

THIAGO PEREIRA DE BARROS

**DO “MODERNO” AO PRECÁRIO MUNDO DO TRABALHO NO
SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO: AS CONTRADIÇÕES DA
OFENSIVA DO CAPITAL**



PRESIDENTE PRUDENTE

2021

THIAGO PEREIRA DE BARROS

**DO “MODERNO” AO PRECÁRIO MUNDO DO TRABALHO NO
SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO: AS CONTRADIÇÕES DA
OFENSIVA DO CAPITAL**

Tese de Doutorado elaborada junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia - Área de concentração: Produção do Espaço Geográfico - Linha de Pesquisa: Trabalho, Saúde ambiental e Movimentos socioterritoriais, para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Dornelis Carvalhal

Agência de fomento

Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES)
Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) - Processo nº
2017/05924-7

Grupo de Pesquisa

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

PRESIDENTE PRUDENTE

2021

B277 ⁴	Barros, Thiago Pereira de Do “moderno” ao precário mundo do trabalho no setor portuário brasileiro : as contradições da ofensiva do capital / Thiago Pereira de Barros. -- Presidente Prudente, 2021 412 f. : il., tabs., fotos, mapas Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente Orientador: Marcelo Dornelis Carvalhal 1. Modernização portuária. 2. Trabalho portuário. 3. Precarização do trabalho. 4. Sindicalismo. 5. Setor portuário. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Presidente Prudente

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA TESE: DO "MODERNO" AO PRECÁRIO MUNDO DO TRABALHO NO SETOR PORTUÁRIO
BRASILEIRO: AS CONTRADIÇÕES DA OFENSIVA DO CAPITAL

AUTOR: THIAGO PEREIRA DE BARROS

ORIENTADOR: MARCELO DORNELIS CARVALHAL

Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Doutor em GEOGRAFIA, área:
Produção do Espaço Geográfico pela Comissão Examinadora:

Prof. Dr. MARCELO DORNELIS CARVALHAL (Participação Virtual)
Unesp / Câmpus de Ourinhos

Dr. GUILHERME MARINI PERPETUA (Participação Virtual)
Pós-doutorando / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente

Profa. Dra. MARIA DE FÁTIMA FERREIRA QUEIRÓZ (Participação Virtual)
Departamento de Políticas Públicas e Saúde Coletiva / Universidade Federal de São Paulo

Prof. Dr. RICARDO PIRES DE PAULA (Participação Virtual)
Departamento de Geografia / FCT/UNESP - Câmpus Presidente Prudente

Profa. Dra. CARLA REGINA MOTA ALONSO DIÉGUEZ (Participação Virtual)
FESPSP / Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo

Presidente Prudente, 22 de janeiro de 2021

Marcelo Dornelis Carvalho

A dona Eva, pelo amor, companheirismo, incentivo e estímulos à educação.
Larissa companheira e amiga em todos os momentos e mãe do nosso bebê que está a
caminho.

Aos trabalhadores e trabalhadoras que no cotidiano pelem na construção de outra
sociabilidade para além do capital.

AGRADECIMENTOS

Esta tese carrega a minha particularidade de pensar e analisar, sendo de minha inteira responsabilidade. Entretanto contou com a ajuda e suporte de inúmeras pessoas que fizeram e fazem parte do meu processo enquanto pessoa e pesquisador, os quais também me auxiliaram na construção desta tese.

Meu primeiro agradecimento destina-se a minha mãe Eva. Obrigado por todo seu esforço, dedicação, amor, atenção e sacrifícios realizados para me manter na Universidade. Sem sua ajuda e luta contínua, esse nosso sonho não seria possível de se realizar.

Agradeço igualmente a Larissa, pelo companheirismo, dedicação, apoio incondicional, suporte em momentos críticos desse caminhar acadêmico, e por compartilhar comigo momentos incríveis de felicidades, luta e amor.

A minha família Pereira, Amorim e Barros, em especial agradeço a Elizangela, Neide, Eliane, Nilda, Lene, Elza, Jane, Rosa, Socorro, Zeza, Santa e Graça, pelo amor, suporte e força que possuem ao enfrentarem os desafios que surgem, e sempre com a esperança de superar a perversidade desse modelo de organização social.

Agradeço também aos meus avós, *in memoriam*, Josefa, Olimpídio e Manoel.

Aos meus primos e primas pelas risadas e brincadeiras desde a infância, e companheirismo de sempre, em especial David, Cintia, Lidianne, Diego, Guilherme, Milena, Matheus (*in memoriam*), Richarlison, Flávio, Rafael, Daniel, Bruno, Priscilla, Heidi, Miguel, Aline, Marco, Michel, Isabela e Gabriel.

A minhas irmãs e irmão, primeiramente, a Klivia por compartilhar comigo momentos incríveis de descobertas, desafios e alegrias. A Shirley, Kelton, Allan e Quézia pelo carinho.

As minhas sobrinhas, Lua e Malu, que tanto amo.

Aos meus pais, Marconildo e José, pelo suporte e apoio sempre que necessitei.

Aos amigos do Jardim Conceição, Jeferson, Erivelton, Márcio, Gustavo, Deva, Eliane, Ricardo, Júnior, Vagner e Bruno. Agradeço por compartilharem comigo momentos de superação, desafios e alegrias.

Agradeço ainda aos meus sogros Val e Celso pelo suporte, paciência e incentivos durante esse ciclo da pós-graduação. Estendo os agradecimentos as minhas cunhadas Nicole e Caro(sita) pelas risadas e momentos de descontração.

Aos companheiros/as e amigos/as do CEGeT de Presidente Prudente, por compartilharem momentos de aprendizado acadêmicos e de confraternizações inesquecíveis. Em especial ao Diógenes, Sidney, Robin, Lucas Silva, Ian, Daniel, Jô, Maria Martins, Gustavo Negrão, Fernando, Guilherme, Hellen, Fran, Ana Terra, Gabriel, Fredi, Bibiana, Fran e João Pimenta.

Agradeço aos professores Marcelo Dornelis Carvalho, Terezinha Brumatti Carvalho, Antonio Thomaz Júnior, Carlos Alberto Feliciano, Sônia Maria Ribeiro de Souza e Ricardo Pires de Paula pelas contribuições teóricas e metodológicas, assim como pela amizade durante esse percurso na pós-graduação.

Aos amigos colombianos Robinson, Yolima, Malena e Luciano. Assim como a toda família Lizarazo, em especial a sra. Maria Túlia.

Agradeço ainda a Daia e Silas pela parceria de sempre e diálogos reconfortantes.

Agradeço ao professor André Lima, companheiro do grupo de pesquisa, que me ajudou durante os trabalhos de campo no estado do Ceará e por me acolher em sua casa. Meu muito obrigado.

Ao professor Marcelo Dornelis Carvalho, pela ajuda e atenção durante todo o meu processo de formação acadêmico, desde a iniciação científica até o doutorado, que se iniciou em Ourinhos, em meados de 2011. Muito obrigado!

Aos professores e professoras do Programa de Pós Graduação em Geografia da UNESP, Campus de Presidente Prudente, que contribuíram com a minha formação acadêmica nos últimos 7 anos.

Igualmente estendo meus agradecimentos aos funcionários da UNESP, Campus de Presidente Prudente, por todo suporte disponibilizado nesse período, em especial a Aline, Cinthia e Tamae.

Agradeço também a professora Raquel Varela por me receber em Portugal, durante o intercâmbio, e por compartilhar referenciais teóricos importantíssimos para entendermos o mundo do trabalho portuário.

A Daia, Jô e Larissa pela leitura cuidadosa da tese, pelos apontamentos, correções e sugestões.

A professora Maria de Fátima Ferreira Queiróz e ao professor Ricardo Pires de Paula pela leitura atenciosa e contribuições no exame de qualificação.

Manifesto meu profundo agradecimento aos professores Guilherme Marini Perpetua, Ricardo Pires de Paula, Maria de Fátima Ferreira Queiróz e a Carla Regina Mota Alonso Diéguez, por aceitarem o convite de participar da minha defesa de

doutoramento, em especial neste momento tão difícil para a população brasileira, decorrente dos efeitos da pandemia de Covid-19.

Ademais, agradeço a todos os trabalhadores portuários que contribuíram com esta pesquisa. Os quais compartilharam suas trajetórias e desafios que a labuta do cotidiano apresenta para esses sujeitos. Agradeço também as entidades sindicais que me atenderam e disponibilizaram parte de seu tempo para contribuir com esta investigação.

Apoio Institucional

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001, entre abril a julho de 2017. E a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), mediante o Processo/Número: 2017/05924-7, referente ao período de agosto de 2017 até novembro de 2020.

Então é para o grande cais dos transatlânticos que se dirigem. Vão ver os homens que embarcam à noite, misteriosamente, levando sobre o braço sobretudos e embrulhos; vão ver os homens que trabalham na descarga dos navios. São negros e parecem formigas que levassem enormes fardos. Andam curvos como se em vez de sacos de cacau carregassem sob as costas o seu próprio destino desgraçado. E os guindastes, como monstros gigantescos que rissem dos homens, levantam fardos incríveis que ficam balançando no ar. E rangem e gritam e andam sobre trilhos, guiados pelos homens de macacão que estão trepados dentro dos cérebros dos guindastes.

Jubiabá

Jorge Amado

RESUMO

Esta tese de doutorado teve como objetivo compreender o trabalho portuário no país frente a recente atuação do capital nos portos, buscando entender as condições de trabalho e os reflexos das estratégias de controle do capital nesse setor, sobretudo alicerçado no processo de modernização portuária e seus significados para os trabalhadores, sejam os avulsos ou vinculados. Paralelamente, examinamos as ações e políticas do Estado nesse processo. Tivemos, enquanto recorte espacial de pesquisa dois modelos portuários distintos, o Porto Organizado de Santos, tipo *landlord port*, e o Terminal Privativo do Pecém, terminal em que tanto a autoridade portuária quanto a operação estão sob controle da iniciativa privada. A modernização portuária no Brasil teve como marco a Lei nº8.630/93, inserindo modificações no setor, entre elas, criou a Autoridade Portuária, o Conselho de Autoridade Portuária e os Operadores Portuários os quais estabeleceram, em cada Porto Organizado (PO), um Órgão Gestor de Mão de Obra, acabando com o *closed shop*. Ou seja, com o controle da intermediação da mão de obra dos sindicatos dos trabalhadores avulsos. Assim como, iniciou o processo de privatização dos terminais portuários dentro do PO e de autorizações para instalação do novo modelo de exploração nos portos, o Terminal de Uso Privado. O Terminal do Pecém nasceu neste contexto de um novo modelo portuário, isto é, um terminal privado da administração a operação. Com diferenças significativas no que tange obrigações fiscais, tributárias, contratação da força de trabalho etc., em relação ao PO. A tese defendida, neste sentido, é de que a expansão do capital nos portos, via modernização, está relacionada com a vigência do neoliberalismo no contexto do capitalismo atual, e conseqüentemente com a própria expansão do capital. Quer dizer, a modernização portuária comparece como a privatização e ampliação da reprodução do capital no setor. Sendo que, o estudo de tese revelou que os territórios de expansão do capital, diante da modernização/privatização, são áreas já consolidadas/existentes como o PO de Santos; locais construídos com financiamento público dentro do novo modelo de exploração portuária, a exemplo do TUP do Pecém; ou ainda outras localidades em processo ou futura construção. Mas os efeitos da modernização portuária também consiste na continuidade e na intensificação do trabalho, ou melhor, da precarização e flexibilização do trabalho portuário. Bem como, na tentativa de fragmentação e fragilização das resistências individuais e coletivas dos trabalhadores portuários, seja impondo a lógica do colaborador, desestabilizando relações dentro dos sindicatos ou mediante ao desmonte dos direitos sociais e laborais historicamente conquistados. Desta forma, compreendemos que os preceitos da modernização dos portos, seus significados concretos e imateriais para os trabalhadores apresentam-se como a precarização das relações de trabalho nos portos frente a dinâmica sociometabólica do capital.

Palavras-chave: Modernização Portuária. Trabalho Portuário. Capital. Precarização do Trabalho. Sindicalismo. Neoliberalismo.

ABSTRACT

This doctoral thesis had as an objective to understand the docker's work in the country in face of the recente performance of capital in ports, seeking to understand the working conditions and the reflexes of capital control strategies in this sector, mainly based on the port modernization process and its meanings for dockworkers, whether casual or formal. At the same time, we examine the state actions and policies in this process. We had, as a spatial cut of research two distinct port models, the Organized Port of Santos, such as *landlord port*, and the Private Terminal of Pecém, terminal where both the port authority and the operation are under the control of the private sector. The port modernization in Brazil had as a mark the law nº8.630/93, inserting modifications in the sector, among them, created the Port Authority, the Port Authority Council and Port Operators who established, in each Organized Port (PO), a Work Management Agency (OGMO) ending the *closed shop*. In other words, with the control of the labor intermediation of the port casual workers' unions. As well as, the process of privatization of port terminals started within the PO and of authorizations for the installation of the new exploration model in the ports, the Private Use Terminal. The Terminal of Pecém emerged in this new port model context, that is, a private terminal from administration to operation. With significant differences in terms of tax, tax obligations, hiring of the workforce, etc., in relation to the PO. The thesis defended, in this sense, is that the expansion of capital in ports, via modernization, is related to the existence of neoliberalism in the context of the current capitalism, and consequently to the expansion of capital itself. It means, port modernization appears as the privatization and expansion of capital reproduction in the sector. Since, the thesis study revealed that the capital expansion territories in face of modernization/privatization, are already consolidated/existing areas, such as the PO of Santos; places built with public funding within the new port exploitation model, such as the TUP of Pecém; or other locations in process or future construction. But the effects of port modernization also consist of the continuity and intensification of work, or rather, the precariousness and flexibilization of docker's work. As well as, in an attempt to fragment and weaken individual and collective resistance of dockworkers, either by imposing the logic of the employee, destabilizing relation within the unions or by dismantling the social and labor rights historically conquered. Thus, we understand that the precepts of port modernization, their concrete and immaterial meanings for workers present itself as the precariousness of labor relations in ports in face of the sociometabolic dynamics of capital.

Keywords: Port Modernization. Docker's Work. Capital. Precarious Work. Unionism. Neoliberalism.

RESUMEN

Esta tesis de doctorado tuvo como objetivo comprender el trabajo portuario en el país frente a la reciente actuación del capital en los puertos, entendiendo las condiciones de trabajo y los efectos de las estrategias de control del capital en este sector, en particular, alentado por el proceso de modernización y sus significados para los trabajadores portuarios, sean estos contratados de manera eventual o formal. Paralelamente, examina las acciones y políticas del Estado en este proceso. Como recorte espacial tomó en cuenta dos modelos portuarios distintos, el Puerto Organizado de Santos, tipo *landlord port*, y el Terminal Privado de Pecém, el cual está bajo gestión privada en la dirección y operación. La modernización portuaria de Brasil tuvo como marco la Ley 8.630/93, que introdujo modificaciones en el sector, entre ellas creó la Autoridad Portuaria, el Consejo de Autoridad Portuaria y los Operadores Portuarios, los cuales establecieron en cada Puerto Organizado (PO) un Órgano Gestor de Fuerza de Mano de Obra (OGMO), dando por terminado el *closed shop*, es decir, con el control de la intermediación de la mano de obra por los sindicatos de los trabajadores portuarios eventuales. Asimismo, inició un proceso de privatización de los terminales portuarios dentro del PO y de autorizaciones para la instalación del nuevo modelo de explotación en los puertos, el Terminal de Uso Privado. El Terminal de Pecém nació en este contexto del nuevo modelo portuario, basado en el modelo de terminal privado en la administración y la operación, con diferencias significativas en lo que se refiere a las obligaciones fiscales, tributarias, contratación de la fuerza de trabajo, etc., en relación el modelo PO. La tesis defendida es que la expansión del capital en los puertos por medio de la modernización está relacionada con la vigencia del neoliberalismo en el contexto del capitalismo actual y, consecuentemente, con la propia expansión del capital. Esto significa que la modernización portuaria aparece como una privatización y ampliación de la reproducción del capital en el sector. En tanto que la tesis reveló que los territorios de expansión del capital, frente al proceso modernización/privatización en áreas ya consolidadas/existentes como el PO de Santos, lugares construidos con financiamiento público dentro del nuevo modelo de explotación portuario, en comparación con el TUP de Pecém, inclusive, con otros proyectos portuarios futuros o en proceso de construcción. Pero los efectos de la modernización portuaria también consisten en la continuidad y la intensificación del trabajo, o mejor, de la precarización y flexibilización del trabajo. Del mismo modo, en los intentos de fragmentación y fragilización de las resistencias individuales y colectivas de los trabajadores portuarios. De un lado, imponiendo la lógica del colaborador, desestabilizando las relaciones dentro de los sindicatos; de otro, mediante el desmonte de los derechos sociales y laborales históricamente conquistados. De esta manera, comprendemos que los preceptos de la modernización de los puertos, sus significados concretos e inmateriales para los trabajadores, se presentan a manera de precarización de las relaciones de trabajo frente a la dinámica sociometabólica del capital.

Palabras clave: Modernización Portuaria. Trabajo Portuario. Capital. Precarización del Trabajo. Sindicalismo. Neoliberalismo.

Lista de siglas

ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público

ABTP - Associação Brasileira dos Terminais Portuários

ACT - Acordo Coletivo de Trabalho

AECIPP - Associação das Empresas do Complexo Industrial e Portuário do Pecém

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

Anvisa - Agência Nacional de Vigilância Sanitária

AP - Autoridade Portuária

ATP - Associação de Terminais Portuários Privados

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento

BIRD - Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento

BIS - Banco Internacional de Compensações

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

BOVESPA - Bolsa de Valores do Estado de São Paulo

CAGED - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados

CAP - Conselho de Autoridade Portuária

CC - Convenção Coletiva

CDC - Companhia Docas do Ceará

CDS - Companhia Docas de Santos

CEARÁPORTOS - Companhia de Integração Portuária do Ceará

CES - Centro dos Estivadores de Santos

CEGeT - Centro de Estudos de Geografia do Trabalho

CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe

CLT - Consolidação das Leis do Trabalho

CMM - Comissão da Marinha Mercante

CNT - Confederação Nacional dos Transportes

CODERN - Companhia Docas do Rio Grande do Norte

CODESA - Companhia Docas do Espírito Santo

CODESP - Companhia Docas do Estado de São Paulo

CONIT - Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte

COOPESTIVA - Cooperativa dos Trabalhadores em Estivagem Desestivagem

COSIPA - Companhia Siderúrgica Paulista

CUT - Central Única dos Trabalhadores

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

EE - Entidade Estivadora

EPI - Equipamentos de Proteção Individual

ETC - Estação de Transbordo de Carga

ETPL - Associação-Empresa de Trabalho Portuário de Lisboa

FENCCOVIB - Federação Nacional dos Conferentes, Consertadores, Vigias, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores

FENOP - Federação Nacional dos Operadores Portuários

FITP - Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário

FMI - Fundo Monetário Internacional

FNE - Federação Nacional dos Estivadores

FNP - Federação Nacional dos Portuários

FS - Força Sindical

GEMPO - Grupo Executivo Para Modernização dos Portos

IDC - Internacional Dockworkes Council

IPT - Instalação Portuária de Turismo

IPPPP - Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte

MPF - Ministério Público Federal

MPT - Ministério Público do Trabalho

MTE - Ministério do Trabalho e Emprego

MTPA - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

MOVA-SE - Sindicato dos Trabalhadores no Serviço Público Estadual do Estado do Ceará

OGMO - Órgão Gestor de Mão de Obra

OIT - Organização Internacional do Trabalho

OMS - Organização Mundial da Saúde

ONG - Organização Não Governamental

ONU - Organização das Nações Unidas

OP - Operadores Portuários

PAC - Plano de Aceleração do Crescimento

PND - Programa Nacional de Desestatização

PO - Portos Organizados

PP - Portos Públicos

PSO – Prestadora de Serviços Operacionais

PT - Partido dos Trabalhadores

SBTCD - Sociedade Beneficente dos Trabalhadores de Carga e Descarga

SCCDCPS - Sindicato de Conferentes de Carga, Descarga e Capatazia do Porto de Santos, São Vicente, Guarujá, Cubatão e São Sebastião

SEAL - Sindicato dos Estivadores e da Atividade Logística

SEP/PR - Secretária Especial dos Portos da Presidência da República

SETTAPORT - Sindicato dos Empregados Terrestres em Transportes Aquaviários e Operadores Portuários do Estado de São Paulo

SETTAPORT-CE - Sindicato dos Empregados Terrestres em Transportes Aquaviários, Operadores Portuários e Entidades Afins do Estado do Ceará

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

SINDESTIVA - Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão

SINTRAPORT - Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários em Gestão na Administrações dos Portos, Terminais Privativos e Retroportuários do Estado de São Paulo

SETEMEES - Sindicato dos Estivadores, Trabalhadores Avulsos e com Vínculo Empregatício em Estiva nos Portos do Estado do Espírito Santo

SNPTA - Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviários

SNTT - Sindicato Nacional de Trabajadores de Rama y Servicios de la Industria del Transporte de Colombia

SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

SPU - Secretaria de Patrimônio da União

SUS - Sistema Único de Saúde

TECON - Terminal de Contêineres

TMUT - Terminal de Múltiplas Utilidades

TPA - Trabalhadores Portuários Avulsos

TRT - Tribunais Regionais do Trabalho

TST - Tribunal Superior do Trabalho

TUP - Terminal de Uso Privativo

UECE - Universidade Estadual do Ceará

UFC - Universidade Federal do Ceará

UP - Unión Portuaria

Lista de Figuras

Figura 1: Estivadores trabalhando na movimentação de pás eólicas	21
Figura 2: Cais corredor de exportação do Porto de Santos	22
Figura 3: Terminal de Passageiros de Santos	22
Figura 4: Ato dos Trabalhadores na Estiva contra o Sindicato Patronal.....	23
Figura 5: Ato em Frente ao Brasil Terminal Portuário.....	23
Figura 6: Entrada do Terminal do Pecém.....	26
Figura 7: TUP do Pecém	28
Figura 8: Imagem do Terminal de Múltiplas Utilidades	28
Figura 9: Diversidade de atividades e movimentações exercidas pelos trabalhadores portuários nos recortes espaciais da pesquisa.....	91
Figura 10: Evolução dos Navios Porta-Contêiner	117
Figura 11: Evolução do Guindaste Pórtico.....	118
Figura 12: Movimentação de Contêineres no Mundo	163
Figura 13: Histórico de Construção do TUP do Pecém	196
Figura 14: Estrutura de Acostagem do TUP do Pecém.....	198
Figura 15: Projeto do TUP Porto Sul	202
Figura 16: Projeto do Porto Central.....	203
Figura 17: Áreas dentro do PO de Santos	210
Figura 18: Imagem do Porto de Santos próximo ao Terminal de Passageiros.....	211
Figura 19: Manifestação dos estivadores no Porto.....	226
Figura 20: Emblema da Federação dos Estivadores, Capatazia e Portuários do Brasil (FECPB)	317

