAUS/AM, BARCARENA/PA, BELÉM/PA, SANTARÉM/PA, MACAPÁ/AP, SÃO LUÍS/MA, FORTALEZA/CE, SÃO GONÇALO DO AMARANTE/CE, AREIA BRANCA/RN, NATAL/RN, CABELO/PE, CABO DE SANTO AGOSTINHO/PE, RECIFE/PE, MACEIÓ/AL, ILHÉUS/BA, SALVADOR/BA, ARACRUZ/ES, ANGRA DOS REIS/RJ, ARRAIAL DO CABO/RJ, ITAGUAÍ/RJ, NITERÓI/RJ, SÃO SEBASTIÃO/SP, ANTONINA/PR, PARANAGUÁ/PR, IMBITUBA/SC, ITAJAÍ/SC, LAGUNA/SC, SÃO FRANCISCO DO SUL/SC, PELOTAS/RS, PORTO ALEGRE/RS, RIO GRANDE/RS, CANDEIAS/BA
Alinhamento do Cais de Outerinhos - SP	EM OBRAS	SEP/PR	CODESP	R\$ 315.000.000,00	31 de Dezembro de 2015	SANTOS/SP
Avenida Perimetral - Margem Direita - Trecho Bacía do Macuco/ Ponta da Praia - SP	EM OBRAS	SEP/PR	CODESP	R\$ 110.000.000,00	31 de Dezembro de 2015	SANTOS/SP
Construção de 2 Pieres de atracação na Ilha de Barnabé - SP	EM OBRAS	SEP/PR	Empreendedor Privado	R\$ 120.000.000,00	31 de Dezembro de 2015	SANTOS/SP
Reforço de cais para aprofundamento dos berços entre os Amazéns 12A ao 23 - SP	EM OBRAS	SEP/PR	CODESP	R\$ 200.000.000,00	31 de Dezembro de 2015	SANTOS/SP
Reforço do Pier de Acostagem do Alamoia - SP	EM OBRAS	SEP/PR	CODESP	R\$ 52.000.000,00	31 de Dezembro de 2015	SANTOS/SP
Modernização da Gestão Portuária (Ação 20B9) - CODESP, CDRJ, CDP (FASE 1) - PA RJ SP	CONCLUÍDO	SEP/PR	SEP/PR	R\$ 10.000.000,00	31 de Dezembro de 2015	SANTOS/SP, BELÉM/PA, RIO DE JANEIRO/RJ
Elaboração de estudos, projetos e documentação de apoio necessários à implantação de 16 Áreas de Apoio Logístico Portuário - AALPs no entorno de portos organizados (ação 20B9) - BA CE ES MA PA PR RJ RS SC SP	CONCLUÍDO	SEP/PR	SEP/PR	R\$ 5.540.000,00	31 de Dezembro de 2015	RIO GRANDE/RS, SÃO FRANCISCO DO SUL/SC, IMBITUBA/SC, ITAJAÍ/SC, PARANAGUÁ/PR, RIO DE JANEIRO/RJ, ITAGUAÍ/RJ, VITÓRIA/ES, SALVADOR/BA, CANDEIAS/BA, FORTALEZA/CE, SÃO GONÇALO DO AMARANTE/CE, SÃO LUÍS/MA, SANTARÉM/PA, BARCARENA/PA, SANTOS/SP
Passagem Inferior do Valongo (Mergulhão) - SP	AÇÃO PREPARATÓRIA	SEP/PR	CODESP	Valor não divulgado em razão da possibilidade de uso do Regime Diferenciado de Contratação - RDC.	31 de Dezembro de 2015	SANTOS/SP
Projeto e obra de implantação da Avenida Perimetral Portuária no Porto de Santos - Guarujá, ligação da Av. Perimetral com a Rodovia Cónego Domênico Rangoni - segunda fase - SP	AÇÃO PREPARATÓRIA	SEP/PR	CODESP	Valor não divulgado em razão da possibilidade de uso do Regime Diferenciado de Contratação - RDC.	31 de Dezembro de 2015	SANTOS/SP
TOTAL R\$				R\$ 1.363.030.000,00		

Fonte: Adaptado de BRASIL (2016).

Do total de investimentos do BNDES ao sistema portuário nacional (Tabela 2), foram destinados ao Porto de Santos, em 2010, um total de 5 projetos. No ano de 2011, 3 projetos; em 2012 foram 4; em 2013 foram 6; 7 projetos em 2014; e 4 projetos no ano de 2015 (PAC, s/d). As empresas que obtiveram os investimentos nesse período foram, desde grupos estrangeiros como *Louis Dreyfus* e *COFCO AGRI Limited* e as empresas de capital nacional, como a Ecorodovias (proprietária do terminal Ecoporto), Grupo Cosan, Odebrecht, entre outras (BRASIL; BNDES, 2016).

Tabela 2: Investimentos do BNDES nos Portos e Terminais Portuários de 2010 até 2015

Ano	Setor	Desembolso Realizado (RS Mil)	Nº Total de Projetos por Ano
2010	Portos	643.993	9
2010	Terminais	119.965	5
2011	Portos	1.123.241	8
2011	Terminais	37.502	3
2012	Portos	2.131.050	9
2012	Terminais	156.493	7
2013	Portos	1.007.609	17
2013	Terminais	158.154	8
2014	Portos	2.824.605	17
2014	Terminais	73.258	8
2015	Portos	1.822.660	14
2015	Terminais	78.968	6
TOTAL		RS 10.177.498,00	111

Fonte: BRASIL; BNDES (2016).

Como demonstrado nesse capítulo, os anos 2000, representaram para o Brasil a retomada do Estado como ente forte na economia nacional, em especial com a (re)significação do BNDES. Essa, teria sido a principal marca dos governos do PT no poder, em especial durante (e também após) o segundo mandato do ex-presidente Lula, onde o Estado se tornou financiador de grandes empresas para fortalecer grupos/companhias econômicas (ZIBECHI, 2012 apud ALVES, 2014).

Portanto, o Estado atuou na escolha de ‘campeões nacionais’, ‘grandes grupos privados para fazê-los competitivos no mundo’, de modo a incentivar fusões e mega operações, tornando-se sócio de grandes empresas no país. (ALVES, 2014, p.150)

Aliado a esse processo, a nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/13), trouxe novos e velhos elementos ao sistema portuário nacional, e conseqüentemente, todo esse cenário culminou em rebatimentos aos trabalhadores portuários.

A nova Lei, em seu Art. 39, mantém a continuidade das funções do OGMO, como: administrador da prestação de serviços dos trabalhadores portuários avulsos nos portos organizados, no cadastramento e registro dos trabalhadores, assim como no pagamento dos encargos trabalhistas e previdenciários (BRASIL, 2013). Com as obrigações de

[...] 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 - treinar e habilitar profissionalmente o 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. (BRASIL, 2013, p.10)

Como previsto na Lei atual, para a contratação dos trabalhadores portuários avulsos, os Operadores Portuários, devem requisitar os trabalhadores que estejam cadastrados no sistema OGMO, inclusive no caso de contratação por vínculo empregatício. Sendo que a Lei estabelece prioridade na oferta de empregos, primeiro aos trabalhadores cadastrados no OGMO e, caso as vagas não sejam totalmente preenchidas, os Operadores contratam trabalhadores de fora do setor portuário, ou seja, trabalhadores de fora dos quadros da OGMO (BRASIL, 2013).

Todavia, assim como na Lei de Modernização dos Portos, a atual não determina, com exatidão, como será o processo de escolha na contratação da mão de obra entre vinculados e avulsos, se um terminal dentro do porto organizado pode trabalhar com 100% de trabalhadores avulsos ou não, ou se tem que utilizar 50% de cada, ou qualquer outra forma.

De acordo com os trabalhadores entrevistados (E1; E2; E3; E4, 2016) e os dirigentes sindicais (DSE1, 2015; DSE2; DSE3, 2015) mesmo que na lei anterior estava prevista a contratação por vínculo empregatício, além do trabalhador avulso, não existia tantos conflitos, entre os empresários/Operadores Portuários, em relação à permanência ou a diminuição da contratação dos avulsos, pois naquele momento, era de comum acordo a contratação de metade da força de trabalho por vínculo e metade por trabalhadores avulsos. O tenso conflito surgiu, segundo os entrevistados, quando do início do processo de concessões de terminais dentro dos portos públicos e com a entrada de grandes empresas multinacionais no setor, como, por exemplo, a Odebrecht, tendo em vista que o não estabelecimento de um limite, pela Lei 12.815/13, tende a favorecer a contratação de

100% do trabalho por vínculo, deixando a mercê os trabalhadores avulsos.

Embora o cenário se demonstre como propício a intensas conflitualidades e problemáticas em relação às condições de trabalho e mesmo na questão sindical, houve alguns ganhos presentes na Lei 12.815/13 aos trabalhadores, como por exemplo: a reorganização paritária de representação na CAP entre os trabalhadores avulsos (mediante seus sindicatos) e os usuários do porto organizado (os empresários); a inclusão de programas de renda mínima para os trabalhadores avulsos, conforme a Convenção 137 da OIT; e maior atenção à questão do treinamento e qualificação dos trabalhadores (DIEESE, 2013).

Mediante esse cenário conflitante, problemático e desafiante aos TPAs, sobretudo aos estivadores, pretendemos no próximo item, dar continuidade a essa discussão referente às implicações ao trabalho, advindas desse processo de modernização portuária, principalmente enfatizando os impactos laborais concretos no que tange os estivadores no Porto de Santos, sujeitos sociais centrais da pesquisa.

3.5 A real face da modernização portuária: as mudanças e implicações aos trabalhadores

As mudanças inseridas pela Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93) e a Lei dos Portos (Lei nº 12.815/13), como demonstrado ao longo desse estudo, inseriram novos elementos ao setor e aos trabalhadores portuários.

Os estivadores, antes do processo de modernização dos portos, estavam em uma situação privilegiada, no centro das relações de trabalho no setor portuário nacional, pois era em torno da categoria e do seu sindicato que se estruturava toda a organização do trabalho (BOURGUIGNON; BORGES, 2006). Para os autores, a atividade na estiva possui traços que estão presentes no trabalho do artesão, devido esses trabalhadores possuírem total reconhecimento das ações laborais que desenvolvem e do “[...] controle sobre elas, bem como dos segredos de ofício, que são passados às gerações posteriores e se constituem em fonte de orgulho e elemento de construção da identidade”. (BOURGUIGNON; BORGES, 2006, p.65).

Descreve Gomes (2008), que a experiência vivida e o controle⁶⁶ do processo de trabalho dotavam esses trabalhadores de um sentimento de pertencimento, de identidade

⁶⁶ Conforme apontamos no item 2.2.1 esse controle do processo de trabalho pelos trabalhadores é parcial, tendo em vista que a lógica do capital controla e subordina a tudo e a todos, ainda que de maneira velada.

perante o trabalho que exerciam. O trabalho na estiva era, segundo o autor, marcado pela troca de saberes e conhecimentos mediante a realização laboral, isto é, da prática que os estivadores mantinham no seu dia-dia de trabalho e assim os conhecimentos da atividade eram transmitidos dos mais velhos para os mais novos. Contudo, esse processo é alterado,

[...] por um conjunto de técnicas que deve ser apreendido para além do trabalho prescrito, exigindo um aumento de dedicação e do empenho agora usados a favor da empresa. É para estes elementos operativos que os requisitos de qualificação estão se voltando. (GOMES, 2008, p.215)

As mudanças propagandeadas pelas autoridades públicas e/ou civis, e a grande mídia nacional, favorecem apenas um lado da moeda, isto é, os interesses dos empresários e do grande capital, enquanto que do outro lado, os trabalhadores são atingidos em suas relações de trabalho e em seus direitos laborais e sociais. Afinal

[...] a experiência vivida por esses trabalhadores na qual o sentido de pertencimento se dava a partir de um trabalho do qual detinham o controle, não encontra espaço na nova estrutura onde não é só a ruptura da base técnica do transporte marítimo, mas também as formas de controle social impostas pelas novas tecnologias e o novo sistema de governança condicionantes de uma nova identidade. (GOMES, 2008, p.214)

A primeira e principal mudança inserida nas relações de trabalho no cais do porto, foi a passagem do controle sobre a força de trabalho dos sindicatos dos trabalhadores avulsos para Órgãos de Gestão de Mão de Obra (os OGMOs), criados pelos Operadores Portuários. O efeito disso, para a entidade de representação dos trabalhadores, é à diminuição do seu poder de luta frente aos interesses do capital.

[...] o Ogmio veio para tomar essa condição do sindicato, fazer frente a tudo o que o sindicato fazia. Então ele não veio como na lei realmente coloca ele pra fazer a gestão dessa mão de obra, pra fazer todo aquele aparato que o sindicato fazia para o trabalhador. Não, [...] ele foi criado com a administração [...] somente pelos empresários, quem faz parte da executiva dos Ogmios pelo Brasil, são só os empresários [...]. Então você vai imaginar que eles vão administrar para nós? Não! Eles vão administrar para eles. [...] eles administram, eles usam e abusam dessa condição como eles querem. (DSE5, 2015)

Na opinião do DSE5 (2015), o OGMIO não trouxe melhoras para os trabalhadores, pelo contrário, dificultou ainda mais o acesso ao trabalho pelos estivadores. Os trabalhadores também apontam considerações em relação ao OGMIO.

[...] o Ogmio piorou e muito o trabalho aqui, eles estão tirando nosso campo de trabalho. (E4, 2015)

O Ogmio ele veio com aquela parte de terminar com uma máfia, mas não existe máfia aqui. Não existe puxar a sardinha para um amigo ou para outro. Aqui todos são iguais como já te falei, com a forma de rodízio da chefia, e isso foi implantado há muito tempo atrás e até hoje funciona. E o Ogmio é “doido” para

acabar com esse esquema de chefia, de escalação. (E2, 2015)

Péssima a criação do Ogmo. A criação dele só vem acabando com a estiva, diminuindo nosso campo de trabalho. (E3, 2016)

O Ogmo [...] só está ai atrapalhando o nosso sistema de trabalho. (E6, 2016)

O Ogmo não faz nada e ganha dinheiro por isso, o sistema que eles utilizam pra escalação foi criado por nós, pelos trabalhadores da antiga. (E6, 2016)

Através das observações das entrevistas com os trabalhadores na estiva existe um consenso quanto à indignação, à atuação do OGMO e, conseqüentemente, desdobrando-se em tensões existentes nessa relação, trabalhadores e OGMO. Mesmo porquê, para os trabalhadores, o OGMO é um dos principais fatores que causa a diminuição da oferta de trabalho, e até mesmo, no processo de organização e distribuição das atividades laborais dentro dos portos.

A saída do sindicato como gestor da entrada dos trabalhadores nos portos, inseriu novos padrões dentro do trabalho portuário, dotando-o de superficialidade em relação ao porto, pois a partir desse momento o porto passa a ser um lugar de passagem, o lugar de negócios e sem nenhum vínculo com os trabalhadores (ARAÚJO, 2013). De acordo com o autor, esse fato retrata a relação capital-trabalho, no atual momento de acumulação do capital, onde de um lado está a gestão distanciada do trabalho e do trabalhador e do outro está a força de trabalho permeada pelos ditames do capital.

Como consequência direta desse processo, tem-se a re-organização e distribuição do trabalho que ocorrem nos portos mediante a atuação dos OGMOs e, conseqüentemente, dos Operadores Portuários. A título de exemplo, mencionaremos o sistema de escalação dos trabalhadores avulsos, no caso os estivadores. Anteriormente se fazia pela própria experiência dos trabalhadores, onde esses mesmos se organizavam a fim de constituir e exercer as atividades laborais diárias, essas construídas no próprio fazer-se da identidade desses trabalhadores estivadores, ao longo de sua história de luta pelo trabalho no cais do porto.

O controle sobre a mão de obra dos estivadores em Santos e a forma de escalar e distribuir os trabalhos, era realizado pela entidade de representação dos trabalhadores. A partir da atracação dos navios a carga era ofertada em cada ponto do cais, escolhendo também os trabalhadores para a jornada de trabalho (AGUIAR; JUNQUEIRA; FREDDO, 2006). A escala de distribuição de trabalho era denominada de

[...] 'Roda Grande' tem sua origem no movimento circular inverso, do rodízio dos estivadores e dos contramestres ou coordenadores de equipes. É importante

ressaltar que o SES⁶⁷ tinha 60 diretores que constituíam o corpo de contramestres que, apesar de serem avulsos, tinham o trabalho diário garantido, não participando do “câmbio”. (AGUIAR; JUNQUEIRA; FREDDO, 2006, p.1011)

Este modelo, de acordo com os autores, estabelecia que os estivadores tivessem direito de estar dois dias no “câmbio” – preferência ao trabalho – nas “paredes”. Outros critérios eram utilizados, pelo sindicato, além do “câmbio”, como: idade, tempo de sindicalização e condições físicas, sendo que esse modelo era composto por “20 equipes, com 300 trabalhadores cada, disputavam, de acordo com seu câmbio, a formação dos ternos de trabalhadores.” (AGUIAR; JUNQUEIRA; FREDDO, 2006, p.1010).

A nova metodologia de controle dos trabalhadores avulsos, em Santos, estabelecida pelo OGMO, a partir de 2001⁶⁸, mantém as 20 turmas em escalação de rodízio numérico; permanecem também os 480 mestres que são substituídos a cada 80 dias; os 238 monotécnicos, também distribuídos em rodízios (AGUIAR; JUNQUEIRA; FREDDO, 2006). Além disso, os autores pontuam que o novo modelo inseriu 80 fiscais, quatro por turma, que são trocados a cada 80 dias entre os trabalhadores em forma de rodízio. Outra mudança foi o número de locais de “paredes”, que no caso do Porto de Santos, passou a ter quatro pontos de escalação.

Atualmente em Santos, a organização e distribuição do trabalho ocorre da seguinte maneira:

[...] os 1.900 trabalhadores (sindicalizados) são divididos em 20 turmas. Dentro do porto temos três pontos de escalação, que chamamos de **P1** (Valongo), **P2** (na Santa) e **P3** (sede do Ogm). Dentro do P1 temos três paredes de escalas; no P2 temos doze, P3 temos dez; e tem um (ponto de escalação) no sindicato (chamado Ultrafértil). Então em cada parede dessas tem uma turma de 1 a 20, e ficam dois dias em cada ponto que é pra rodar. E dessa turma de trabalhadores são tirados de cada turma 12 trabalhadores para o mando de contramestre, ele manda como chefe. Pois o contramestre vai chegar na embarcação e distribuir o trabalho, você foi escalado para esse trabalho, e nós vamos embarcar 5 mil sacas de açúcar vai descer dez homens nesse porão mais dez no outro. O mestre vai organizar o trabalho a bordo. A remuneração dele é melhor, o trabalhador de lingada recebe uma cota e o contra mestre recebe uma cota e meia. (DSE1, 2015 – grifos nosso)

Vale dizer que o pedido de trabalho é realizado pelo Operador Portuário, que envia ao OGMO a quantidade de trabalhadores que necessita para determinada movimentação de cargas.

⁶⁷ Referência para falar do Sindicato dos Estivadores de Santos.

⁶⁸ O controle total do OGMO sobre os trabalhadores portuários avulsos de Santos só se realizou a partir do ano de 2001 devido à resistência dos trabalhadores na estiva, que mantiveram a escalação da categoria até este ano.