Lista de Gráficos

Gráfico 1: Terminais Concedidos por Tipo (2013 a 2016)	156
Gráfico 2: Histórico de Movimentação nos PO e TUP (por milhões de toneladas)....	158
Gráfico 3: Principais TUP na movimentação de cargas (em milhões de toneladas) ...	160
Gráfico 4: Principais PO na Movimentação de Cargas (em milhões de toneladas)	161
Gráfico 5: Histórico da Movimentação de Contêineres (2010 -2019)	162
Gráfico 6: TUP por Regiões Brasileiras	174
Gráfico 7: Os 21 Principais Operadores de Contêineres do Mundo	182
Gráfico 8: Histórico de Movimentação TUP do Pecém (em toneladas)	205
Gráfico 9: Histórico de Movimentação de Contêineres TUP Pecém (em toneladas)..	206
Gráfico 10: Comparação entre os Tipos de Movimentação nos últimos 4 anos TUP Pecém (em toneladas)	207
Gráfico 11: Histórico de Movimentação no PO de Santos (em milhões de toneladas)	213
Gráfico 12: Histórico da Movimentação de Contêineres PO de Santos (em toneladas)	215
Gráfico 13: Áreas arrendadas no PO de Santos entre os anos de 1991 e 2020	216
Gráfico 14: Taxa de Sindicalização de trabalhadores assalariados em diferentes países 2012 – 2014 (em %)	314
Gráfico 15: Caráter das Greves no Brasil (1994 – 2017)	324

Lista de Mapas

Mapa 1: Localização do Recorte da Pesquisa.....	8
Mapa 2: Localização das Instalações Portuárias no Brasil	10
Mapa 3: Localização dos Principais PO do País	12

Lista de Quadros

Quadro 1: Principais Instituições Relacionadas ao Setor Portuário Nacional	14
Quadro 2: Entrevistas realizadas em Santos	19
Quadro 3: Entrevistas realizadas no Ceará.....	24
Quadro 4: Compreensão teórica sobre a natureza do trabalho avulso	89
Quadro 5: Lista de OGMO.....	136
Quadro 6: Número de Trabalhadores das Companhias de Docas (1996 - 2000).....	138
Quadro 7: Principais Terminais Concedidos até os anos 2000	140
Quadro 8: TUP concedidos até o início dos anos 2001.....	147
Quadro 9: Diferença Regulatória entre Terminais Privados dentro do PO e Terminais de Uso Privado	154
Quadro 10: TUP autorizados de 2013 até julho de 2016	157
Quadro 11: TUP Instalados até março de 2020	169
Quadro 12: Principais Empresas de Navegação (armadores)	178
Quadro 13: Principais Ocupações dos Trabalhadores do Pecém	237
Quadro 14: Recursos destinados às entidades de representação dos trabalhadores	252
Quadro 15: Recursos destinados às entidades sindicais patronais	253
Quadro 16: Entidades de Representação dos Trabalhadores Portuários de Santos e Pecém	310

Lista de Fluxograma

Fluxograma 1: Processo de Contratação do Trabalhador Portuário durante o Closed Shop	77
Fluxograma 2: Processo de Contratação do Trabalhador Portuário com a Lei de Modernização	84

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	1
INTRODUÇÃO	6
METODOLOGIA DE PESQUISA: O CAMINHAR DA TESE	17
CAPÍTULO 1: O TRABALHO PORTUÁRIO DIANTE DO METABOLISMO SOCIOESPACIAL DO CAPITAL	34
1.1 A “leitura” geográfica do trabalho: a dimensão espacial das disputas em relação ao metabolismo social do capital	34
1.2 O Controle do Processo de Trabalho Portuário no Capitalismo.....	44
1.2.1 <i>O trabalho portuário e o capital: os sentidos das disputas históricas.....</i>	<i>48</i>
1.3 O Trabalho Portuário no Brasil: um olhar histórico	58
1.4 Os trabalhadores portuários do Porto de Santos e do TUP do Pecém: os sujeitos da pesquisa	87
CAPÍTULO 2: A EXPANSÃO TERRITORIAL DO CAPITAL NOS PORTOS E O PAPEL DO ESTADO	101
2.1 Estado e neoliberalismo.....	101
2.2 As inovações técnico-produtivas nos portos: modernização ou precarização?	116
2.3 Modernizar para privatizar: a relação Estado-capital nos portos	130
2.4 O “Novo Modelo” de expansão do capital nos Portos	150
2.5 Os grandes grupos econômicos e a (re)organização espacial portuária	175
CAPÍTULO 3: O TERMINAL PRIVATIVO DO PECÉM E O PORTO DE SANTOS: DINÂMICA PRODUTIVA E RELAÇÕES DE TRABALHO	190
3.1 O Terminal de Uso Privado do Pecém	190
3.2 Porto Organizado de Santos	207
3.3 O trabalho portuário no PO de Santos e no TUP do Pecém: os reflexos da modernização portuária	217
3.3.1 <i>As particularidades da relação capital-trabalho-Estado no PO de Santos.....</i>	<i>221</i>
3.3.2 <i>As particularidades da relação capital-trabalho-Estado no TUP do Pecém</i>	<i>230</i>
CAPÍTULO 4: ENTRE A PRECARIZAÇÃO LABORAL E A EMANCIPAÇÃO SOCIAL: OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS FRENTE AO CAPITALISMO NO BRASIL ATUAL.....	245
4.1 A retomada da ofensiva neoliberal no Brasil e as implicações para o conjunto da classe trabalhadora	245
4.2 A precarização do trabalho: a face oculta da modernização portuária	273
4.3 O setor portuário em meio ao cenário de crise da pandemia da Covid-19.....	290
4.4 Sindicalismo e a necessária luta por direitos dos trabalhadores portuários.....	302

CONSIDERAÇÕES FINAIS	334
REFERÊNCIAS	347
APÊNDICE	376
ANEXO.....	386

APRESENTAÇÃO

A ideia de pesquisar os trabalhadores portuários surgiu em meados de 2013, devido às constantes matérias realizadas pela grande mídia em apoio às mudanças inseridas no setor portuário nacional, com a MP nº 595 (Nova Lei dos Portos – Lei nº 12.815/13). Neste período, foram recorrentes os destaques dos trabalhadores portuários como principais entraves para o desenvolvimento e progresso dos portos no país, ou seja, buscou-se construir no imaginário da população a ideia de que o coletivo de trabalhadores portuários eram “parasitas sem escrúpulos” e que por anos dificultaram o avanço econômico e produtivo do setor.

Esta tática utilizada pelo capital não é nova. Em outros momentos históricos, em diferentes territórios, o mesmo buscou implementar sua lógica de (re)produção, transformando setores ainda não afetados por reformas laborais, visando, com isso, inovações tecnológicas, transformações que o atual modelo de produção do capital necessitava.

Então, criou-se a necessidade de aumentar a competitividade e modernizar o setor, para isso sendo necessário acabar com o modelo anterior de organização da força de trabalho e da gestão portuária, considerado um impasse/entrave para a ampla reprodução da acumulação de capital.

Mas quem são os trabalhadores portuários? O que fazem esses trabalhadores? Foram minhas primeiras inquietações sobre o mundo do trabalho portuário, as quais me motivaram a elaborar projeto de pesquisa de mestrado sobre os estivadores do Porto de Santos, pois, como Freire (2002) pontuou, pesquisamos para conhecer o que ainda não conhecemos.

A partir desse momento, foi preciso tomar escolhas, enfrentar os riscos do fazer pesquisa e adotar postura e atitudes críticas, pois sem as mesmas “[...] a ciência poderá esmagar-nos sob o peso de seus sucessos e de seus benefícios” (JAPIASSU, 1975, p. 35).

Ademais, acredito que as escolhas, por exemplo, do tema de pesquisa, recorte de análise, as estratégias metodológicas, os referenciais teóricos e etc., explicitam o posicionamento político e ideológico do pesquisador. Isto é, este ato revela a intencionalidade de quem investiga, o que, por sua vez, demonstra que a ciência não é neutra (RIBEIRO, 1999).

Neste horizonte, a própria trajetória acadêmica e, antes de tudo, de vida do pesquisador, pode contribuir com os anseios da investigação. As minhas experiências de

vida, antes de iniciar este percurso, trouxeram-me curiosidades sobre temáticas de pesquisa que venho desenvolvendo como pesquisador, no caso, o universo do mundo do trabalho e as entidades de representação dos trabalhadores.

Iniciei minha atividade de pesquisa estudando as entidades de representação dos trabalhadores em Ourinhos, São Paulo, durante a graduação em Geografia realizada na Universidade Estadual Paulista, Campus de Ourinhos. Mais precisamente, estudei o papel da imprensa sindical na luta dos trabalhadores por melhores condições de vida e trabalho¹.

Ainda na graduação, em 2011, inseri-me no coletivo de pesquisadores do grupo de pesquisa Centro de Estudos de Geografia do Trabalho (CEGeT), o qual me possibilitou a opção pela "leitura" geográfica dos/nos estudos sobre/do trabalho, enquanto categoria central de discussão. O CEGeT é um grupo de pesquisa com mais de 20 anos de existência, ligado aos cursos de graduação e pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista, 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.

No mestrado (2014-2017) na Universidade Estadual Paulista, Campus de Presidente Prudente, voltei-me, então, para o tema portuário. Com os questionamentos que me surgiram a partir das matérias que veiculam a importância de mudanças na regulação do setor portuário em 2013 e são dotadas de preconceitos contra os trabalhadores portuários. Assim, mais especificamente, voltei-me ao estudo sobre estivadores do Porto de Santos/SP², analisando o trabalho e o conjunto de processos mediante a instituição da modernização portuária, bem como verificando a atuação sindical de representação desses trabalhadores.

Tal escolha justifica-se, também, por minhas experiências de vida e convivência. Nasci e morei até os dez anos de idade em João Pessoa/PB, cidade portuária. Migrei para São Paulo, ainda criança, e visitas a parentes na cidade de Santos me proporcionaram a continuidade de relações, aproximações e contato com a população local, com trabalhadores portuários. Assim como com a importância do porto para a cidade e para os trabalhadores que vivem do transporte de mercadorias. Com certeza, isso influenciou na escolha da temática de pesquisa de mestrado.

¹ Este estudo de iniciação científica, intitulado "Território e sindicatos em Ourinhos/SP: estudo a partir da imprensa sindical", teve apoio da FAPESP, Processo/Número: 2012/03721-8.

² A dissertação intitulada "Os estivadores do Porto de Santos/SP: uma análise geográfica sobre o trabalho, o sindicato e a modernização dos portos" contou com financiamento da FAPESP, mediante o Processo/Número (2014/01908-9).

Ainda, durante o mestrado, entre setembro e novembro de 2015, realizei um período de estágio de pesquisa³ na Universidad Nacional de Colombia, em Bogotá. Durante esse período, foi possível investigar e apreender a realidade dos portos no país, os trabalhadores portuários e seus sindicatos, mais especificadamente de Cartagena, Barranquilla e Santa Marta. Diante desta oportunidade, obtive novos elementos e reflexões que me auxiliaram na conclusão do mestrado no Brasil, bem como me conduziram novas análises e perspectivas de pesquisas futuras.

Com a conclusão da dissertação de mestrado no Brasil, despertaram-se novos questionamentos que possibilitaram a construção do projeto de doutorado. Dentre as indagações que surgiram, estão as particularidades do trabalho portuário, os desafios que a expansão do capital no setor e o neoliberalismo colocam para os trabalhadores, assim como os novos tipos portuários, no caso os terminais de uso privado.

Assim, em abril de 2017, ingressei no doutorado na mesma Universidade, com uma proposta de investigação pautada na ampliação da análise quanto ao novo modelo de expansão do capital no setor, sendo que, como recorte analítico, para além do caso portuário santista, propus-me a averiguar um terminal de uso privativo, no caso o de Pecém/CE, nesse sentido, realizando não somente uma análise comparativa, mas também investigando os desdobramentos desse novo modelo e as implicações no trabalho, seja ele avulso ou vinculado.

Portanto, minha experiência de vida e curiosidade para aprender o que não conheço me levou a estudar o trabalho portuário, tema que inclusive me conduziu para um período de intercâmbio de estudos em Portugal, na Universidade Nova de Lisboa, entre junho de 2019 a janeiro de 2020⁴.

Nesta ocasião, junto ao Grupo de Pesquisa de História Global do Trabalho e dos Conflitos Sociais, supervisionado pela pesquisadora Raquel Varela, realizei uma investigação que tinha como objetivo compreender como se configurava a relação capital-trabalho nos portos portugueses, mais especificadamente no Porto de Lisboa. Ademais, foi possível estabelecer contatos e aprimoramentos no tocante à percepção sobre o trabalho

³ A investigação ocorrida no exterior teve como título “A estrutura sindical e os desafios para os trabalhadores portuários colombianos no século XXI” e contou com financiamento da FAPESP, mediante o Processo/Número: 2015/10546-6.

⁴ A investigação ocorrida no exterior teve como título “Trabalhadores portuários em Portugal: panorama da relação capital-trabalho” e contou com financiamento da FAPESP, mediante o Processo/Número: 2018/25126-0.

portuário internacional, o que também foi fundamental para a pesquisa em execução no Brasil.

Eis então, neste emaranhado de processos, reflexões, percepções e experiências acadêmicas e pessoais, a construção desta tese, pensada e estruturada para além do arcabouço teórico, analítico, conceitual, metodológico e etc. O que quero dizer é que esta investigação também constitui-se enquanto tal diante de um particular modo de pensar, fazer e agir. A partir de um pesquisador, homem, paraibano, da classe trabalhadora, que está comprometido com os demais sujeitos que englobam essa classe, em seu sentido ampliado, e, em especial, que anseia por melhores condições de vida e de trabalho; que peleja e contribui para a construção de outra sociabilidade, na qual se valorize a relação sociedade e natureza em toda a sua amplitude, na contramão da lógica espoliativa, degradante e desumana do capital.

A presente tese está estruturada com a proposta de exposição inicial pela **“Introdução”**, na qual apresento o tema e o recorte espacial de investigação, os objetivos e as problemáticas pesquisados e **“A Metodologia da Pesquisa: o caminhar da tese”**, em que, como o próprio nome diz, exponho o caminhar investigativo da tese, as metodologias de pesquisa qualitativas e quantitativas.

Em seguida, a exposição da tese é dividida em quatro capítulos. Sendo assim, o primeiro capítulo **“O trabalho portuário diante do metabolismo socioespacial do capital”** visa destacar o trabalho portuário ao longo da história até o presente momento, de maneira a perpassar as mutações e interferências em virtude da dinâmica sociometabólica do capital. Também discuto o processo de controle do trabalho portuário, bem como apresento os sujeitos sociais da presente pesquisa.

No segundo capítulo, intitulado **“A expansão territorial do capital nos portos e o papel do Estado”**, debato as ações do Estado e o neoliberalismo correlacionado ao setor portuário, de forma a elencar as inovações técnicas, produtivas, laborais, mediante a adoção da modernização portuária. Bem como apresento os principais grupos econômicos que atuam no setor portuário mundial e nacional.

O terceiro capítulo, **“O Terminal Privativo do Pécem e o Porto de Santos: dinâmica produtiva e as relações de trabalho”**, apresento a modernização portuária propriamente dita nos recortes espaciais e analíticos da tese. E ressalto os elementos e conflitos da relação capital-trabalho-Estado, assim como os mecanismos de expansão territorial do capital no setor.

No último capítulo, “**Entre a precarização laboral e a emancipação social: os trabalhadores portuários frente ao capitalismo no Brasil atual**”, trato das recentes alterações e reformas políticas que implicam os direitos trabalhistas e sociais da classe trabalhadora no Brasil. Assim como discuto a flexibilização e precarização do trabalho e os reflexos da pandemia da Covid-19 no setor portuário. Finalizando o debate com uma análise sobre o sindicalismo no Brasil, voltando-se principalmente às ações das entidades de representação dos trabalhadores portuários.

Por fim, nas **Considerações Finais**, retomo alguns debates, análises e argumentos expostos ao longo de todo o trabalho, com o propósito de caminhar para as conclusões, resultados e aspectos que a investigação me permitiu apreender, ainda que não no sentido de encerramento ou fechamento permanente da pesquisa, até mesmo porque a temática em questão está passível de mutações, já que é permeada por processos, contextos e sujeitos atuais e em transformação.

INTRODUÇÃO

Sabemos que uma das características próprias do modo capitalista de produção é transformar constantemente suas estratégias de dominação e controle sobre a força de trabalho, assim como modificar os meios de produção, no intuito de manter e ampliar o processo de acumulação do capital (MÉSZÁROS, 2011).

Assim, o modo de produção capitalista compreende 3 elementos essenciais, são eles: 1) as forças materiais de produção (a natureza e os instrumentos - ferramentas, técnicas, invenções para produzir); 2) o sistema de relações sociais, o qual orienta a posição relativa de cada indivíduo na sociedade; 3) o sistema de padronização de comportamento, para preservar a estrutura social existente, o *status quo* (MARX, 1982; 2017).

Sob o modo capitalista de produção, os homens estão em relações socialmente determinadas, independentes de sua vontade, sob o jugo dos detentores dos meios de produção, sendo que o grau de desenvolvimento das forças produtivas define estas relações de produção. As relações, por sua vez, em sua totalidade, constituem a estrutura econômica da sociedade, da qual se eleva uma estrutura jurídico-política. Por fim, não é a consciência dos homens que determina o ser social, ao contrário, é o próprio ser que determina sua consciência (MARX, 1982).

Em nossa pesquisa, conforme demonstramos, é claramente visível como as forças da produção do capital, impulsionadas pelo intenso processo de acumulação de riquezas, têm, no setor portuário, um claro propósito de ampliar cada vez mais as movimentações de cargas/mercadorias, ao passo que, na outra ponta do processo, visa-se diminuir os custos e gastos com a mão de obra utilizada para tal atividade nos portos.

Na necessidade de expansão dos ideais e da própria territorialidade do capital é que se consolida, ao longo dos anos, uma série de mudanças da gestão e dinâmica portuária no Brasil, bem como no mundo, gerando o que hoje é amplamente divulgado como “Modernização Portuária” ou “Novo Modelo de Exploração Portuária”.

Independentemente das denominações utilizadas, este modelo busca a reestruturação produtiva do setor, a partir da desregulamentação, flexibilização e precarização do trabalho, para gerar cada vez mais a expansão do capital nos portos. Sendo assim, entendemos que todo o conjunto de mudanças recentes inseridas nos portos nacionais tem impactado substancialmente nas condições laborais dos trabalhadores portuários.

Neste sentido, a modernização dos portos aparece como sinônimo de precarização do trabalho portuário nacional. Eis, então, o que pretendemos apontar, argumentar e debater ao longo desta tese. Em outras palavras, mediante a lógica de desenvolvimento do capital, o sistema portuário brasileiro iniciou um processo de modificações no que tange a sua gestão e ao aspecto da organização e controle do trabalho portuário, o que se alia aos preceitos neoliberais.

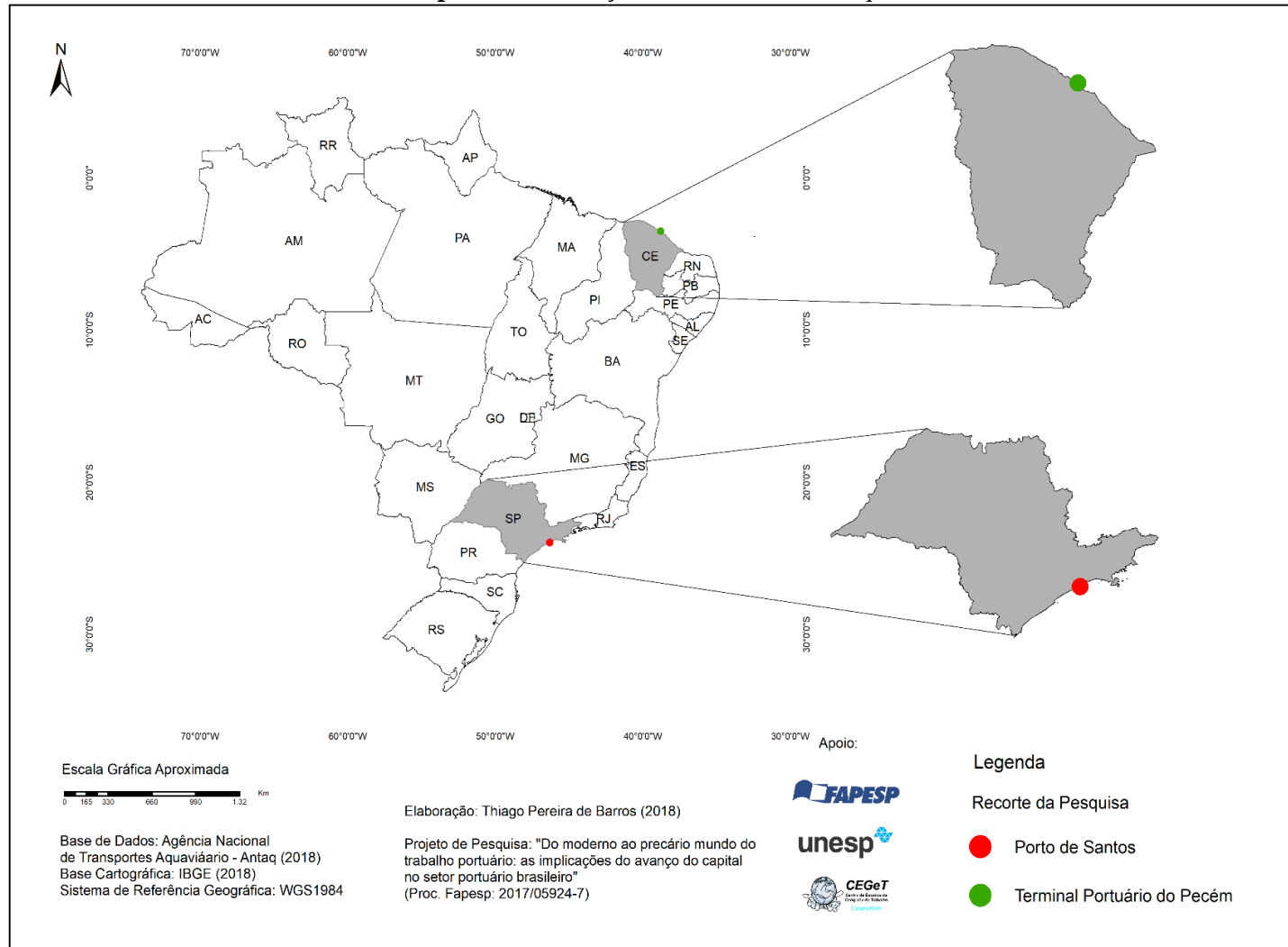
No Brasil, este processo de transformações no setor foi denominado de Modernização dos Portos, o qual teve seu principal marco histórico na promulgação da Lei nº8.630 de 1993, que, mais recentemente, passou por algumas modificações com a Lei nº12.815 de 2013 e a Lei nº14.047, de 2020.

É preciso dizer, contudo, que este cenário não é exclusivo do Brasil ou dos portos latino-americanos, está atrelado a um processo mais amplo, de caráter mundial, que visa os interesses de reprodução ampliada do capital, em diferentes espaços/territórios, escalas e mecanismos de atuação.

É neste ponto de análise que toda a pesquisa vai sendo estruturada. De um lado, na tentativa de trazer aportes históricos, teóricos e conceituais atrelados ao processo que reorganiza o sistema portuário no país e, de outro, abordando os embates, reflexos deste modelo aos trabalhadores portuários.

Para isto, selecionamos como recorte espaciais de pesquisa (Mapa 1) o Porto de Santos, no estado de São Paulo, e o Terminal de Uso Privativo (TUP) do Pecém, no estado do Ceará. Vale dizer que se justifica a escolha do Porto de Santos por esse ser um tipo de porto público, com grande importância na movimentação de cargas containerizadas no país e também por ser o principal da América Latina. Já a escolha do TUP do Pecém é devida ao fato dele estar inserido no processo de retomada de investimentos do Estado na infraestrutura nacional nos últimos anos, ser composto por terminais de uso privativo e por ter sido criado sob os preceitos do processo de modernização portuária, já fazendo uso do novo processo de gestão e organização do trabalho portuário. Em outros termos, ambas as realidades têm muito a contribuir com suas especificidades para o foco da presente tese.

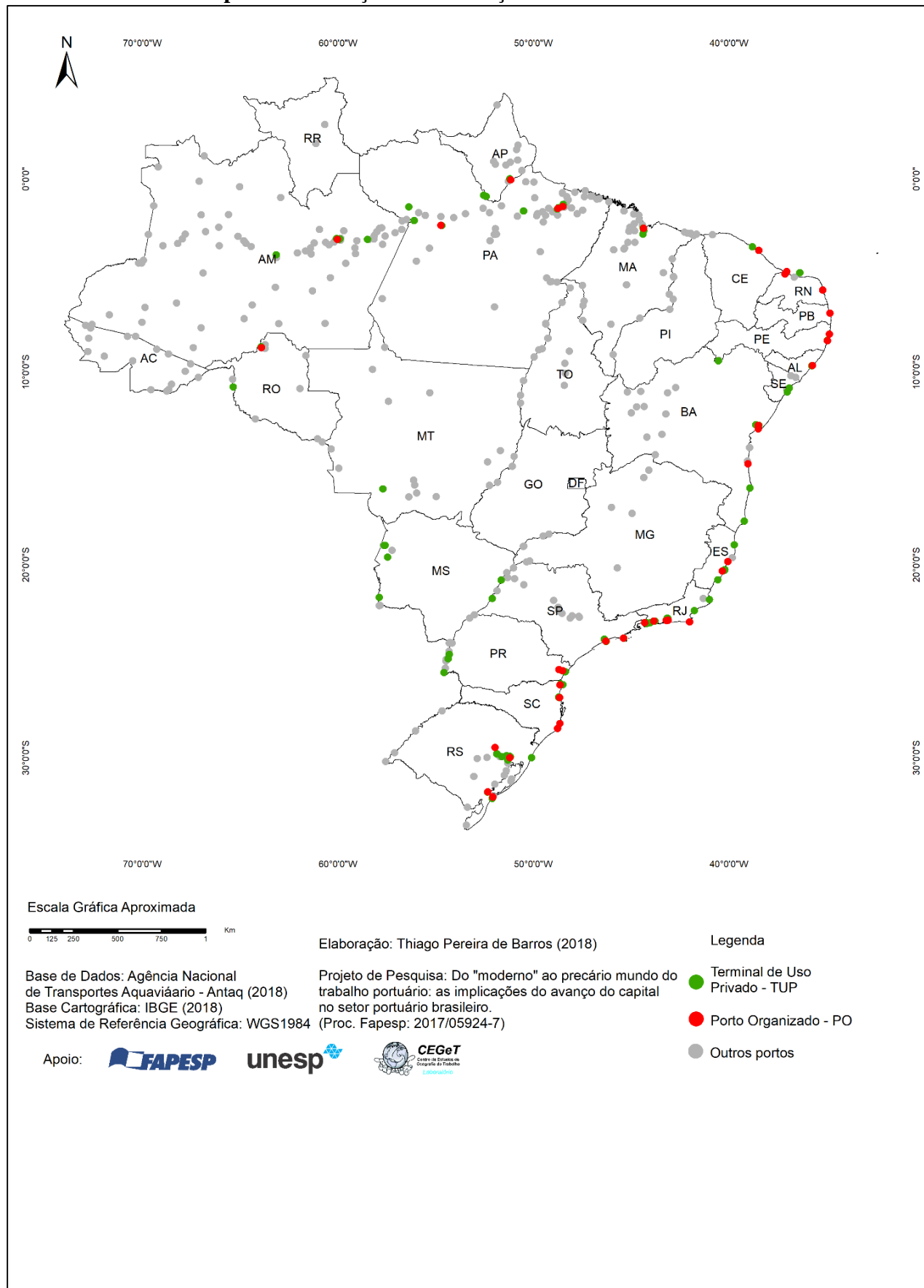
Mapa 1: Localização do Recorte da Pesquisa



Contudo, nossa proposta não é meramente fazer um estudo comparativo, na tentativa de apontar simplesmente similaridades e diferenças, ou ainda, situações melhores e piores, mas sim apreender as particularidades que se expressam diante do modelo atual do sistema portuário nacional, evidenciando as estratégias de atuação do capital em detrimento dos trabalhadores portuários.

É relevante esclarecer que o sistema portuário brasileiro compreende: Portos Públicos⁵ (PP), Portos Organizados (PO), os TUP, Estação de Transbordo de Carga (ETC), Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IPPPP) e Instalação Portuária de Turismo (IPT), um total de 329 instalações entre marítimas e fluviais (ANTAQ, 2016). Como podemos observar no Mapa 2.

⁵ São os portos públicos que não se enquadram na categoria de PO devido à baixa movimentação de cargas (ANTAQ, 2016).

Mapa 2: Localização das Instalações Portuárias no Brasil

O Mapa 2 foi organizado para demonstrar o grande número de instalações existentes no país, evidenciamos, em verde, os TUP e, em vermelho, os PO, pois são os principais modelos de portos/terminais na movimentação de cargas no sistema portuário nacional. Os demais portos, ETC e IPT estão representados na cor cinza, como se expressa no mapa.

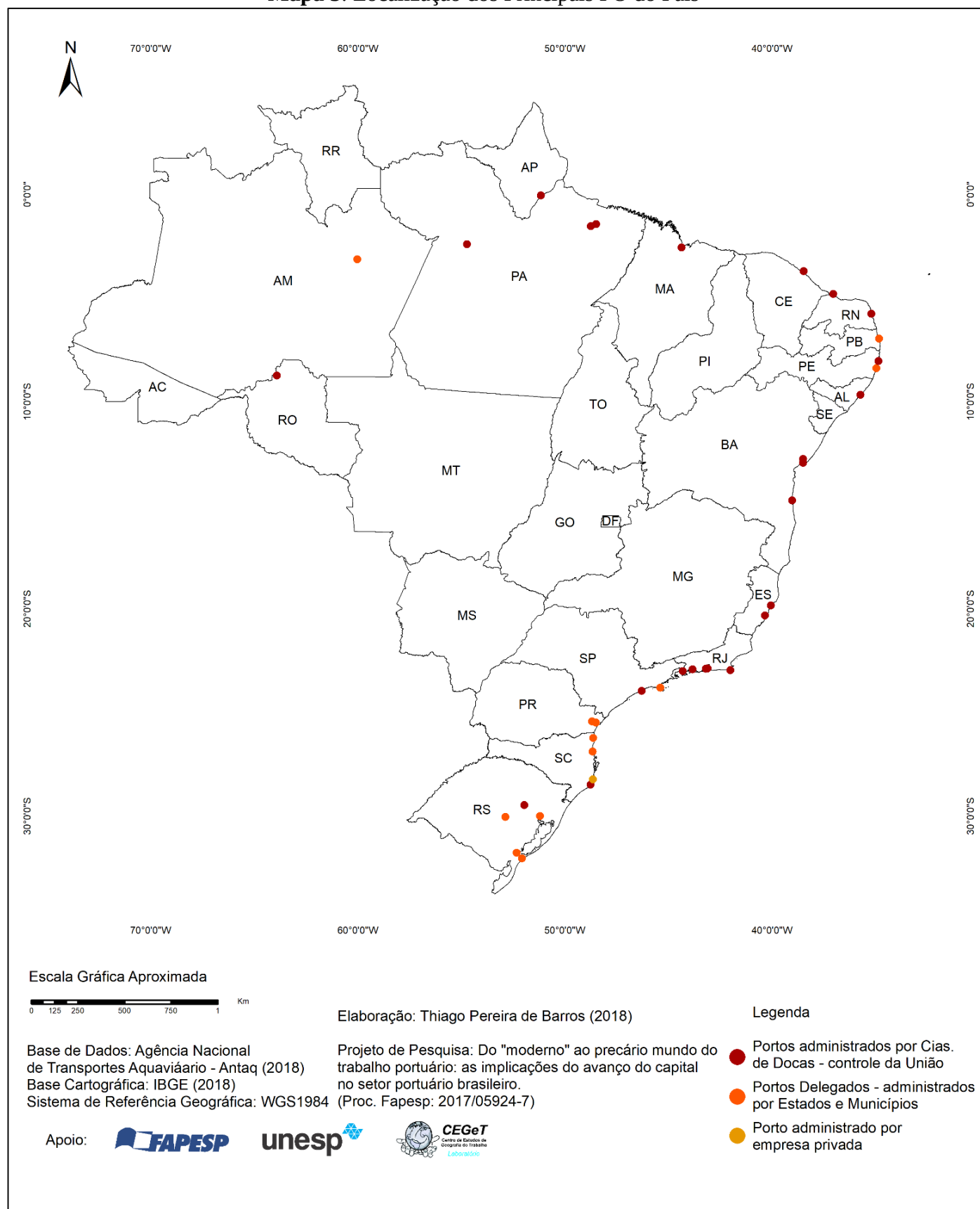
Observamos no Mapa que os TUP estão espalhados por todo o território nacional e, inclusive, nas proximidades ou dentro dos PO, como é o caso do TUP da EMBRAPORT em Santos.

O PO⁶⁶, por sua vez, é o modelo de exploração portuária mais antigo do país, sendo caracterizado na Lei nº 12.815/13, em seu art. 2º, inciso I, como

[...] bem público construído e aparelhado para atender as necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária (BRASIL, 2013a, p. [1]).

A delimitação da área do PO é estabelecida por ato do poder executivo, como exposto no art.2º, inciso II da referida lei. Os PO (Mapa 3) são divididos em portos administrados por Companhia de Docas, totalizando 19, e portos delegados a estados, municípios e empresa privada (no caso, temos o Porto de Imbituba, localizado na cidade de Imbituba, no estado de Santa Catarina). O total de portos delegados no Brasil é de 18.

⁶⁶ Sua definição foi criada na Lei nº 8.630/93 no art.1, inciso I (BRASIL, 1993).

Mapa 3: Localização dos Principais PO do País

No Mapa 3, separamos em 3 cores os PO. Em vinho, temos os portos que são administrados por Companhias de Docas, são eles: Manaus, Amazonas; Laguna, Santa Catarina; Santos; Angra dos Reis, Itaguaí, Rio de Janeiro e Niterói, no estado do Rio de Janeiro; Vitória e Barra do Riacho, no Espírito Santo; Ilhéus, Aratu e Salvador, na Bahia; Maceió, Alagoas; Natal e Areia Branca, no Rio Grande do Norte; Fortaleza (Mucuripe), no Ceará; Vila do Conde, Belém e Santarém, no Pará. Entre todos os estados, o Rio de Janeiro é o que possui o maior número de PO, com 4 portos.

Em laranja, o Mapa 3 ilustra os portos delegados, são eles: Suape e Recife, Pernambuco; Imbituba, Itajaí e São Francisco do Sul, Santa Catarina; Itaqui, Maranhão; Cabedelo, Paraíba; São Sebastião, São Paulo; Antonina e Paranaguá, Paraná; Pelotas, Porto Alegre, Estrela, Cachoeira do Sul e Rio Grande, no Rio Grande do Sul; Porto Velho, Rondônia; Macapá, Amapá; e Forno, no Rio de Janeiro. Nesta modalidade, o estado do Rio Grande do Sul é o que tem o maior número de portos delegados.

No Quadro 1, observamos as principais entidades/órgãos ligados ao setor portuário, sejam eles ligados diretamente à gestão dos portos ou a instituições fiscais e de controle governamental, como Receita Federal; Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa); Secretaria de Patrimônio da União (SPU), entre outras.

Quadro 1: Principais Instituições Relacionadas ao Setor Portuário Nacional

	Ministério da Infraestrutura: órgão da administração direta do Estado, responsável pelas políticas nacionais de transportes
SNPTA	Secretaria Nacional dos Portos e Transporte Aquaviário: Responsável pela implementação das políticas públicas no setor portuário
	Receita Federal do Brasil: responsável pelo alfandegamento, permite a emissão de notas de importação e exportação pelos terminais
	Marinha do Brasil: responsável pelo ordenamento e segurança da navegação
	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis e Secretarias Estaduais de Meio Ambiente: responsáveis pela emissão de licenças de instalação e de operação
	Agência Nacional de Vigilância Sanitária: Verifica a adequação dos terminais, especialmente, na movimentação de produtos alimentícios e viveres
	Corpo de Bombeiros: Verificam as instalações e adequação quanto à segurança dos terminais
	Agência Nacional do Petróleo, Óleo e Gás: Regula as atividades que envolve a movimentação de produtos perigosos
	Agência Nacional de Transportes Aquaviário: principal ente da administração pública em relação com os autorizatários, responsável pelo acompanhamento e fiscalização do setor portuário e aquaviário
CAP	Conselho de Autoridade Portuária: órgão consultivo composto por integrantes de diversos segmentos ligado ao setor portuário que participam das decisões relativas ao PO
AP	Autoridade Portuária: órgão administrador e regulamentador do PO. Detém a propriedade da área do PO, mantém a infraestrutura básica (acesso terrestre, cais e dragagem)
	Tribunal de Contas da União: fiscaliza gestão patrimonial financeira de órgãos públicos ou privados quando desenvolve atividade pública ou com recursos públicos
	Secretaria de Patrimônio da União: órgão que administra os bens da União Federal, incluindo mares e terrenos de afloramento
	Prefeitura Municipal: determinam e implementam as políticas locais de ordenamento e uso do solo

Fonte: BARBOSA; GUERISE (s/d), adaptado Thiago Pereira de Barros (2020).

Conforme apontamos, existe um conjunto de aparatos institucionais, estatais que atuam no sistema portuário e que interferem no andamento e nas pautas que moldam o setor. Eis, então, diante deste contexto envolvido na busca de ampliação da acumulação do capital, que a presente pesquisa se enquadra.

Portanto, visamos apreender as dinâmicas que estão atreladas a um modelo de sociedade, de atuação do Estado e que reorganizam e controlam trabalho e natureza no contexto do setor portuário brasileiro.

Para isto, pautando-se na leitura crítica do materialismo histórico e dialético, com o intuito de compreender as recentes mudanças que ocorrem no setor, as implicações aos trabalhadores, os conflitos e disputas que envolvem este processo, isto é, que permeiam a relação capital-trabalho-Estado no contexto do sistema portuário brasileiro.

Neste sentido, a tese tem como objetivo geral analisar o trabalho portuário brasileiro frente à recente atuação do capital nos portos, ou seja, as formas e condições de trabalho e as estratégias de controle do capital, sobretudo a partir do processo de modernização portuária.

Ademais, buscamos compreender as estratégias de atuação e controle do capital em relação aos portos e aos trabalhadores portuários. Paralelamente, examinando o papel, as ações e políticas do Estado neste processo.

Averiguamos as condições de trabalho nos portos, sobretudo em relação aos PO de Santos/SP e do TUP do Pecém/CE, assim como as estratégias de resistências ou a ausência destas por parte das entidades representativas destes sujeitos.

Para auxiliar neste percurso investigativo, também elencamos alguns questionamentos a serem verificados/respondidos, a saber: Quais os preceitos que conformam a modernização dos portos? Qual o papel do Estado neste processo? Como se dá espacialmente a atuação/interferência do capital nos portos? Como o contexto político-econômico brasileiro, e até mesmo mundial, implica em alterações na dinâmica portuária e nas condições de trabalho nos portos? Quais são as intencionalidades por detrás da ampliação da criação dos portos privativos no país? O que a modernização nos portos representa para os trabalhadores portuários? Quais as particularidades das relações de trabalho avulso e vinculado e quais os interesses do capital? Como as entidades de representação dos trabalhadores atuam diante de todo este processo?

Para tanto, os recortes espaciais e analíticos, o Porto de Santos e o Terminal Privativo do Pecém, foram também selecionados neste sentido, de permitir apreender 2 realidades portuárias distintas, um porto público e um terminal privativo o que, apesar de não ser um estudo comparativo, possibilita-nos perceber as possibilidades recentes de investida do capital no setor.

Vale ainda mencionar que, diante do conjunto de mudanças recentes inseridas no setor portuário brasileiro (e mundial), bem como mediante a literatura sobre o tema e a pesquisa empírica, temos constatado alterações nas relações e condições laborais dos trabalhadores portuários. Neste sentido, a modernização dos portos, ao invés de se apresentar como avanço e progresso para estes sujeitos, tem representado um retrocesso, ou melhor, tem se apresentado como sinônimo da intensificação da precarização do trabalho portuário.

Em outros termos, é um fato, conforme argumentamos ao longo deste trabalho, que a modernização portuária representa e evidencia a precarização do trabalho, seja para

trabalhador avulso, seja para o vinculado e que demonstra, ainda que de maneira disfarçada, o real anseio do capital no setor, em busca, não simplesmente da transformação do trabalho avulso em vinculado, mas da redução dos custos de mão de obra e do controle total do processo de trabalho.

Para além disso, visa um trabalhador precarizado, “flexível” e fragilizado quanto a sua organização/representação sindical e assim, juntamente com as mudanças de gestão, operação e técnica nos portos, têm-se os mecanismos necessários à reprodução ampliada do capital.

Neste sentido, a nossa tese é de que a expansão territorial e o controle (material e simbólico) do capital no setor portuário nacional, de fato, encontram ambiente propício neste contexto, devido a uma série de estratégias e mecanismos utilizados (tais como alterações na gestão, funcionamento do porto, mas também ao processo de trabalho), bem como ao auxílio do Estado. Isso, a propósito, está diretamente atrelado, conforme argumentamos ao longo do texto, às intencionalidades intrínsecas da razão neoliberal.

METODOLOGIA DE PESQUISA: O CAMINHAR DA TESE

Neste item, debruçamo-nos sobre uma parte essencial do ato de fazer pesquisa, a metodologia. Sendo assim, compartilhamos da concepção de Becker (1999) sobre a importância de estudar metodologia de pesquisa em todas as ciências sociais e não deixar este tema nas mãos de metodólogos, que criam camisas de forças e modelos que outros pesquisadores devem seguir para compreenderem seu sujeito/objeto de pesquisa.

De acordo com o autor, o debate e as análises de como chegamos a determinadas conclusões e apontamentos são de suma importância para o leitor compreender nossa trajetória teórica, de elaboração das ideias, construção dos dados e da própria produção do conhecimento.

Assim, expor os caminhos pelos quais seguimos na elaboração de nossas informações produzidas é uma forma de facilitar a compreensão dos percursos e construção dos dados da pesquisa, pois, como compreendem Becker (1999), Marre (1991) e Turra Neto (2012), refletir sobre os caminhos metodológicos de desenvolvimento da investigação é um elemento fundamental do próprio fazer da pesquisa científica.

Compreender o nosso objeto de pesquisa, que são sujeitos sociais, isto é, os trabalhadores portuários frente ao processo de transformações no mundo do trabalho, pressupõe a necessidade de discutir quais os repertórios e estratégias utilizamos para realizar tal investigação.

O processo de construção da pesquisa, as experiências e trocas de saberes nos eventos científicos sobre o tema, assim como o desenvolvimento dos trabalhos de campo evidenciaram novos desafios teóricos para a pesquisa, os quais qualificaram nossas análises e resultados. Desta forma, temas, conceitos e problemáticas surgiram no decorrer da pesquisa, assim como ajustes teóricos, metodológicos e analíticos foram necessários no caminhar da investigação.

Do mesmo modo, como alerta Thompson (1981), devemos considerar as experiências vividas pelos trabalhadores, como essencial entre o evento e o conceito. Para o autor, as experiências vividas pelos trabalhadores são elementos principais para a própria renovação da teoria, por isso o trabalho de campo torna-se de suma importância para alargarmos os conceitos e teorias que não respondem às realidades vividas pelo ser social (nesse caso, os trabalhadores portuários) ou até mesmo refutá-los. Ainda de acordo com o autor, o real está lá fora, não podemos compreender o ser social sem analisar seu cotidiano, seus costumes, experiências de vida, seus atos, seu próprio fazer-se. Nesse

sentido, o autor enfatiza a relevância do trabalho de campo, para a própria reelaboração de conceitos, teorias e estratégias de pesquisa.

Com estas ponderações iniciais sobre a importância da metodologia de pesquisa, salientamos que utilizamos a metodologia qualitativa de entrevistas aliada à pesquisa quantitativa para construção de nossas informações.

Com relação às entrevistas, como metodologias qualitativas, estas são definidas por Colognese e Mélo (1998) como um processo de interação social por meio do qual o pesquisador tem o objetivo de obter informações por parte do entrevistado. Esta conversa é interessada, pois o pesquisador busca apreender informações sobre o comportamento e consciência do entrevistado. “Entrevista-se por que acredita-se que o entrevistado detém informações que, transmitidas ao entrevistador, podem ajudá-lo a elucidar determinadas questões” (COLOGNESE; MÉLO, 1998, p. 143).

Como nossa temática compreende os efeitos do processo de modernização portuária para os trabalhadores portuários do Porto Organizado de Santos e do Terminal do Pecém, portanto, em duas regiões diferentes, utilizamos das entrevistas semiestruturadas com lideranças sindicais, representantes governamentais ou de entidades empresariais ligadas aos portos.

Ressaltamos que, de acordo com Ribeiro (1999), a metodologia da pesquisa não é algo acabado *a priori*, pelo contrário, constrói-se no próprio caminhar da pesquisa, com os desafios que a temática e o sujeito da pesquisa nos colocam para a sua compreensão.

Neste sentido, conforme disposto no PO de Santos, realizamos um total de 25 entrevistas (Quadro 2), entre março de 2018 e janeiro de 2019. Entrevistamos diferentes sujeitos representantes de instituições ligadas ao setor portuário, como a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP); a Secretaria de Assuntos Portuários, Indústria e Comércio de Santos; e os próprios trabalhadores avulsos, registrados/cadastrados no Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) (tais como, estivadores e trabalhadores da capatazia e trabalhadores avulsos cedidos aos Operadores Portuários (OP), por vínculo empregatício, em terminais arrendados dentro do porto e guardas portuários).

Quadro 2: Entrevistas realizadas em Santos

Entidades	Nº
SETTAPORT	1
SINDICATO BLOCO	1
SINDAPORT	2
SINDESTIVA	2
SINTRAPORT	2
SCCDCPS	1
SECRETARIA ASSUNTOS PORTUÁRIOS	1
CODESP	1
TRABALHADORES	14
TOTAL	25

Organização: Thiago Pereira de Barros (2020).

Também entrevistamos lideranças sindicais de diferentes sindicatos dos trabalhadores avulsos: 1) Sindicato dos Trabalhadores de Bloco nos Portos do Estado de São Paulo; 2) Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (SINDESTIVA); 3) Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários em Gestão nas Administrações dos Portos, Terminais Privativos e Retroportuários do Estado de São Paulo (SINTRAPORT); 4) Sindicato de Conferentes de Carga, Descarga e Capatazia do Porto de Santos, São Vicente, Guarujá, Cubatão e São Sebastião (SCCDCPS).

Ademais, entrevistamos uma liderança do Sindicato dos Empregados Terrestres em Transportes Aquaviários e Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SETTAPORT), representante dos trabalhadores vinculados aos terminais privados e lideranças do Sindicato dos Trabalhadores Administrativos em Capatazia, nos Terminais Privativos e Retroportuários e na Administração em Geral dos Serviços Portuários do Estado de São Paulo (SINDAPORT), representante dos trabalhadores portuários contratados pelas Companhias de Docas.

Além desses, entramos em contato por telefone e fomos até as sedes do Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga do Porto de Santos e do Sindicato dos Vigias Portuários do Estado de São Paulo, entretanto não conseguimos marcar entrevistas com nenhuma liderança destas entidades. Também buscamos contato por telefone e e-mail com o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP), mas não foi possível conversar com lideranças da entidade de representação patronal, por incompatibilidade de agenda.

Outra dificuldade que tivemos no decorrer do trabalho do campo em Santos foi referente ao OGMO-Santos, que não permite que seus funcionários concedam entrevistas para pesquisa acadêmica, limitando o contato à troca de e-mail. Neste sentido, encaminhamos e-mail ao órgão solicitando dados sobre os trabalhadores portuários avulsos e vinculados, porém não obtivemos retorno.