[...] um navio atracou no Armazém I, por exemplo. A agência liga para o Ogmo, faz o pedido, ‘vou precisar de dois ternos para um embarque de container, com MHC (guindaste de terra)’. Nesse MHC é escalado um contramestre, um portaló e três trabalhadores para lingada (engata cabos, destravar castanhas etc.). O Ogmo manda esses trabalhos para a parede; nós temos um diretor da estiva que faz parte da turma; ele vai lá pega a relação de trabalhadores e escala primeiro o contramestre e depois oferta as quatro vagas, de portaló e de lingada para a turma. A turma é numerada de 1 a 110 ou a 100. Aí é chamado, começa no primeiro e vai adiante. Número um, dois, três. Aí quem estiver na parede e quiser trabalhar, ele como avulso tem a possibilidade de escolher de ir ou não ir ao trabalho, ele pode também achar que o trabalho não é bom, que não tem uma boa remuneração, ele pode escolher tentar guardar a posição dele para a próxima escala, ou pode ser que a turma de a volta e toque pra ele de novo. Então quem foi, por exemplo, parou no 20 de manhã, a tarde começa no 21 em diante, parou no 60, a noite inicia a chamada no 61, dando uma rotatividade no trabalho. (DSE1, 2015)

Conforme constatado em observação de campo, o processo de escalação dos estivadores do Porto de Santos ocorre da seguinte maneira: independente de qual ponto de escalação, espacialmente esse momento acontece de um lado, na parte mais alta do espaço/ponto de escalação (no tablado) ficam os diretores, fiscais e mestres. Em primeiro momento, um funcionário do OGMO é responsável por trazer a lista com o número de vagas e as atividades a serem realizadas, informações essas transmitidas aos diretores do sindicato e pelos diretores ao fiscal, que recebem a lista e conferem as informações, para então chamar os contramestres para o tablado. Logo depois, os mestres sobem no tablado e iniciam o processo de chamada com as descrição das atividades a serem exercidas pelos trabalhadores. Os estivadores, por sua vez, encontram-se espalhados pelo salão aguardando as chamadas e ofertas de trabalho. Assim, o diretor anuncia as atividades e escala os mestres, que por sua vez anunciam as atividades as quais os estivadores se escalam, enquanto que os funcionários do OGMO realizam o cadastro dos trabalhadores escalados no computador, a fim de manter o controle da atividade de escalação.

As Figuras 18 e 19 demonstram a distribuição dos trabalhos no ponto de escalação 3 (P3), na sede do OGMO-Santos. Nesse P3, existem dez turmas de escalação, também chamadas de “dez caixas” aonde os trabalhadores se dispõem a trabalhar. “Os trabalhadores vão ficar aqui em baixo (abaixo do tablado), os contramestres que eu vou escalar vão subir no palanque e vão pegar os trabalhadores ai embaixo.” (DSE4, 2016 – grifos nosso). Então quando chega algum pedido é assim

[...] por exemplo, o número da turma é o 5, esse número 5 ele é o primeiro (número que inicia a chamada tendo em vista a última escalação), ele pode escolher onde quer ir, ele pode escolher a melhor mão⁶⁹ e eu também como diretor escolho também a melhor mão. (DSE4, 2016 – grifos nosso)

⁶⁹ Significa o melhor trabalho.

Figura 18: Momento da "parede": no tablado os dirigentes e contramestres do sindicato e embaixo os estivadores se escalando ao ("pegando" ou não) trabalho



Fonte: Arquivo pessoal de um dos dirigentes do sindicato.

Figura 19: Escalação dos trabalhos no porto: ao ser anunciado as atividades os estivadores erguem as mãos com suas carteiras do sindicato a fim de "pegar" o trabalho oferecido



Fonte: Arquivo pessoal de um dos dirigentes do sindicato.

De acordo com o DSE4 (2016), o P3 é o maior ponto de escalação, entre os quatro presentes no Porto de Santos. Neste mesmo ponto, realizam-se também, as escalações das outras categorias dos trabalhadores avulsos. No salão principal (e o maior) do OGMO acontece o ponto de escalação da estiva, ao fundo, em outro espaço separado por uma parede, é o ponto de escalação dos trabalhadores da capatazia, há ainda outro salão onde se realiza a escalação dos trabalhadores de bloco e próximo a saída, um salão destinado aos trabalhadores conferentes e vigias portuários.

Como descrito anteriormente, todo o processo de organização e distribuição do trabalho no porto era gerido pelos próprios trabalhadores mediante a atuação sindical. Todavia, com o marco regulatório da modernização portuária no país, esse cenário alterou-se. Atendendo aos interesses dos empresários, o OGMO passou a realizar a gestão do controle da mão de obra no porto, a exemplo, no processo de escalação de trabalhadores nas atividades a serem exercidas e oferecidas pelos diferentes Operadores Portuários. Embora, como apresentado, muito do que é realizado no processo de escalação seja semelhante ao que anteriormente já vinha sendo exercido, com o controle pelo sindicato, atualmente esse processo expressa-se por um maior controle e subordinação dos trabalhadores aos interesses do capital, representado na figura dos Operadores Portuários e através da supervisão do OGMO.

Deste modo, o capital atua no sistema portuário de maneira a alterar e subjugar os trabalhadores portuários à novas experiências e relações de trabalho no cais do porto. Esse atual momento de acumulação do capital busca novas formas e estratégias de viabilizar o processo contínuo de apropriação da riqueza e a exploração do trabalho que adquire novas facetas (GOMES, 2008).

As novas competências requeridas vão ao encontro de um trabalhador que deve consciente e voluntariamente 'liberar' a própria inteligência no processo produtivo, ou seja, obter dele fidelidade e disponibilidade, e de levar a cabo uma 'mobilização total' que ative suas capacidades intelectuais e seus resíduos de criatividade. Trata-se, pois, de subjugar ao capital as dimensões existenciais, subjetivas, da força de trabalho e assim fazer do pertencimento à empresa a única subjetividade possível (REVELLI; DESTRE & BORINGHIERI, 1996 apud GOMES, 2008, p.214)

Neste cenário inseriu-se a contratação de trabalhadores por vínculo, além do trabalho avulso, marcando um processo de concorrência desleal entre os próprios trabalhadores. Gomes (2008) informa que a inclusão dessa forma de trabalho, dentro do porto público, foi uma exigência empresarial, pois os mesmos justificavam, que devido

os altos investimentos em tecnologia no setor portuário, era necessário criar um vínculo empregatício entre as empresas e os trabalhadores, já que seria mais fácil controlar os padrões de eficiência e de produção exigidos pelo atual momento do capital.

Entretanto, segundo Gomes (2008), esse processo em Santos não incorporou nenhum conceito de mudança em relação à produtividade, pois os trabalhadores avulsos já tinham como base de sua orientação no trabalho a produção, pois sabiam que quanto mais trabalhassem e produzissem teriam melhores remunerações. O problema é que mediante a supervisão do OGMO se aguçou os conflitos no ambiente de trabalho (GOMES, 2008). Portanto, o que está por trás são as relações sociais que precedem esse sistema tecnológico. Isto é, a modernização em curso visa eliminar e negar os direitos laborais e a organização do trabalho, de maneira a introduzir novas relações sociais de subordinação e poder embasados na lógica do capital, ou seja, novas práticas de gestão e controle da mão de obra que estejam dentro dos ditames do capital (GOMES, 2008).

Ainda que a Lei 8.630/93, estabeleceu a prioridade da oferta de trabalho aos trabalhadores avulsos, as vagas de trabalho no porto, podem ser preenchidas também por trabalhadores que nunca antes trabalharam no setor. A estratégia atual dos Operadores Portuários, armadores e empresários é realizar a contratação por vínculo em detrimento do trabalho avulso, tendo em vista os seus interesses de controle e poder expansivo para todos os segmentos do setor portuário. Embora essa estratégia não tenha sido tão forte durante os primeiros anos de promulgação da Lei, pois os terminais continuavam a contratar a maior parte dos trabalhadores como avulsos, dentro do quadro dos OGMOs, essa estratégia foi investida, sobretudo, a partir dos anos 2000, com a passagem da escalação dos trabalhadores na estiva do sindicato da categoria para o OGMO.

Para Gomes; Junqueira (2008), como um dos efeitos do processo de reestruturação produtiva no Porto de Santos está o acordo de desligamento de 10,8% da força de trabalho na estiva através do Plano de Desligamento Voluntário (PDV) celebrado entre o sindicato da categoria e os Operadores Portuários. Os autores alertam que 223 estivadores foram desligados e cada um recebeu R\$ 30 mil reais diminuindo o contingente de trabalhadores na categoria com anuência da entidade sindical.

No ano de 2006, em relação ao conflito entre avulso e vinculado o SINDESTIVA estabeleceu um acordo coletivo de trabalho junto com a Câmara Especializada em Contêineres garantindo a contratação de 50% de avulsos e 50% de vinculados até o ano de 2013, a fim de manter uma considerável quantidade dos trabalhadores avulsos no mercado de trabalho.

Nos anos que se seguiram, após o acordo estabelecido pelo sindicato e a Câmara Especializada de Contêineres, a política de contratação por vínculo ganhou novos ares com a publicação da Lei nº 12.815/13. O ano de 2013, portanto, representou uma forte atuação dos empresários dando preferência à contratação por vínculo e também mediante o início das atividades do Terminal Privativo da EMBRAPORT em Santos, marcando um conflito com o SINDESTIVA, no que tange ao processo de negociações entre os trabalhadores e os empresários. Na Lei nº 12.815/13, em seu art.40 descreve que:

O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, **será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.** (BRASIL, 2013, p.12 – grifo nosso)

Assim, a EMBRAPORT, desde o início, pretendia contratar apenas trabalhadores por vínculo, tendo em vista que a lei autoriza esse tipo de contratação (DIÉGUEZ, 2014). Por outro lado, o sindicato dos estivadores, juntamente com seus advogados, lê essa parte da lei de forma diferente dos empresários. Para eles o “e” que separa os trabalhadores por vínculo e os avulsos significa que os dois tipos devem ser contratados, já para os empresários, geralmente, a lei é usada para se atender a apenas um ou outro tipo, favorecendo sempre os interesses destes (DSE1, 2015).

Diante do posicionamento desta empresa, em relação a questão do vínculo e o avulso, os trabalhadores realizaram diversas manifestações e greves, entre elas podemos destacar o ato que ocasionou o “corte” da Avenida Perimetral de Santos (uma das mais importantes), realizado no dia 4 de março de 2013.

No dia 10 de julho estava programada uma greve geral nacional dos estivadores, ainda para chamar a atenção dos possíveis efeitos deletérios do novo regulamento dos portos. A greve geral não aconteceu, mas estivadores e operários portuários de Santos mantiveram a manifestação marcada. Saindo do Ponto de Escalação 3 (P3), situado na região da Ponta da Praia, os trabalhadores partiram a pé e em motos pela Avenida Perimetral até o centro da cidade. A manifestação, composta por cerca de 200 homens, entre estivadores e operários portuários, prosseguiu por toda a Rua João Pessoa, a principal do centro da cidade, com os trabalhadores estourando bombas nas calçadas e soltando rojões. (DIÉGUEZ, 2014, p.266)

Prosseguindo nas mobilizações, no dia 11 de julho de 2013, quando foi realizada a paralisação dos trabalhadores no Dia Nacional de Lutas convocado pelas centrais sindicais, os estivadores levaram suas bandeiras de luta, sobretudo, reivindicando a manutenção do mercado de trabalho, tendo inclusive forte presença da Força Sindical⁷⁰

⁷⁰ Nesse conflito entre o SINDESTIVA e a EMBRAPORT ajudou a tecer laços de estreitamento entre a

no movimento. A categoria também manifestou, diante de faixas e cartazes, seu repúdio ao Governo Federal, principalmente contra a presidenta Dilma Rousseff, devido as mudanças recentes na legislação dos portos e com a nova lei promulgada (DIÉGUEZ, 2014).

A mobilização do dia 11, segundo a autora, levou a ocupação do navio Maersk La Paz, os trabalhadores chegaram ao terminal da EMBRAPORT, por terra e pelo mar, para realizar a ocupação com cerca de 200 trabalhadores, entre eles estivadores e trabalhadores da capatazia.

Em nota à imprensa, a EMBRAPORT destacou

[...] que esperava uma solução pacífica para o caso e que '[...] sempre está aberta ao diálogo com entidades sindicais e com os trabalhadores' e que só não havia estabelecido acordos com Sindestiva e Sinraport por conta da intransigência desses sindicatos em '[...] não aceitar a proposta da Embraport de contratação de trabalhadores dentro da lei, com carteira assinada, com base na CLT, regime que dá mais segurança e garantias ao trabalhador'. (ATRIBUNA, s/d apud DIÉGUEZ, 2014, p.269)

As negociações seguiram-se entre as duas partes e no dia 2 de agosto, através da Secretaria para Assuntos Sindicais da Presidência da República, organizou-se uma reunião entre as partes, onde se estabeleceu em comum acordo, um período de 30 dias a empresa trabalharia apenas com trabalhadores avulsos, enquanto um acordo definitivo não acontecesse (DIÉGUEZ, 2014).

Conforme a autora, passados alguns dias a empresa ofereceu ao SINDESTIVA a proposta de contratação de 100% com vínculo e que obviamente foi recusado pelo sindicato. Com o fim do prazo dado no primeiro acordo, a empresa retornou à contratação dos trabalhadores somente com o vínculo, o sindicato por sua vez, se mobilizou e de novo firmou-se outro acordo por mais seis meses, estabelecendo a contratação de 50% de cada trabalhador (DIÉGUEZ, 2014).

Todavia, a EMBRAPORT seguiu firme em seu posicionamento de contratar 100% com vínculo e lançou um edital de contratação de trabalhadores onde previa remuneração de R\$ 1.028,00 por mês para os estivadores (DSE1, 2015). Para inviabilizar essa medida, o SINDESTIVA, decidiu negociar com os Operadores Portuários do porto público, um acordo coletivo.

[...] fechamos com o porto público aqui [...] eles foram obrigados a aumentar o salário do pessoal deles (os vinculados) de R\$ 1.028,00 para R\$ 3.500,00,

entidade e o Deputado Federal Paulinho da Força, inclusive na ocupação do navio, tendo o deputado abordo juntamente com as lideranças sindicais. Outro fato é que o deputado é um dos principais representantes político da categoria em Brasília, conforme mencionado pelo DSE5 (2015).

por que se você exerce a mesma função, você não pode ganhar menos que eu. E tudo é uma categoria só, mesmo os terminais privativos e os operadores portuários buscando os trabalhadores fora do sistema avulso, o sindicato que representa o trabalhador na estiva somos nós, o pessoal que trabalha lá não faz parte do nosso quadro associativo, mas quem representa eles nas negociações somos nós (DSE1, 2015)

Esse acordo coletivo de trabalho, realizado com a Câmara de Contêineres em Terminais Especializados, estendeu o antigo contrato que garantia a contratação de vinculados e avulsos, meio a meio, até o ano de 2015, forçando por sua vez, a EMBRAPORT a rever seu posicionamento e a contratar apenas metade da mão de obra necessária por vínculo e não 100% (DIÉGUEZ, 2014).

Em fevereiro de 2015 chega ao fim o acordo coletivo entre o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP - sindicato patronal) e o SINDESTIVA. Contudo, o sindicato patronal decidiu manter o acordo firmado anteriormente, até que se estabelecesse um novo acordo com o sindicato dos trabalhadores.

Durante as rodadas de negociações entre o SINDESTIVA e os empresários, o sindicato recusou todas as propostas, tendo em vista que essas propunham a diminuição dos trabalhadores avulsos, ou seja, a diminuição do mercado para esse tipo de profissional (MÜLLER, 2015).

Diante desse cenário, o SINDESTIVA entrou com uma ação no Tribunal Regional do Trabalho (TRT-SP), solicitando a prorrogação do sistema misto de contratação até o ano de 2018. Conseguiu junto ao TRT-SP parecer favorável para a categoria, entretanto o SOPESP recorreu à sentença no Superior Tribunal do Trabalho (TST) e conseguiu a suspensão da mesma no dia 26 de agosto de 2015, por 4 votos a 1.

Essa atual medida prevê a

[...] contratação de 50% da mão de obra avulsa e 50% com carteira assinada até 30 de junho de 2016. De 1º de julho a junho de 2017, as empresas estariam autorizadas a ter 66% de profissionais vinculados. Esse número subiria para 75% entre 1º de julho de 2017 e fevereiro de 2019. Em março de 2019, as empresas estariam livres para a requisição de avulsos quando entenderem ser necessário (MÜLLER, 2015, s/p)

Revela DSE1 (2015) todavia que, o sindicato entrou com recurso sobre a decisão do Tribunal e aguarda o desfecho da situação na justiça, enquanto isso, a contratação de 50% avulso e 50% vinculado, permanece no Porto de Santos até junho de 2016.

Neste sentido, menciona DSE1 (2015), que o SINDESTIVA entende a perda do mercado de trabalho avulso, como o fim de um trabalho histórico dentro dos portos,

principalmente pelos trabalhadores mais antigos e, portanto, sendo de suma importância o sindicato manter esse tipo de trabalho. O posicionamento do sindicato em relação à disputa com a EMBRAPORT (e outras empresas) é de manter os avulsos ao menos numa porcentagem de 50% para cada atividade, mesmo por que, dentre os trabalhadores avulsos, tem aqueles que preferem trabalhar com vínculo, e assim o sistema misto favoreceria ambos (DSE1; DSE5, 2015).

Contudo, o cenário que se desenha para os TPAs não é dos melhores. Além da perda da ação movida no TST que dá prioridade a contratação por vínculo, a Lei nº 12.815/13, traz outros elementos que podem causar a precarização do trabalho, ou melhor, a precarização do ser trabalhador, no caso os estivadores. Dentro desta, ainda encontra-se a questão da multifuncionalidade, a possibilidade de uma formação polivalente dos TPAs. O que por sua vez, caracteriza-se na possibilidade de um estivador trabalhar como conferente, bloquista, na capatazia etc., ou vice-versa. Temática essa abordada e sugerida pelo empresariado nacional desde os finais dos anos 80.

Pacheco (2004) coloca que a questão da multifuncionalidade nasce dentro dos preceitos neoliberais de organização e gestão do trabalho, pois busca romper o antigo modelo de trabalho portuário estabelecido pelo fordismo, cuja principal característica era a fragmentação do processo de produção em várias categorias, visando o modelo toyotista de organização empresarial.

Além disso, conforme o autor supracitado, a multifuncionalidade busca maior flexibilidade nas atividades exercidas pelos trabalhadores, de maneira a aproveitá-los em todo o processo de produção. Desta forma, um estivador não estaria mais condicionado a realizar apenas as suas tarefas a bordo do navio, mas poderia também realizar as atividades dos trabalhadores da capatazia, em terra, ou mesmo a atividade de um conferente, de um trabalhador de bloco. Ou seja, a multifuncionalidade é uma forma unificar todas as categorias dos TPAs em uma só.

A Lei de Modernização dos Portos adota a multifuncionalidade sugerida pela Recomendação 145 da OIT, visto que esse processo de adequação dos portos aos ditames da globalização já ocorre em diversos países, onde automatizaram grande parte da operação portuária, conseqüentemente, inúmeros postos de trabalho foram suprimidos. Como meio capaz de minorar os impactos da modernização dos portos, sugere-se a fusão das categorias de trabalhadores em um único núcleo, maior e menos especializado, a fim de possibilitar o aproveitamento do mesmo trabalhador em outras atividades. (PACHECO, 2004, p.43)

Para além da polivalência e unificação de atividades, os trabalhadores portuários

também teriam repercussões em sua representação sindical, que por sua vez, tenderiam a unificar-se e a constituir um único sindicato dos trabalhadores portuários.

Desta forma, a contratação por vínculo, se expressa como um mecanismo de controle da força de trabalho pelo capital, onde as empresas poderão alterar o número de trabalhadores por ternos e por funções dentro dos terminais. E aos trabalhadores subordinados terão a multifuncionalidade como forma de "tapar o buraco" deixado por dispensas de seus companheiros, ou seja, abre a possibilidade das empresas reduzirem o seu quadro de trabalhadores ainda mais e, aos que ficam, estabelecem-se o trabalho polivalente.