Assim, no que se refere aos trabalhadores em Santos totalizamos 14 entrevistas realizadas, das quais: 8 foram com estivadores; 2 com guardas portuários; 2 com conferentes; 2 com trabalhadores na capatazia. Entre estes trabalhadores, 2 estavam vinculados a OP (estivador e conferente), 2 faziam parte de cadastro reserva (estivadores) e os demais encontravam-se como avulsos. Apenas os guardas portuários possuíam vínculo empregatício com a CODESP.

Ressaltamos que, *a priori*, tínhamos a intenção de realizar entrevistas com todas as categorias dos trabalhadores portuários avulsos, mas, como dependemos da abertura e disponibilidade dos sujeitos, tivemos dificuldade para realizar tal atividade. Sendo assim, foi possível a execução de entrevistas apenas com algumas categorias, como já mencionamos, sendo que essas ocorreram na sede dos sindicatos (SINDESTIVA, SINDAPORT e SINTRAPORT) e também próximo à sede do OGMO-Santos, local onde os trabalhadores vão concorrer à oferta de trabalho, o ponto de escalação.

Vale dizer que, neste último, por ser um local de encontro entre diversos trabalhadores; seja para buscarem ofertas de trabalho, para se alimentarem antes ou após a jornada de trabalho ou para descanso e diálogo com seus companheiros; encontramos um grande número de trabalhadores e, por consequência, realizamos o maior número de entrevistas.

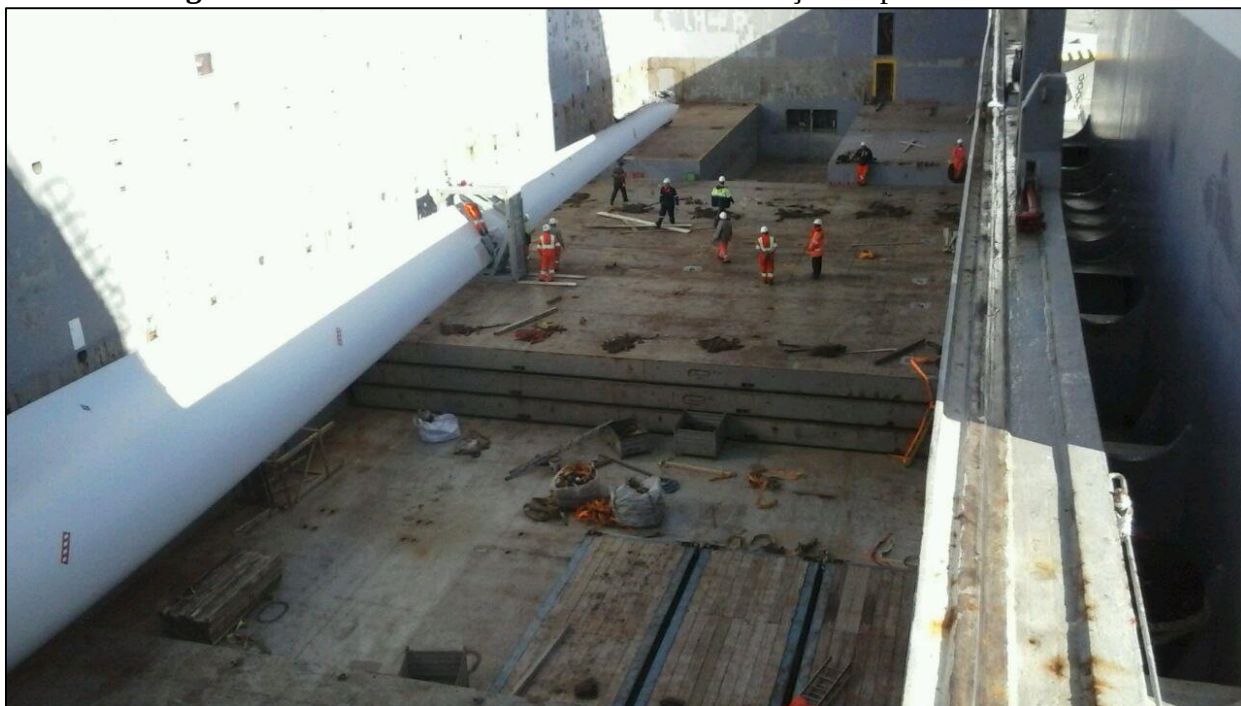
Elaboramos, para nossos trabalhos de campo em Santos, dois roteiros de entrevistas (Apêndices 1 e 2) que serviram como orientação para as questões que foram abordados com os entrevistados. Ressaltamos que, durante esta prática, no processo de aproximação, primeiros contatos, tentativas de criar empatia e confiança com os entrevistados, foi necessário manter o roteiro aberto, para possíveis inclusões e exclusões de questões, pois este processo também envolve e permeia o fazer pesquisa de campo em contato direto com os sujeitos sociais.

Compreendemos que o ato de entrevistar, como estratégia de pesquisa, coloca-nos desafios, pois o grau de empatia e confiança estabelecido por nós e os sujeitos pesquisados (entrevistados) influencia na construção dos dados de campo, que determina até que ponto os entrevistados nos deixam ter acesso ao que sabem (WHYTE, 1980), ou seja, de acordo

com o autor, existem níveis de aceitação, empatia e confiança que permeiam a relação pesquisador-entrevistado.

Destacamos que, devido às entrevistas realizadas no SINDESTIVA, conseguimos acesso para entrar no cais do porto e, também, em um navio, onde acompanhamos a atividade de trabalho dos estivadores no porão (Figura 1) e no convés.

Figura 1: Estivadores trabalhando na movimentação de pás eólicas



Fonte: Trabalho de Campo (2019). Organização: Thiago Pereira de Barros (2019).

Ressaltamos, ainda, que foi possível ter outra perspectiva do trabalho no cais por meio do convite para outra visita ao PO de Santos, feito por lideranças do SINDAPORT. Tivemos, então, outra dimensão do trabalho portuário, pois realizamos uma visita no porto caminhando pelo cais e fomos a vários pontos de acesso ao porto: o *gate*, o Terminal de Passageiros, a área dos combustíveis e o corredor de exportação. Nas Figuras 2 e 3, observamos o Corredor de Exportação e o Terminal de Passageiros, os quais conhecemos com a intermediação de um diretor do sindicato do SINDAPORT.

Figura 2: Cais corredor de exportação do Porto de Santos



Fonte: Trabalho de Campo (2019). Organização: Thiago Pereira de Barros (2019)

Figura 3: Terminal de Passageiros de Santos



Fonte: Trabalho de Campo (2019). Organização: Thiago Pereira de Barros (2019)

Em Santos, também participamos, no ano de 2018, de um ato (Figuras 4 e 5) organizado pelos trabalhadores da estiva contra as arbitrariedades e à política antissindical promovida pelo sindicato patronal, ao negar o diálogo com os trabalhadores para definir um novo Acordo Coletivo de Trabalho (ACT).

Figura 4: Ato dos Trabalhadores na Estiva contra o Sindicato Patronal



Fonte: Trabalho de Campo (2018). Organização: Thiago Pereira de Barros (2019).

Figura 5: Ato em Frente ao Brasil Terminal Portuário



Fonte: Trabalho de Campo (2018). Organização: Thiago Pereira de Barros (2019).

No que se refere aos trabalhos de campo realizados junto ao Terminal Portuário do Pecém e seus trabalhadores, vale explicar que estas atividades se iniciaram antes mesmo de nossa ida ao estado do Ceará. Durante um evento de trabalhadores no Porto de São Sebastião no ano de 2018, conversamos com lideranças sindicais de estivadores sobre

o conflito capital-trabalho no porto, as relações da entidade com os sindicatos de Santos, assim como sobre as iniciativas dos Governos Federal e estadual em torno da privatização do PO. A partir deste encontro, fizemos contatos com outras lideranças sindicais do estado do Ceará.

Ademais, durante o XIX Encontro Nacional de Geógrafos (XIX ENG), realizado em 2018 na cidade de João Pessoa, na Paraíba, em uma das mesas de diálogos de que participamos, conhecemos o Prof. Dr. Jeová Meirelles, docente da Universidade Federal do Ceará (UFC), que compartilhou informações e contatos com lideranças sindicais e movimentos sociais do estado. Igualmente, tivemos apoio, durante a pesquisa de campo, do Prof. Dr. André Lima, docente da Universidade Estadual do Ceará (UECE), campus de Itapipoca, que fez indicações de militantes e pesquisadores que estudam os impactos da construção do terminal para as comunidades do entorno do complexo portuário do Pecém.

Com estes auxílios, referências e contatos iniciais, assim como com pesquisa prévia relacionada aos sindicatos portuários cearenses, foi possível construirmos o roteiro da pesquisa empírica no estado do Ceará, com planejamento do trabalho de campo, incluindo os locais, as pessoas e entidades que conhecemos e entrevistamos.

Fomos 2 vezes ao estado do Ceará, com o objetivo de desenvolver a pesquisa de campo. A primeira vez em julho de 2018 e a segunda em abril de 2019. Nesse período, entrevistamos um total de 18 sujeitos, como apresentamos no Quadro 3.

Quadro 3: Entrevistas realizadas no Ceará

Entidades	Nº
MOVA-SE	2
SINDICATO ESTIVA	1
SINDICATO CONFERENTES	1
SETTAPORT	1
CEARÁPORTOS	1
INSTITUTO TERRAMAR	1
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO	1
TRIBO INDÍGENA	2
TRABALHADORES	8
TOTAL	18

Organização: Thiago Pereira de Barros (2020).

Ressaltamos que, para realizar as entrevistas com as lideranças sindicais no estado do Ceará, foi necessário reelaborar o roteiro de entrevista que anteriormente havíamos projetado para os sindicalistas portuários de Santos, pois, como nosso objetivo no Ceará era compreender as questões relacionadas ao TUP, seu processo de construção, as particularidades entre o TUP e o PO, os possíveis conflitos entre este terminal e, principalmente, os trabalhadores avulsos do PO Mucuripe, adicionamos novas indagações que contribuíssem com estes questionamentos.

Assim, elaboramos um roteiro específico (Apêndice 3) que nos orientou na realização das entrevistas com estes sujeitos. Vale dizer que, assim como em Santos, estávamos também abertos a novas indagações que poderiam surgir com o ato da entrevista e da pesquisa.

Entre as lideranças sindicais, entrevistamos as seguintes: 1) Sindicato dos Trabalhadores no Serviço Público Estadual do Estado do Ceará (MOVA-SE); 2) Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios do Estado do Ceará; 3) Sindicato dos Conferentes e Consertadores de Cargas e Descargas; 4) Sindicato dos Empregados Terrestres em Transportes Aquaviários, Operadores Portuários e Entidades Afins do Estado do Ceará (SETTAPORT-CE).

Também entrevistamos um representante de instituições relacionadas ao TUP do Pecém, especificamente da Companhia de Integração Portuária do Ceará (CEARÁPORTOS) assim como conversamos com um procurador do trabalho, nas dependências do Ministério Público do Trabalho (MPT), em Fortaleza.

Realizamos 2 entrevistas com lideranças indígenas da Tribo Enacé⁷, uma das comunidades atingidas pela construção do complexo portuário e industrial, e com uma representante do Instituto Terramar, Organização Não Governamental (ONG) de caráter socioambientalista que atua no estado cearense, em especial na costa.

Em relação às entrevistas com os trabalhadores do Pecém, também foi necessário reelaborar o roteiro em comparação com o que realizamos em Santos, muito porque os trabalhadores portuários do Pecém estão dentro de um novo modelo portuário, diferente do PO de Santos, mesmo que ocorram problemáticas similares nestes dois modelos portuários (as quais abordamos no decorrer deste texto).

⁷ As entrevistas realizadas junto à Tribo Indígena Enacé, seguindo a sugestão de outros entrevistados e contatos estabelecidos durante a pesquisa de campo, foram importantes para entendermos o processo de consolidação do empreendimento do Terminal, mais propriamente do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), e seus reflexos para as comunidades tradicionais, tema esse que, apesar de não ser foco da pesquisa, merece atenção.

Queríamos compreender a inserção destes trabalhadores no terminal, como funciona sua contratação, quais as atividades que realizam dentro do terminal, se já tinham experiência na área portuária, etc. Assim, elaboramos um roteiro de entrevistas (Apêndice 4) que possibilitasse compreender as particularidades destes trabalhadores, bem como as semelhanças desses com os trabalhadores portuários do PO.

Durante as entrevistas com os trabalhadores do Pecém, novas indagações foram surgindo e novas questões foram sendo colocadas por nós a estes trabalhadores. No total, realizamos 8 entrevistas com os trabalhadores portuários do Pecém.

Ressaltamos que, para nos aproximarmos dos trabalhadores e realizarmos tais entrevistas, tomamos como estratégia frequentar o portão principal de entrada do terminal portuário (Figura 6), durante os períodos de troca de turnos, isto é, enquanto os trabalhadores estavam deixando seus postos de trabalho e outros esperavam a hora de entrar e iniciar suas jornadas.

Figura 6: Entrada do Terminal do Pecém



Fonte: Trabalho de Campo (2018). Organização: Thiago Pereira de Barros (2019).

Neste momento, os trabalhadores aproximavam-se da entrada do terminal, para conversar com seus companheiros de trabalho e comer lanches junto aos vendedores ambulantes. Neste local, fomos estabelecendo as primeiras aproximações e contatos para realizar as entrevistas, ainda que estabelecer uma relação de confiança e de empatia com os trabalhadores tenha sido difícil por diversos motivos. Evidenciamos, dentre as razões,

que grande parte dos trabalhadores permanecia pouco tempo no local, pois tinham que pegar o ônibus fretado de volta para sua residência, outros chegavam perto da hora de trabalho, no mesmo fretado, na entrada do terminal e tinham que se alimentar rapidamente antes de iniciar a jornada de trabalho.

Conversamos com 3 trabalhadores nesta situação e a entrevista foi muito rápida. Então, sugerimos continuar a conversa em outro dia e local. Os 3 concordaram e marcamos entrevistas em suas casas, 2 na cidade de Fortaleza e o outro em São Gonçalo do Amarante.

Ainda em frente ao terminal, realizamos mais 4 entrevistas, com trabalhadores que chegaram ou estavam saindo do terminal por meio de condução próprias, seja de bicicleta ou de motocicleta, o que possibilitou um tempo maior para realizar as entrevistas. Os trabalhadores entrevistados trabalham na operação no terminal, no cais e dentro dos navios, movimentando as cargas, ovando ou desovando⁸ contêineres, etc.

Além das entrevistas realizadas com os trabalhadores do Pecém, tentamos estabelecer contatos e conversas com outros trabalhadores, que não quiseram participar das entrevistas; outros iniciaram, mas depois de 3 ou 4 questões decidiram parar. Como não conseguimos realizar as entrevistas de maneira substancial com eles, não computamos no número total de trabalhadores entrevistados.

Outro ponto importante foi que, assim como em Santos, pudemos entrar no Terminal do Pecém com a ajuda de lideranças sindicais. No Ceará, a entrada no terminal foi possível com a ajuda do SETTAPORT-CE. A entidade de representação dos trabalhadores fez a intermediação junto a CEARÁPORTOS, liberando nossa entrada.

Realizamos toda a visita no terminal dentro de uma mini van da administradora do terminal e acompanhados de uma representante da empresa. O trajeto partiu do escritório administrativo da CEARÁPORTOS em direção à área retroportuária. Em seguida, dirigimo-nos à ponte de acesso ao terminal, que também dá acesso aos berços de atracação 1 e 2, aos graneis líquidos e sólidos, e depois seguimos até o Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT). Fizemos uma parada rápida em uma área delimitada e retornamos para o prédio administrativo da empresa, onde assistimos a um vídeo institucional. Nas Figuras 7 e 8, demonstramos uma visão ampla da área do terminal e outra do TMUT.

⁸ Ovar é a atividade de colocar mercadorias dentro do contêiner. Enquanto que desovar é o processo contrário, ou seja, a retirada de mercadorias do contêiner (APPA, 2006).

Figura 7: TUP do Pecém



Fonte: Trabalho de Campo (2018). Organização: Thiago Pereira de Barros (2019).

Figura 8: Imagem do Terminal de Múltiplas Utilidades



Fonte: Trabalho de Campo (2018). Organização: Thiago Pereira de Barros (2019).

Durante o trajeto dentro do terminal, aproveitamos para realizar uma entrevista com o representante da administradora, perguntando sobre as características do porto, as principais empresas que atuam no terminal, a estrutura do terminal, os tipos de movimentação de cargas, o quantitativo de trabalhadores ligados diretamente à administradora, etc.

As entrevistas realizadas com lideranças sindicais, trabalhadores, representantes de instituições ligadas aos portos, sindicatos patronais e empresas privadas são importantes para entender o conflito entre capital e trabalho nestes dois modelos portuários, recortes analíticos e espaciais da tese.

Com os sindicatos patronais e as empresas privadas, infelizmente, não conseguimos realizar conversas e/ou entrevistas. Não por falta de contato e insistência, mas pelos próprios empecilhos e negações destes sujeitos.

Apesar destas dificuldades na execução da pesquisa de campo, conseguimos um total de 43 entrevistas, com diferentes sujeitos ligados ao setor portuário, em nosso recorte espacial da pesquisa.

Além dos sindicatos portuários em Santos e Pecém, realizamos uma entrevista com lideranças do Sindicato na Estiva de São Sebastião/SP, em 2018, e uma entrevista, por meio de videoconferência, com representante da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), a qual foi importante para discutir os efeitos da crise sanitária (Covid-19) e suas consequências para os trabalhadores.

Também trouxemos dados elaborados a partir da pesquisa de campo com lideranças sindicais em Portugal, especialmente sobre o Porto de Lisboa. Entrevistamos 2 lideranças sindicais, o que foi importante para entendermos o conflito entre capital e trabalho neste país, contribuindo para uma análise escalar sobre as estratégias de expansão territorial do capital nos portos, suas particularidades e similitudes com o Brasil.

Neste sentido, vale dizer que analisar os dados produzidos pelas entrevistas foi também um grande desafio desta pesquisa, pois utilizamos roteiros, em parte, diferentes com os sujeitos entrevistados, trabalhadores e lideranças sindicais.

Esta etapa de análise e o tratamento dos dados produzidos por meio das entrevistas semiestruturadas é um processo essencial da pesquisa e, para isso, seguimos os apontamentos de Gibbs (2009) sobre a necessidade de transcrever todas as entrevistas realizadas, categorizá-las e codificá-las para, posteriormente, mediante as utilizações de temáticas pertinentes ao nosso estudo, analisarmos os dados produzidos com o propósito

de compreendermos a realidade e correlaciona-la com a pesquisa teórica e os dados secundários.

As temáticas/eixos por nós selecionados foram: modernização portuária; relação capital-trabalho nos portos; precarização do trabalho; impactos da multifuncionalidade; contexto recente do país e implicações aos trabalhadores; relação sindicato-trabalhadores, relação sindicato-Estado; novo modelo portuário. Desta forma, fomos construindo análises a respeito destes eixos importantes, que poderiam ajudar no tratamento dos dados produzidos com as entrevistas.

Salientamos que, a fim de manter o sigilo dos entrevistados e preservar suas identidades e segurança física, no decorrer do texto usamos a estratégia de mencionar os dados das falas/opiniões dos entrevistados da seguinte maneira:

1) Trabalhadores: as entrevistas com estes sujeitos foram sinalizadas de maneira a informar primeiro que é uma entrevista com trabalhador, em seguida o número da entrevista (podendo ser 1, 2, 3, 4, correspondente ao tipo de sujeitos entrevistado por ordem de realização das pesquisas), depois o local de trabalho (Santos ou Pecém) e, por último, o ano de realização da entrevista. As entrevistas aparecem como nos modelos a seguir: “Entrevista com Trabalhador 1 em Santos, 2018”, “Entrevista com Trabalhador 2 em Pecém, 2019” e assim por diante.

2) Lideranças sindicais: as entrevistas com estes sujeitos foram sinalizadas de maneira a informar primeiro que é uma entrevista com liderança sindical, em seguida o número da entrevista (podendo ser 1, 2, 3, 4 correspondente ao tipo de sujeito entrevistado por ordem de realização das pesquisas), a sigla da entidade, depois a base territorial de atuação do sindicato (Santos ou Pecém) e, por último, o ano de realização da entrevista. As entrevistas aparecem como nos modelos a seguir: “Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Santos, 2018”, “Entrevista com Liderança Sindical 2 do SINDESTIVA, Santos, 2018”, “Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Ceará, 2018” e assim por diante.

3) Outros sujeitos entrevistados: as demais entrevistas seguiram a mesma lógica das anteriores, sendo mencionado que se trata de uma entrevista, em seguida, o sujeito/instituição, o número da entrevista realizada (de acordo com o sujeito/instituição entrevistada), o local da entrevista e, por fim, o ano de sua realização. Conforme os exemplos a seguir: “Entrevista com Liderança Tribo Enacé 1, Pecém, 2018”; “Entrevista com Representante do Instituto Terramar 1, Fortaleza, 2018”; “Entrevista com Procurador

do MPT 1, Fortaleza, 2019”; “Entrevista com Representante da CEARÁPORTOS 1, Pecém, 2018”.

Ao longo do desenvolvimento da pesquisa de doutorado, selecionamos e realizamos também uma leitura atenta e cuidadosa da literatura sobre o tema portuário, modernização portuária, trabalho, capital, neoliberalismo, Estado, sindicalismo, espaço e território, entre outras temáticas pertinentes ao estudo.

No que se refere à pesquisa quantitativa, isto é, à utilização de dados secundários, buscamos informações com instituições como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Adquirimos dados sobre os investimentos do banco na infraestrutura no país e, especialmente, no setor portuário. Também obtivemos dados importantes do referido banco por meio de seus relatórios anuais.

Tanto da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) como da CEARÁPORTOS, conseguimos dados sobre a movimentação e características dos portos, respectivamente, de Santos e do Pecém.

Obtivemos, na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), informações sobre os portos no Brasil, principalmente, relacionadas às características dos portos no país, à movimentação de cargas, aos projetos de concessão e arrendamentos portuários, assim como às instalações de novos TUP. Com estes dados, elaboramos tabelas e mapas, os quais são apresentados no decorrer desse texto.

Na Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviários (SNPTA), em sua *homepage*, adquirimos dados sobre os portos nacionais, os principais portos, a diferença entre portos fluviais e marítimos, os projetos de privatização dos portos, assim como sobre os órgãos e instituições que estão relacionados diretamente com o setor portuário.

Obtivemos dados junto ao Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), por meio da ferramenta RAIS/CAGED, principalmente relacionados à ocupação dos trabalhadores portuários vinculados nos portos brasileiros, especialmente, no Porto de Santos e no Terminal do Pecém. Com isso, elaboramos tabelas, quadros e gráficos para ajudar a compreender a configuração atual do setor no Brasil. Conseguimos, também, junto ao Ministério Público do Trabalho de Fortaleza (MPT), dados sobre os processos e inquéritos que o órgão realizou no estado nos últimos anos.

Em relação aos trabalhadores portuários avulsos, no Porto de Santos, estes dados estão sob tutela do OGMO-Santos, órgão que tentamos, novamente, contatar para obter maiores informações sobre estes trabalhadores.

No que diz respeito aos dados obtidos na *internet* sobre os portos e os trabalhadores portuários, dentre os recursos por nós utilizados, podemos citar a ferramenta *Google Alerts*. Em nosso caso, selecionamos conteúdos sobre trabalhadores portuários, portos, modernização portuária e sindicalismo.