Como exemplo dos impactos que a multifuncionalidade vem inserindo no ambiente de trabalho portuário Maciel et al., (2015) descreve o caso dos trabalhadores no Porto de Pécem, em um TUP. Nesse terminal a lógica utilizada é de quanto maior a movimentação de cargas utilizando de tecnologia e com pouco trabalho humano, mais econômico é o serviço, proporcionando um ganho maior à empresa. E em relação ao quadro de trabalhadores, esse TUP se utiliza de duas formas de contratação de trabalhadores. Uma é a contratação de 1/4 de trabalhadores com mais experiência no trabalho portuário e com salários, benefícios laborais e contratados por vínculo. Porém, esse quadro de trabalhadores é reduzido ao máximo para aumentar, por sua vez, a exploração do trabalho e os lucros da empresa, estando também expostos à multifuncionalidade, à políticas de metas e incentivos ao aumento da produção, horas extras, entre outras. Já os 3/4 de trabalhadores contratados, através de Prestadoras de Serviços, são sem experiência no trabalho portuário, com remunerações 54% menores que os efetivos/vinculados (os efetivos recebem cerca de R\$ 3.800,00 e os cooperados cerca de R\$ 1.800,00). Esses trabalhadores fornecidos por essa prestadora são contratados dentro da multifuncionalidade, sem benefícios (a não ser vale transporte), dentro da política de metas e incentivos ao aumento da produção, horas extras, entre outras. No quadro da prestadora de serviço a maioria desses trabalhadores são jovens e com alta rotatividade no emprego, cerca de três a seis meses (MACIEL et al., 2015).

Outro exemplo que podemos citar é o estudo de Queiroz; Lara; Mariano (2015), que faz uma comparação entre o trabalho portuário de Santos e de Lisboa em relação aos efeitos da modernização dos portos. Os autores identificaram que a expansão das políticas neoliberais no ambiente portuário em Portugal inseriu incisivamente as novas formas de controle e gestão do trabalho, isto é, os autores constataram que em Lisboa o trabalho portuário avulso foi praticamente eliminado em sua totalidade, tendo sido substituído

pelos vínculos empregatícios por tempo indeterminado, turnos de 8 horas diárias e outros benefícios. Os autores apontam em suas análises que os trabalhadores estivadores em Lisboa se encontraram numa situação laboral com graus de precariedade maiores que os trabalhadores em Santos. Dos trabalhadores avaliados em Santos, 62% sentiam dor lombar, 40,2% nos joelhos, 43% no pescoço e na região cervical, já dentre os portugueses, 72% informaram sentir dores lombares, 50% dores nos joelhos, e 66,4% no pescoço e na região cervical (QUEIROZ; LARA; MARIANO, 2015). Dados referentes a fadiga generalizada, apontados pelo estudo dos autores, retratam ainda mais diferença, em Santos 18,4%, em Portugal 39,3%; já em relação a fadiga crônica 18,8% foram identificados em Santos e 19,3% em Portugal.

Além disso, os autores identificaram maior autonomia dentre os estivadores em Santos do que os lisboetas. Pois, em Santos por esses trabalhadores serem avulsos, intercalam os dias de trabalho com dias de folga, o que contribui no processo de recuperação desses trabalhadores. Diferentemente dos trabalhadores na estiva de Lisboa que realizam turnos de oito horas, de segunda a sexta, o que contribui e potencializa a exposição desses trabalhadores a fatores associado ao adoecimento por tempo prolongado na atividade (QUEIROZ; LARA; MARIANO, 2015).

Desta forma, o que queremos destacar a partir desse estudo de Queiroz; Lara; Mariano (2015) é que o processo de modernização portuária em Portugal já tomado pela nova lógica do controle e de gestão do trabalho, aponta dados críticos em relação aos trabalhadores portuários, e ainda, que os dados em Santos sejam menores em termos de casos de riscos a saúde e de precariedade do trabalho, a tendência do processo não é das melhores, muito pelo contrário. A modernização portuária em curso no Brasil está paulatinamente adentrando nos portos e terminais, instalando suas raízes de maneira a intensificar as jornadas de trabalho, diminuir o quadro de trabalhadores, implementar a polivalência entre os TPAs, aumentar os lucros e a produção, o que na outra ponta acarreta prejuízos, aumento de doenças e riscos a saúde dos trabalhadores.

Por outro lado, a adoção da multifuncionalidade entre os TPAs dentro do quadro dos OGMOs em Santos possui entraves para ser colocado em prática, como descreve DSE3 (2015), para um estivador trabalhar na capatazia o mesmo teria que entrar no quadro de cadastro da capatazia, já que a oferta de trabalho é oferecida primeiro aos trabalhadores que são filiados/registrados ao sindicato da capatazia e, caso a vaga não seja preenchida ela é passada aos trabalhadores no cadastro. Então, do ponto de vista do entrevistado, é inviável a questão da multifuncionalidade para os avulsos, devido à

própria estrutura e características de distribuição do trabalho para esses trabalhadores promovida pelo OGMO.

Não concordo, não tem como um estivador realizar um trabalho de outro avulso. Já não tem trabalho nem para os trabalhadores já cadastrados/registrados como conferente, imagina eu sair da estiva pra ir trabalhar como conferente, como isso? (E5, 2016)

Conforme DSE3 (2015) a multifuncionalidade poderia ser mais fácil de ser praticada entre os trabalhadores dos quadros dos terminais privativos ou sob concessão, pois nesse caso, tem-se um quadro de trabalhadores que não concorrem ao emprego diariamente. Aliás, atualmente, os próprios empresários estão visando a proposta da "livre contratação", que nada mais é do que a possibilidade de contratarem trabalhadores como (da forma) quiserem, sem ter as restrições que hoje ocorrem com a intermediação feita pelo OGMO.

Em outros termos, o modelo de contratação da força de trabalho por vínculo possibilitaria a viabilidade de se implantar com mais rapidez a multifuncionalidade, e decorrente disso todo o pacote de desregulamentações, precarização e degradação do ser que trabalha.

Deste modo, o conflito de interesses em torno do vínculo travado entre o SINDESTIVA, o SOPESP e a Câmara de Contêineres, está dentro das novas estratégias de controle e organização do trabalho baseado na flexibilidade proposta pelo paradigma toyotista. Caracterizado em formas e estratégias flexíveis de organização da sua produção e de contratação do trabalho.

Nesse atual momento, para os empresários a contratação por vínculo empregatício dos trabalhadores portuários é a possibilidade de suas empresas aplicarem a multifuncionalidade do trabalho, ou até outras estratégias de exploração da força de trabalho presentes no paradigma toyotista, de maneira a diminuir custos e elevar seus lucros.

Por isso, atualmente vem à tona o combate ao trabalho avulso pelos empresários do setor, tendo em vista que o mesmo coloca obstáculos à exploração do trabalho a níveis atuais conforme os interesses do capital. Em outras palavras, a superação das barreiras e proteções trabalhistas que possam garantir direitos aos trabalhadores avulsos é tida como urgente para a acumulação do capital. E, portanto, o discurso da contratação por vínculo tem sido fortemente impulsionada pelos empresários, a fim de ampliar o seu controle sobre a força de trabalho e possuir mais força de atuação nos terminais e portos nacionais.

Neste sentido, um fator que ajuda a aumentar o número de trabalhadores

vinculados dentro do Porto de Santos é o avanço das concessões de áreas dentro do porto à iniciativa privada, principalmente nesses últimos anos com vultosos investimentos do BNDES. O que por sua vez, contribui no processo de contratação nesses terminais de 50% da mão de obra por vínculo, diminuindo conseqüentemente a oferta de trabalho entre os trabalhadores avulsos.

Logo, o enfraquecimento do trabalho avulso e a priorização do vínculo pelos Operadores Portuários/empresários pode ser um caminho, para os mesmos ampliarem as formas precárias de contratação da força de trabalho. A questão do vínculo, seria uma forma de diminuir o poder do sindicato e da categoria avulso e posteriormente incentivar outro tipo de contratação de trabalhadores, para atuarem dentro dos portos, sem os mesmos direitos que os avulsos possuem até então.

Outro modelo de contratação de TPAs nos portos organizados é através de trabalhadores cooperados, ou seja, a possibilidade dos trabalhadores se organizarem em Cooperativas de Trabalho Portuário. Essa forma de contratação de trabalhadores por cooperativas dentro dos portos organizados está presente na Lei 8.630/93, que possibilitou aos trabalhadores avulsos se unirem e constituírem uma cooperativa de trabalho portuário atuando como Operador Portuário. Nesse caso,

Como operadora portuária, a cooperativa, integrada pelos próprios trabalhadores avulsos, não requisita mão-de-obra no órgão de gestão de mão-de-obra, já que ela é a própria mão-de-obra, executando o trabalho para o dono da carga. (MTE, s/d, p.03)

As atividades prestadas pelas cooperativas podem ser relacionadas há uma, ou à todas as categorias do trabalho portuário. Quando as cooperativas se formam com objetivo único, por exemplo, fornecer mão de obra de trabalhadores na capatazia, por lei se ela concorrer a outros postos de trabalho de outras categorias, como na estiva, a cooperativa deve requisitar esses trabalhadores junto ao OGMO. Porém, como pontua DSE5 (2015) o que vem ocorrendo nessas cooperativas pelo Brasil é que muitas se formam para atender todos os TPAs, mas contrata os trabalhadores avulsos que tem um piso salarial mais baixo, e esses trabalhadores contratados realizam as atividades das outras categorias.

Além do mais, para os TPAs formarem as cooperativas de trabalho portuário, devem seguir a Lei nº 5.764 de 16 de dezembro de 1971, que “Define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativas, e dá outras providências.” (BRASIL, 1971, s/d).

Em Nota Técnica do Ministério do Trabalho e Emprego (NºPO19) revela que

A maioria das cooperativas de trabalho portuário formadas não preenchem os requisitos da Lei nº 5764/71, principalmente no que diz respeito à observância dos requisitos essenciais elencados no seu artigo 4º, não apresentando as características de uma sociedade cooperativa e não sendo os associados registrados no Órgão Gestor de Mão-de-Obra – OGMO. Não pode pois, a autoridade portuária qualificá-la como operadora portuária. Na realidade não é isto que está acontecendo. As administradoras portuárias têm qualificado cooperativas de trabalhadores portuários avulsos sem que essas comprovem os requisitos da Lei nº 5764/71 e do artigo 17 da Lei nº 8630/93. (MTE, s/d, p.2-3)

Portanto, as mudanças inseridas pela Lei 8.630/93, buscaram inserir novos modelos de controle e gestão da força de trabalho nos portos nacionais, substituindo do tradicional modelo do trabalho portuário, como, por exemplo a substituição dos avulsos pelos vinculados ou cooperados.

As diferentes modalidades de contratos de trabalho promovem a precarização do vínculo tradicional dos trabalhadores portuários avulsos, afetando a identidade histórica desses sujeitos, além de demonstrar situações desiguais em relação a falta de isonomia entre os trabalhadores, realizando tarefas e atividades nos mesmos locais de trabalho, como exemplo, o caso dos trabalhadores no TUP (MACIEL et. al., 2015).

Nota-se o claro anseio não só na substituição do trabalho avulso, na perda do poder sindical de suas entidades representativas, mas, sobretudo, no sentido de impor novos significados ao trabalho portuário mediante os interesses do capital. Assim, a Lei 8.630/93, afeta termos substanciais no tocante às relações de trabalho nos portos nacionais.

Outro exemplo que podemos apontar é o caso colombiano. Durante o nosso período de intercâmbio de agosto a novembro de 2015 tivemos a oportunidade de verificar a realidade vivenciada pelos estivadores nos Portos de Cartagena, Santa Marta e Barranquilla. Constatamos que o conjunto de mudanças no setor portuário colombiano com a modernização dos portos, que também atingiu o país, representou para os trabalhadores portuários a intensificação da exploração da força de trabalho, pois com a privatização dos portos criou-se um cenário de ação antisindical pelos empregadores, resultando em mais de 15 anos sem nenhum tipo de acordo coletivo entre as empresas portuárias e os trabalhadores (ENS, 2015)⁷¹. Teve-se a adoção de uma postura de perseguição e não reconhecimento dos sindicatos no país, que se iniciou a partir da promulgação da Lei 1 de 1991, mais precisamente no Estatuto de Portos Marítimos,

⁷¹ Informações obtidas através de entrevistas com representantes da Escuela Nacional Sindical (ENS) em trabalho de campo realizado na cidade de Medellín no ano de 2015.

durante o governo de Augusto Gaviria Trujillo (1990-1994) (PÉRES; MORENO, 2008).

Esse cenário de perseguição às entidades de representação dos trabalhadores combinado a entrega dos portos a iniciativa privada, criou uma nova forma de gestão do trabalho, isto é, um regime de contratação do trabalho portuário onde mais de 80% da força de trabalho é terceirizada nos principais portos do país.

Moreno; Sander (2012) apontam que a política de modernização portuária colombiana (re)configurou a relação entre capital e trabalho, resultando no incremento do desemprego estrutural, informalidade e degradação do trabalho.

A Lei 1 de 1991 colocou fim a empresa pública que administrava os portos COLDEPUERTOS, estabeleceu em seu lugar as Sociedades Portuarias Regionales⁷² que podem contratar terceiros para prestar serviços dentro dos portos, inclusive em termos de contratação de mão de obra. Esses terceiros são os Operadores Portuários, que por sua vez, podem contratar os trabalhadores a partir de Cooperativas de Trabajo Asociado (CTA) e de Empresas de Servicios Temporal (EST) que pagam cerca de 40 a 50 por cento a menos que os trabalhadores vinculados diretamente as Sociedades Portuarias Regionales.

[...] en el año de 2011 tenían 51% de los trabajadores portuarios trabajando por medio de CTA y 20,5% mediante EST. Respecto a los, 15% para Operadores Portuarios, 11% para una Sociedad Portuaria Regional y 2% para empresas de transportes. Aún solo 24,8% de los trabajadores manifestó trabajar directamente para la empresa que lo contrató, el que es decir que 75,2% de los trabajadores se encontraran en circunstancias de flexibilidad laboral (ENS, 2015).

Ademais

El actual escenario del mundo del trabajo portuario en Colombia [...] es de gran inestabilidad laboral, marcado por la vulnerabilidad laboral expresada por la variabilidad del salario sin reconocimiento de recargos nocturnos, dominicales y festivos, así como horas extras. También se manifiesta por la vulnerabilidad social que significa el no pago de prestaciones de ley: dotación de zapatos y overoles, primas, vacaciones, cesantías, subsidio de alimentación, afiliación al Sistema de Seguridad Social y el pago de aportes parafiscales. (BARROS, 2015, p.51-52)

Acentuando ainda mais essa problemática, desde o ano de 1995 nenhum acordo coletivo de trabalho foi celebrado entre as entidades de representação dos trabalhadores e as Sociedades Portuarias, pois as mesmas não reconhecem essas entidades. Esse cenário

⁷² Sociedades anônimas com capital privado, público ou misto que tem como objetivo administrar os portos (ENS, 2015).

mudou a partir do Tratado de Livre Comercio assinado entre o presidente colombiano Juan Manoel Santos e o presidente dos EUA, Barack Obama em 2011. Como uma das condições para celebrar o tratado estava o Plano de Ação Laboral que buscou promover uma reconfiguração do Estado colombiano em relação a sua ação na regulação das relações laborais. O que por sua vez resultou no ano de 2013 no primeiro acordo coletivo de trabalho entre a entidade de representação dos trabalhadores portuário, Unión Portuaria de Colombia e a Sociedade Portuaria de Buenaventura (ENS, 2015).

Assim, os exemplos mencionados anteriormente de Pecém, Lisboa e da Colômbia sinalizam as expressões cruéis dessa política de modernização dos portos, que por sua vez, implica num cenário de precariedade laboral e de desintegração da identidade de classe construída por esses sujeitos.

Ao trazermos o debate sobre a precarização laboral, é importante dizer que não entendemos apenas a precarização do trabalho, enquanto força de trabalho como mercadoria, mas como argumenta Alves (2010) como a dimensão do homem que trabalha.

[...] no sentido de desefetivação do homem como ser genérico. O que significa que o novo metabolismo social do trabalho implica não apenas tratar de novas formas de consumo da força de trabalho como mercadoria, mas sim, novos modos de (des)constituição do ser genérico do homem. (ALVES, 2010, p.2)

O momento atual de desenvolvimento do capital trouxe um novo “metabolismo social do novo (e precário) mundo do trabalho”, que segundo Alves (2010) compreende o *complexo de máquinas informacionais* (a rede digital que engloba o trabalho, cotidiano e o consumo), os *novos métodos de gestão e organização do trabalho* (o toyotismo e a "captura" da subjetividade da força de trabalho), os *coletivos geracionais híbridos do trabalho reestruturado* e as *novas relações flexíveis de trabalho* (que seriam as novas formas de contratação, remuneração e jornada de trabalho).

A Modernização dos Portos, estando inserida nessa nova lógica de acumulação do capital, possui por sua vez o processo anteriormente descrito, visando a subordinação dos trabalhadores aos interesses dos patrões, ou seja, visando os atuais padrões de exploração requeridos pelo capital.

Neste sentido, o combate ao trabalho “tradicional” dos trabalhadores avulsos, no ambiente portuário nacional, é uma forma de o capital inserir uma nova lógica de apropriação e controle da força de trabalho a partir dos interesses atuais de exploração do trabalho pelo capital. Essa nova lógica, adentra no ambiente portuário nacional a

partir da década de 1990, sendo intensificada a partir dos anos 2000 como já apontado nesse estudo.

Embora, ainda que pareça um salto qualitativo a mudança do trabalho avulso para o contratado, isto é, o trabalho por vínculo, mediante a CLT, no caso dos estivadores (e dos demais TPAs), o que não caracterizaria um processo de precarização, é na verdade o processo inverso.

O empresariado faz uso desse discurso de melhora das condições e relações de trabalho no porto, contudo, o que se expressa com o vínculo é notadamente o controle mais efetivo, que desencadeia na precarização, trazendo reflexos prejudiciais aos sujeitos que trabalham.

Ademais, esse processo é gerador da dessubjetivação de classe⁷³ aos trabalhadores na estiva do Porto de Santos, propiciado pela dissolução da identidade coletiva de classe, construída por esses trabalhadores, em volta do trabalho avulso, mediante os interesses e ações dos agentes do capital. Desta forma, o combate ao trabalho avulso é de suma importância para os interesses do capital, mas ao mesmo tempo, sendo necessário diluir os sentidos que estão presentes na construção histórica dessa categoria e do sindicato, sobre às práticas coletivas e ideais de solidariedade, para enfim incentivar e disseminar na

[...] cultura cotidiana influenciada pela mídia, publicidade e consumo, os ideais de bem-estar individual, interesse pelo corpo e os valores individualistas do sucesso pessoal e do dinheiro. É nesse mesmo contexto histórico-cultural que ocorre a degradação da política, no sentido clássico, e a corrosão dos espaços públicos enquanto campo de formação da consciência de classe contingente e necessária, e portanto do em si e para si da classe social como sujeito histórico. (ALVES, 2010, p.11)

Portanto, o conjunto de mudanças inseridas no ambiente portuário nacional, deste a promulgação da Lei 8.630/93 até a Nova Lei dos Portos (Lei 12.815/13), tem como pilar de sustentação o processo de fragmentação e fragilização das relações de trabalho e do poder político-ideológico das entidades sindicais dentro dos portos nacionais. De forma, a inserir os trabalhadores em um novo ambiente e orientado pelas novas gestões de força de trabalho, presentes no paradigma toyotista.

O saldo para os trabalhadores, diante desse conjunto de mudanças nos portos, é de

⁷³ A dessubjetivação de classe representa "um processo de conformação do sujeito humano que trabalha, caracterizado pela *quebra* dos coletivos de trabalho, *captura* da subjetividade do homem que trabalha e *redução* do trabalho vivo à força de trabalho como mercadoria" (ALVES, 2010, p.10).

um ambiente de trabalho precarizado e doentio, onde trabalhadores estão submetidos a rotinas e padrões de produção que desumaniza esses sujeitos. Em outras palavras, a estratégia imposta pelo capital

[...] na extração de ganhos, em torno de um sobretrabalho, está bem representada, quanto às suas conseqüências, na análise de regressão efetuada e que demonstrou que metade das explicações para a ocorrência de acidentes deve-se ao aumento do volume de trabalho e à redução no número de homens. Essa prática, adotada no modelo de reestruturação produtiva de conformação neoliberal, tem sido responsável pela extinção de postos de trabalho, precarização e conseqüente exclusão de trabalhadores, por um aumento na densidade do trabalho com produção de efeitos sobre a saúde da classe que vive do trabalho, que se manifestam nas doenças e acidentes do trabalho. (BOURGUIGNON; BORGES, 2006, p.76)

Aponta Mészáros (2007) que o desenvolvimento do sistema capitalista atingiu uma fase em que o desemprego é a sua característica dominante. O atual modelo de desenvolvimento do capital possui uma necessidade imperativa de produzir desempregos para diminuir os custos de produção, e também pela busca do lucro e da acumulação.

Sem esse objetivo de auto-expansão o capital torna-se incapaz de controlar seu metabolismo social de reprodução, por mais irracional que isso possa parecer frente aos milhares de excluídos e marginalizados. Esse, pois, é, em essência, o conteúdo intrínseco do destrutivismo do capital. (MÉSZÁROS, 2007, p.104)

A reestruturação produtiva intensifica os processos de trabalho de forma perversa na busca de extrair mais trabalho.

Em síntese mais trabalho é: 'o que pode ser constatado pelo aumento do ritmo e velocidade da realização das atividades, pela cobrança de resultados, polivalência, versatilidade e flexibilidade, bem como acumulação de tarefas e alongamento da jornada [...]'. (ROSSO, 2008, p.21 apud ALVES, 2014, p.105)

Destarte, a precarização do trabalho, no atual momento do capital vem intensificando o processo de exploração do sujeito que trabalha. Portanto, as mudanças inseridas no mundo do trabalho na América Latina, mais precisamente no Brasil, não se concretizam de forma benéfica aos sujeitos que trabalham, o significado dessas mudanças para os trabalhadores portuários refletem em um ambiente laboral degradante e de exploração. Por outro lado, fonte de lucro e expansão para o capital.

Enquanto isso, os reflexos desse processo de precarização dos trabalhadores avulsos, mais precisamente dos estivadores, sobre o atual momento de desenvolvimento do capital, podem ser de diferentes ordens, como já pontuamos no texto, mas também a partir dos efeitos à saúde de quem trabalha, sendo esse objeto de destaque do próximo item.

3.5.1 A saúde dos estivadores

A questão dos agravos à saúde dos trabalhadores, alerta Lourenço (2009), deve ser analisada além das questões biológicas, deve ser compreendido como

[...] fruto de um processo social, marcado pela exploração, alienação, subalternidade e violência do trabalho e afeta subjetivamente o organismo e revela-se como uma das expressões da questão social. (LOURENÇO, 2009, p.35)

Devemos compreender os agravos, os acidentes e a própria erosão do trabalho, "como parte de um processo complexo de tramas sociais radicadas na irracionalidade sistêmica do capital e que dão fundamento a todo o sistema de exploração e degradação do trabalho (THOMAZ JUNIOR, 2011)

Os efeitos da reestruturação produtiva no âmbito do cenário portuário nacional, revela Gomes (2008), podem ser percebidos no aumento dos riscos de acidentes de trabalho, principalmente por dois motivos. O primeiro, para o autor, diz respeito ao aumento da pressão do ritmo elevado de trabalho, seja ele ocasionado pela diminuição dos trabalhadores nos ternos ou pelo incentivo ao aumento da produção, através das políticas de metas. O segundo, está relacionado à perda de identidade da categoria, ocasionada pela flexibilização da mão de obra portuária e a inserção de novas formas de contratação, pela multifuncionalidade ou polivalência do trabalho, assim como, a contratação de trabalhadores jovens e sem experiência para o trabalho, que não têm noção das situações de risco e como agir nas mesmas (GOMES, 2008).

O trabalho portuário avulso é uma atividade na qual o trabalhador depende muito de seu companheiro de trabalho, pois de acordo com E3 (2016) as situações de trabalho no navio colocam os trabalhadores na estiva em constantes perigos, pois sua rotina laboral faz com que os mesmos realizem as atividades de "costas" para o perigo. É o companheiro de trabalho que guia e avisa o outro sobre os obstáculos que se encontra na lida. Como por exemplo, o guincheiro, tem que ficar atento aos portalós (trabalhadores que fazem os sinais), e também aos comandos do mestre da estiva, que está atento na movimentação dentro do porão, para não acontecer nenhum acidente de trabalho ou para, no mínimo, diminuir as possibilidades de colocar um companheiro em risco. Desta forma, como apontado pelos estivadores entrevistados o companheirismo e a solidariedade entre os trabalhadores são importantes para preservar o bem estar físico dos mesmos, como também para realizar o processo de movimentação de cargas.

Porém, como mencionado por Maciel et al. (2015), devido às mudanças inseridas

no mundo do trabalho pela flexibilização da mão de obra e a inserção de novos métodos gerenciais da força de trabalho, os avulsos apontam que o trabalho dentro do TUP não possui a mesma cooperação entre os ternos.

Um exemplo é a operação de descarga de cimento, em que o trabalho prescrito estabelece que a retirada dos bags do porão do navio deve ser feita nível por nível (chan por chan, na linguagem dos estivadores), a fim de evitar a formação de paredes que correm o risco de desabar e provocar acidentes. Contudo, no trabalho real, observou-se que os estivadores tendem a iniciar a retirada pelo meio, formando elevadas barreiras de bags junto às paredes do porão. Os entrevistados disseram que isso ocorre porque o conferente não fica no local o tempo todo e há falta de cooperação entre as equipes. Cada equipe empenha-se em fazer sua tarefa da forma mais fácil, sem se preocupar com a que virá depois. Os motivos citados são a facilidade de fazer o trabalho e o ganho por produtividade. (MACIEL et al., 2015, p.315)

A atual configuração do ambiente de trabalho portuário acarreta riscos em relação à saúde dos trabalhadores, devido às próprias transformações recentes no mundo do trabalho portuário inseridas pela lógica do capital.

Queiroz et. al. (2016), coloca que devido a necessidade do capital o moderno se instala em diversos portos pelo mundo, contudo, o trabalho portuário propriamente dito continua sendo exercido em ambientes altamente perigosos e insalubres, elementos que podem aumentar os fatores determinantes do adoecimento entre os trabalhadores portuários.

Assim nos portos a introdução do *contêiner* e de maquinário pesado, guindastes como o portainer ou o *Mobile Harbor Crane* -MHC (guindaste sobre rodas), conjugados com mudanças político-econômicas, aliviam a carga física de trabalho e podem diminuir o número de lesões graves e fatais, contudo não elimina os determinantes de ocorrência dos agravos a saúde dos trabalhadores e novos agravos emergem advindos do uso da nova tecnologia. Diante desse processo, pode-se elevar à ocorrência de acidentes de trabalho e outras formas de agravos, oriundos de novas exigências das atividades, tais como, as lesões musculoesqueléticas, o estresse, a fadiga, problemas psíquicos, reações respiratórias e alérgicas, além de doenças decorrentes de agentes tóxicos, por exemplo, o enxofre (PINHO, 2010 apud QUEIROZ, et al, 2016, p.20)

Em outros termos, o trabalho na estiva convive ainda com velhos problemas relacionados às próprias atividades laborais dos mesmos (MOTTER; SANTOS; GUIMARÃES, 2015), pois, as operações braçais e pesadas de carga e descarga de navios, realizadas em ambientes desfavoráveis, expõe a diferentes riscos ocupacionais esses trabalhadores, como: intensos ruídos, vibrações, intempéries, contato com substâncias químicas, movimentação de mercadorias suspensas entre outras, criando ambientes de risco à saúde desses trabalhadores.

Contudo, novos problemas têm sido acrescidos com a necessidade de

incorporar no trabalho novas tecnologias e novo ritmo de produção, impondo-se o desenvolvimento de novas competências aos trabalhadores (AGUIAR, JUNQUEIRA e FREDDO, 2006). Como consequência, observa-se uma crescente depreciação da atividade de estivador, em razão de baixos investimentos em ações de melhoria no trabalho portuário, seja do ponto de vista do ambiente de trabalho, da remuneração, ou, ainda, do reconhecimento social desse trabalho. Tal quadro produz, invariavelmente, efeitos perversos sobre a saúde desses trabalhadores, que vão desde desgaste físico e mental, até acidentes de trabalho graves ou fatais (NAJAR e MORRONE, 1985; AGUIAR, JUNQUEIRA e FREDDO, 2006; MACHIN, COUTO e ROSSI, 2009). (MOTTER; SANTOS; GUIMARÃES, 2015, p.322-323)

Além disso, os autores em seu estudo sobre os estivadores de Paranaguá/PR, procurando compreender os impactos da Modernização dos Portos na saúde desses trabalhadores, se utilizaram do conceito de carga de trabalho (derivado dos estudos da psicologia do trabalho e da ergonomia da atividade) como meio para averiguar problemáticas ligadas à saúde física e mental dos estivadores desse porto. A carga de trabalho, nesse caso, é compreendida como "a quantidade de trabalho mental ou esforço que um indivíduo faz para executar uma tarefa" (BENEDETTO et al., 2011 apud MOTTER; SANTOS; GUIMARÃES, 2015, p.323).

Este termo parece derivar de fatores nocivos e fatores de risco ocupacionais aos quais os trabalhadores estão expostos e que são capazes de produzir complicações à saúde (BAUMER, 2003). A carga de trabalho aumenta à medida que diminuem as alternativas operatórias frente às variáveis das situações de trabalho (ABRAHÃO e PINHO, 2005). (MOTTER; SANTOS; GUIMARÃES, 2015, p.323)

A questão da pressão temporal é um elemento importantíssimo e fundamental da carga de trabalho, já que esse elemento causa estresse no operador, o que por sua vez, pode prejudicar a consciência dos sujeitos e influenciar na tomada de decisões, diminuindo a profundidade da compreensão dos problemas que se apresentam no ambiente de trabalho (MOTTER; SANTOS; GUIMARÃES, 2015).

Consequentemente, a carga de trabalho pode aumentar significativamente quando das constantes mudanças no número de tarefas, do tempo disponível para realizá-las e da importância das mesmas. O que através da pressão por aumento da produção e da eficiência do trabalho no processo de movimentação de cargas, das políticas de metas estabelecidas pelos Operadores Portuários, pode gerar quadros complicados para os sujeitos que trabalham e colocá-los em ambientes vulneráveis à ocorrência de acidentes de trabalho (MOTTER; SANTOS; GUIMARÃES, 2015).

A utilização do conceito de carga de trabalho para compreender os efeitos da degradação do trabalho, possui três planos de investigação sendo de grande importância para o estudo sobre a saúde dos trabalhadores.

A *carga física* é representada pelo somatório dos fatores que interagem com o corpo da pessoa e sua atividade dentro do ambiente. A *carga cognitiva* envolve os processos mentais, como percepção, memorização, tomada de decisão, consciência situacional e planejamento. A *carga psíquica* surge dos conflitos estabelecidos entre a execução da tarefa e as possibilidades de interferência do indivíduo sobre ela. Envolve estímulos do ambiente psicossocial do indivíduo (RIBEIRO, 2001 Apud MOTTER; SANTOS; GUIMARÃES, 2015, p.324 - grifos do autor)

De acordo com os autores, cada um desses aspectos pode determinar o aumento da sobrecarga ou processo de sofrimento que vem sendo impostos aos trabalhadores na realização de suas tarefas laborais. Como exemplo, de carga fisiológica e psíquica, os autores citam os distúrbios, ciclos de sono-vigília e fadiga crônica, podendo ter sido influenciados pela diminuição do mercado de trabalho para os TPA e a insegurança de ter ou não emprego. Já a carga cognitiva está relacionada à existência “[...] de concentração, atenção, preocupação com a tarefa, com o ambiente e, principalmente, com os demais membros da equipe” (MACHIN, COUTO e ROSSI, 2009 apud MOTTER; SANTOS; GUIMARÃES, 2015, p.324).

Além do mais, outros perigos estão presentes, entre eles: o risco ao acesso às embarcações, o convés, na decida para o porão, exposição à doenças como dermatoses pelo contato com diferentes produtos e afecções respiratórias, pelo contato com poeiras e resíduos das cargas a granel (MOTTER; SANTOS; GUIMARÃES, 2015).

A título de exemplo, a Figura 20 mostra a escada que dá acesso ao navio para os estivadores. Sabe-se, que de acordo com as normas de saúde e segurança do trabalho para o ambiente portuário, a escada de acesso para os trabalhadores à embarcação deve estar colocada sobre o cais, entretanto conforme essa Figura 20 a escada encontra-se fora do cais, sendo ligada ao mesmo por uma plataforma, o que caracteriza uma dentre tantas irregularidades que nos fora relatado pelos estivadores entrevistados. Do mesmo modo, as Figuras 21 e 22 demonstram os estivadores trabalhando sem equipamentos de segurança adequado, o que causa sérios riscos à saúde e vida desses trabalhadores.

Figura 20: Atracação do navio ao cais no Porto de Santos e a relação com a segurança e saúde dos trabalhadores



Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

Figura 21: Estivador exercendo a atividade de conexo peando as elicies de estações eólicas no convés do navio, para isso o trabalhador escala a estrutura que fixa a elicie a estrutura do navio, sem o cinto de segurança



Fonte: QUEIROZ, s/d.

Figura 22: Estivador escalado como conexo trabalhando em altura sem cinto de segurança soltando as aranhas que predem o contêiner para ser estivado (foto tirada no Terminal da Libra)



Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

Desta forma, o ambiente de trabalho na estiva expõe esses trabalhadores a inúmeros riscos de acidentes de trabalho e o processo de modernização portuária vem intensificando os níveis de exploração e precarização do trabalho desses sujeitos.

Outro fator decorrente desses processos que rebatem aos trabalhadores reflete infelizmente no uso feito por alguns TPA de substâncias ilícitas e lícitas (BALBINO, 2015).

Uma parcela de 25% dos trabalhadores avulsos do Porto de Santos utiliza crack; ou cocaína, muitas vezes no ambiente profissional; Pouco mais de um terço (34%) confessou fumar maconha; E uma parcela de 88% consome bebidas alcoólicas. (BALBINO, 2015, s/p)

Dentre os motivos relacionados ao uso dessas substâncias estão: a insegurança no trabalho (se terá trabalho ou não para todos os trabalhadores presentes na "parede"), pelo ambiente de trabalho ou até mesmo para ajudar a atenuar os efeitos da atividade, física e mental, antes e/ou depois da jornada de trabalho (BALBINO, 2015).

Como já mencionamos, a diminuição do número de trabalhadores no terno, realizada com a justificativa do uso de tecnologias na movimentação, vem inserindo *sobretabalho* para os TPA, assim como a cobrança por produção, eficiência e metas relacionado à nova gestão e organização do trabalho no atual período de acumulação do capital, de tal modo que os desgastes e riscos a que estão sujeitos os trabalhadores são diários e constantes.

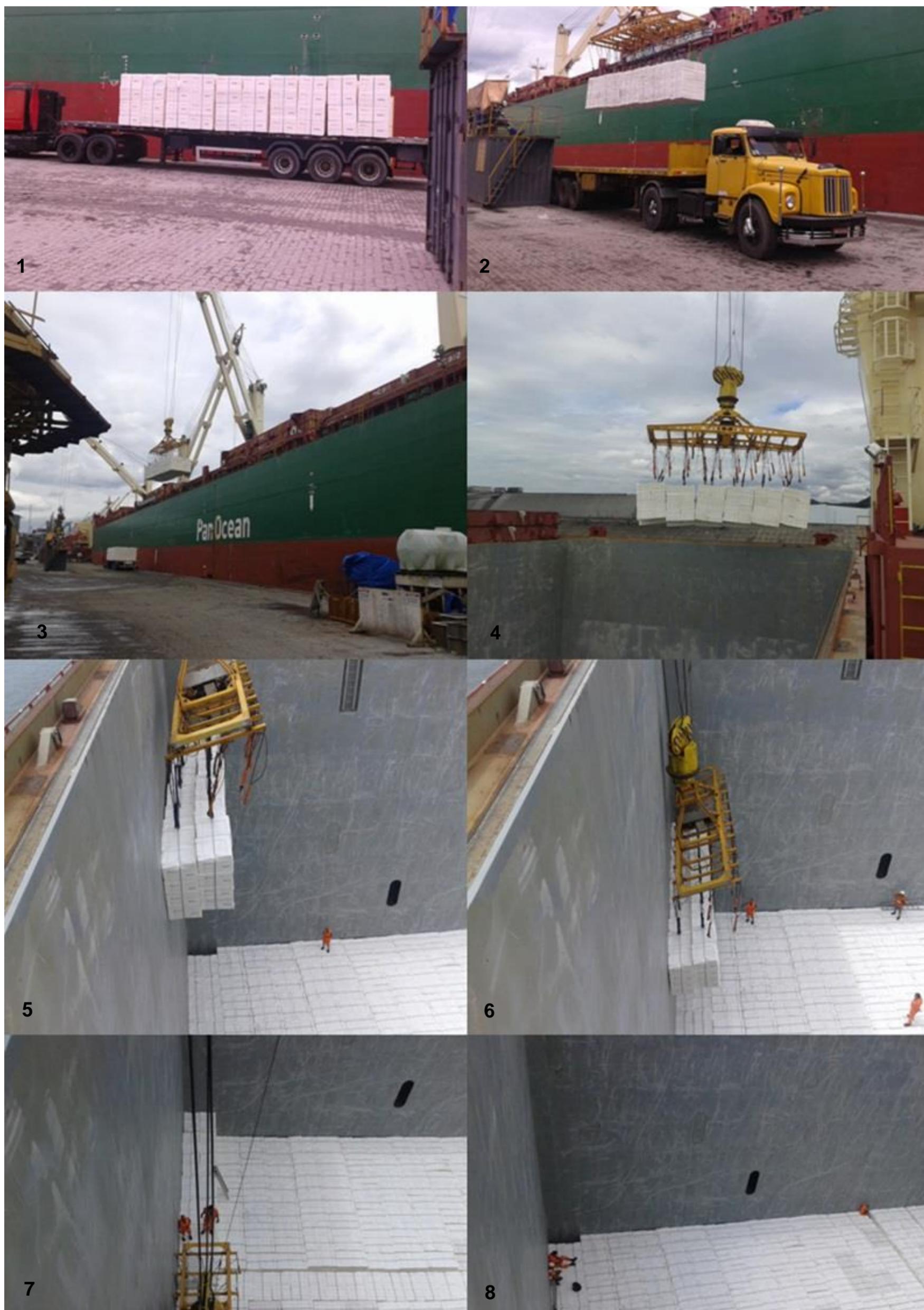
Neste sentido, o uso de drogas pelos trabalhadores portuários em Santos, pode ser um mecanismo que os mesmos estão utilizando para suportar todo o processo de precarização que o atual momento de acumulação do capital vem inserindo no ambiente de trabalho.

Enfim, o ambiente de trabalho na estiva expõe os trabalhadores a suscetibilidades e a constantes riscos de acidentes de trabalho. Mesmo porquê, o processo de flexibilização portuária, paralelamente com o processo de reestruturação da organização e da gestão do trabalho inseriram novas dinâmicas de trabalho dentro do porto, como por exemplo: a busca intensa pela produtividade e eficiência, ocasionando pressão sobre os trabalhadores por produtividade e metas na movimentação de cargas.

Vale dizer que acompanhamos, no Porto de Santos, o processo de movimentação de cargas de sal, adubo, papel e celulose, soja, farelo de soja e trigo. No caso da movimentação de sal, constatamos o quanto o trabalhador fica física e psicologicamente envolvido com o sal, desde o corpo físico (o paladar/olfato - com sensação tomada pelo sal) até a mente que se mistura em meio a essa atividade laboral, enfim, todo o ambiente laboral (inclusive o ar) é “embriagado” pelo tipo, material e a forma de movimentação das cargas no navio⁷⁴. E por mais que a maioria dos trabalhadores use durante a sua jornada de trabalho, os equipamentos de segurança como: capacete, macacão, botas, óculos de proteção e luvas, nem sempre esses equipamentos são suficientes e inibidores dos acidentes laborais.