Na internet, também acompanhamos os boletins e as notícias que os sites da Associação das Empresas do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (AECIPP), da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (ABRATEC), da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP) publicam sobre as propostas para a gestão dos portos e do trabalho oriundas dos anseios dos empresários.

Acompanhamos o site do Portogente, criado em 2003, que apresenta informações sobre o setor portuário no Brasil, assim como o site Portos e Navios. As informações publicadas pelos sites versam sobre questões econômicas, desafios de crescimento do setor portuário brasileiro, estrutura portuária, investimentos portuários e informações históricas relacionadas aos portos.

Ainda fazemos uso da rede social *facebook*, de maneira a acompanhar as páginas dos Sindicatos dos Estivadores de Santos, Trabalhadores de Blocos, Vigias Portuários, Sindicato dos Estivadores do Ceará, da Federação dos Estivadores (FNE), da Federação Nacional dos Portuários (FNP), da Federação Nacional dos Conferentes, Consertadores, Vigias, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores (FENCCOVIB) e de entidades dos trabalhadores portuários em âmbito internacional, como a *Internacional Dockworkes Council* (IDC), a qual agrega trabalhadores portuários de todo mundo. Acompanhamos, também, as páginas das Centrais Sindicais às quais os sindicatos estão filiados, são elas: a Força Sindical (FS); e a Central Única dos Trabalhadores (CUT).

Além disso, buscamos dados junto a revistas especializadas no setor portuário, a Revista Informativo Portuário e a Revista Portuária Economia e Negócios. Nossa intenção foi acompanhar os debates e sugestões das organizações empresariais do setor e seus possíveis reflexos nos trabalhadores portuários.

Também acompanhamos e analisamos os dados obtidos por meio destas ferramentas na internet sobre o trabalho portuário, principalmente as informações elaboradas pelos sindicatos e suas federações em suas páginas de rede social.

Enfim, é permeado por estas estratégias metodológicas que construímos o nosso caminhar da pesquisa, estando atentos às readequações e mudanças, de acordo com os

nossos objetivos, e à realidade que está colocada para o setor e para os trabalhadores em questão.

CAPÍTULO 1: O TRABALHO PORTUÁRIO DIANTE DO METABOLISMO SOCIOESPACIAL DO CAPITAL

Neste primeiro capítulo, evidenciamos o trabalho portuário ao longo da história até o presente momento, apontando as interferências da dinâmica metabólica do capital, inclusive destacando a relação dos portos e o trabalho portuário diante da reprodução e realização do capital. Descrevemos o histórico do trabalho portuário e os processos do seu controle, no âmbito mundial e nacional, o que culmina na apresentação dos sujeitos sociais da pesquisa em questão.

1.1 A “leitura” geográfica do trabalho: a dimensão espacial das disputas em relação ao metabolismo social do capital

A princípio, para compreendermos a relação capital-trabalho, historicamente, requer-se o entendimento da dialética do trabalho em Marx, ou seja, a dialética no sentido da afirmação e negação ao mesmo tempo. Lourenço (2009) alerta-nos para apreendermos a categoria trabalho a partir das condições socio-históricas, isto é, a partir dos contornos determinados por forças políticas, econômicas, culturais etc., assim como pelo próprio modo de produção capitalista, pois o mesmo insere sua sociabilidade e seu sentido ao trabalho.

O trabalho é “[...] antes de tudo, um processo entre o homem e a natureza, processo esse em que o homem, por sua própria ação, medeia, regula e controla seu metabolismo com a natureza” (MARX, 2017, p. 255). Nesta relação, o homem coloca em movimento as suas forças naturais, braços, pernas, cabeça e mãos, com a finalidade de apropriar-se da natureza de forma útil, para prover suas necessidades de sobrevivência (MARX, 2017). Por sua vez, os efeitos desse ato, relação homem-natureza, modificam, ao mesmo tempo, tanto o homem como a própria natureza.

O trabalho é a condição natural da existência humana e “[...] independente de todas as formas sociais de intercâmbio da matéria entre o homem e a natureza” (Marx, 2017, p. 62-63). Em vista disso, o trabalho concreto é para Marx (2017) condição existencial e produtora de valores de uso para a satisfação das necessidades legítimas humanas, assim como elemento humanizador e emancipatório por excelência dos trabalhadores.

Lukács⁹ (1979), discutindo as teses de Marx sobre a ontologia do trabalho, elege o mesmo como modelo de toda a práxis social. O trabalho é assim um processo entre a atividade humana e a natureza na produção de objetos naturais em valores de uso e o fundamento “[...] ontológico-estrutural é constituído pelas posições teleológicas e pelas séries causais que elas põem em movimento” (LUKÁCS, 1979, p. 42).

Dessa forma, o trabalho concreto está voltado para a produção de valores de uso aos trabalhadores, sendo que as condições de produção e reprodução estão sob o controle de quem trabalha. Ou seja, o ritmo, como fazer, onde, por que e o que fazer estão diretamente relacionados aos sujeitos produtores e as suas necessidades de sobrevivência.

No entanto, sob o modo capitalista de produção, o sujeito que trabalha aparece separado em 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. E 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, grifo do autor).

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

⁹ Tertulian (2001) evidencia a obra de Lukács dentre aquelas obras de autor marxista que buscaram fazer uma leitura mais profunda sobre a ontologia do trabalho nas teses desenvolvidas nas obras de Marx.

trabalho abstrato. E o seu produto (mercadoria sob o capital) tende a dominar o produtor (o homem/trabalhador), daí o trabalho estranhado como aponta Alves (2009).

Em outras palavras

[...] na sociedade capitalista o trabalho assume uma forma estranhada, aparecendo como trabalho abstrato, voltado para a produção de valores de troca cuja finalidade não é outra senão a extração de trabalho excedente (mais-valor) para a acumulação ampliada do capital (Marx, 2013). Mészáros (2006) assevera que disso resulta a alienação do trabalho, a “condição inconsciente da humanidade” instauradora da perda de controle por parte dos seres humanos em quatro aspectos essenciais e interligados de sua existência: em relação à natureza exterior; em relação à sua própria atividade produtiva; quanto ao seu ser genérico, portanto, em relação à consciência de sua espécie; e em relação aos outros seres humanos. Eis o fulcro da dominação do capital sobre o trabalho (PERPETUA; HECK; THOMAZ JUNIOR, 2018, p. 37).

Portanto, sob o metabolismo social do capital, vemos a primazia do trabalho abstrato voltado para a produção de valores de troca, o que é próprio das mediações de segunda ordem, que subvertem o trabalho a uma condição de mera mercadoria (MÉSZÁROS, 2007). Em síntese, temos as formas de mediação primárias, em que o trabalho é produtor de valores de uso, subordinadas às mediações de segunda ordem que, por sua vez, representam a estrutura social que marca a sociedade do capital, que sempre projeta os imperativos fetichistas do valor de troca quantificável e expansivo (MÉSZÁROS, 2007).

Em outros termos, o trabalho, que em sua condição ontológica de produção de valores de uso, trabalho concreto, é condição de emancipação para os sujeitos que trabalham, passa, todavia, a ser dentro da sociabilidade do capital, o trabalho desumano, alienado e precário. Dominação e exploração são fenômenos das relações sociais e possuem uma dimensão espacial que pode ser apreendida por meio das relações de poder e das disputas territoriais.

Nesse sentido, alguns aspectos no tocante à concepção de território e espaço, merecem atenção. Contudo, vale dizer que não pretendemos fazer um exaustivo debate teórico sobre as diferentes concepções do conceito de território ao longo da história do pensamento geográfico, acreditamos que outros autores já o fizeram com respeitável mérito.

O território desde sua origem nasce com uma dupla conotação, material e simbólica “[...] pois, etimologicamente aparece tão próximo de *terra-territorium* quanto

de *terreo-territor* (terror, aterrorizar), ou seja, tem a ver com dominação (jurídico-política) da terra e com a inspiração do terror, do medo” (HAESBAERT, 2005, p. 6774).

Simultaneamente, para o autor, o território possui uma identificação positiva e afetiva apropriação. Território em qualquer interpretação está relacionado com poder, mas não o poder unidimensional que marcou a compreensão histórica do conceito de território, ou seja, do poder do Estado, da soberania nacional (espaço da governança), mas também de poderes, ou de formas multidimensionais de poder em que o poder também pode emanar abaixo do Estado, dos sujeitos sociais e suas entidades de classe (HAESBAERT, 2005).

Ressaltamos, assim, que existem importantes (re)interpretações da teoria marxista que nos permitem contrariar o paradigma economicista que reduzia os indivíduos a meros dados da estrutura. Tais contributos podem ser apreendidos em Raffestin (1993), em sua compreensão sobre território, territorialidade e sujeitos sociais; em Thompson (2008)¹⁰, com sua percepção sobre os sujeitos e seu papel histórico na construção de sua própria história, dotados de identidades, experiências e capazes de transformar a sua realidade; dentre outros autores, inclusive da Geografia Crítica.

Essas mudanças teóricas trouxeram novas perspectivas para compreender o conflito de classes, buscando entender o papel dos sujeitos sociais, suas relações sociais, as entidades de representação dos trabalhadores, entre outros.

Na Geografia, além da influência de autores não marxistas na renovação do pensamento geográfico, Moreira (2004) evidencia a importância da influência da obra de Marx e dos marxistas na renovação desta ciência. Para o autor, essa contribuição se deu em dois momentos:

O primeiro foi a década dos anos cinquenta, no imediato pós-guerra, com o grupo dos geógrafos franceses da geografia ativa (em seu contraponto com a geografia aplicada). O segundo, o recente dos anos setenta, que junta desde os ativistas do periódico *Antipode* da "geografia radical" até os geógrafos brasileiros da chamada "geografia crítica" (MOREIRA, 2004, p. 21, grifo do autor).

Neste turbilhão de novas contribuições sobre o que é Geografia, seu papel e o seu próprio objeto, os teóricos da Geografia Crítica recriaram novas definições para as categorias e conceitos desta ciência, como o conceito de território, que passou a ser

¹⁰ Embora de alguma forma essas interpretações sejam relacionais, vale salientar que sabemos das diferenças teórico-metodológicas existentes entre as abordagens de Haesbaert e Raffestin, cuja base é Foucault, e de outro lado as concepções de Thompson e demais marxistas.

compreendido de uma maneira relacional e multidimensional e assim influenciou novas abordagens/interpretações dos fenômenos sociais, tanto na própria ciência geográfica como fora dela e na própria ação política dos sujeitos e dos movimentos sociais.

O território passou a ser compreendido como produto das relações de poder, portanto, possuindo relações conflituosas diacrônicas e sincrônicas com outros territórios, demonstrando seu caráter relacional (RAFFESTIN, 1993). Além disso, o território apresenta outros componentes como: a multiescalaridade, ou seja, são as relações sociais que definem o território, contudo essas definições podem ser de diferentes escalas (Estado nação, por exemplo) e em escalas superpostas uma em relação à outra; multidimensional, isto é, possuem diversas dimensões, cultura, política, econômica, entre outras. Dessa maneira, entender o território essencialmente como um fato político é um erro, pois o mesmo é composto por outras dimensões como cultural, social, simbólica (HAESBAERT, 2005).

Essa característica do território faz dele em si uma totalidade, como uma unidade do diverso e síntese de múltiplas determinações (MARX, 2017). O território também é vivido, sentido, percebido, reproduzido por múltiplas temporalidades e contraterritorialidades, pois os homens e as mulheres possuem tempos distintos, a multiplicidade. Assim como os territórios possuem uma temporalidade, também contêm tempo de duração, não sendo fixos ou perenes na eternidade.

Além do mais, existem outros elementos importantes do território que são os seus movimentos de expansão, fluxo, refluxo, criação e destruição. São eles a territorialização (expansão e/ou criação de novos territórios); a desterritorialização (destruição de um território por outro, ligado ao conflito territorial); e a reterritorialização (a territorialização de um território em um espaço que já foi seu, porém, por algum motivo, territorializou-se neste mesmo espaço, outra lógica anteriormente diferente desta) (FERNANDES, 2005). A reterritorialização, portanto, seria a reconquista de um território, “Esse é o movimento do processo geográfico conhecido como TDR, ou territorialização – desterritorialização – reterritorialização” (FERNANDES, 2005, p. 28-29).

Dessa forma, coadunamos com a visão dos autores Perpetua, Heck e Thomaz Júnior (2018) que, a partir da leitura de Mészáros, entendem o território delimitado por relações de poder. O que, por sua vez, caracteriza o intercâmbio metabólico entre o ser social e a natureza, por meio do trabalho. Sendo que o território de reprodução do capital é constituído

[...] por meio da extração de trabalho não pago, é o território da dominação e da desrealização do trabalho, cujo corolário, no limite, é a degradação do sujeito que trabalha não como exceção, mas como tendência objetiva [...] (PERPETUA; HECK; THOMAZ JÚNIOR, 2018, p. 37-38).

Com a influência do marxismo, a assimilação do método dialético-materialista aos estudos geográficos e com as redefinições dos conceitos da ciência geográfica, a temática do trabalho tornou-se marcante nos anos de 1980 (MOREIRA, 2004). Além do mais, enfatiza o autor que existem três categorias em comum do marxismo com a Geografia, as quais possuem uma perspectiva ontológica e, ainda, de suma importância para compreender o modo capitalista de produção e, conseqüentemente, os conflitos sociais criados pelo mesmo. São elas: a natureza, o trabalho e o homem (MOREIRA, 2004).

Nessa perspectiva, partimos da Geografia para apreender, a partir do conflito, o modo capitalista de produção. Thomaz Junior¹¹ (2017; 2002a) compreende que o trabalho é uma categoria fundante para entendermos a estrutura social, assim como a dinâmica territorial e o espaço geográfico. Ademais, o trabalho sobre o enfoque geográfico é percebido

[...] como expressão de uma relação metabólica entre o ser social e a natureza, sendo que nesse seu ir sendo ou em seu vir a ser está inscrita a intenção ontologicamente ligada ao processo de humanização do homem. A dupla linha de ação entre a ideação, a previsibilidade (a finalidade), enfim a teleologia (inexistente na natureza), e a materialidade fundante (causalidade), formam uma conexão interativa que solda a práxis ontológica do trabalho diante do agir societal (THOMAZ JÚNIOR, 2002b, p. 4).

A Geografia deve assimilar que o espaço (e o território) e o trabalho estão em uma relação de aparência e essência “o espaço geográfico é a aparência de que o processo historicamente concreto do trabalho (a relação homem-meio concreta) é a essência.” (MOREIRA, 1994, p. 85). Isto é:

[...] no modo de produção capitalista, os objetos espaciais são meios de produção e reprodução do capital. Veículos por meios dos quais a força de trabalho operária, produzindo a mercadoria, gera mais-valia e sua incorporação ampliada ao capital (MOREIRA, 1994, p. 85).

¹¹ O nascimento da geografia do trabalho para Thomaz Junior (2002b) não se dá como parte de uma nova divisão da Geografia em mais uma caixinha (subárea interna), mas como uma reafirmação da centralidade ontológica e política do trabalho, o que, por sua vez, representa uma categoria central para o entendimento do espaço geográfico.

Destarte, Thomaz Junior (2002a) acrescenta que o trabalho enquanto ato teológico busca redefinir de forma constante e contraditória o processo social e o espaço. Assim, a Geografia do trabalho tem a tarefa de captar o mundo do trabalho por meio do espaço geográfico “[...] entendido, pois, como uma das características do fenômeno, e da rede de relações categoriais/teóricas/escalares, ou seja, a paisagem, o território e o lugar de existência dos fenômenos, num vai e vem de múltiplas determinações” (THOMAZ JÚNIOR, 2002a, p. 5).

Eis então o desafio que compartilhamos com outros autores na busca de entender o mundo do trabalho dentro de uma perspectiva geográfica, tendo o trabalho como categoria fundante para analisar a estrutura espacial e a dinâmica territorial, sendo que a “[...] totalidade do trabalho se constitui no edifício teórico-político-ideológico da dinâmica geográfica das lutas e dos embates de classe, de caráter emancipatório” (THOMAZ JUNIOR, 2017, p. 13).

Desse modo, apesar de não serem sinônimos, espaço e território não devem ser tidos como separados um do outro (SAQUET, 2009), afinal “[...] território é resultado do processo de produção *do e no* espaço”, isto é, fruto da ação, produção social (SAQUET, 2011, p. 23, grifo do autor). E da intencionalidade social, mediante o trabalho, temos a transformação do espaço em espaço geográfico, o que também se expressa em diferentes temporalidades e territorialidades (SANTOS, 2006; MOREIRA, 1994).

Nesse sentido, colocamo-nos para averiguar a atual disputa entre capital-trabalho nos portos brasileiros, no que tange aos trabalhadores portuários; sejam eles avulsos ou vinculados, no Porto Organizado de Santos, em São Paulo ou no Terminal de Uso Privado do Pecém, no Ceará; tendo a categoria trabalho como fundante.

Nosso sujeito de pesquisa, os trabalhadores portuários, está inserido no processo de produção voltado à circulação de mercadorias nos portos. Os portos, por sua vez, dentro do modo capitalista de produção, são objetos espaciais, meios onde o capital se (re)produz. São espaços de conexão entre lugares pelo globo, os quais têm uma intencionalidade específica para o capital, ou seja, de fazer a circulação das mercadorias, em escala regional, nacional ou internacional.

Entender a acumulação do capital no centro das coisas como o principal elemento do crescimento sob o capitalismo, em que o mesmo busca criar estruturas/objetos espaciais específicos para sanar/responder as próprias necessidades do capital (HARVEY, 2005) é importante para apreendermos as suas intencionalidades, interferências, ou melhor, sua territorialidade diante do sistema portuário. Para o autor, o

próprio Marx, no “Manifesto do Partido Comunista” ou em “O Capital”, estabeleceu uma abordagem relativa à teoria da localização, ligando-a, teoricamente, ao crescimento econômico e a uma estrutura emergente de relações espaciais.

O sistema capitalista é, portanto, muito dinâmico e inevitavelmente expansível; esse sistema cria uma força permanentemente revolucionária, que, incessante e constantemente, reforma o mundo em que vivemos (HARVEY, 2005, p. 43).

O crescimento econômico no capitalismo é nomeado por Marx como um processo cheio de contradições internas que despontam através de crises (HARVEY, 2005). A natureza espontânea desse modo de organização social é o caos da produção de mercadorias sobre o capitalismo competitivo. Algumas das graves tensões que irrompem no processo de acumulação são:

- 1) A existência de um excedente de mão-de-obra, isto é, um exército de reserva industrial, que pode alimentar a expansão da produção. Portanto, devem existir mecanismos para o aumento da oferta de força de trabalho, mediante, por exemplo, o estímulo ao crescimento populacional, a geração de correntes migratórias, a atração de "elementos latentes" força de trabalho empregada em situações não capitalistas; mulheres, crianças etc. para o trabalho, ou a criação de desemprego pelo uso de inovações que poupam trabalho.
- 2) A existência no mercado de quantidades necessárias (ou oportunidades de obtenção) de meios de produção- máquinas, matérias-primas, infra estrutura física e assim por diante -, que possibilitam a expansão da produção conforme o capital seja reinvestido.
- 3) A existência de mercado para absorver as quantidades crescentes de mercadorias produzidas. Se não puderem ser encontradas necessidades para os bens, ou se não existir demanda efetiva (a necessidade retraída pela incapacidade de pagamento), então desaparecerão as condições para a acumulação capitalista (HARVEY, 2005, p. 45).

Assim, o desemprego e subempregos crônicos, falta de demanda efetiva do mercado, excedente de capital, falta de oportunidade de investimento e as taxas decrescentes de lucros são manifestações da crise, referindo-se à tendência básica a superacumulação (HARVEY, 2005).

As crises no capitalismo têm funções importantes, pois elas impõem a adoção de algum tipo de ordem e racionalidade no próprio desenvolvimento econômico capitalista (HARVEY, 2005). Todavia, salienta o autor, essas correções no curso da acumulação do capital podem fugir do controle e acentuar a luta de classes, proporcionando, assim, o surgimento de movimentos revolucionários e o caos, com alternativas à crise do capital como o fascismo.

Aliás, as respostas do capital as suas crises têm como horizonte realizar tudo o que for necessário para manter o próprio modo capitalista de produção, criando condições apropriadas à renovação do capital (HARVEY, 2005).

As crises periódicas devem ser compreendidas como uma mudança do processo de acumulação de um nível para outro novo e superior, expandindo a capacidade produtiva e a própria capacidade de renovar as condições de acumulação (HARVEY, 2005).

A configuração desse novo nível, segundo o autor, possuiu algumas características, como: 1) Aumento da produtividade da mão de obra pela utilização de maquinários sofisticados e desvalorização forçada dos equipamentos antigos; 2) Diminuição dos custos referentes à mão de obra, causado por dois motivos - primeiro pela própria crise que aumenta o contingente de trabalhadores desempregados e pela introdução de novas tecnologias, as quais diminuem os postos de trabalho; 3) O excedente de capital, quem não teve oportunidade de investir na crise buscará novas linhas de atração e de forma mais lucrativa; 4) A demanda efetiva expandida por produtos, inicialmente na indústria e, conseqüentemente, indo para o consumo final, culminando no esvaziamento de todos os bens produzidos no mercado.

Para superar a crise, o capital cria novas demandas efetivas, como: penetração do capital em novas esferas ou reorganização de formas preexistentes (transformação da agricultura camponesa em capitalista); diversificação da divisão do trabalho e expansão dos pontos de troca dentro sistema; criação de novos desejos e necessidades (surgimento de novos produtos); estímulo para o crescimento populacional compatível com a acumulação em longo prazo; expansão geográfica para novas regiões “[...] incrementado o comércio exterior, exportando capital e, em geral, expandindo-se rumo à criação do que Marx denominou ‘o mercado mundial’” (HARVEY, 2005, p. 48).

A acumulação do capital para Harvey (2004) sempre foi uma questão profundamente geográfica, pois sem essa opção, “[...] à reorganização espacial e ao desenvolvimento geográfico desigual, o capitalismo há muito teria cessado de funcionar como sistema econômico-político” (HARVEY, 2004, p. 40).

Na busca de adequar-se à materialidade e à sociabilidade do espaço, o modo capitalista de produção adapta seu processo de expansão, em que os excedentes gerados em uma região (país, local) são direcionados para a construção de novas condições de reprodução em novos espaços, o que pode destruir as condições anteriores, o que Harvey (2005) chamou de “ajuste espacial”.

O “ajuste espacial” nada mais é que a criação de novos recursos produtivos em outras localidades do globo para absorver o capital superacumulado, efeito da crise em um local/país em condições melhores e mais favoráveis à reprodução do que em seu local de origem. Em outras palavras, é uma transferência de capital excedente (HARVEY, 2005) que é, normalmente, oriundo de países centrais da economia capitalista a países, espaços geográficos que ofereçam condições de reprodução ampliadas a esse capital.

O ajuste espacial é impedido, resultando numa crise no país natal. O desenvolvimento desimpedido do capitalismo em novas regiões é uma necessidade absoluta para a sobrevivência do capitalismo. Essas novas regiões são os lugares onde o excesso de capitais superacumulados podem mais facilmente ser absorvidos, criando novos mercados e novas oportunidades para investimentos rentáveis (HARVEY, 2005, p. 118).

Para o autor supracitado, o “ajuste espacial” está ligado ao colonialismo e ao imperialismo, assim como as relações políticas e econômicas estabelecidas criam e acentuam o desenvolvimento geográfico desigual. Outro fator importante do “ajuste espacial” é que esse pode estabelecer um novo centro rival de acumulação com o tempo e esse novo centro também criará seu próprio ajuste. Como exemplo temos o caso dos

Estados Unidos [que] absorveram muito mais capital excedente britânico do que a Índia, mas também se tornaram o grande concorrente em relação à Grã-Bretanha no mercado mundial. De modo similar, a ex-Alemanha Ocidental e o Japão absorveram muito mais capital excedente dos Estados Unidos do que todo o "Terceiro Mundo" depois de 1945, e também, subseqüentemente, emergiram como principais centros competidores em relação à hegemonia econômica dos Estados Unidos dentro do capitalismo mundial (HARVEY, 2005, p. 118, grifo nosso).