Na Figura 23, é possível observar o processo de movimentação da carga de papel-celulose pelos estivadores.

⁷⁴ Informações obtidas durante os trabalhos de campo junto aos estivadores no Porto de Santos, entre 2015 e 2016.

Figura 23: Sequência de movimentação de papel e celulose no Porto de Santos/SP

Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

A Figura 23, demonstra a rotina de trabalho dos estivadores no processo de movimentação de fardos de papel e celulose para a empresa Fibria, no cais público dentro do Porto de Santos. Como podemos observar na sequência das imagens, no início da atividade quem conecta os cabos aos fardos de papel são os trabalhadores da capatazia (uniforme azul). Quem opera o guincho é um estivador, e todos os outros trabalhadores que aparecem nas imagens são estivadores (uniforme laranja). Como se nota, a movimentação dos fardos de papel é uma atividade em que a mercadoria é movimentada por cima dos trabalhadores, onde os estivadores estão dentro do porão do navio. Fora do porão, encontram-se três estivadores, um sinaleiro que ajuda o guincheiro na condução da carga, o mestre que fica em contato direto com o comandante do navio e, o fiscal que normalmente é um diretor do sindicato⁷⁵.

Vale destacar, que nessa ocasião, ilustrada pela Figura 23, presenciamos um princípio de paralisação pelos trabalhadores, contra o Operador Portuário que não queria fornecer água para os mesmos durante a jornada de trabalho⁷⁶. Os estivadores, juntamente com um diretor do sindicato e o mestre geral do navio cogitaram parar totalmente a movimentação, mas em poucos minutos os funcionários ligados ao Operador Portuário resolveram o assunto, atendendo ao pedido dos trabalhadores.

Esses, são alguns dos vários elementos que estão presentes no dia-dia de trabalho na estiva e que podem levar os trabalhadores a situação susceptível a acidentes de trabalho.

É necessário ainda mencionar que não destacamos essa questão dos riscos aos acidentes e doenças aos trabalhadores num aspecto reducionista de maneira a culpar os próprios trabalhadores. Como mesmo salienta Gomes (2008), não é justo culpar os trabalhadores como se o acidente tivesse ocorrido devido sua negligência ou ao não cumprimento das normas de segurança. Devemos transcender nossas análises contemplando fatores como pressão por tempo de produção, produtividade, cansaço, sobrecarga, colocar em debate a questão sistêmica da organização do trabalho que possibilitou o acidente (GOMES, 2008).

Portanto, o que gostaríamos de pontuar nesse item é que o atual momento do modo de produção capitalista vem alterando as relações de trabalho e organização do mesmo no cais do porto. E essas alterações vêm inserindo os trabalhadores em um mundo de

⁷⁵ Observação de campo em janeiro de 2016.

⁷⁶ Observação de campo em janeiro de 2016.

trabalho cada vez mais desigual e precário. Onde o padrão de acumulação inserido pelo modelo flexível vem ampliando a exploração e a precarização do trabalho para esses sujeitos.

Por fim, os efeitos do processo de modernização dos portos para os trabalhadores, trouxe (e ainda traz) um conjunto de mudanças, onde seus significados implicam numa nova forma de gestão do trabalho portuário, afetando diretamente os sujeitos trabalhadores, trazendo rebatimentos nas suas condições de vida e de trabalho. O que esses sujeitos vivenciam no ambiente portuário nacional é uma regressão nos direitos trabalhistas conquistados por eles próprios ao longo dos anos e conseqüentemente, a precarização e degradação do trabalho está tomando forma e se tornando realidade no cais do porto, não só em Santos, mas de maneira geral em todo o país.

3.5.2 Ser/permanecer avulso ou tornar-se vinculado? O caso dos estivadores do Porto de Santos: apontamentos finais

O processo de luta por melhores condições de vida e trabalho entre os estivadores do Porto de Santos se constituiu numa jornada permeada de diversos desafios, barreiras, derrotas e conflitos. Como mencionado no decorrer da dissertação, esses trabalhadores enfrentaram os interesses patronais na busca pelo *closed shop* e o controle do trabalho.

As próprias correntes políticas-ideológicas dentro do sindicato da categoria representam obstáculos para a construção de um modelo de distribuição e organização do trabalho mais justo entre os estivadores, mesmo com o *closed shop* já instalado. Silva (2003) menciona a importância da corrente comunista que ganhou força nos finais da década de 1940, chegando assumir a entidade durante a década de 1950, proporcionando, um conjunto de transformações na estrutura sindical e na organização dos trabalhadores, como por exemplo, a forma de rodízio para o trabalho, a organização do processo de trabalho, nos cargos de chefias (que passaram a ser rotativo entre os trabalhadores), os ganhos trabalhistas oriundos da ação da categoria, elementos que solidificaram o imaginário de ser um trabalhador sem patrão, de liberdade na jornada de trabalho, de companheirismo entre as equipes de trabalho, de ser estivador do Porto de Santos (SILVA, 2003).

Contudo, as mudanças inseridas dentro do sindicato, como já abordamos, não

logrou romper com a submissão do trabalho ao capital, mesmo que, tal experiência do *closed shop* tenha construído certa autonomia para esses trabalhadores no processo de trabalho, sua subordinação aos interesses do capital permaneceu ainda que de maneira velada. Afinal, até então era viável aos empresários e ao capital a forma de trabalho avulsa e o sistema do *closed shop*, já que para os empregadores isso representava diminuição dos custos de produção, à medida que somente recorriam aos trabalhadores quando necessitavam da mão de obra, não tendo de pagar mensalmente um empregado, mesmo que esse não tivesse trabalhado todos os dias do mês, além do mais, nunca de fato os estivadores tiveram uma total autonomia e controle no processo de trabalho, pelo contrário, a própria Entidade Estivadora criada pelo Estado representava um papel de intermediadora entre os interesses patronais e as demandas dos estivadores (SILVA, 2003; SARTI, 1981).

Desta forma, como descreve Silva (2012) o capital buscou (e busca) através de diversas artimanhas amenizar os conflitos em relação ao trabalho em determinadas conjunturas, alguns casos inclusive permite relações não capitalistas de produção, para em outra conjuntura, favorável, inserir mudanças estruturais a favor de seus interesses.

Assim, conforme o autor supracitado, o capital se utiliza/permite, em certos momentos, certa autonomia, mas de maneira controlada, ainda que mascarada e invisível aparentemente, a fim de favorecer a sua atuação.

Em outras palavras, a autonomia do estivador, de exercer suas funções e de se escalar para uma atividade, na realidade não escapa às determinações do capital, ou seja, é um equívoco achar que entre os trabalhadores portuários avulsos existia uma total autonomia e liberdade, tendo em vista o caráter expansivo e incontrolável do capital, que a tudo controla e subordina aos seus ditames. O capital através de suas mediações acaba por tornar tênue as fronteiras, o que tende a mascarar a verdadeira atuação e intenção do seu sistema metabólico de reprodução. Ou seja, o capital faz uso de estratégias que disfarçam o seu controle.

Conforme Batista (2003) a denominada autonomia do trabalho é extremamente relativa, afinal isso é estimulado pelo capital, de forma manipulada e controlada, sobretudo como processo de modernização, advindo com a reestruturação produtiva, que tende a tornar mais complexo e contraditório esse controle, o que aumenta o estranhamento e a intensidade de exploração dos trabalhadores.

Não estamos negando as conquistas históricas dos estivadores do Porto de Santos, por outro lado, também não podemos negar a realidade, de que esses mesmos sujeitos também estiveram e estão envolvidos no processo de exploração, subordinação, isto é, de controle pelo capital. E por mais que o sindicato possuísse certo poder de barganha frente aos interesses patronais, não logrou romper com a condições de subordinação do trabalho ao capital.

Aliás, esse processo de autonomia relativa sobreviveu até o ponto em que o próprio sistema metabólico do capital necessitou de mudanças nas relações de trabalho, dentro do ambiente portuário, reflexo do modelo de acumulação adotado a partir da década de 1970. Pacheco (2004) sinaliza que, já nos primeiros anos da década de 1980 os presidentes da CODESP discutiam mudanças nas relações de trabalho e de gestão do porto atreladas ao ideário neoliberal, que se colocou em prática nos anos de 1990.

Para o autor ainda que dentro das lideranças do SINDESTIVA entre os anos de 1970 e 1980 o debate sobre o trabalho vinculado foi perdendo espaço, muito devido às conquistas da entidade, mas também, pelo posicionamento político-ideológico das próprias lideranças sindicais dos estivadores.⁷⁷ Assim, esquecido pela entidade de representação dos trabalhadores, a questão do vínculo foi ganhando força dentro do discurso dos empresários como uma das estratégias de colocar em prática um conjunto de mudanças no ambiente portuário, a fim de reestruturar o setor em nome da modernidade, do desenvolvimento e progresso, que por sua vez trazia no mesmo pacote a desregulamentação e flexibilização do trabalho, expressões que vão marcar a precarização do trabalhador portuário nacional.

Mas nos indagamos, como desregulamentar os contratos de trabalho entre trabalhadores que não tem contrato, sendo trabalhadores sem vínculo empregatício? A saída construída pelo capital, foi criar uma nova forma de contratação dentro dos portos nacionais já deixada de lado pelas entidades de representação dos trabalhadores, o trabalho vinculado.

Neste ínterim, o setor portuário nacional criou as bases do trabalho vinculado portuário, estabelecendo uma nova jornada e condições de trabalho e, inclusive, propondo

⁷⁷ Vale ressaltar que desde o golpe Civil-Militar o SINDESTIVA foi liderado por figuras conhecidas dentro da categoria por serem pelegos, representantes dos interesses patronais e do Estado (SARTI, 1981). Elemento, que pode ajudar-nos a compreender o porquê a própria entidade deixou de discutir sobre a questão do vínculo para os avulsos e para a própria categoria.

a adoção do trabalhador multifuncional e polivalente que teria vínculo empregatício.

O discurso do trabalho vinculado estabelecido pelos empresários que defendem o mesmo esconde uma miríade de problemáticas, como as intensificações da exploração da força de trabalho. Fazendo-se uso de uma roupagem que representa o trabalho vinculado para a maioria dos trabalhadores brasileiros, de que essa forma de trabalho é a mais ideal, menos degradante e com mais e melhores direitos laborais garantidos do que o trabalho informal, neste caso o trabalho avulso. Não estamos aqui fazendo uma defesa em favor do trabalho informal, até mesmo, porque poderíamos ser refutados por uma série de estudos e dados atuais que apontam justamente a precarização e degradação dos sujeitos que vivem do trabalho informal. Por outro lado, no que diz respeito do setor portuário nacional, alguns elementos precisam ser colocados “na mesa” e refletidos de maneira a esclarecer as contradições do processo em questão.

Para nos auxiliar nesse entendimento, fizemos uso das elucidações feitas por Heck (2013) que em sua dissertação a respeito dos frigoríficos identifica que sob o paradigma neoliberal, o trabalho vinculado (formal, com registro em carteira) se expressa como um simulacro na tentativa de mascarar o processo de exploração, precarização e degradação do trabalho, a partir do momento que se utiliza do discurso de que ser vinculado possibilitaria ao trabalhador maiores garantias, como de emprego fixo, um salário mensal, uma rotina de trabalho e etc. Nesse sentido se faz uso de um discurso para se legitimar a intensificação da exploração do trabalho e seus agravos à saúde do trabalhador, seja ela física ou psicológica, com a vinculação desses trabalhadores ao modelo celetista. Em outros termos, a condição de vinculado é uma forma utilizada pelas empresas para garantir controle e explorar ainda mais esses trabalhadores.

No caso do setor portuário, essa lógica não é muito diferente, com a vinculação dos avulsos há uma nítida diminuição do número de estivadores nos portos nacionais, mais precisamente 3.379 TPAs perderam seus postos de trabalho entre os anos de 2006 a 2013. Ao passo que os trabalhadores vinculados estão cada vez mais adentrando no setor, sendo que nesse mesmo período registrou-se um crescimento de 18.388 trabalhadores (DIESSE, 2015). Esse processo se deve muito em relação a diminuição do número de trabalhadores por equipe de trabalho, a questão da multifuncionalidade e também das cooperativas de trabalho portuário. Essa dinâmica tende a fluir para formas e estratégias que visam a flexibilidade da força de trabalho e para “[...] aumentar ainda mais os

mecanismos de extração do sobretrabalho, ampliando as formas de precarização e destruição dos direitos sociais.” (ANTUNES, 2007, p.17).

O que devemos compreender é que a mudança no modelo de acumulação do capital, do taylorismo/fordismo para a acumulação flexível, inseriu um conjunto de mudanças no mundo do trabalho, e o setor portuário não ficou de fora. Neste caso, a própria criação desse novo tipo de trabalhador portuário representado pelo conjunto de mudanças presentes na lei nº 8.630/93, mais precisamente, no trabalho vinculado, e dentro dele, o trabalho multifuncional, sendo a própria expressão do novo tipo de trabalho/trabalhador que o atual modelo de capital exige.

Pois, nessa atual conjuntura, o trabalho que as empresas buscam, diferentemente daquele presente na especialização taylorista/fordista é o trabalho construído através da desespecialização, ou seja, o trabalho multifuncional. E pensando no ambiente portuário, o propósito é o fim das categorias avulsas e sua junção através da multifuncionalidade. O que significa para esses trabalhadores romper a especialização: estivador, bloco, etc., e atuarem como polivalentes, isto é, ora atuando como estivador, ora no bloco, ora na capatazia e vice-versa. Segundo Antunes (2007), a multifuncionalidade representa a intensificação dos ritmos, tempos e processo de trabalho causando diretamente a precarização do trabalho.

Neste cenário, as transformações inseridas no mundo do trabalho através do paradigma neoliberal, acarreta a degradação do trabalho, o solapamento dos direitos trabalhistas conquistados pelos trabalhadores durante o modelo de acumulação taylorista/fordista. Assim, o trabalho enquanto relação ontológica entre homem e natureza, produtor de valor de uso, tende a ser capturado pelas mediações de segunda ordem do capital, o transformando em trabalho estranhado, reificado.

Desta forma, a precarização do trabalho sob o capital já está embutida na própria submissão do trabalho ao metabolismo social do capital, ou seja, na separação do sujeito que trabalha dos meios de produção, do não reconhecimento do sujeito produtor do próprio produto que produz. Do mesmo modo, esse processo também se expande para vários territórios e setores da produção, tais como o setor portuário nacional e latino-americano.

E é dentro dessa conjuntura atual que devemos compreender o conflito entre

capital-trabalho no setor portuário além da tentativa de querer pontuar/caracterizar qual é a melhor condição de trabalho para os portuários, ser avulso ou ser vinculado, em especial os estivadores. O que devemos realizar é uma leitura sobre a precarização do trabalho onde esses sujeitos estão inseridos diante do processo de expansão do ideário do capital nos portos. Ou seja, é apontar os reais interesses que as mudanças inseridas pela modernização dos portos vêm caracterizando para esses trabalhadores, sejam eles na categoria como avulso ou vinculado. Pois, a conjuntura, através das mediações reificadas do capital coloca para o trabalho, seja na cidade ou no campo, a eminência da precarização da totalidade vida do trabalho.

Assim, o trabalho sob o capital é a própria condição de (des)realização para o trabalhador e, conseqüentemente, a degradação do seu próprio corpo e mente é uma das conseqüências da subordinação ao capital (HECK, 2013).

O trabalho alienado/estranhado, abstrato, é sinônimo e central para a compreensão do trabalho degradante. A superexploração, a intensificação, a velocidade, a repetitividade (que impactam na saúde física e mental), são resultados do trabalho sob o capital e, portanto, intrínsecas da degradação do trabalho. (HECK, 2013, p.39)

Neste ínterim, as transformações inseridas no ambiente portuário dentro da perspectiva neoliberal, as mudanças organizacionais advindas da reestruturação do capital, fazendo-se do uso do termo moderno caracterizou-se como uma estratégia do capital para controlar a produção, o trabalho e posteriormente, inserindo novas relações e gestão da produção e do trabalho. Onde a precarização, degradação, flexibilidade e a desrealização do trabalho são realidade, e estão postas para os trabalhadores portuários, mais precisamente os estivadores.

Em outras palavras, o propósito da modernização portuária é levar a introdução de tecnologia e maquinário aos portos, reduzir os postos de trabalho, levar a perda da autonomia (relativa), aumentar o controle, aumentar a jornada e ritmo de trabalho, elevando assim a probabilidade de acidentes e riscos à saúde dos trabalhadores, ao passo que se tem o rebaixamento das remunerações, além de levar o trabalhador a polivalência - tendo de executar outras funções, já que se reduz o número de trabalhadores, sem haver alteração salarial ou melhores condições de trabalho. Por outro lado, avança a competitividade nos portos nacionais, abre-se mais espaço ao investimento privado e ao lucro do grande capital, que por sua vez, diminuiu o poder histórico dos sindicatos e dos trabalhadores, tendo ampliado a precarização do trabalho portuário.

Desta feita, o trabalho encontra-se mais desregulamentado, precarizado, apesar do desenvolvimento tecnológico, diante de novas formas, inclusive regressivas de contratação/pagamento, disseminadas por meio da informalização. Assim a regressividade predominante em ambiente ideologicamente marcado pelas inovações espectrais, tem na degradação do trabalho, o atestado da irracionalidade sistêmica do modo de produção capitalista. [...] É nesse ambiente de contínua readequação dos mecanismos de exploração, subordinação/sujeição, expropriação do trabalho que se multiplicam, historicamente, as combinações de instrumentos e ações de violência, sedução, cooptação, com os pressupostos do desenvolvimento das forças produtivas, leia-se: desenvolvimento destrutivo das forças produtivas. Não é tão trivial associar a substituição da força bruta (trabalho vivo) por automação, por máquinas (trabalho morto) como algo natural tampouco despossuído de escolhas e interesses econômicos, políticos, ou seja, a obsolescência da força muscular humana e sua substituição por máquinas está na razão direta dos ganhos comparativos e diferenciais. (THOMAZ JÚNIOR, 2016, p.2-3)

Em nome do lucro e da reprodução ampliada do capital, a reestruturação produtiva inseriu no setor portuário o processo de modernização, que fez uso de estratégias diversas para adentrar e controlar a produção e o trabalho. Assim, o discurso de modernizar e desenvolver o setor portuário, tão disseminado pelas instituições multilaterais como o BM, Consenso de Washington ou a própria CEPAL, era na realidade uma falácia, pois ao ser adotado ocasionou a exploração da produção/setor à favor de algumas empresas e a precarização dos trabalhadores.

Os efeitos desse modelo ocasionaram a precarização das relações laborais e a desumanização do sujeito que trabalha. Mediante, por exemplo, a política de substituição do trabalho tradicional avulso pelo trabalho por vínculo e a multifuncionalidade, através do aumento da intensificação do trabalho com a diminuição do quadro de trabalhadores por “terno” e pela exploração do *sobretabalho* desses sujeitos.

Portanto, os trabalhadores portuários brasileiros, avulsos e vinculados, não estão de fora de todo esse processo de precarização da força de trabalho. Ao contrário, esse se constitui no ambiente portuário nacional, seja no Porto de Santos, como nos outros portos pelo país. Seja, enquanto trabalhador avulso, onde ele tem estado em condição de controle e subordinação ao capital, embora com autonomia relativa, ou tornando-se vinculado, tendo em vista a clara tendência a intensificação da exploração das condições de trabalho.