Como podemos observar, os portos por dentro da expansão do capital são objetos espaciais importantes de reprodução e realização do próprio capital, são pontos de conexão entre lugares, de movimento de mercadorias e pessoas, ou seja, são objetos, cuja finalidade é garantir os interesses do próprio capital. Os portos são marcas espaciais da reprodução do espaço do capital.

Ademais, Harvey (2005) pontua que o espaço geográfico, as marcas dos objetos construídos pelo capital, os fixos, devem ser vistos também como lugares de contradição e de tensão. Os sujeitos sociais que criam esse espaço também atuam de maneira a criar possibilidades de superação do mesmo, reverberações à luta de classe.

Sendo assim, no tocante a nossa pesquisa propriamente dita, os trabalhadores portuários vêm sofrendo com as mudanças recentes nos portos brasileiros, fruto da modernização dos portos, resultado de transformações inerentes à própria crise de

acumulação do capital dos anos 1970. Essa, como vemos no decorrer do texto, adotou o modelo de acumulação flexível e passou a reorientar tanto o controle dos portos como a força de trabalho¹² portuária em modelos flexíveis, buscando garantir novos horizontes para acumulação do capital em condições melhores e mais expansivas, espaço-territorial inclusive.

Diante da sociedade de classes em que vivemos, dentro do metabolismo do capital, entendemos que o conceito de território deve contribuir para desvendar e tornar tangível a dimensão espacial das disputas e os conflitos entre os interesses do capital e a flexibilização da força de trabalho portuária e os interesses dos trabalhadores e suas entidades de representação.

A seguir, discutimos o trabalho portuário no capitalismo, com o intuito de compreender os processos de exploração e subordinação deste trabalho.

1.2 O Controle do Processo de Trabalho Portuário no Capitalismo

Neste item, abordamos o processo de trabalho portuário dentro do modo capitalista de produção, para entendermos as amarras que perpassam ou prendem os trabalhadores portuários.

O processo de trabalho é descrito por Marx (2017) como atividade orientada a um fim, ou seja, ação aplicada pelo homem, com ajuda dos meios do trabalho, orientadas para transformar um objeto de trabalho. Elucidado de maneira mais ampla, o processo de trabalho

[...] inclui entre seus meios, além das coisas que medeiam o efeito do trabalho sobre seu objeto e, assim, servem de um modo ou de outro como condutores da atividade, também todas as condições objetivas que, em geral, são necessárias à realização do processo (MARX, 2017, p. 258).

O processo de trabalho resulta na produção de valores de uso, construídos a partir da “[...] apropriação do elemento natural para a satisfação de necessidades humanas,

¹² É a capacidade humana de executar trabalho, é uma categoria especial e distinta não intercambiável com qualquer outra, pelo motivo simples de ser humana (BRAVERMAN, 1987). “O Trabalho humano, seja diretamente exercido ou armazenado em produtos como ferramentas, máquinas ou animais domesticados, representa o recurso exclusivo da humanidade para enfrentar a natureza” (BRAVERMAN, 1987, p. 54).

condição universal do metabolismo entre homem e natureza, perpétua condição natural da vida humana” (MARX, 2017, p. 258).

Em vista disto, compreendemos que o processo de trabalho portuário faz parte da circulação de mercadorias, pois sua atividade está voltada para a movimentação de cargas nos portos, constituindo o seu próprio objeto do trabalho, através das coisas que intercedem nesta atividade, fixo (o próprio porto) ou outras técnicas e ferramentas (guindastes, portainer, grab, etc), com a finalidade de movimentar cargas, por exemplo: do armazém para o cais, do cais para o convés/porão do navio, entre outros.

Percebemos que, para a realização do processo de trabalho, é de suma importância o dispêndio de força humana com o fim de produzir determinada mercadoria e, como já pontuamos neste texto, sob o capitalismo, os meios de produção são retirados dos trabalhadores e o trabalho é subordinado ao capital, restando aos mesmos apenas a venda de sua força de trabalho, a qual se torna mercadoria para o capitalista (MARX, 2017).

Perante o modo capitalista de produção, o trabalhador labora sobre o controle do capitalista que, por sua vez, vela e orienta para que o trabalho seja realizado corretamente, assim como para que os meios de produção sejam utilizados de forma adequada pelo trabalhador.

Outro elemento importante a ser ponderado é que o produto concebido no processo de produção não é propriedade do produtor e sim do capitalista (MARX, 2017). O trabalhador recebe do capitalista pela venda de sua força de trabalho, podendo ser um valor pago ao dia, por jornada, semanal, mensal. Em outras palavras Marx (2017: 262) descreve que

Ao comprador da mercadoria pertence o uso da mercadoria, e o possuidor da força de trabalho, ao ceder seu trabalho, cede, na verdade, apenas o valor de uso por ele vendido. A partir do momento em que ele entra na oficina do capitalista, o valor de uso da sua força de trabalho, portanto, seu uso, o trabalho, pertence ao capitalista. Mediante a compra da força de trabalho, o capitalista incorpora o próprio trabalho, como fermento vivo, aos elementos mortos que constituem o produto e lhe pertencem igualmente.

Dessa maneira, para o capitalista o processo de trabalho não é mais nada que um conjunto de mercadorias compradas por ele e orientadas para produção de determinada atividade, desde que o capitalista tenha/acrescente os meios de produção. Em outros termos, o processo de trabalho “[...] se realiza entre coisas que o capitalista comprou,

entre coisas que lhe pertencem. Assim, o produto desse processo lhe pertence tanto quanto o produto do processo de fermentação em sua adega” (MARX, 2017, p. 263).

Refletindo sobre o processo de trabalho portuário, percebemos que esse não produz mercadoria, todavia sua atividade fim está orientada para a movimentação de cargas, contribuindo, como já ponderou Diéguez (2019), para a valorização do capital na etapa de circulação/distribuição de mercadoria. O que para Marx (2017) é fundamental, tanto para a produção, como para a valorização do próprio capital.

O processo de trabalho dos trabalhadores portuários é realizado em estruturas territoriais que compõem o espaço geográfico, dotadas de objetos fixos; no caso o porto que agrega meios (ferramentas, maquinários); para realizar a circulação de mercadoria e, por sua vez, a valorização do capital.

Os trabalhadores portuários realizam uma ação de suma importância no modo capitalista de produção, movimentam mercadorias produzidas por outros trabalhadores (no campo, na fábrica etc.) para outros lugares onde essas mercadorias serão consumidas. “A circulação de mercadorias é o ponto de partida do capital. Produção de mercadorias e circulação desenvolvida de mercadorias – o comércio – formam os pressupostos históricos a partir dos quais o capital emerge” (MARX, 2017, p. 223).

A circulação

[...] possui dois aspectos: o movimento físico real de mercadorias do lugar de produção ao lugar de consumo, e o custo real ou implícito ligado ao tempo consumido e às mediações sociais (a cadeia de atacadistas, varejistas, operações bancárias etc.) necessárias para que a mercadoria produzida encontre seu usuário final (HARVEY, 2005, p. 49).

O primeiro aspecto é considerado por Marx como parte integrante do processo produtivo, assim gerador de valor. O segundo aspecto da circulação não gera valor e deve ser compreendido como custo necessário, “[...] portanto, deve ser considerado dedução necessária do excedente, pois o capitalista precisa pagar por isso” (HARVEY, 2005, p. 49).

De tal modo, que as indústrias de transporte e de comunicação, as quais vendem a mudança de localização, como produtoras de valor, uma vez que são consideradas condição espacial, ou seja, realizam o ato de trazer o produto ao mercado, o que o faz pertencer ao próprio processo de produção (HARVEY, 2005). Até porque, para o autor, o produto só está realmente acabado quando se encontra no mercado.

Nesta mesma linha de raciocínio, Cooper (2000) considera que o trabalho portuário é crucial para o capital realizar os frutos de seus esforços produtivos, fazer a produção circular do produtor para os locais de consumo. Da mesma maneira, os portos estabelecem conexões com os fixos semelhantes espacializados pelos continentes, tendo grande importância no processo de circulação das mercadorias.

Harvey (2005) compreende que a crescente ligação entre os mercados mundiais e a trocabilidade entre mercadorias/produtos tornam os preços dessas sensíveis aos custos do transporte, assim como o processo produtivo dos trabalhadores portuários, em outras palavras, a movimentação de cargas (de contêineres, por exemplo, cheios de insumos médicos, insumos para indústria, etc.), influencia o preço final.

Dessa maneira, os custos da circulação podem ser reduzidos por técnicas/modelos que busquem minimizar o ônus, que tornem o transporte mais aperfeiçoado. Assim, tendo uma visão totalizadora da produção, a redução dos custos da circulação real (no espaço) integra-se ao desenvolvimento das forças de produção do capital (HARVEY, 2005).

Os imperativos da acumulação provocam a superação de barreiras

Quanto mais a produção vier a se basear no valor de troca (portanto, na troca), mais importante se tornam as condições físicas da troca os meios de comunicação e transporte para os custos de circulação. Por sua natureza, o capital se impulsiona além de todas as barreiras espaciais. Assim, a criação das condições físicas de troca [...] torna-se uma necessidade extraordinária para isso (MARX, 1973, 524 *apud* HARVEY, 2005, p. 50).

Como observamos, os meios de transporte são essenciais para o capital, conseqüentemente, os portos são nexos de conexão interescares entre os lugares, em outras palavras, são meios essenciais de circulação de mercadorias.

Ports are not simply specific instances of a general phenomenon; they are connected to one another. Whatever the spatial fixity of a port, the reason for its existence was its links to other equally specific locations. The commodities that travelled between places constituted the material basis of dockers' work [...] ¹³ (COOPER, 2000, p. 524).

Para o autor supracitado, o ambiente de trabalho portuário também possibilitou contatos dos trabalhadores com outras categorias de profissionais, com ideias de organização laboral e sindical, inclusive de outros continentes. Assim, os portos foram

¹³ Tradução livre: “Os portos não são simplesmente instâncias específicas de um fenômeno geral; eles estão conectados um ao outro. Qualquer que seja a fixação espacial de um porto, a razão de sua existência foram os *links* para outros locais igualmente específicos. As mercadorias que viajavam entre os lugares constituíam a base material do trabalho dos trabalhadores portuários [...]”

para os trabalhadores propagadores de ideias, inclusive, informando-os sobre condições de vida e trabalho de seus companheiros em outros países (COOPER, 2000). Desse modo, o ambiente portuário também possibilita outras práticas, sociabilidades, e não somente aquelas mediadas pela lógica de reprodução ampliada do capital, ainda que essa seja a mais hegemônica.

Dessa forma, o conflito entre capital-trabalho nos portos ocorre pelo poder de ditar os ritmos de produção, o trabalho, a composição, a remuneração, a jornada, os contratos, isto é, são elementos de disputa que o capital tenta, cada vez mais, impor aos trabalhadores, como um mecanismo de subordinação aos interesses do capital.

E, sendo os portos espaços dotados de intencionalidades específicas dentro do capitalismo, facilitador da circulação de mercadorias, são fixos que marcam os territórios, com seus usos e funcionalidades a depender dos interesses de quem o comanda. Aliás, a sua localização territorial é de suma importância no processo de produção e valorização do capital.

Portanto, enfatizamos que o controle do processo de trabalho portuário é de fundamental relevância para a realização da circulação das mercadorias no modo capitalista de produção. Os portos são tidos como infraestruturas espaciais que proporcionam aos capitalistas o escoamento, a distribuição de seus produtos através das forças físicas e mentais dos trabalhadores.

Nesse sentido, a seguir adentramos, mais especificadamente, nas fases por que passou ao longo da história o processo de trabalho portuário, sobretudo trazendo exemplos ocorridos mundialmente.

1.2.1 O trabalho portuário e o capital: os sentidos das disputas históricas

O trabalho portuário no mundo é historicamente marcado pelo trabalho flutuante, no qual a demanda de trabalho flutuava com a chegada inconstante de navios nos portos. Além do mais, outros fatores ligados às condições ambientais, entre elas a maré e as condições meteorológicas/de tempo, influenciavam a demanda de trabalho nos portos (DAVIS, 2000). Foi assim que essa demanda de trabalho relacionada com o fluxo dos navios criou um mercado de trabalho flutuante, isto é, de trabalhadores que tinham oportunidades de empregos condicionadas ao fluxo de navios (GITAHY, 1992).

Os trabalhadores expostos a esse mercado de trabalho flutuante criaram diversas alternativas para obterem certo controle e segurança no emprego. Dentre essas estratégias,

conduziram a organizações artesanais, vínculos familiares, etnias, agitação sindical, dentre outras, ao longo da história (DAVIS, 2000).

A disputa pelo controle do processo de trabalho, pelo poder de ditar as normas de como se dá o trabalho é, para Davis (2000), o elemento principal para entendermos as transformações inseridas no mundo do trabalho portuário.

Temos de compreender as transformações inseridas no trabalho portuário dentro das próprias mudanças, instituídas pelo modo capitalista de produção, objetivadas na necessidade de desenvolvimento de suas próprias forças produtivas.

Ademais, Davis (2000) assinala que o trabalho portuário passou por três períodos basilares, são eles: *artesanal*, *casual*, e o *fim do trabalho casual*. Sendo que os mesmos são marcados pelo próprio modelo de organização social do capital e suas estratégias de inserir a lógica de controle e subordinação sob os trabalhadores.

O período *artesanal* caracterizou-se pelo amplo controle do trabalho por parte dos estivadores. Através das guildas, esses sujeitos tinham o poder de alocar, controlar as tarefas desenvolvidas, regular o acesso ao trabalho e às embarcações (DAVIS, 2000). Esse período, destaca o autor, reproduziu-se em diferentes portos pelo mundo, com particularidades e similaridades, como exemplo: na Alemanha, China e Inglaterra.

O fim do período *artesanal* está relacionado com as inovações e transformações no modo capitalista de produção no decorrer do século XIX e início do século XX. Assim como a expansão comercial instigou a relação entre as metrópoles e suas colônias, um fluxo crescente de navios abriu mercados para os produtos manufaturados nas colônias e, por outro lado, permitiu o envio de matérias primas das mesmas para as metrópoles a serem processadas na indústria em crescimento.

Por outro lado, as exigências do capital para diminuição do tempo de circulação das mercadorias, de seu lugar de produção para o consumo, impuseram ao setor portuário a instituição de diversas inovações tecnológicas, tornando os navios cada vez mais rápidos e maiores e exigindo tempo de resposta no processo produtivo também de maneira mais rápidas e eficazes (DAVIS, 2000).

Como resultado desse processo, salienta o autor, as empresas portuárias procuraram formar quadros/turmas de trabalhadores próprios, em grande número para responder às breves e intensas explosões de movimentação de mercadorias nos portos. Por isso, a decisão de formar quadros de trabalhadores, pelos empregadores, foi de forma consciente destinada a atender às necessidades máximas do capital, sem necessariamente

atender aos direitos dos trabalhadores, contratando-os de maneira ocasional (DAVIS, 2000).

Este passo marcou o fim das guildas no trabalho portuário, caracterizadas pelo amparo e com certo controle do trabalho pelos próprios trabalhadores, lançando-os em um mercado de trabalho conflituoso “[...] framed by an industrial capitalist or colonial/imperial hegemony, the dockers' world was epitomised by insecurity¹⁴” (DAVIS, 2000, p. 543).

Como resposta a insegurança no trabalho e até mesmo para conseguir emprego os portuários buscaram diversas alternativas e vias para salvaguardar o emprego e condições melhores de trabalho, incluindo, de acordo com o autor supracitado, através da construção de identidades coletivas, étnicas, familiares, entre outros.

Ademais, as maiores cidades portuárias, nesse momento histórico de implantação do trabalho *casual*, passavam por grandes transformações ensejadas dentro do processo de urbanização e com os grandes fluxos migratórios, resultando em mais pressão sobre a oportunidade de emprego no cais e rebaixando os salários dos trabalhadores (DAVIS, 2000).

A título de exemplo, Weinbauer (2000) assinala que, nos principais portos do mundo na década de 1920, empregavam-se grande número de trabalhadores, como: Shanghai, 60 mil em 1920; Londres, 54 mil e 558 no ano 1925; New York, 50 mil, no fim da década de 1920; Hamburgo com 21 mil em 1925; e Liverpool com 20 mil e 580 trabalhadores em 1925.

O perfil dos trabalhadores portuários na Europa englobava trabalhadores pescadores, marítimos e migrantes, a maioria de zonas rurais, vale dizer, que realizavam outras atividades além do trabalho portuário (DAVIS, 2000). Por exemplo,

In England, farm labourers migrated to Hull. Sam Davies has pinpointed the origin of some of the dockers as coming from the 'agricultural hinterland of Lincolnshire and the East Riding of Yorkshire'. According to Svend Andersen, during the latter part of the nineteenth century dockers arriving at Aarhus, Denmark, 'came from the surrounding countryside' [...] ¹⁵ (DAVIS, 2000, p. 546).

¹⁴ Tradução livre: “[...] emoldurado por uma hegemonia capitalista industrial ou colonial/imperial, o mundo dos estivadores era simbolizado pela insegurança”.

¹⁵ Tradução livre: “Na Inglaterra, trabalhadores agrícolas migraram para Hull. Sam Davies descreveu a origem de alguns dos portuários como provenientes do “interior agrícola de Lincolnshire e do East Riding of Yorkshire”. Segundo Svend Andersen, durante a última parte do século XIX, os estivadores que chegaram a Aarhus, na Dinamarca, “vieram da zona rural circundante”.

Para esse autor, os empresários portuários demonstravam sua predileção pelos trabalhadores migrantes de zonas rurais, como evidenciado na investigação de Ronald Baetens sobre o porto de Antuérpia, na Bélgica.

He reports that rural migrants 'were mostly recruited from the Land of Waas' and the 'region was known for its diligent workers. Could this perhaps explain why employers were attracted to such a group? Inculcated with an agricultural work ethic associated with long hours and hard work, such workers would more likely accept similar rhythms of work in port cities'¹⁶ (DAVIS, 2000, p. 546).

Acreditamos que essa preferência por trabalhadores rurais no momento de adoção e consolidação do trabalho *casual* foi mais uma estratégia do capital para combater os laços de defesa e de identidades firmados pelos trabalhadores com experiência no trabalho das guildas, bem como para diminuir a remuneração paga ao conjunto de trabalhadores. Outro exemplo foi o que ocorreu em Londres, onde observamos a atuação semelhante à belga, agora com imigrantes irlandeses, os quais, fugindo da fome em seu país natal, estabeleceram-se no London's east end (DAVIS, 2000).

The Irish who emigrated to London were predominately from Munster and the counties of Cork and Kerry. [...] Because of this riverside settlement and their rural status, men were attracted to the casual labour of dock work. Employers also came to prefer Irish labourers because of their tendency to accept hard work and low wages. As one employer remarked, 'without the aid of the Irish ... the business of the docks would be seriously impeded'¹⁷ (DAVIS, 2000, p. 547).

Além das condições duras de trabalho, o *período casual* marcou a presença da figura do capataz ou do chefe da estiva em alguns países, o qual possui a função de ser o elo entre os armadores/agentes de navegação/donos da carga e os trabalhadores (GITAHY, 1992; SILVA, 2003). Segundo os autores, os capatazes eram os responsáveis pela seleção dos trabalhadores, a qual, muitas vezes, realizava-se sem nenhum critério ou então priorizava pessoas mais próximas.

¹⁶ Tradução livre: “Ele relata que os migrantes rurais foram na maioria recrutados da Terra de Waas e que a região era conhecida por seus trabalhadores diligentes. Talvez isso explique por que os empregadores foram atraídos por esse grupo? Inculcados com uma ética de trabalho agrícola associada a longas horas e muito trabalho, esses trabalhadores provavelmente aceitariam ritmos semelhantes de trabalho nas cidades portuárias”.

¹⁷ Tradução livre: “Os irlandeses que emigraram para Londres eram predominantemente de Munster e dos condados de Cork e Kerry. [...] Devido a esse povoado ribeirinho e seu *status* rural, os homens foram atraídos pelo trabalho ocasional nas docas. [...] Os empregadores também passaram a preferir trabalhadores irlandeses por causa de sua tendência a aceitar trabalho duro e salários baixos. Como observou um empregador, “sem a ajuda dos irlandeses ... os negócios das docas seriam seriamente impedidos”.”

Weinhauer (2000) elucida que o poder de contratação no *período casual* estava personificado no verdadeiro aristocrata da orla, o capataz.

In short: the period of casual labour was the golden age of the foreman. [...] But the power did not lie on one side only. There was at least a 'mutual fidelity' between the foreman and his men. He hired then as often as possible and they in return worked with an ardour that solidified his relationship with the company. Moreover, often a foreman only hired his favoured men. Often many men preferred to work only with one foreman¹⁸ (WEINHAUER, 2000, p. 587).

Esse modelo criou inúmeros conflitos entre os próprios trabalhadores, devido às diversas etnias que disputavam as vagas de emprego nos portos, e entre os trabalhadores e os capatazes, pois estes eram representantes dos interesses dos empresários/agências de navegação.

Todavia, imersos nestes conflitos, os trabalhadores que lograram superá-los, tecendo elos de identidade/unificação/solidariedade entre si, construíram modelos de controle do trabalho, principalmente, em relação à intermediação da mão de obra, tendo o sindicato como agente fundamental, o qual controlava a entrada de trabalhadores nos locais de trabalho. Esse modelo ficou conhecido como *closed shop* (GITAHY, 1992).

Em depoimento de um trabalhador irlandês das docas de Londres, coletado por Davis (2000), é perceptível que

[...] 'you had the [Irish] names' but the gangs were 'all mixed'. As he explained, dockers of Irish descent 'thought no more about the Irish [than the Irish] thought about them.' It was residential and class quality that brought the dockers together. As Joe Bloomberg pointed out, 'We were all brought up together ... it was Wapping or Stepney ... and it was what you'd done during that time' that provided character or identity¹⁹ (DAVIS, 2000).

Nesse sentido, Cooper (2000) descreve que os grupos de trabalhadores lograram construir nos portos modelos de auto-organização importantes na formação de solidariedade entre eles, em contraste com uma disciplina imposta de cima para baixo, do

¹⁸ Tradução livre: “Em resumo: o período de trabalho informal foi a idade de ouro do capataz. [...] Mas o poder não estava apenas de um lado. Havia pelo menos uma 'fidelidade mútua' entre o capataz e seus homens. Ele contratou o mais rápido possível e eles, em troca, trabalharam com um ardor que solidificou seu relacionamento com a empresa. Além disso, muitas vezes um capataz apenas contratava seus homens favoritos. Muitas vezes, muitos homens preferiam trabalhar apenas com um capataz.”

¹⁹ Tradução livre: “[...] você tinha os nomes [irlandeses], mas as turmas eram 'todas misturadas'. Como ele explicou, estivadores de descendência irlandesa 'não pensavam mais nos irlandeses [do que os irlandeses] pensavam neles'. Foi a qualidade residencial e de classe que uniu os estivadores. Como Joe Bloomberg apontou: 'Todos nós fomos criados juntos ... eram Wapping ou Stepney ... e foi o que você fez durante esse tempo' que forneceu caráter ou identidade.”

chefe todo poderoso, da racionalização do sistema industrial. Os empresários, acentua o autor, tiveram problemas para impor seus ditames em diversos portos onde a experiência do *closed shop* foi vivenciada entre os trabalhadores.