Logo, o discurso de melhoria das condições de trabalho ao tornar-se vinculado inicialmente no plano teórico-legal talvez possibilitaria a ampliação de direitos laborais e garantias aos trabalhadores portuários, por outro lado, esse processo está sendo usado pelas empresas/capital a fim de justificar e efetivar a superexploração do trabalho, ao exigir e intensificar os padrões de qualidade/produção. Do mesmo modo, a análise sobre ser/permanecer avulso ou tornar-se vinculado perpassa pelas particularidades históricas e

socioculturais das categorias, ou seja, perpassa por uma questão para além do plano operacional e contratual, recai também no aspecto cultural e subjetivo do sujeito que trabalha. Mas também, tem relação com elementos econômicos, políticos e territoriais, afinal os interesses expansivos do capital, ora são direcionados para um território ora para outro, mediante seus interesses, intencionalidades e estratégias que lhe possibilite a acumulação, independentemente se isso afeta ou não a classe trabalhadora.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Constatou-se ao longo da pesquisa o quanto a história de constituição e modificação do porto e da própria cidade de Santos está conectada com a vida e o trabalho dos TPAs, mais precisamente os estivadores. História marcada também por lutas e resistências frente aos interesses do capital no setor portuário.

O exemplo do controle do trabalho portuário por esses trabalhadores e, tendo o sindicato da categoria papel central no processo de distribuição da mão de obra no porto mediante o *closed shop*, sem dúvidas é significativo nesse processo. Aliás, esses sujeitos demonstraram, e de certa forma ainda demonstram, a constituição de uma identidade baseada no companheirismo, na solidariedade e troca de saberes a partir da sua atividade laboral tradicional.

Entretanto o processo de incentivo a privatização e a reestruturação produtiva, implementada por uma nova etapa no modo capitalista de produção a partir da década de 1970 nos países centrais, no Brasil, a partir de meados dos anos 80 inseriu elementos desestruturantes da/na dinâmica laboral desses trabalhadores portuários. Culminando, na década de 1990 com um novo marco regulatório sobre o setor portuário nacional que influenciou profundamente o dia-dia laboral desses trabalhadores, inserindo-os em um novo momento histórico de apropriação do capital, o neoliberalismo.

Os trabalhadores estivadores do Porto de Santos relataram as transformações do trabalho com o advento da modernização, tais como: a entrada da mecanização e da tecnológica, a redução do número de trabalhadores nas equipes (ternos) de trabalho, mas também transformações da sua própria condição social e de vida, perdendo os laços de solidariedade e tradicionalidade anteriormente muito comum na atividade da estiva, sobretudo com a inserção de trabalhadores fora dos quadros dos OGMOS contratados pelos operadores portuários.

[...] agora o operador portuário não quer mais a gente (avulso), eles querem só os vinculados. Eles não querem mais dar trabalho pra nois avulso, a não ser que aceite ganhar menos entendeu?...E outra coisa, antes nois conseguíamos mais vezes ir ao trabalho e com mais companheiros, hoje tudo mudou, tem menos gente trabalhando em um terno e dura mais dias trabalhando do que antes, sem fala no ganho, vish, agora ainda tem redução até do ganho salarial. Ainda que antes era mais sofrido por ser tudo mais no braço, hoje com a maquinaria nois estamos sendo deixado de lado cada dia mais, até porque muito de nois sem tem qualificação pra mexer em todo essa tecnológica que ta vindo. (E8)

Nota-se, pelo relato do estivador que o avanço tecnológico da modernização

portuária tem priorizado a automação e desprezado o trabalho humano, com todo o seu conhecimento acumulado no setor portuário, tendendo a priorizar uma mão de obra tecnologicamente mais competente e qualificada, mas também mais individualizada, já que se perde aquele processo do coletivo, da solidariedade e união construída historicamente pelos trabalhadores, inclusive com o propósito de fragmentar a classe e a sua entidade representativa.

Ou seja, antes do processo de modernização do setor portuário onde havia aquela configuração de um trabalho organizado pelos próprios trabalhadores, tendo como ponto forte a articulação de suas organizações sindicais, a ponto de gerar nesses trabalhadores um sentimento de serem “donos” do seu trabalho, de não possuírem patrões, de terem o controle do tempo e de seu trabalho foi sendo dissolvido.

A esse respeito, foi perceptível por todas as entrevistas realizadas com estivadores e dirigentes sindicais a sensação de receio, pressão e medo causado pelas recentes mudanças que a categoria vem vivenciando. Com a perda de seus direitos conquistados historicamente, e o pior deles o medo de não conseguirem um trabalho no dia seguinte. Inclusive, tendo todos os entrevistados admitido que é só uma questão de tempo para que os trabalhos portuários sejam, exclusivamente, realizados por trabalhadores fora dos quadros dos OGMOS, e de maneira direta aos Operadores Portuários ou via cooperativas de trabalhadores.

Com a modernização altera-se as relações de trabalho e conseqüentemente rebate sobre a própria subjetividade dos sujeitos estivadores, e dos trabalhadores portuários avulsos em geral. Inclusive, evidencia o fato de que a modalidade de trabalho anteriormente exercida que possibilitava certa autonomia e liberdade (relativas) nas ações dos trabalhadores, e na sua própria organização, laços de coletividade, parceria, solidariedade, confiança e garantias de sua permanência no trabalho, atualmente se esvaem.

Como já apontamos, até a década de 1990 os trabalhadores portuários tinham de ser sindicalizados a fim de trabalharem nos portos, já que era essa organização a responsável por recrutar e fazer a distribuição do trabalho portuário, em pontos do cais (paredes). Sendo o *closed shop* o processo pelo qual os trabalhadores conquistaram esse direito de organizar o trabalho nos portos. Entretanto, com a Lei de Modernização dos Portos desencadeou-se uma série de mudanças na dinâmica portuária brasileira, tais como: a instituição do CAP, criação do OGMOS, a figura do Operador Portuário, privatizações, arrendamentos e etc. Ademais o sistema portuário nacional passou a ter o

seu modelo direcionado pela lógica *landlord*, onde o Estado é o responsável pela infraestrutura e os terminais passando à iniciativa privada, modelo característico dos anseios neoliberais e mais recentemente pelo novo desenvolvimento (já que não rompeu com muitos dos ideais do modelo neoliberalista) modelo vigente no país.

Assim, a nova gestão do trabalho portuário evidencia o controle do capital sobre o trabalho, que na realidade sempre existiu, só que agora se apresenta mais visível, o que confronta com as experiências e formas tradicionais de se trabalhar e viver dos estivadores. Verifica-se então que o trabalho portuário é um trabalho subordinado ao capital, o estivador, por exemplo, tem de obedecer as ordens do tomador de serviços sujeitando-se ao seu supervisor durante o período da prestação do serviço, assim como ao poder disciplinador exercido pelo OGMO.

Do mesmo modo, essa nova lógica coloca implicações para a ação dos sindicatos dos trabalhadores portuários, que estão sofrendo um desmonte de sua atuação a exemplo do poder de gerenciar a escala de trabalho, mas que por outro lado, não estão atentos a concretude do conflito em questão, estando mais preocupados com interesses particulares e com ações imediatistas, ao passo que a categoria está perdendo sua força e garantia de direitos históricos conquistados. E como sabemos, para se conquistar e manter um direito leva-se muito tempo, mas para perdê-lo é muito rápido.

Neste sentido, vale ressaltar os desafios que se apresentam para o movimento sindical e para os trabalhadores no Brasil que são inúmeros, inclusive com a retomada da agenda de aniquilamento de direitos trabalhistas colocada em pauta por um governo "ilegítimo", que vem acelerando reformas de caráter neoliberal. Como, por exemplo, a ampliação do prazo de contratos temporários que poderão passar dos atuais 90 dias para 120 dias, prorrogáveis por mais 120 dias, totalizando um total de 240 dias, ou seja, de 8 meses de contrato temporário; a prevalência dos Acordos Coletivos de Trabalho sobre as leis trabalhistas definidas na CLT, isto é, a possibilidade de sobreposição do negociado sobre o legislado. O que pode intensificar ainda mais o processo de exploração e precarização do trabalho com o aniquilamento de direitos trabalhistas.

A sobreposição do negociado sobre o legislado dentro da proposta do governo pode alterar, por exemplo, o direito às férias, diminuindo de 30 para 15 dias, sendo que esses quinze dias corridos podem ser parcelados em até três vezes, dependendo da negociação entre o sindicato dos trabalhadores e o patronal. A jornada de trabalho poderá ser negociada entre patrões e empregados, respeitando-se o limite máximo de 220 horas mensais e de doze horas diárias de trabalho. Lembrando-se que hoje "a jornada padrão é

de 8 horas por dia, com possibilidade de haver 2 horas extras. A jornada padrão semanal é de 44 horas." (ABE; AMORIM, 2016, s/p). Ou seja, essa medida representará mudanças significativas aos trabalhadores.

Outros ataques aos direitos trabalhistas são: a diminuição do intervalo mínimo de descanso de uma hora, como é hoje, para 30 minutos; a criação do trabalho remoto que abre a possibilidade do trabalhador trabalhar fora da sede da empresa; mudanças em relação ao trabalho parcial, atualmente a legislação prevê jornada de 25 horas, sem horas extras, a proposta é aumentar a jornada para 30 horas por semana ou 26 horas semanais com até 6 horas extras.

Como podemos observar, o cenário que se desenha para a classe trabalhadora no Brasil, com a retomada e a intensificação das políticas neoliberais pela direita, sinaliza grandes perdas trabalhistas e desafios para o movimento sindical em sua forma de organização e estratégias de superação dos ataques do Estado e do capital.

Aliás, a esse respeito, como é sabido, o sindicalismo brasileiro está em crise desde os finais da década de 1990, devido aos próprios ataques da onda neoliberal, a introdução de novas tecnologias nos processos produtivos, assim como devido a própria crise da esquerda em apontar caminhos de superação da sociabilidade imposta pelo capital com a dissolução da União Soviética (ALVES, 1998).

Neste cenário, a década de 1990 para o sindicalismo brasileiro registrou modificação na própria atuação do movimento sindical, passando de um sindicalismo reivindicativo-propositivo, para um sindicalismo de negociação, inclusive situação que permeou a principal central sindical brasileira, a CUT (MATOS, 2009).

Para o autor supracitado, o motivo do refluxo da atuação sindical no país possui diversas origens, destacando-se três:

[...] a experiência dos trabalhadores com as transformações no mundo do trabalho, decorrente da chamada reestruturação produtiva; a permanência dos elementos centrais da estrutura sindical corporativista (o sindicato único, o poder normativo, impostos ...) e as opções políticas das lideranças da CUT em um quadro marcado pelos condicionantes relacionados aos dois níveis anteriores. (MATOS, 2009, p.126)

Este posicionamento da CUT, como principal sindical representante do sindicalismo combativo que emergiu no país com o novo sindicalismo nos anos de 1970, marcou a própria atuação do movimento sindical brasileiro durante os anos de 1990 e conseqüentemente nos anos 2000 dentro de outra conjuntura política e econômica de atuação do governo e de relação com os movimentos sociais e sindicais (ANTUNES, 2011).

Para Alves (s/d), o sindicalismo no país durante os anos 2000, principalmente os sindicatos filiados a CUT, teve uma participação de colaboração com o Estado e por outro lado demonstrou a incapacidade das lideranças sindicais romperem com a estrutura sindical oficial, que atrela a entidade sindical ao Estado, na busca de mudanças estruturais no sindicalismo brasileiro (a exemplo do fim da unicidade sindical e do imposto sindical). Nesse momento, o que se constatou foi a intensificação do atrelamento das entidades de representação dos trabalhadores ao Estado, como por exemplo, o reconhecimento formal das centrais sindicais, no ano de 2008, através da Lei nº 11.648, pelo governo Lula.

De acordo com Braga (2012), os anos 2000, com a chegada ao poder do ex-presidente Lula representou para o sindicalismo brasileiro uma colaboração com o capital e com o Estado. Para o autor, essa colaboração do sindicalismo brasileiro combativo, representado pela CUT, é um reflexo da própria mudança de posicionamento político-ideológico da entidade ainda nos anos de 1980, onde altera seu discurso de negação à estrutura oficial sindical aproximando-se progressivamente do Estado. Como exemplo, o autor coloca a greve dos metalúrgicos de São Bernardo e a atuação da entidade, que

[...] reconhecendo os riscos que a ruptura com a estrutura oficial trazia para a reprodução do seu próprio poder burocrático, a direção metalúrgica conciliou-se progressivamente com o sindicalismo de Estado, sem contudo deixar de negociar concessões aos operários com as empresas. Por sua vez, esses progressos foram obtidos à custa da pacificação das assembleias operárias e da incorporação dos militantes de base mais destacados ao aparato burocrático. (BRAGA, 2012, p.181)

Conforme Braga (2012), essa proximidade das lideranças sindicais com o poder do Estado durante o governo Lula criou uma dialética de pacificação social, onde as lideranças sindicais, próximas a figura do então presidente, transformou-se no eixo da vida política do país, proporcionando os meios necessários para selar o pacto entre o consentimento passivo das massas e o consentimento ativo das direções sindicais, consolidando o que o autor chama de regulação lulista.

O autor, ainda revela que houve uma grande incorporação de figuras históricas do sindicalismo brasileiro à máquina burocrática do Estado, preenchendo metade dos cargos superiores de direção e assessoramento, aproximadamente 1.305 vagas, outras lideranças assumiram posições de destaque em empresas estatais como Petrobrás, Furnas Centrais Hidrelétricas entre outras.

Assim, de um sindicalismo combativo veremos que da década de 1980 para cá a constituição de um sindicalismo de pacificação e colaboracionista com o Estado,

intensificando ainda mais a crise do sindicalismo no país. A exemplo o processo de golpe parlamentar de 2016 e a retirada do governo Dilma do poder por forças reacionárias e conservadores, onde tanto a esquerda, como a CUT não conseguiram capitanear forças para lutar contra o golpe.

A esse respeito, o sindicato dos estivadores, conforme apontado ao longo dessa dissertação, tem estado nos últimos anos distanciado de seu propósito fundamental, de lutar em defesa dos anseios e direitos dos trabalhadores. A nosso ver, o SINDESTIVA seguindo a tendência dos demais sindicatos dos trabalhadores no país, tem se pautado na superficialidade, num plano apático, o que tendencialmente reverbera a favor da lógica mercantil, dos interesses do capital, o que a longo prazo tende a trazer grandes prejuízos a categoria estivadora, aliás, muitas dessas problemáticas já estão sendo evidenciadas.

Segundo Oliveira (2005) essa crise do sindicalismo nacional possui uma grande dimensão no âmbito político-ideológico devido a integração dos sindicatos à lógica mercantil, o que limita a práxis sindical ao universo da mercadoria, procurando garantir na maioria das vezes, apenas melhores condições salariais. Assim, para a autora a dimensão da classe tem sido deixada de lado em prol de práticas que garantam a preservação e continuidade de interesses de segmentos já organizados e inseridos no mercado de trabalho.

Neste sentido, como pontua Thomaz Junior (2011) os sindicatos pautados na estrutura corporativistas e segmentados em categorias tem grandes dificuldades para assimilar a horizontalidade gerada pelas mudanças promovidas no mundo do trabalho pelo modelo de acumulação flexível, assim como não consegue compreender a totalidade do trabalho. Pois, fragmentado em categorias, e reafirmando o ser bancário, metalúrgico, estivador, as entidades de representação dos trabalhadores se objetivam no campo de luta através de identidades minadas, aumentando a fragmentação dos sujeitos que trabalha, o que por sua vez, segundo o autor, facilita o processo de intensificação da precarização do trabalho pelo capital.

Assim, se o sindicalismo não se horizontalizar, não conseguir contemplar a classe trabalhadora nesse universo fragmentado de estáveis e informais, de desempregados e empregados, essa entidade organizativa dos trabalhadores não conseguira romper com os grandes desafios que estão postos à classe trabalhadora hoje. Aliás, como alerta Thomaz Junior (2011) é necessário revermos o próprio significado desse conceito, precisamos abarcar e compreender os trabalhadores informais, *part time*, ribeirinhas, camponeses,

enfim, a heterogeneidade de sujeitos que fazem parte da totalidade vida do trabalho. Além do mais, precisamos construir uma leitura do mundo do trabalho que transcenda as barreiras impostas pelo próprio capital, que fragmenta a luta e a própria interpretação dos sujeitos que trabalham, assim como, devemos romper com a própria fragmentação dentro da ciência.

A esse respeito, vale explicar que a precarização do trabalho refere-se fundamentalmente aos resultados da flexibilização, fragmentação, segmentação dos trabalhadores, a informalidade, a fragilização sindical, perda de direitos e a degradação das condições de saúde e de trabalho (THÉBAUD-MONY; DRUCK, 2007, p.30).

Portanto, como já apontamos, a precarização do trabalho, ou melhor, do trabalhador, refere-se a condição desumanizadora em que o ser social é condicionado pelas personificações do capital, que no caso portuário se expressa pela diminuição dos postos de trabalho com a introdução de tecnologias/máquinas, a ampliação da jornada de trabalho dada pela diminuição do contingente de trabalhadores e a ampliação de serviços a serem realizados, pelo rebaixamento dos salários, violação/negação dos direitos e pela introdução da multifuncionalidade. Caracterizando assim a superexploração do trabalho, já que essas ações materializadas possibilitam o aumento da rentabilidade dos investimentos e lucros das grandes empresas, por outro lado, tem-se como resultado um ambiente de trabalho cheio de riscos que podem causar acidentes e agravos à saúde dos trabalhadores portuários.

A propósito, não poderíamos deixar de mencionar as implicações do processo de modernização portuária na saúde dos trabalhadores, o que demanda inclusive de nós maior investigação futura a esse respeito, de maneira a verificar os elementos em torno do adoecimento e acidentes de trabalho. De todo modo, nos foi informado, pelos estivadores entrevistados, a insatisfação em relação às condições precárias em vários terminais portuários, ao desgaste mental no trabalho e a pouca fiscalização do OGM em torna dessa questão.

Enfim, conforme exposto nessa dissertação, verificamos que aliado a esse novo padrão de exploração dos portos teve-se um novo modelo de gestão do trabalho, relacionado aos ditames do capital, em sua fase mundializada, que tende a incentivar a concorrência, internacionalização e baixos custos das operações portuárias em detrimento dos trabalhadores portuários. Tendo em vista que, o sistema portuário brasileiro está orientado para pôr em prática a multifuncionalidade, termo que mascara

toda a flexibilidade e desregulamentação do direito trabalhista. Ao passo que aos trabalhadores portuários avulsos a única “saída”, dada pelo capital para se engajarem ao trabalho é via vinculado ou ao constituírem cooperativas de trabalho, se não o destino é o descarte desses trabalhadores, somando-se aos demais desempregados brasileiros.

Ademais, é preciso mencionar, ainda que se tenha apregoadado a igualdade de direitos trabalhistas entre os TPAs e os empregados formais/permanente, os TPAs ainda necessitam de um amparo legal mais efetivo e atualizado, na tentativa de lutar pela garantia dos seus anteriores direitos conquistados e pelas novas necessidades e anseios da categoria.

É importante esclarecer, portanto, que o propósito da dissertação não foi trazer respostas e soluções a respeito das polêmicas e problemáticas que envolvem o universo dos trabalhadores portuários avulsos, mais especificamente os estivadores. A nossa intenção foi trazer para o debate na ciência geográfica, a temática em questão, de maneira a evidenciar os desdobramentos e conflitos que cercam esses sujeitos e o setor portuário nacional. Do mesmo modo, demonstrar a urgência de novas pesquisas e estudos, assim como outros materiais impressos, digitais, audiovisuais, como, por exemplo, vídeos ou fotolivros, a fim de apresentar e denunciar a realidade posta, além disso, a necessidade de se repensar e rever, por exemplo, as legislações que amparam os trabalhadores portuários, e a classe trabalhadora em geral, em termos de formas de contrato, de direitos sociais e laborais como também as próprias políticas públicas que garantam condições dignas de trabalho. Enfim elementos e propostas que estejam atentas as demandas e necessidades dos sujeitos trabalhadores.

Assim como, é preciso pensar em espaços de socialização e politização para além das organizações sociais clássicas, a exemplo dos sindicatos, tendo em vista que as lutas e resistências dos trabalhadores também se dão (e assim devem continuar) para além dessas instituições e espaços. Eis então o exercício que a Geografia do Trabalho pode fazer e contribuir, na medida em que está atenta as experiências, ao cotidiano, as relações de trabalho, a dinamicidade e dialética do processo. O que demonstra a necessidade de sempre estar atento para além das aparências, de forma a “enxergar” a totalidade viva do trabalho, os conflitos eminentes que são próprios da sociedade do capital e as diversas expressões territoriais de luta e resistência a esse modelo.

Em outros termos, é preciso entendermos que as mobilizações, lutas e resistências dos trabalhadores também se fazem para além dos sindicatos, há outras formas de

organizações e estratégias que os estudos do trabalho devem estar atentos, pois muitas vezes é no cotidiano que se expressam importantes manifestações de resistência dos sujeitos sociais.

É claro, que não negamos o histórico papel de atuação dos sindicatos no país, que já travaram importantes lutas em preservação do trabalho contra a sanha da valorização do capital. Entretanto, os espaços de luta sindical têm se restringindo, e o viés corporativo tem o tornado incapaz de intervir e enfrentar os problemas e desafios postos a classe trabalhadora na atualidade. Assim, o sindicalismo vinculado a dinâmica do capital estatal encontra limitações reais.

Urge, pois, a constituição de outras formas, estratégias por parte dos sindicatos, assim como de organizações/manifestações que lutem para romper com o modelo posto, de maneira a possibilitar a humanização da sociedade, livre dos imperativos destrutivos do capital.

Por fim, não poderíamos deixar de mencionar que se faz necessário uma reflexão futura mais detalhada, por nossa parte, a respeito das limitações e problemáticas enfrentadas pelos trabalhadores formais e informais na atualidade brasileira, sobretudo em relação aos portuários. Inclusive demandando análises e reflexões aprofundadas no que tange as formas de controle social do trabalho por parte do capital. O que, aliás, nos auxiliaria a evidenciar os elementos e processos que levam a precarização e degradação do trabalho portuário brasileiro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIAR, M. A. F. de. O Sindicato dos Estivadores na contramão do processo de modernização. In: JUNQUEIRA, L. A. P. (Org). **Desafios da Modernização Portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 2002, p.55-78.
- AGUIAR, M. A. F. D.; JUNQUEIRA, L. A. P.; FREDDO, A. C. D. M.. O Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos e o processo de modernização portuária. **Revista de Administração Pública (RAP)**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p.997-1017, 2006.
- ALVES, G. **Reestruturação produtiva e crise do sindicalismo no Brasil**. 1998, 417f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1998.
- _____. **A condição de proletariedade: a precariedade do trabalho no capitalismo global**. Londrina: Praxis: Bauru, 2009. 240p.
- _____. **Trabalho, subjetividade e capitalismo manipulatório: o novo metabolismo social do trabalho e a precarização do homem que trabalha**. 2010. Disponível em: <http://www.gioannialves.org/Artigo_GIOVANNI%20ALVES_2010.pdf>. Acesso em: 07 mar. 2016.
- ALVES, J. **As Revoltas dos Trabalhadores em Jirau (RO): Degradação do Trabalho Represada na Produção de Energia Elétrica na Amazônia**. 2014, 671f. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia FCT-UNESP Presidente Prudente, 2014.
- AMATO, F. Portos escoam 95% das exportações do país, mas seguem com gargalos. **G1: Economia**, Brasília, 2012. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2012/12/portos-escoam-95-das-exportacoes-do-pais-mas-seguem-com-gargalos.html> >. Acesso em: 07 mar. 2016.
- AMORIM, F; ABE, M. C. Governo propõe reforma trabalhista: veja o que pode mudar nas regras atuais. **UOL Economia**, s/p, 2016. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2016/12/22/governo-propoe-reforma-trabalhista-veja-o-que-pode-mudar-nas-regras-atuais.htm>>. Acesso em: 26 dez. 2016.
- ANTAQ. **Resolução nº 2969 - ANTAQ, de 4 de julho de 2013**. Define a classificação dos portos públicos, terminais de uso privado e estações de transbordo de cargas em marítimos, fluviais e lacustres. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000005984.pdf>>. Acesso em: 07 mar. 2016.

- _____. **Caracterização do sistema portuário nacional**. Antaq, 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/localizaportos.html>>. Acessado em: 19 set. 2016.
- ANTUNES, R. **O que é sindicalismo**. São Paulo, Editora Brasiliense, 1980. 95p.
- _____. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 6. ed. São Paulo: Boitempo, 2002. 258p.
- _____. **Adeus ao Trabalho?** Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho. 9. ed. Campinas/SP: Cortez, 2003. 200p.
- _____. Dimensão da precarização estrutural do trabalho. In: DUCK, G; FRANCO, T. **A perda da razão social do trabalho**: terceirização e precarização. São Paulo: Boitempo, p.13-22, 2007.
- _____. **O continente do Labor**. São Paulo: Boitempo, 2011. 175p.
- APPA, Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Dicionário Básico Portuário**. Paraná, Governo do Estado, 2. ed., 2006. Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/dicionario2011.pdf>>. Acesso em: 02 mar. 2016.
- ARANTES, E. B. **O Porto Negro**: Cultura e Trabalho no Rio de Janeiro dos Primeiros anos do século XX. 2005, 159f. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005.
- ARAÚJO, S. M. **Da precarização do trabalhador portuário avulso a uma teoria da precariedade do trabalho**. Revista Sociedade e Estado, vol. 28, nº 3, Set/Dez 2013, p. 565-586?. Disponível em: <<http://www.scielo.br/cgi-bin/wxis.exe/iah/?IsisScript=iah/iah.xis&base=article^dlibrary&format=iso.pft&lang=e&nextAction=lnk&indexSearch=AU&exprSearch=ARAUJO,+SILVIA+MARIA+DE>>. Acesso em: 20 abr. 2014.
- ARRIGHI, G. **O Longo Século XX**: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo. UNESP, Rio de Janeiro, 1996. 393p.
- BALBINO, F. Um quarto dos trabalhadores avulsos usa crack ou cocaína, diz estudo. **A Tribuna**, Santos, 2015. Disponível em: <<http://www.atribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/porto&mar/um-quarto-dos-trabalhadores-avulsos-usa-crack-ou-cocaina-diz-estudo/?cHash=6045eba297d378c0674f9af002b3006>>. Acesso em: 07 dez. 2015.
- BARCO, R. F. **Os Problemas Logísticos do Porto de Santos e Soluções a Curto, Médio e Longo Prazo**. Porto de Santos, Autoridade Portuária, 2013. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/apresentacoes/Santos-Export.pdf>>. Acesso em: 22/07/2014.

BARROS, T. P. **Território e Sindicatos em Ourinhos-SP**: estudo a partir da imprensa sindical. 2014, 150f. Trabalho Conclusão de Curso (TCC), Universidade Estadual Paulista, Campus de Ourinhos, 2014.

_____. **La estructura sindical y los retos para los trabajadores portuarios colombianos en el siglo XXI**. 2015. (Relatório BEPE/FAPESP).

BATISTA, R. L. Reestruturação produtiva, ideologia e qualificação: crítica às noções de competência e empregabilidade. In: BATISTA, R. L.; ARAÚJO, R. (Orgs.). **Desafios do Trabalho**: capital e luta de classes. Londrina: Práxis, 2003, p.143-172.

BETIM, F. Nova vitória de garis do Rio de Janeiro mantém viva a ‘revolução laranja’.

El País, 2015. Disponível em:

<http://brasil.elpais.com/brasil/2015/03/21/politica/1426969477_916839.html>.

Acessado em: 16 abr. 2017.

BOITO JUNIOR, A. **Política Neoliberal no Brasil**. São Paulo: Editora Xamã, 1999. 247p.

BOURGUIGNON, D. R; BORGES, L. H. A Reestruturação Produtiva nos portos e suas implicações sobre acidentes de trabalho em estivadores do Espírito Santo.

Cadernos Saúde Coletiva, Rio de Janeiro, n.1, p.63-80, 2006. Disponível em:

<http://www.cadernos.iesc.ufrj.br/cadernos/images/csc/2006_1/artigos/Denise_Rozindo_2006_1.pdf>. Acesso em: 03 abr. 2016.

BRAGA, R.. **A política do precariado**: do populismo á hegemonia lulista. São Paulo: Boitempo, 2012. 263p.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452**, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Rio de Janeiro, 1943. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm>. Acesso: 02/03/2015.

_____. **Lei nº 6.288**, de 11 de Dezembro de 1975. Dispõe sobre a utilização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências. Brasília, 1975 Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L6288.htm>. Acesso: 10 jul. 2014.

_____. **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. (Lei dos Portos). Brasília, 1993. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8630.htm>. Acesso: 02 mar. 2015.

_____. **Lei nº 9.611**, de 19 de Fevereiro de 1998. Dispõe sobre o Transporte

Multimodal de Cargas e dá outras providências. Brasília, 1998. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9611.htm>. Acesso em: 10 jul. 2014.

_____. **Lei nº 11.518**, de 5 de setembro de 2007. Acresce e altera dispositivos das Leis nos 10.683, de 28 de maio de 2003, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 11.457, de 16 de março de 2007, e 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências. Brasília, 2007a. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Lei/L11518.htm>. Acesso em: 02 mar. 2015.

_____. **Lei nº 11.578**, de 26 de novembro de 2007. Dispõe sobre a transferência obrigatória de recursos financeiros para a execução pelos Estados, Distrito Federal e Municípios de ações do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, e sobre a forma de operacionalização do Programa de Subsídio à Habitação de Interesse Social – PSH nos exercícios de 2007 e 2008. Brasília, 2007b. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Lei/L11578.htm>. Acesso em: 02 mar. 2015.

_____. **Lei nº 12.815 de 05 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nº 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nº 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília, 2013. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>. Acesso em: 02 mar. 2015.

BRASIL, **Ministério do Planejamento**. PAC. Portos. Brasília, 2016. Disponível em:

<<http://www.pac.gov.br/infraestrutura-logistica/portos>>. Acesso em: 10/04/2016.

BRASIL; BNDES. **Relatório de Atividades 1994**. Rio de Janeiro, 1995. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/relatorio_anual1994.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório de Atividades 1995**. Rio de Janeiro, 1996. Disponível em:

<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/relatorio_anual1995.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório de Atividades 1996**. Rio de Janeiro, 1997. Disponível em:
<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/relatorio_anual1996.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório de Atividades 1997**. Rio de Janeiro, 1998. Disponível em:
<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/relatorio_anual1997.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório de Atividades 1998**. Rio de Janeiro, 1999. Disponível em:
<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/relatorio_anual_digital1998.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório de Atividades 1999**. Rio de Janeiro, 2002a. Disponível em:
<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/relato99/rel99.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório de Atividades 2000**. Rio de Janeiro, 2002b. Disponível em:
<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/relato00.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório de Atividades 2001**. Rio de Janeiro, 2002c. Disponível em:
<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2001/Ra01.PDF>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório Anual 2002**. Rio de Janeiro, 2003. Disponível em:
<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Relacao_Com_Investidores/Relatorio_Anuar/RelAnual2002.html>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório Anual 2003**. Rio de Janeiro, 2004. Disponível em:
<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2003/port/index.htm>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório Anual 2004**. Rio de Janeiro, 2005. Disponível em:
<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2004/relatorio_anual2004.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório Anual 2005**. Rio de Janeiro, 2006. Disponível em:
<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2005/relatorio_anual2005.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório Anual 2006**. Rio de Janeiro, 2007. Disponível em:
<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2006/relatorio_anual2006.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório Anual 2007**. Rio de Janeiro, 2008. Disponível em:

<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2007/relatorio_anual2007.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório Anual 2008**. Rio de Janeiro, 2009. Disponível em:

<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2008/relatorio_anual2008.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório Anual 2009**. Rio de Janeiro, 2010a. Disponível em:

<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2009/relatorio_anual2009.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório Anual 2010**. Rio de Janeiro, 2010b. Disponível em:

<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2010/relatorio_anual2010.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório Anual 2011**. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em:

<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2011/relatorio_anual2011.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório Anual 2012**. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em:

<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Hotsites/Relatorio_Anual_2012/index.html>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório Anual 2013**. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em:

<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2013/relatorio_anual_2013.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Relatório Anual 2014**. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em:

<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/RelAnual/ra2014/RA_2014.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

_____. **Dados Sobre Investimentos nos Portos Brasileiros de 2010 a 2014**. Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão: Portal da Transparência, 2016.

BRESSER-PEREIRA, L. C. As três interpretações da dependência. **Perspectivas**, São Paulo, v. 38, p. 17-48, jul./dez. 2010. Disponível em:

<<http://seer.fclar.unesp.br/perspectivas/article/view/4099/3735>>. Acesso em: 04 mar. 2016.

_____. Brasil, sociedade nacional-dependente. **Novos Estudos**, São Paulo, v. 93, p.101-121, jul. 2012. Disponível em:

<http://novosestudios.uol.com.br/v1/files/uploads/contents/content_18/file_18.pdf>. Acesso em: 04 mar. 2016.

BRITO, P. Infraestrutura Portuária Brasileira. In: **XIX Seminário Internacional Café**

Santos: Café do Brasil, Crescimento Planejado, Qualidade e Volume, 9 a 10 de maio de 2012. Disponível em:

<<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/InfraestruturaPortuariaBrasileiraCafeSantosGuaruja2012Maio2012.pdf>>. Acesso em: 22 jul. 2014.

BURKHALTER, L. **Privatización Portuaria:** bases, alternativas y consecuencias. CEPAL, 1999. 248p.

CANDIOTTO, L. Z. P; SANTOS, R. A. dos. Experiências geográficas em torno de uma abordagem territorial. In: SAQUET, M. A; SPOSITO, E. S. (Org). **Território e Territorialidades:** teorias, processos e conflitos. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2009.

CARDOSO, A. M. **A década Neoliberal:** e a crise dos sindicatos no Brasil. São Paulo: Boitempo, 2003. 327p.

CARVALHAL, M. D. **A dimensão territorializante da qualificação profissional em São Paulo:** a ação dos sindicatos. 2004, 346f. Tese (Doutorado em Geografia).

Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” – FCT/Presidente Prudente, 2004.

CARVALHO, F. E. Trabalho portuário a partir do novo marco regulatório instituído pela Lei nº 12.815/13. **Jus Naviganti**, Artigos. 2013. Disponível em:

<<http://jus.com.br/artigos/25182/trabalho-portuario-a-partir-do-novo-marco-regulatorio-instituido-pela-lei-n-12-815-13>>. Acesso em: 20 mar. 2015.

CASTELO, R. O novo desenvolvimentismo e a decadência ideológica do pensamento econômico brasileiro. **Serviço Social & Sociedade**, São Paulo, v. 1, p. 613-636, out./dez. 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ssoc/n112/02.pdf>>. Acesso em: 30 mai. 2016.

_____. O canto da sereia: social-liberalismo, novo desenvolvimentismo e supremacia burguesa no capitalismo dependente brasileiro. **Em Pauta**, teoria social & realidade contemporânea, n.31, v.11, p.119-138, 2013. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaempauta/article/view/7562>>. Acesso em: 30 mai. 2016.

CEPAL. **Ranking de portos.** Os Top 20 na América Latina e no Caribe em 2015.

CEPAL, Recursos Naturais e Infraestrutura, 2016. Disponível em:

<<http://www.cepal.org/pt-br/infografias/ranking-de-puertos-los-top-20-en-america-latina-y-el-caribe-en-2014>>. Acesso: 15 dez. 2015

CHALHOUB, S. **Trabalho, Lar e Botequim:** o cotidiano dos trabalhadores no Rio de

- Janeiro da Belle Époque. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986. 249p.
- CODESP. **Relatório Anual da Diretoria Executiva 1999**. Santos, 1999. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio1999.pdf>>. Acesso: 04 mar. 2016.
- _____. **Relatório Anual da Diretoria Executiva 2000**. Santos, 2000. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2000.pdf>>. Acesso: 04 mar. 2016.
- _____. **Relatório Anual da Diretoria Executiva 2001**. Santos, 2001. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2001.pdf>>. Acesso: 04 mar. 2016.
- _____. **Relatório Anual da Diretoria e Demonstrações Financeiras 2002**. Santos, 2002. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2002.pdf>>. Acesso: 04 mar. 2016.
- _____. **Relatório Anual da Diretoria e Demonstrações Financeiras 2003**. Santos, 2003. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2003.pdf>>. Acesso: 04 mar. 2016.
- _____. **Relatório da Administração e Demonstrações Contábeis 2004**. Santos, 2004. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2004.pdf>>. Acesso: 04 mar. 2016.
- _____. **Relatório da Administração e Demonstrações Contábeis 2005**. Santos, 2005. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2005.pdf>>. Acesso: 04 mar. 2016.
- _____. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZPS)**. 2006. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/pdzps/PDZPS2006.PDF>>. Acesso: 07 mar. 2016.
- _____. **Relatório da Administração 2006**. Santos, 2006. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2006.pdf>>. Acesso: 04 mar. 2016.
- _____. **Relatório Anual 2007**. CODESP, Santos, 2007. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2007.pdf>>. Acesso: 04 mar. 2016.
- _____. **Relatório Anual 2008**. CODESP, Santos, 2008. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2008.pdf>>. Acesso: 04 mar. 2016.
- _____. **Relatório Anual 2009**. CODESP, Santos, 2009. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2009.pdf>>. Acesso: 04 mar. 2016.
- _____. **Relatório Anual 2010**. CODESP, Santos, 2010. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2010.pdf>>. Acesso: 04 mar. 2016.
- _____. **Relatório Anual 2011**. CODESP, Santos, 2011. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2011.pdf>>. Acesso: 04 mar. 2016.

- _____. **Relatório Anual 2012**. CODESP, Santos, 2012. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2012.pdf>>. Acesso: 04 mar. 2016.
- _____. **Relatório Anual 2013**. CODESP, Santos, 2013. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2013.pdf>>. Acesso: 04 mar. 2016.
- _____. **Relatório de Administração CODESP 2014**. CODESP, Santos, 2014a. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2014.pdf>>. Acesso: 02 mar. 2016.
- _____. **O Porto de Santos a Porta Para o Brasil**. CODESP, mar. 2014b. Disponível em: <<http://www.pucsp.br/~diamantino/portodesantos.pdf>>. Acesso: 22 jul. 2014.
- _____. **Relatório de Administração CODESP 2015**. Santos, 2015. Disponível em: <http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2015_final_sem_layout.pdf>. Acesso: 02 mar. 2016.
- _____. **Operadores Portuários: certificados vigentes**. Santos, 2016a. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/operadores.php>>. Acesso: 10 mar. 2016.
- _____. **Armadores Portuários**. Santos, 2016b. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/facilidades.php?pagina=03>>. Acesso: 10 mar. 2016.
- _____. **Áreas Arrendadas no Porto de Santos**. 2016c. Disponível em: <http://201.33.127.41/lei_acesso/proaps.asp>. Acesso: 10 mar. 2016.
- COMISSÃO PORTOS, Associação Brasileira dos Terminais Portuários. **O novo trabalho portuário OGMO Órgão Gestor de Mão-de-Obra**. Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: <<http://www.sintermar.com.br/downloads/Ogmo.pdf>>. Acesso em: 01 jun. 2016.
- DIEESE. **Os trabalhadores e o novo marco regulatório do setor portuário brasileiro**. Nota técnica, jun. 2013, n.126. 2013. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/notatecnica/2013/notaTec126marcoRegulatorioPortos.pdf>>. Acesso em: 07 abr. 2014.
- DIEESE; FNP. **Perfil dos Trabalhadores nos Portos do Brasil**. Brasília, jun, 2015.31p.
- DIÉGUEZ, C. R. M. A. **De OGMO (Operário Gestor de Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra): modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos**. 2007, 151f. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.
- _____. **Trabalho à deriva: contradições e ambiguidades nas lutas e percepções dos estivadores de Santos (1993-2013)**. 2014, 336f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais).

- Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais do IFCH-UNICAMP, 2014.
- DUTRA, M. C. **Saúde e segurança do trabalhador portuário**: a busca de diretrizes nacionais para os portos brasileiros. 2013, 92f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialista em Engenharia e Gestão Portuária). Departamento de Engenharia Civil da Universidade Federal de Santa Catarina, 2013.
- FARRANHA, A. C; FEZZA, C. da S; BARBOSA, F. de O. Nova Lei dos Portos: Desafios Jurídicos e Perspectivas de Investimentos. **Revista de Direito GV**, São Paulo: FGV, v.11, n.1, p.89-116, 2015. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/revdireitogv/issue/view/3019/showToc>>. Acesso em: 10 set. 2015
- FERREIRA, J. S. W. **Os contrastes da mundialização**: a economia como instrumento de poder em um sistema internacional excludente. 1997, 99f. Dissertação (mestrado) Departamento de Ciência Política da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, 1997.
- FIGUEIREDO, L. Terminais do Porto de Santos são arrendados em leilão. **A Tribuna**, 13 out. 2015. Disponível em: <<http://www.atribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/porto&mar/terminais-do-porto-de-santos-sao-arrendados-em-leilao/?cHash=795de861d33072ae40786ce22a7ff7a3>>. Acesso em: 13 out. 15.
- GALVÃO, A. **Neoliberalismo e reforma trabalhista no Brasil**. 2003, 384f. Tese (Doutorado em Ciência Política). Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.
- G1SANTOS. Estivadores paralisam atividades no Porto de Santos nesta segunda- feira. **G1**, 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/santosregiao/noticia/2016/07/estivadores-paralisam-atividades-no-porto-de-santos-nesta-segunda-feira.html>>. Acesso em: 10 jul. 2016.
- GITAHY, M. L. C. **Ventos do mar**: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992. 188p.
- GOLDBERG, D. J. K. **Regulação do setor portuário no Brasil**: análise do novo modelo de concessão de portos organizados. 2009, 255f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Naval e Oceânica), Escola Politécnica da USP-Departamento de Engenharia Naval e Oceânica, 2009.
- GOMES, J. C. Trabalho, tradição e luta na transformação do Porto de Santos. **Revista Dimensões**, vol. 21, p.205-219, 2008. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufes.br/dimensoes/article/viewFile/2490/1986>>. Acesso em: 13

mai. 2014

GOMES, J. C. Tecnologia, Multifuncionalidade e Cultura do Trabalho no Porto de Santos. **X Workshop de Pós-Graduação e Pesquisa do Centro Paula Souza: Sistemas Produtivos e Desenvolvimento Profissional: Desafios e Perspectivas**. São Paulo, 2015, p. 679-689. Disponível em: <http://www.cps.sp.gov.br/pos-graduacao/workshop-de-pos-graduacao-e-pesquisa/010-workshop-2015/workshop/trabalhos/Sistemas_Produtivos/Gest_de_Rec_Humanos/Tecnologia_Multifunc_Cultura.pdf>. Acesso em: 17 jan. 2017.

GOMES; J. C; JUNQUEIRA, L. A. P. Cultura e transformação do trabalho no Porto de Santos. **Revista de Administração Pública (RAP)**, Rio de Janeiro, vol.42, n.6, p.1095-1119, nov, 2008. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/issue/view/748>>. Acesso em: 13 mai. 2014.

GONÇALVES, R. Novo desenvolvimentismo e liberalismo enraizado. **Revista Serv. Soc. Soc.**, São Paulo, n. 112, p. 637-671, 2012.

_____. **Desenvolvimento às avessas: verdade, má-fé e ilusão no atual modelo brasileiro de desenvolvimento**. Rio de Janeiro: LTC, 2013.220p.

GONÇALVES, A.; NUNES, L. A. D. P. **O Grande Porto: a modernização no Porto de Santos**. Santos: Realejo Edições, 2008. 323p.

HAESBAERT, R. Da desterritorialização à multiterritorialidade. In: **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina**. São Paulo: USP, mar, 2005. Disponível em:<https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CCsQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.planificacion.geoamerica.org%2Ftextos%2Fhaesbaert_multi.pdf&ei=JYNtUq2rMuL_4AOwgoAg&usg=AFQjCNFQ1LZCOMiVWBea8X6XEZwhl_muOQ&bvm=bv.55123115,d.dmg>. Acessado em: 12 out. 2014.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens de mudança cultural**. 8. ed. São Paulo: Loyola, 1999.

_____. **O novo imperialismo**. São Paulo, Editora Loyola, 3ªed., 2009. 196p.

HECK, F. M. **Degradação Anunciada do Trabalho formal na Sadia, em Toledo (PR)**. 2013, 217f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Programa de Pós-Graduação em Geografia, FCT/UNESP Presidente Prudente, 2013.

HONORATO. C. T. **O Polvo e o Porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)**. São Paulo: Hucitec, 1996. 270p.

IBARRA, D. O neoliberalismo na América Latina. **Revista de Economia Política**, vol. 31, n. 2 (122), pp. 238-248 abril-junho, 2011. Disponível em:

<<http://www.rep.org.br/PDF/122-4.PDF>>. Acesso em: 21/10/2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades: Santos**.

Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em:

<<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=354850&search=sao-paulo|santos>>. Acesso em: 20 fev. 2015.

LDC, Louis Dreyfus Company. **About us**. What we do. 2016. Disponível em:

<<http://www.ldcom.com/global/en/about-us/what-we-do/>>. Acesso em: 30 mai. 2016.

LO-URENÇO, E. Â. de S. **Na trilha da saúde do trabalhador**: a experiência de Franca/SP. 2009. 426 p. Tese (Doutorado em Serviço Social) - Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, 2009.

MACHADO, I. S. **O Porto de Santos e a Revolução dos Contêineres**. 2012, 164f.

Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, 2012.

MARCHETTI, D. S; FERREIRA, T. T. **Situação Atual e Perspectiva da**

Infraestrutura de Transporte e da Logística no Brasil. BNDES, s/d. Disponível em:

<https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwi6mdG0l9rMAhWKjZAKHWWODJYQFggkMAE&url=http%3A%2F%2Fwww.bndes.gov.br%2FsiteBNDES%2Fexport%2Fsites%2Fdefault%2Fbndes_pt%2FGalerias%2FArquivos%2Fconhecimento%2Flivro60anos_perspectivas_setoriais%2FSetorial60anos_VOL2Logistica.pdf&usq=AFQjCNGhkZCmldnL4jydOjVCqiNaCIK2dQ>. Acesso em: 02 mar. 2016.

MACIEL, R. H; GONÇALVES, R.C; MATOS; T. G. R; FONTENELLE, M. F; DOS SANTOS, J. B. F. Análise do trabalho portuário: Transformações decorrentes da modernização dos portos. **Revista Psicologia: Organizações e Trabalho**, 15(3), jul-set 2015, p. 309-321. Disponível em:

<http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-66572015000300008>. Acesso em: 03 mai. 2016.

MARX, K. **Trabalho Assalariado e Capital e Salário, Preço e Lucro**. São Paulo: Expressão popular, 2. ed., 2010. 141p

MATOS, M. B. **Trabalhadores e sindicatos no Brasil**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

MESQUITA, P. L. **Sistema Portuário Nacional**. Secretaria de Portos da Presidência da República, 2015. Disponível em: <www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>. Acesso em: 02 mar. 2016.

MOREIRA, R. **O que é geografia**. São Paulo: Editora Brasiliense, 14^{ed.}, 1994.

_____. **Para onde vai o pensamento geográfico?** por uma epistemologia crítica. 2^o edição. São Paulo: Contexto, 2014, 191p.

MORENO, Wilson Delgado; SANDER, Ángela María Martínez. La privatización portuaria en Colombia: los modos de gestión y las relaciones de poder entre lo público y lo privado. Los casos de las Sociedades Portuarias Regionales de Cartagena y Buenaventura. In: **XVII Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública**. Cartagena, Colombia, 2012.

MTE. **Manual do trabalho portuário e ementário**. Brasília: MTE, SIT, 2001. 125p.

_____. **Sistema de Negociação Coletiva de Trabalho**. 2016. Disponível em: <<http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR030465/2016>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

_____. **Cooperativas de Trabalhadores Portuários Avulsos Registrados no Ogm para Atuarem como Operadores Portuários à Luz do Ordenamento Jurídico Vigente**: Nota Técnica n^o P019. MTE, s/d. 4p. Disponível em:

<<http://www.agitra.org.br/fotos/NT19.pdf>>. Acessado em: 20 ago. 2016.

MÉSZÁROS, I. Desemprego e precarização: um grande desafio para a esquerda. In: ANTUNES, R. (Org.). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006. p.27-44.

_____. **O desafio e o fardo do tempo histórico**. São Paulo: Boitempo, 2007.

_____. **Para além do capital**: rumo a teoria da transição. São Paulo: Boitempo, 2011. 1102p.

MOMESSO, L. A. **Comunicação sindical**: limite contradições e perspectivas. Tese (Doutorado), São Paulo: Escola de Comunicação e Arte/Universidade de São Paulo, 1994.

MORAES, A. C. R. **Território e História do Brasil**. 2^a ed. São Paulo: Editora Anna Blume, 2005.

MOTTER, A. A; SANTOS, M; GUIMARÃES, A. T. B. O que está à sombra na carga de trabalho de estivadores? **Revista Produção online**, Florianópolis/SC, v.15, n. 1, p. 321-344, 2015. Disponível em:

<<https://www.producaoonline.org.br/rpo/article/view/1845/1260>>. Acesso em: 04 mar.

2016.

MÜLLER, M. Justiça derruba garantia de avulsos no Porto de Santos. **A Tribuna**, Santos. 2015. Disponível em: <<http://www.atribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/cidades/justica-derruba-garantia-de-avulsos-no-porto-de-santos/?cHash=3745481395575e4ac693e7c0d0223b27>>. Acesso em: 01 jun. 2016.

NASCIMENTO, H. A. S. 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. 222f. Dissertação (Mestrado), IFCH-Unicamp, 1999.

OITBRASIL. **Trabalho Portuário**: Convenção 137. s/d. Disponível em: <<http://www.oitbrasil.org.br/node/49>>. Acesso em: 02 jul. 2016

OLIVEIRA, C. D. C. **O processo de modernização dos portos brasileiros na década de 90**. 2000, 168f. Dissertação (Mestrado em Economia). Programa de Pós-Graduação em Ciências Econômicas, Campinas, 2000.

OLIVEIRA, C. T. D. **Modernização dos Portos**. 4. ed. São Paulo: Lex Editora, 2006. 282p.

PACHECO, M. **Trabalhador Portuário Avulso - TPA**: Evolução Histórica e Legislativa, Alcance Constitucional e Inovações Introduzidas Pela Lei de Modernização dos Portos. 54f. Monografia (Direito), UFPR, 2004.

PASSOS, N. PL 4330: Câmara aprova terceirização da atividade-fim e estende regras para empresas públicas. **Carta Maior**: Política. 2015. Disponível em: <<http://cartamaior.com.br/?%2FEditoria%2FPolitica%2FPL-4330-Camara-aprova-terceirizacao-da-atividade-fim-e-estende-regras-para-empresas-publicas%2F4%2F33328>>. Acesso em: 01 jun. 2016.

PAULA, A. E. H. **A relação entre o Estado e os sindicatos sob uma perspectiva territorial**. 2011, 227f. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

PÉREZ, N. J; MORENO, W. D. La política pública de privatización del sector portuario y su impacto en la organización del trabajo en el puerto de Buenaventura. **Revista Pensamiento y Gestión**, n.25, p.179-213, jul-dic, 2008. Disponível em:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=64612241010>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

PINTO, A. A. **Representações de trabalho**: um estudo sobre os estivadores de Santos. São Paulo: FUNDACENTRO, 2000. 99p.

POCHMANN, M. **A década dos mitos**. São Paulo: Contexto, 2001. 182p.

PORTOGENTE. Lista dos Ogmós. **Portogente**: fazendo o mundo mais ágil, 2016.

Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/73014-lista-dos-ogmos>>. Acesso: 03 abr. 2016.

PORTO-GONÇALVES, C. W. **A globalização da natureza, a natureza da globalização**. Rio de Janeiro, Editora: Civilização Brasileira, 2006.

POVIA, M. **Setor Portuário Nacional**. Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), Brasília, 15 jul. 2015. Disponível em:

<<https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiFz9uQ69nMAhUBFpAKHV2kAf8QFggdMAA&url=http%3A%2F%2Fwww19.senado.gov.br%2Fsdleg-getter%2Fpublic%2FgetDocument%3Fdocverid%3Dd2bba100-f024-4b36-abef-63b224eec5ad%3B1.0&usg=AFQjCNF1P38elUgBmgld1HRRqI7eivu5g>>. Acesso: 02 mar. 2016.

QUEIROZ, M. D. F. F. **Saúde do trabalhador portuário**: as ações desenvolvidas na Unifesp-Campus da Baixada Santista. s/d. Disponível em:

<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Palestras/Forum_Saude_Seguranca_Trabalhador_Portuario_2014/Fatima_Queiroz_UNIFESP_Saude_Trab_Portuario_Acoes_Desenv_Unifesp.pdf>. Acessado: 05 jan. 2017.

QUEIROZ, M. D. F. F; LARA, R; MARIANO, A. Trabalho e Saúde dos Estivadores do Porto de Lisboa. **International Journal on Working Conditions**, n.10, p.120-137, dez., 2015.

QUEIROZ, M. D. F. F; MOREIRA, M. I. B.; DALBELLO-ARAUJO, M. O processo de modernização portuária e a produção de subjetividade: o caso do Porto de Santos. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, São Paulo, v. 15, n. 2, p. 205-218, 2012.

QUEIROZ, M. D. F. F; NUNES, J. R. S; NASCIMENTO, R. D. J; CAMPOS, C. J; ASSIS, M. M. D; SILVA, L. F. D; FILHO, J. D. Condições de trabalho Portuário nos navios Ro-Ro no Porto de Santos-Brasil. RICOT (Rede de Investigação sobre Condições de Trabalho). In: **International Journal on Working Conditions**, n.11, p.18- 36, jun, 2016.

SANTOS, R. C. B. Crescimento econômico e equidade social: o modelo novo-desenvolvimentista de intervenção sobre a “questão social”. In: **III Jornada**

internacional de Políticas Públicas, São Luís/MA. 2007. Disponível em:

<http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinppIII/html/Trabalhos/EixoTematicoC/66698f323a89d7b4b942Rodrigo%20Castelo%20Branco%20Santos.pdf>. Acesso em: 20 dez.

2015.

SARTI, I. **Porto vermelho**: os estivadores santistas no Sindicato e na política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. 185p

SEP. **Setor Portuário Novo Arranjo Estrutural**. Brasília, 2014. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/apresentacoes/2014-03-11_atribuicoes-e-competencias-setor-portuario.pptx/view>. Acesso em: 22 jul. 2016.

SERRA, F; GONTIJO, F; MAGAIVE, F; KIRCHNER, L; CORTES, R. **Boletim Informativo Portuário 3º Trimestre de 2015**. ANTAQ, 2015. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/BoletimPortuarioTerceiroTrimestre2015.pdf>>. Acesso em: 08 mar. 2016.

SINGER, A. V. **Os Sentidos do Lulismo**: reforma gradual e pacto conservador. São Paulo: Companhia das Letras, 1.ed., 2012. 276p.

SILVA, F. T. D. **Operários sem patrões**: Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas/SP, Editora Unicamp, 2003. 475p.

SILVA, E. S. A Precarização contemporânea: a saúde mental no trabalho precarizado. In: ALVES, G; VIZZACCARO-AMARAL, A. L; MOTA, D. P (Org). **Trabalho e estanhamento**: saúde e precarização do homem-que-trabalha. São Paulo, Editora LTr. p.87-140. 2012. 270p.

SOUZA, J. O golpe midiático-jurídico e sua noite dos cristais: A grande imprensa conservadora encobre os interesses em disputa na crise e cria bodes expiatórios para fazer um dos lados avançar. **Carta Capital**, política, mar, 2016. Disponível em: <<http://www.cartacapital.com.br/politica/o-golpe-midiatico-juridico-e-sua-noite-dos-cristais>>. Acesso em: 14 set. 2016.

TARDIO, V. **Áreas passíveis de arrendamento definidas pela Portaria SEP/PR 15**. SEP, 9 out. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/arrendamentos-1/areas-passiveis-de-arrendamento-definidas-pela-portaria-sep-pr-15>>. Acesso em: 10 mar. 2016.

TEIXERA, F. J. S. O neoliberalismo em debate. In: TEIXERA, F. J. S.; OLIVEIRA, M. A. D. (Org.) **Neoliberalismo e Reestruturação Produtiva**: as novas determinações do mundo do trabalho. 2. ed., Fortaleza: Cortes, Universidade Federal do Ceará, 1998. p. 195-252.

TEIXEIRA, M. **Contratação de Trabalhador Portuário na Modalidade de Vínculo Empregatício**. 122f. Monografia (Bacharel em Direito), Universidade Católica de Brasília, 2007.

THOMAZ JÚNIOR, **Por trás dos canaviais, os nós da cana**: a relação capital x trabalho e o movimento sindical dos trabalhadores na agroindústria canvieira paulista. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2002. 388p.

_____. **Dinâmica Geográfica do Trabalho no Século XXI** (limites explicativos, autocrítica e desafios teóricos) vol.1. 2009. 501 f. Tese (Livre Docência em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

_____. A. O mundo do trabalho e as transformações territoriais: Os limites da “leitura” geográfica. **Revista Pegada**, v.12, n.1, p. 104-122, 2011.

_____. Degradação sistêmica do trabalho no agrohidronegócio no Brasil. In: **XXIII Encontro Estadual de História**. História: por quê e pra quem? Assis: UNESP, 2016. Disponível em:

<http://www.encontro2016.sp.anpuh.org/resources/anais/48/1469030204_ARQUIVO_Texto-ANPUHEstadual-Thomaz.pdf>. Acesso em: 17 jan. 2017.

THOMPSON, E. P. **Costumes em Comum**: estudo sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. 493p.

_____. Algumas observações sobre classe e "falsa consciência". In: NEGRO, A. L.; SILVA, S. (Orgs.). **As peculiaridades dos Ingleses e outros artigos**. Campinas, Editora Unicamp, 2.ed., 2012, p.269-281.

THÉBAUD-MONY, A; DRUCK, G. Terceirização: a erosão dos direitos dos trabalhadores na França e no Brasil. In: DUCK, G; FRANCO, T. (Org). **A perda da razão social do trabalho**: terceirização e precarização. São Paulo: Boitempo, p.23-58, 2007.

TRÓPIA, P. V; GALVÃO, A.; MARCELINO, P. A configuração do sindicalismo brasileiro nos anos 2000: as bases sociais e o perfil político- ideológico da Conlutas. **Revista Opinião Pública**, Campinas, v.19, n.1, p.81-117, 2013.

TROYANO, A. A. **Estado e sindicalismo**. São Paulo: Símbolo, 1978.

VALE. Portos e Terminais. **Vale**, s/d. Disponível em:

<<http://www.vale.com/brasil/PT/business/logistics/ports-terminals/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 10 mar. 16.

VALE. Logística: Portos e Terminais. **Vale**, 2016. Disponível em: <<http://www.vale.com/brasil/PT/business/logistics/ports-terminals/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 01 jun. 2016.

YOUTUBE. **Fora de série**: estivadores. Vídeo (26m:41s), 2011. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=uwbatH69Pvk>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

_____. **Embarque açúcar Ship Loader.** Video (2m:39s), 2012. Disponível em:
<<https://www.youtube.com/watch?v=0n-NycQh9d8>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

_____. **Estiva embarque de autos no TEV.** Video (6m:04s), 2013. Disponível em:
<<https://www.youtube.com/watch?v=ipMrmf0TeIc>>. Acesso em: 15 dez. 2016.