Sem embargo, essas alternativas de resistirem aos efeitos excludentes do mercado de **trabalho casual**, por mais que em alguns casos possam ter garantido liberdade e certo poder de barganha aos trabalhadores e seus sindicatos, também possibilitaram flancos de manipulação exercida por empregadores (DAVIS, 2000).

Ademais, as próprias necessidades do capital, dentro do processo de expansão de seu metabolismo social, tendo a inserção do modelo fordista/taylorista de produção, ensejaram mudanças na organização e controle sobre a força de trabalho portuária, assim como o crescimento do poder dos sindicatos na orla dos portos influenciou um conjunto complexo de mudanças.

Em primeiro momento, assim como em outros processos produtivos, o capital buscou observar, descrever e aprender a partir da experiência desenvolvida pelos trabalhadores portuários flutuantes, em sua labuta diária, as técnicas para movimentar diferentes mercadorias, para, em seguida, estabelecer modelos mais eficientes, repetitivos, ou seja, gerenciar e controlar o processo de trabalho portuário.

Dessa maneira, o capital, com a gerência e a absorção da experiência desenvolvida no trabalho pelos trabalhadores, estruturou uma divisão técnica do trabalho mediatizada com um conjunto de especializações, dotando aqueles ofícios independentes e diversos em especialidades, com operações fragmentadas, parciais no processo produtivo (ANDRÉ, 1998).

Consequentemente, a organização e controle do trabalho portuário dentro do modo capitalista de produção foram concebidos na separação entre comando e execução, com uma divisão do trabalho composta por diversas categorias e especializações, como exemplo: “operários braçais, especializados monotécnicos e qualificados para o exercício da vigilância e controle do processo produtivo, foram criadas as funções de direção e chefias organizadas hierarquicamente; conferente, fiscais, contramestres e mestres de porão” (ANDRÉ, 1998, p. 66).

Para Weinbauer (2000), muitos empregadores a partir da adoção das práticas organizacionais e de controle do trabalho portuário, dentro do modelo fordista/taylorista, transcenderam o espaço de trabalho, o cais do porto ou navio. As ações abrangeram mudanças no modo de vida dos trabalhadores, em suas moradias, nos hábitos, entre outros. (WEINHAUER, 2000).

Por sua vez, frente aos problemas do **trabalho casual**, os trabalhadores e suas entidades de representação responderam com inúmeras greves, as quais abalaram os principais portos do mundo, como exemplo: Londres em 1889, Hamburgo em 1896-97, São Francisco em 1934 (WEINHAUER, 2000).

Outro elemento importante é que a adoção de novas tecnologias, consequentemente, diminuiu o número de oportunidades de emprego, transformando o próprio **período casual** de trabalho em um fardo para os trabalhadores (WEINHAUER, 2000).

O processo de **fim do trabalho casual**, segundo Weinbauer (2000), iniciou-se no Reino Unido, Holanda e Alemanha, ainda entre os anos 1890 e 1930. Contudo, essas tentativas iniciais não tiveram êxito por um conjunto de fatores, entre eles: mobilização dos trabalhadores, crises econômicas (grande Depressão), guerras mundiais. Para o autor, o fim do trabalho casual nos portos da Europa logrou-se com o término da II Guerra Mundial, tendo o Estado papel importante neste processo.

A importância do Estado para resolver os problemas que o período casual colocou, assim como o novo modelo elaborado para dar sustentação à nova conjuntura histórica de acumulação do capital que se configurava no pós-II Guerra Mundial, devem-se à funcionalidade no tocante ao keynesianismo e ao pacto entre capital e trabalho.

De acordo com Weinbauer (2000), dentre os problemas apontados, destacam-se: 1) O registro dos trabalhadores portuários próximo ao número de oportunidades de trabalho; 2) supervisão do mercado de trabalho, criação de uma agência central que cuidasse da contratação e dos locais de contratação; 3) O poder dos sindicatos e grupos que surgiram para intermediar a mão de obra que deveria estar subordinado ao item anterior; 4) Os trabalhadores portuários que deveriam ser disciplinados, dentro da lógica de controle e subordinação aos interesses patronais para exercerem suas atividades com alta produtividade; 5) Os trabalhadores portuários que deviam ser divididos em subcategorias.

Ademais, a principal questão para o autor supracitado, era quem iria ter o poder de controlar o mercado de trabalho nas docas? Pois esse controle relaciona-se com outros, dentre os quais, a definição da duração e das condições em que o trabalho seria realizado. Para mais, os efeitos sociais de disputas que causaram o período **casual**, assim como a crise econômica e social que as grandes guerras causaram, fez o próprio modo capitalista de produção adotar um modelo de produção que buscou diminuir o conflito entre capital-trabalho. Resultando, para Weinbauer (2000), na necessidade de estabelecer, dentro do

fim do trabalho casual, pagamentos aos trabalhadores que garantissem a renda dos mesmos.

This had to be assisted by other social political measures such as health and accident insurance. Additionally, the living conditions of the (casual) dock workers had to be improved by slum clearance and improved housing conditions²⁰ (WEINHAUER, 2000, p. 581).

Este modelo e as políticas necessárias para estabelecê-lo foram construídos de maneira mais eficaz através da atuação do Estado, dentro de um período em que o modo capitalista de produção definiu um pacto entre capital e trabalho, o qual garantia a expansão da produção e reprodução do capital, combinado com direitos trabalhistas e sociais (HARVEY, 1999). O período foi marcado pelo Estado de bem estar social.

Não olvidemos que as conquistas trabalhistas dos trabalhadores portuários estabelecidas com o *fim do trabalho casual*, através da contratação formal dos trabalhadores, estabelecendo garantias de renda para os mesmos, só foram concretizadas com inúmeras greves (WEINHAUER, 2000). Outro fator determinante

Apparently more and more employers (at least the big companies) began to change their minds, even if it was a pragmatic and temporary conversion. Many of them might have realised that the social climate of the immediate post-war years fostered corporate solutions for industrial tensions. Moreover, in the face of strong unions and countless strike actions it might have appeared advisable to them to accept workers' and unions' demands mitigated by state arbitration than to face the combined actions of radical unions and militant dock workers²¹ (WEINHAUER, 2000, p. 602).

Dessa forma, foi por meio da atuação dos próprios trabalhadores, da insegurança do capital e do Estado (no caso dos países do ocidente Europeu) e de explodirem revoluções populares de esquerda (muito devido à influência da União Soviética), que o capital (os empregadores) acatou, de certa maneira, as reivindicações dos trabalhadores. Nessa perspectiva, o Estado e os empregadores resolveram ceder e estabeleceram políticas de direitos universais.

²⁰ Tradução livre: “Isso teve que ser auxiliado por outras medidas políticas sociais, como seguro saúde e acidentes. Além disso, as condições de vida dos trabalhadores portuários (casuais) tiveram que ser melhoradas com a remoção de favelas e com as melhores condições de moradia”

²¹ Tradução livre: “Aparentemente, cada vez mais empregadores (pelo menos as grandes empresas) começaram a mudar de ideia, mesmo que fosse uma conversão pragmática e temporária. Muitos deles podem ter percebido que o clima social dos anos imediatamente posteriores à guerra promoveu soluções corporativas para as tensões industriais. Além disso, diante de sindicatos fortes e inúmeras ações de greve, pode parecer aconselhável que aceitem as demandas dos trabalhadores e sindicatos mitigadas pela arbitragem estatal em lugar de enfrentar as ações combinadas de sindicatos radicais e trabalhadores portuários militantes.”

No caso dos trabalhadores portuários ingleses, desde o ano de 1941 o governo organizava esquema de registro de trabalhadores, entretanto esses registros ganharam outras dimensões no pós-guerra (WEINHAEUER, 2000).

Sem embargo, a regulação do trabalho portuário na Inglaterra teve origem somente com uma greve organizada pelos trabalhadores de base em 1945 que, mesmo sem apoio do sindicato que a considerava antipatriótica, saíram vitoriosos. Isso culminou na construção de um importante modelo de regulação do trabalho, que, por mais que não tenha rompido com a submissão do trabalho ao capital, manteve conquistas laborais e salariais aos trabalhadores (VARELA, 2019).

Em 1947, o parlamento inglês introduziu o "Dock Workers (Regulation of Employment) Scheme", o qual era administrado

[...] by the National Dock Labour Board, and by local boards, made up of equal numbers of "persons representing dock workers in the port and of persons representing the employers of such dockworkers", the Scheme was financed by a levy on the employers. Each local board was responsible for keeping a register of employers and workers, paying wages and attendance money, controlling the hiring of labour, and responsibility for discipline²² (WEINHAEUER, 2000, p. 598).

Concomitantemente à regulamentação do trabalho, estabeleceram-se uma série de medidas disciplinares e de organização do trabalho que os trabalhadores casuais não queriam adotar. Ressaltamos que as experiências mais democráticas de acesso e controle sobre a entrada de trabalhadores nos portos, presentes na memória desses trabalhadores, e o medo constante de não ter trabalho no outro dia foram elementos que marcaram a vida desses trabalhadores (DAVIS, 2000). E a conquista do trabalho regular, por mais que concretizasse um sonho, estava relacionada a uma série de obrigações e limitações da liberdade desses indivíduos, tanto de escolher o trabalho quanto de ditar como se daria o trabalho em um novo modelo.

A literatura sobre o tema (DAVIS, 2000; WEINHAEUER, 2000) aborda que o processo de **fim do trabalho casual** gerou uma série de movimentos grevistas por diversos portos pelo mundo. Porém, a regulação do trabalho portuário e a sua formalização criou garantias para os trabalhadores como, por exemplo, a continuidade do trabalho e, em

²² Tradução livre: “[...] pelo Conselho Nacional do Trabalho das Docas e por conselhos locais, compostos por igual número de “pessoas representando trabalhadores portuários no porto e pessoas representando os empregadores desses trabalhadores portuários”, o Esquema foi financiado por uma taxa sobre os empregadores. Cada diretoria local era responsável por manter um registro de empregadores e trabalhadores, pagar salários e dinheiro do comparecimento, controlar a contratação de mão de obra e a responsabilidade pela disciplina.”

casos que não houvesse oportunidade de trabalho nos portos, por falta de navios ou condições climáticas, o recebimento de uma remuneração pelo trabalhador (DAVIS, 2000).

Outro exemplo importante do processo *do fim do trabalho casual* foi a batalha travada pelos trabalhadores de Hamburgo. Após a II Grande Guerra Mundial, a estrutura organizacional da Joint Dock Company foi mantida, porém, mediante um conjunto de lutas sindicais, os trabalhadores lograram que o corpo institucional do órgão fosse dividido entre empregadores e trabalhadores (WEINHAEUER, 2000). Os trabalhadores mantiveram as lutas e paralizações e, em 1941, descreve o autor, uma renda semanal foi garantida através da cobrança sobre os usuários do porto. Por fim, “In August 1950, the organisational framework of the Joint Dock Company became a federal law to which all German ports had to adhere²³” (WEINHAEUER, 2000, p. 599).

Na literatura sobre o trabalho portuário existem inúmeros exemplos do processo que marca o *fim do trabalho casual*²⁴, que iniciou a formalização desses trabalhadores, como os casos dos holandeses, norte-americanos, dentre outros. Porém, é manifesto na literatura que os trabalhadores posteriores à formalização continuaram a lutar por melhores condições de trabalho e contra as disciplinas impostas como contrapartida na formalização (COOPER, 2000).

Ademais, Green (2000) pontua que o processo de trabalho portuário sofreu grandes transformações com o surgimento dos contêineres, pois causaram mudanças significativas nas inovações dos métodos de movimentação de carga, algo até então não vivenciado pelos trabalhadores portuários, isto é, pelos trabalhadores portuários que viveram o processo de mudança que marca o fim do trabalho casual e início do trabalho formal.

Conforme já salientamos, com o fim da II Grande Guerra Mundial introduziu-se uma série de inovações tecnológicas no processo de movimentação de cargas, assim como aumentou a capacidade de transporte dos navios, impactando o cotidiano de trabalho dos portuários como, por exemplo, com a introdução do contêiner. Além do mais, a crise de acumulação do capital dos anos 1970 e a adoção de um novo modelo de acumulação

²³ Tradução livre: “Em agosto de 1950, a estrutura organizacional da Joint Dock Company tornou-se uma lei federal à qual todos os portos alemães tinham que aderir.”

²⁴ Vale contudo dizer, que o *fim do trabalho casual* não ocorreu de maneira a eliminar as formas *casuais* do trabalho portuário em sua totalidade, pois seguindo a própria lógica do capital havia (e há) uma certa coexistência dessas formas de trabalho. Como exemplo, temos o caso dos trabalhadores portuários de Santos, que a partir de 1993 apresentam a coexistência do trabalho avulso casual e do trabalho formal. Assim como, ocorreu também na Colômbia e outros países pelo mundo.

reorientaram a relação entre capital-trabalho no mundo, modificando pactos e estratégias de acumulação até então utilizadas. Essas mudanças, abordamos no decorrer do texto, assim como suas reverberações para os trabalhadores portuários.

No próximo item, trazemos para o debate, mais precisamente, o contexto brasileiro, com reflexões sobre o trabalho portuário ao longo do tempo e mais recentemente.

1.3 O Trabalho Portuário no Brasil: um olhar histórico

O trabalho portuário no Brasil surge da inserção do país no mercado internacional, ainda no período colonial, em que as tripulações dos navios mercantes, quando aportavam nos portos nacionais, repassavam a atividade de carregamento e descarregamento das mercadorias a outros trabalhadores, normalmente trabalhadores alocados na cidade portuária (GITAHY, 1992).

Não olvidemos que por quase quatro séculos da chegada dos portugueses, de 1500 até 1888, ano da abolição da escravidão, o país teve como principal modelo de trabalho a escravidão. Inicialmente com os povos nativos e, posteriormente, com homens e mulheres africanos retirados de seus territórios ancestrais e transportados pelo oceano Atlântico para serem escravizados no Novo Mundo.

Por isto, ao se discutir a formação do trabalho portuário no Brasil, assim como a própria formação da classe trabalhadora brasileira, não devemos negar esse fato histórico, pois negar o trabalho e a contribuição que esses sujeitos negros escravizados deram é, a nosso ver, recusar a participação e troca de experiências de lutas e resistências que esses trabalhadores compartilharam com os trabalhadores livres, principalmente na segunda metade do século XIX e início do século XX no Brasil (MATTOS, 2009).

Os estudos sobre a história social do trabalho no país iniciaram-se no final do século XIX ou início do século XX, identificando-se com a história do trabalho livre assalariado (LARA, 1988). Para a autora, essa abordagem criou uma lacuna e um processo de exclusão dos trabalhadores que foram escravizados e os libertos, pois os mesmos foram os que geraram, por quase quatro séculos, a produção e a riqueza, sendo que repentinamente, como num “piscar dos olhos”, foram ocultados da história do trabalho.

O que ocorreu com esta abordagem sobre a história social do trabalho, como descreve Petersen (2011), foi o isolamento dos sujeitos criando dicotomias (urbano-rural, arcaico-moderno, nacional-imigrante), assim como a separação do sujeito entre a vida laboral e as atividades fora da fábrica, como se não houvesse relações entre as mesmas. Todavia, no aprofundamento das pesquisas, essas dicotomias e separações mostraram-se insuficientes, pois fragmentam o que deve ser entendido como um processo uno, entrelaçado, mas simultaneamente heterogêneo, com diferenças internas e, fora do qual, a experiência e a formação da classe trabalhadora não podem ser explicadas (PETERSEN, 2011).

Mattos (2009) assinala que as contribuições de autores como Maurice Dobb, Christopher Hill; Raymond Williams, Eric Hobsbawm; Perry Anderson e Edward Palmer Thompson influenciaram os historiadores a entenderem o trabalhador como sujeito social para além da fábrica. Essas novas interpretações sobre a história do trabalho transcenderam a leitura centrada no viés econômico, buscando compreender outras dimensões, como a cultural e política, por exemplo, contribuindo com novos elementos para entender a constituição da classe trabalhadora, passando a considerar as contribuições dos trabalhadores escravos e libertos na formação da classe trabalhadora brasileira, assim como as próprias definições sobre o movimento operário e suas tendências históricas no país.

Destacamos as influências de Thompson para compreender as similitudes e particularidades dos trabalhadores e trabalhadoras, além do modo de produção que influenciou a historiografia brasileira a partir da década de 1970 (MATTOS, 2009). Thompson (2008) considera que a classe se estabelece segundo o modo como os homens e mulheres vivem, suas relações de produção, suas experiências de situações determinadas no interior do conjunto de suas relações sociais, inclusive, fora de seus locais de trabalho.

Por meio do trabalho desses autores, as (re)leituras sobre a história do trabalho e a construção da classe trabalhadora brasileira vêm no sentido de abandonar, segundo Petersen (2011), a ideia de fases “transitórias” ou de “substituição” que por muitos anos determinaram a história do trabalho em relação ao trabalho escravo, assumindo, nestas novas leituras, que o trabalho livre no Brasil “[...] está ligado não apenas à mão-de-obra imigrante, mas ao trabalhador escravo que o antecedeu. Da mesma forma, o trabalhador rural, quase ausente na historiografia, está mais integrado no mundo do trabalho” (PETERSEN, 2011, p. 5).

Por conseguinte, não poderíamos adentrar no debate sobre a história do trabalho portuário brasileiro sem fazer esses apontamentos sobre a história do trabalho no país, pois foi nos portos que grande número de trabalhadores negros laboraram e, inclusive, muitos dos sindicatos portuários tiveram como seus primeiros dirigentes trabalhadores libertos: como os sindicatos dos estivadores do Rio de Janeiro e de Santos (GITAHY, 1992; ARANTES, 2005).

À vista disto, o trabalho portuário brasileiro foi marcado pelo trabalho (escravo e liberto) no processo de sua formação, desde os trapiches nos pequenos portos durante o Brasil colônia, até o processo de construção dos primeiros cais por empresas privadas entre o século XIX e XX (GITAHY, 1992; SILVA, 2003).

Ressaltamos que na primeira década do século XX, dentro das inúmeras greves que explodiram na cidade do Rio de Janeiro, então capital da república, os estivadores, antes mesmo de construírem um sindicato, participaram de forma efetiva dos movimentos grevistas (OLIVEIRA, 2014). E foi a partir dessas greves (que envolveram diversas categorias, como operários de fábricas e tecelões) que, no ano de 1903, os estivadores fundaram a União dos Operadores Estivadores, composta por mais de 60% de brasileiros entre seus associados (OLIVEIRA, 2014).

Esse dado é importante, pois, por muitos anos, a historiografia do trabalho considerou as entidades de representação dos trabalhadores que tiveram uma participação grande de brasileiros (em sua maioria, libertos) como sindicatos amarelos, ou seja, sem um caráter revolucionário, pois esse caráter estava associado à presença de imigrantes europeus em maior número nas entidades de representação dos trabalhadores no Brasil.

Problematizando essa questão, no I Congresso Operário Brasileiro realizado no Rio de Janeiro em 22 de abril de 1903, organizado pelos sindicatos combativos da época, com influências do anarquismo, entre os presentes esteve a União dos Operários Estivadores do Rio de Janeiro²⁵ (PAULA, 2011). Os estivadores com sua entidade de representação também participaram no II Congresso Operário, também realizado na cidade do Rio de Janeiro em setembro de 1913, agora já como Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiches e Café²⁶ (PAULA, 2011).

²⁵ A entidade surgiu como reflexo das greves de 1903 no dia 27 de agosto deste mesmo ano (OLIVEIRA, 2014).

²⁶ Fundada em 15 de abril de 1905, fruto do esforço e mobilização da União dos Estivadores (CRUZ, M., 2000).

Outros sindicatos de estivadores pelo país também participaram desse congresso, como o Sindicato dos Estivadores de Maceió. Já de Santos, as entidades Sociedade Internacional de Operários, a qual agregava uma série de categorias de trabalhadores, assim como a Federação Operária participaram respectivamente do I e II congresso realizados (ROCHA, s/d; PAULA, 2011).

Desta forma, ressaltamos que a história de luta e resistência dos trabalhadores portuários brasileiros está marcada pelas contribuições dos negros, dos trabalhadores libertos que ajudaram a construir as primeiras entidades de representação da categoria e seus respectivos sindicatos.

Nas atividades econômicas desenvolvidas no cais, labutavam trabalhadores escravos²⁷, libertos e homens livres em atividades como de estivadores, marinheiros, remadores, barqueiros, condutores, entre outras (ANDRÉ, 1998).

A presença de trabalhadores escravos na orla portuária deu-se com o que ficou conhecido como “brecha assalariada” da economia escravagista urbana, em dois modelos: no *sistema de ganho*, em que os escravos eram obrigados pelos seus senhores, na relação de subordinação/dominação, a dar uma quantia em dinheiro por dia ou semana ao seu senhor; e/ou *aluguel*, que consistia no aluguel diretamente dos escravos por seus senhores às agências de navegação (ANDRÉ, 1998).

Para a autora, a convivência entre os trabalhadores escravizados e os trabalhadores livres evidenciava o caráter de exploração ao qual estavam submetidos, “[...] pois, enquanto os libertos se apropriavam do produto de seu trabalho, embolsando tudo o que ganhavam, eles, como escravos, eram obrigados a entregar a maior parte ou tudo ao seu senhor” (ANDRÉ, 1998, p. 38).

Em Santos, houve um movimento abolicionista importante, sendo destino de muitos escravos fugitivos e libertos que buscavam melhores condições de vida, além disso, a cidade foi porta de entrada para muitos imigrantes (portugueses, italianos, espanhóis, japoneses, entre outros), essa composição étnica, refletiu-se também dentro das atividades no Porto de Santos (GITAHY, 1992).

²⁷ De acordo com o censo realizado em Santos no ano 1872, 16 anos antes da abolição, foram registrados 9.191 habitantes, dos quais 7.585 moradores livres e 1.606 escravos. Entre os homens livres, existiam ainda 835 negros e 1.438 mulatos (GITAHY, 1992). Em 1923, por sua vez, habitavam na cidade 88.967 pessoas, das quais 86,8% eram brancos, 7,8% mestiços, 3,5% negros, 1,3% índios e 0,6% de imigrantes (GITAHY, 1992). Para a autora, a mudança no perfil da população santista decorre do impacto da imigração no final do século XIX e início do século XX.

A literatura sobre o tema narra como era comum a participação de escravos, libertos e trabalhadores livres na operação portuária nos principais portos do Brasil: Rio de Janeiro, Santos, Salvador, Recife, Vitória, entre outros. (ARANTES, 2005).

Vale lembrar que o momento em que se situavam estes trabalhadores era marcado pelo fordismo/taylorismo enquanto modelo de expansão do capital no país, que perdurou do final do século XIX ao início dos anos 1990. Modelo esse caracterizado por uma produção em massa, fragmentação e especialização das atividades de trabalho, além da implementação de uma disciplina do trabalho e de vida para os trabalhadores, dentro dos anseios do capital (BRAVERMAN, 1987), o que, consequentemente gerou implicações de diferentes ordens e magnitudes a estes trabalhadores.

Concomitantemente a esse processo, nas grandes cidades estiveram em curso reformas urbanas que atingiram os locais de morada dos trabalhadores, os cortiços, os quais foram removidos, empurrando os trabalhadores pobres a viverem em outros lugares da cidade (ARANTES, 2005).

Em vista desse cenário, o sistema ocasional de trabalho tornou-se a forma mais elaborada de redução dos custos de produção e, consequentemente, permitiu o aumento dos ganhos/lucros dos empresários do setor portuário, em virtude da desqualificação e do subemprego da mão de obra (GITAHY, 1992). Assim como os efeitos do exército industrial de reserva ajudaram a diminuir o preço pago a esses trabalhadores e, ao mesmo tempo, pressionaram os mesmos a aceitarem todas as condições impostas na realidade de trabalho existente (GITAHY, 1992).

Desta maneira, constituiu-se não só em Santos, mas nos principais portos do país, o mercado de trabalho flutuante, onde os trabalhadores eram escolhidos na “parede”²⁸ pelos contratantes, o que ficou conhecido mundialmente como trabalho casual, já abordado neste capítulo.

Foi a partir da experiência de trabalho no processo produtivo dos trabalhadores flutuantes que o capital estruturou uma divisão técnica do trabalho²⁹ mediatizada por um conjunto de especializações, “[...] obtidas pela e na repetitividade das operações

²⁸ A “parede” era o local onde os trabalhadores flutuantes encontravam-se para concorrerem ao trabalho. Nesse período, os locais de oferta de trabalho eram em toda a faixa do cais (GITAHY, 1992).

²⁹ Dessa forma, a organização do trabalho portuário, assim como qualquer outro segmento, dentro do modo capitalista de produção, foi concebida por uma nítida separação entre o comando e a execução, com uma divisão do trabalho com uma variedade de categorias profissionais, como exemplo: “operários braçais, especializados monotécnicos e qualificados para o exercício da vigilância e controle do processo produtivo, foram criadas as funções de direção e chefias organizadas hierarquicamente; conferente, fiscais, contramestres e mestres de porão” (ANDRÉ, 1998, p. 66).

realizadas pelos trabalhadores flutuantes” (ANDRÉ, 1998, p. 44). Ou seja, os ofícios independentes e diversos foram tornando-se especialidades, operações parciais no processo de produção.

No mais,

[...] para continuar com o sistema de trabalho característico, os trapicheiros como signatários dos armadores, necessitavam de um elo de ligação para viabilizar, não só a compra e venda da força de trabalho, como também para organizar todo o processo produtivo na relação trapiche-navio. A forma encontrada foi a de recriarem a figura do *capitão do canto*, através da contratação, entre os próprios trabalhadores flutuantes, para intermediar nas empreitadas essenciais aos fluxos de carga/descarga das mercadorias. Esses no fluxo dinâmico da produção, foram denominados **mestre-estivadores**, cuja função era de arregimentar os trabalhadores flutuantes na beira do cais para submetê-los à lógica da produção capitalista nos trapiches e porões dos navios (ANDRÉ, 1998, p. 44-45, grifo do autor).

Ressaltamos que, diferentemente do *capitão do canto*, os mestres-estivadores não possuíam a mesma autonomia para decidir como trabalhar e a que preço que o *capitão do canto* tinha, além do mais, este fazia suas atividades de forma solidária com o grupo e não na forma de empregado dos trapicheiros (ANDRÉ, 1998).

Vale dizer que a denominação de *canto*³⁰ significava uma forma de organização originária criada por escravos e trabalhadores libertos, os quais procuraram dividir coletivamente o trabalho entre seus membros (ANDRÉ, 1998). O *canto* era organizado em torno de uma identidade étnica, cujo objetivo foi distribuir o trabalho entre os africanos de maneira solidária e justa, buscando impedir a competição individual, manter a tradição do trabalho coletivo e, também, da cultura desses sujeitos.

De acordo com a autora, o *canto* tinha um chefe denominado de *capitão do canto*, cuja obrigação era: organizar e distribuir as tarefas, selecionar os ganhadores³¹, receber

³⁰ Em estudo sobre os trabalhadores de ruas de Salvador descreve Durães (2006) que os *cantos* passaram por dois momentos marcantes na história. Primeiro, sendo um espaço ocupado majoritariamente por trabalhadores escravos e africanos até o século XIX, onde o senhor abarcava a maior parte dos salários dos trabalhadores de ganho. E o segundo, a partir da metade desse século, através da ação dos próprios trabalhadores (africanos, mestiços, e etc., em condição de libertos/livres) o que (re)significou esses espaços constituindo-os em uma esfera autônoma e de resistência e valorização das matizes étnicas, sendo que a renda neste período seguia diretamente para o próprio trabalhador. Parafraseando Durães (2006), esse segundo momento marca a fase em que o trabalhador se vê como “dono de si”, ao controlar seu processo e resultado laboral, ainda que relativamente, haja vista o contexto em que estavam inseridos. Ademais, descreve o autor, por exemplo, que os maiores *cantos* da cidade de Salvador localizavam-se na parte baixa da cidade, próximos ao principal entreposto comercial, ou seja, o cais do porto.

³¹ Esse modelo de organização “[...] coletiva de trabalho perdurou até o início do paradigma do trabalho livre assalariado, quando os ganhadores foram transformados em trabalhadores flutuantes” (ANDRÉ, 1998, p. 39).

os salários, pagar os trabalhadores, além de intermediar a relação dos ganhadores (selecionados para o trabalho) com os requisitantes de serviço.

Por outro lado, as características e funções dos mestres-estivadores eram:

1) contratar as subempreitadas – recrutando de 10 a 15 trabalhadores flutuantes, formando os grupos de trabalho – *ternos*, necessários às operações e tarefas, tanto nos trapiches como nos porões dos navios; *2) controlar o tempo dos trabalhadores* – anotar a hora de entrada e saída, bem como as horas trabalhadas, exercendo uma função uma rígida fiscalização para evitar afastamento no período de trabalho; *3) controlar a execução dos serviços* – supervisionar a execução do plano de trabalho estabelecido pelos armadores e trapicheiros: estivagem/destivagem, armazenamento, ensacamento, arrumação, vigilância, limpeza, etc.; *4) proceder os pagamentos* – pagar os *ternos* de acordo com as operações e tarefas realizadas (ANDRÉ, 1998 p. 45, grifo do autor).

Ademais, os mestres-estivadores eram a ligação entre o controle do mercado de trabalho e o processo produtivo dos trapicheiros, os contratantes dos trabalhadores flutuantes. Salientamos que o processo de escolha da mão de obra realizado pelos mestres estivadores organizou-se através da “chamada livre”, o qual não obedecia a critérios pré-definidos de seleção, sendo que, muitas vezes, os capatazes/mestres-estivadores escolhiam os trabalhadores mais próximos de si (ARANTES, 2005).

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).

Os trapicheiros selecionavam seus próprios mestres-estivadores entre os trabalhadores flutuantes, na tentativa de buscar uma coesão/consenso no núcleo dinâmico da produção, pois os mestres estivadores foram também trabalhadores flutuantes e conheciam o serviço, o saber fazer e, supostamente, do outro lado teriam a aceitação do restante dos trabalhadores (ANDRÉ, 1998).

Entretanto, para a autora, a figura dos mestres estivadores foi uma estratégia de controle do processo produtivo pelo capital (armadores, trapicheiros) para garantir os ritmos de produção e diminuir o tempo de permanência dos navios nos portos, pois quanto

mais rápido o processo de carregamento/descarregamento de cargas, maior o lucro dos trapicheiros.

Desta maneira, esse cenário levou os trabalhadores flutuantes a dois conflitos marcantes. O primeiro no próprio processo de exploração da sua força de trabalho pelos trapicheiros no movimento de inclusão/exclusão do trabalho e segundo no despotismo, arbitrariedade e opressão marcados na relação de patronagem/clientelismo dos mestres-estivadores, tanto na “parede” (na seleção), como durante a própria execução do trabalho (ANDRÉ, 1998).

A luta dos trabalhadores flutuantes no porto santista deu-se juntamente com a tentativa de monopolização de todo o processo de movimentação de carga e descarga pela Companhia Docas de Santos³² (CDS), empresa privada que controlou o Porto de Santos por 90 anos. Evidencia-se que as “[...] cláusulas do contrato de concessão das Docas não constasse qualquer disposição de monopolizar o embarque e desembarque de mercadorias é exatamente isto que vai ocorrer com a construção do cais” (GITAHY, 1983, p. 17).

E o que acabou acontecendo foi o controle pela CDS da movimentação de cargas e da gestão do Porto de Santos. Posteriormente, a empresa lançou mão de seus artifícios para controlar toda a mão de obra portuária, o que, por sua vez, gerou fissuras na burguesia (HONORATO, 1996). A CDS tentou controlar o processo de trabalho portuário por completo, com o discurso de conservar as mercadorias, assim como na questão da segurança dentro dos próprios navios. Do outro lado, os proprietários das casas exportadoras e trapicheiros não tinham o interesse em controlar a mão de obra, pois trabalhavam por demanda que oscilava de acordo com o fluxo de navios, assim, manter a oferta de trabalho flutuante era a melhor estratégia para preservar seus lucros (ANDRÉ, 1998).

Vale mencionar que a CDS, antes de abarcar os trabalhadores na movimentação de cargas, travou batalha com os donos dos trapiches, a São Paulo Railway e os empresários de Santos para controlar o embarque/desembarque de mercadorias, conseqüentemente, o que resultou no controle sobre a força de trabalho portuária (GITAHY, 1983). A empresa contratou, primeiramente, trabalhadores na movimentação, como carroceiros e trabalhadores das docas (capatazia), avançando para outras atividades, inclusive a estiva (HONORATO, 1996; SARTI, 1981). A CDS foi caracterizada por

³² CDS surge no ano de 1892 com o nome de Companhia Docas Santos S/A, então sucessora da Gaffrée, Guinle & Cia, concessionária da construção e exploração do cais santista por 92 anos (GITAHY, 1992).

Honorato (1996) como um “polvo” que lançava seus tentáculos por todo o porto para alimentar seu monopólio.

Neste contexto conflituoso no ambiente de trabalho, somado às reformas urbanas que incidiam diretamente sobre o local de residência desses trabalhadores, além das questões étnicas que perpassavam libertos e imigrantes de várias nacionalidades que buscavam seu sustento no trabalho portuário, os mesmos tiveram que tecer elementos de união que buscassem romper com clivagens internas as quais os separavam (GITAHY, 1992), na busca por construir uma identidade coletiva no processo de luta contra o movimento de inclusão/exclusão do mercado de trabalho, bem como da própria exploração de sua força de trabalho pelos trapicheiros e mestre estivadores (ARANTES, 2005).

As discordâncias entre os trabalhadores foram superadas na experiência da busca pelo trabalho, como trabalhadores flutuantes, e nas barreiras do controle da força de trabalho nos portos (ARANTES, 2005).

Por sua vez, Chalhoub (1986) compreende que as diferenças internas à classe limitaram em alguns pontos o processo de organização dos operários, porém o grupo conseguiu compreender e desenvolver uma consciência de sua situação de classe, de exploração. Sendo assim, a enorme competição pelo trabalho revestiu-se de um conteúdo de luta e desagregação entre os trabalhadores, sobretudo de solidariedade e espírito comunitário (CHALHOUB, 1986).

Esse sentimento de solidariedade foi construído para além das experiências no local de trabalho, transpassando outros ambientes compartilhados por esses trabalhadores, desde o local de morada, na praça (esperando por uma nova chamada), de lazer ou no bar (CHALHOUB, 1986). Esses espaços constituíram-se em locais de diálogos e trocas de experiências entre esses sujeitos, tornando-se fonte importantíssima de reconhecimento de seus obstáculos e até mesmo espaço de discussão sobre organização e ação dos trabalhadores.

Green (2000) pontua a importância desses espaços, a exemplo do grande número de trabalhadores por turma realizando suas atividades nos porões do navio, as ligações de identidade e solidariedade estabelecidas por esses operários no cotidiano de trabalho, muitos com ligações sanguíneas (pai, filho, primos, tios, sobrinhos etc.), o que, segundo a autora, resultou em ações espontâneas de resistência aos mandos dos capatazes, representante dos donos da carga – empregadores, no processo de trabalho portuário.

A construção dessa consciência de classe e do sentimento de solidariedade entre os trabalhadores flutuantes deu-se a partir do empírico, do vivido por esses sujeitos que souberam entrelaçar e construir laços de aproximação entre culturas diferentes, construindo sua identidade de classe. Afinal, como argumenta Thompson (2008), a consciência de classe constrói-se no próprio fazer-se desses sujeitos, no cotidiano, no vivido. Esse sentimento construído e nutrido pelos trabalhadores flutuantes foi elemento essencial na luta desses na tentativa de dominar o processo de inclusão da força de trabalho portuária, retirando-a dos mestres estivadores e dos trapicheiros nos portos brasileiros.

Nos embates do cotidiano laboral, os trabalhadores flutuantes, primeiramente no Porto do Rio de Janeiro, conseguiram catalisar o conteúdo e a finalidade de seu trabalho no cais e nos porões dos navios e compreenderam que a saída para obterem melhores condições de vida e trabalho não estava em abrir campos de lutas contra os próprios companheiros, mas, sim, em estabelecer estratégias reais e concretas que garantissem oportunidades e condições iguais de trabalho para todos, na tentativa de que a competição individual (mantida pelos mestres estivadores e trapicheiros) não rompesse com a tradição do trabalho coletivo³³ (ANDRÉ, 1998).

Os trabalhadores flutuantes do Rio de Janeiro em 1903 construíram uma histórica luta pela implantação da jornada de oito horas (ARANTES, 2005). Segundo a autora, foi a partir dessa greve que os trabalhadores criaram sua entidade de representação, a União Operária Estivadora e, junto com ela, nasceu o *closed shop*. Ou seja, o mercado de trabalho fechado e controlado pela entidade de representação dos trabalhadores, o sindicato. A partir desse momento, os trabalhadores passaram a controlar o movimento de inclusão/exclusão do mercado de trabalho.

Esse processo de mudança no movimento de inclusão/exclusão da força de trabalho nos portos levou a um cenário em que os

[...] trabalhadores flutuantes transformaram o cais numa “parede” que, ao nosso ver, resgata na memória coletiva o canto (sem a estrutura anterior). Nesta forma de organização, concentram-se todos os trabalhadores em um único local, para a disputa na formação dos grupos de trabalho - os ternos- essenciais às operações portuárias. Para tanto, o comparecimento à *parede* era à condição para o acesso aos serviços de estiva (ANDRÉ, 1998, p. 53, grifo do autor).

³³ A noção de sujeito/trabalho coletivo tem o sentido de uma determinada coletividade que elabora uma identidade e busca organizar práticas através das quais seus membros defendem e expressam seus interesses (SADER, 1988).

Com a intenção de criar oportunidades e condições iguais de trabalho, os trabalhadores estabeleceram também o “rodízio espontâneo”, o qual funcionava como uma “roda”, cuja velocidade (maior ou menor) relacionava-se diretamente com a oferta de trabalho (GITAHY, 1992). Para André (1998), a “parede” e o “rodízio espontâneo” foram instrumentos eficazes na busca pela retirada da pressão/tensão, assim como do julgo despótico e clientelista representado na seleção dos trabalhadores para as “fainas” realizadas pelos contramestres.

O exemplo do que ocorreu no Rio de Janeiro percorreu outros portos pelo país, inclusive, chegando a Santos. Vale explicar que o processo de domínio da CDS sobre a movimentação de mercadorias criou fissuras intraclasse, ou seja, rompeu parte dos empresários (armadores – dono dos navios), agências de navegação, assim como os trapicheiros (dono dos antigos portos³⁴).

Esses conflitos intraburgueses, da CDS com os armadores e as agências de navegação, os quais acusavam a empresa de cobrar preços exorbitantes pelos seus serviços, criaram possibilidades de ação dos trabalhadores contra a CDS com apoio das agências de navegação (SILVA, 2003), pois, para as grandes agências, as greves constantes dos trabalhadores atrapalhavam seus negócios, assim como os preços estabelecidos pela CDS por seus serviços. Dessa maneira, os trabalhadores encontraram uma via de apoio entre os empresários para estabelecerem seus interesses (SILVA, 2003).

A CDS tinha o direito de dominar a movimentação de carga no Porto de Santos, o que levou a derrota dos trapicheiros, porém os mesmos criaram obstáculos à CDS quando essa iniciou o processo de apropriar-se da mão de obra, aproveitada pelos trabalhadores, principalmente os estivadores, para o estabelecimento do trabalho da “estiva particular”, fora do controle da empresa (HONORATO, 1996; GITAHY, 1992).

Nesta pesquisa, não nos aprofundamos no debate sobre a constituição e todo o processo que levou à conquista do *closed shop* em Santos, mesmo porque outros autores já o fizeram, como Gitahy (1992), Silva (2003) entre outros, assim como descrevemos em nossa dissertação de mestrado³⁵. Afinal, o que nos interessa é esclarecer como se organizou o processo de trabalho, especificamente com o sindicato dos trabalhadores

³⁴ Como exemplo, o Porto do Bispo e o Porto do Consulado (GITAHY, 1992).

³⁵ Ver “Os estivadores do Porto de Santos/SP: uma análise geográfica sobre o trabalho, o sindicato e a modernização dos portos”, defendida no ano de 2017.

controlando/intermediando a contratação da mão de obra e os significados disso no processo de luta e organização.

Todavia, é importante ressaltar que os trabalhadores casuais em Santos souberam aproveitar as fissuras dentro da burguesia para construir um grupo de trabalhadores que ofereciam mão de obra à CDS de forma particular, o que não aconteceu com outras categorias de trabalhadores, como os trabalhadores das docas (atualmente, capatazia), os quais viram a CDS absorver a atividade por completo (GITAHY, 1992).

A CDS chegou a possuir um grupo de trabalhadores na estiva sob seu controle na década de 1920, por sua vez, os trabalhadores estivadores organizaram um grupo para ofertar seu trabalho de forma particular com apoio da Sociedade Beneficente dos Trabalhadores de Carga e Descarga (SBTCD), fundada no ano de 1924 (SILVA, 2003). Os estivadores da CDS recebiam em média sete mil e duzentos réis, enquanto os estivadores particulares chegavam a atingir um montante de dez mil réis no início de 1924 (SILVA, 2003).

O conflito³⁶ em Santos entre os estivadores particulares e a CDS foi intenso e a crise de 1929, com a Quebra da Bolsa de Nova York, surgiu como mais um grande obstáculo para que os trabalhadores particulares mantivessem seu controle no mercado de trabalho.

Se nos anos 1920 as companhias de navegação se dividiam entre requisitar os serviços à CDS e aos trabalhadores avulsos, em 1930 a maior parte das companhias estava disposta a “colaborar” com o “Polvo”. De setembro a dezembro de 1930, a empresa empregou uma média de 800 homens na estiva. Segundo um estivador, a CDS tinha estendido seus tentáculos no setor “a tal ponto de, ultimamente, ficar com quase todo o trabalho que cerca de 1.800 homens vinham realizando” (SILVA, 2003, p. 188).

Entretanto, a vitória da Aliança Liberal nas eleições de 1930 trouxe novos ânimos entre os trabalhadores da estiva que, nesse mesmo ano, fundaram o Centro dos Estivadores de Santos (CES) e lançaram-se na luta para estabelecer o *closed shop* e retirar o poder de controle da CDS sobre a categoria. Os trabalhadores realizaram diversos movimentos grevistas para controlar o mercado de trabalho da estiva, porém a CDS respondeu com a ajuda do Estado, através da repressão policial, afastamento de lideranças

³⁶ O conflito foi tão intenso entre os trabalhadores na estiva e a CDS que a opressão era a principal estratégia da empresa contra os eles, inclusive, em 1926, a Sociedade União dos Estivadores de Santos foi fechada por intermédio da polícia devido a uma série de conflitos entre os trabalhadores e a empresa (BARROS, 2017).

e prisões. A greve de 16 de dezembro de 1930 é um marco na luta dos trabalhadores da estiva para formar o *closed shop*, pois, nesse contexto, os trabalhadores tiveram o apoio dos doqueiros que entraram em greve de solidariedade (SILVA, 2003).

Neste cenário, surgiu a figura do General Miguel Costa, secretário de segurança pública, que interferiu no conflito. Costa foi pessoalmente a Santos e apoiou os estivadores na luta pelo *closed shop* (SILVA, 2003). No ano de 1931, o CES firmou acordo com o delegado da polícia da cidade de Santos, João Alberto, estabelecendo que nenhuma empresa/companhia poderia ter seção especializada na estiva, reconhecendo o *closed shop* entre os estivadores (SILVA, 2003).

No decorrer do texto discutimos outros efeitos do *closed shop* para os trabalhadores portuários de Santos. Neste momento, é essencial evidenciar como Getúlio Vargas reconheceu e criou uma relação de tutela e dependência das entidades de representação dos trabalhadores no país com o Estado, e o setor portuário não esteve de fora, devido a sua importância na reprodução do capital.

No ano de 1930, Getúlio Vargas chegou ao poder, o que foi chamado por alguns autores de “Revolução de 1930”. Vargas iniciou um processo de mudança na relação capital-trabalho, conhecido como pacto de classe, para viabilizar o processo de industrialização e urbanização do país (ANTUNES, 2011). O Estado brasileiro, para o autor, deixou de ser um observador da disputa entre capital e trabalho para mediar o conflito e participar de forma mais efetiva no processo de industrialização o que, por sua vez, alterou o eixo da economia brasileira de agrário-exportadora a uma economia urbano-industrial (ANTUNES, 2011).

Vargas criou uma série de ordenamentos jurídicos que influenciaram decisivamente a relação capital-trabalho no Brasil, como a formação, em 26 de março de 1930, do Ministério do Trabalho com o Decreto Lei nº 1.402. Além disso, em 1939, sancionou a lei que enquadrava os sindicatos, ou seja, para constituir um sindicato no Brasil tornava-se necessária a aprovação do Estado (PAULA, 2011). Dentro dessa lógica, no dia 1º de maio de 1943, Vargas articula uma série de decretos, publicados anteriormente, e sanciona a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), através do Decreto Lei nº 5.452, que regula a atividade, a existência e organização dos sindicatos dos trabalhadores e patronais (ANTUNES, 2011).

Os efeitos dessas mudanças engendradas pelo Estado na relação capital-trabalho foram a criação de diversos mecanismos protecionistas para obter o consenso junto à

classe trabalhadora, a mesma que, décadas antes, reivindicava um conjunto de direitos laborais em busca de melhores condições de vida e trabalho (ANDRÉ, 1998).

Analisando os impactos da CLT para o movimento operário no país, Antunes (2011) frisa que, além de viabilizar o projeto industrializante, a forma como os direitos trabalhistas foram apresentados foi uma problemática, pois não foram colocados como conquistas dos trabalhadores (fruto de muita luta dos mesmos em anos anteriores), mas como uma dívida do governo.

A ação estatal sobre o sindicato implementou o sindicato único³⁷ – unicidade sindical, assim como a representação por categoria, estruturados sob a lógica do corporativismo moderno (ANDRÉ, 1998).

Em referência aos trabalhadores portuários, o projeto de Vargas entregou às entidades de representação dos trabalhadores a contratação e a escalação da mão de obra no serviço da estiva (SILVA 2003). O art. 257 da CLT estabeleceu que a mão de obra da estiva só poderia ser executada por operário de preferência sindicalizado e matriculado na Capitania dos Portos. Este artigo da CLT foi, segundo Silva (2003), um reconhecimento do *closed shop* no Porto de Santos, assim como em outros portos do país.

Nas condições históricas dadas - coerção/consenso/cooptação- a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) finaliza toda uma trajetória de luta dos portuários em prol do controle de mercado de trabalho, ao normatizar a sistematização dos serviços de estiva. Sob essa perspectiva, juridicamente, os trabalhadores foram denominados **portuários avulsos**, sendo esta a melhor designação encontrada para caracterizar a especificidade das relações de trabalho no universo portuário brasileiro (ANDRÉ, 1998, p. 63, grifo do autor).

Assim sendo, compreendemos que a CLT foi o dispositivo que instituiu a nomenclatura de trabalhadores portuários avulsos, entendendo-os como aqueles trabalhadores que prestam serviços sem vínculo empregatício a vários empregadores (armadores e seus agentes) quando são requisitados, nas seguintes funções: estiva, conferente, consertadores, vigias e bloco³⁸.

Notável foi como os trabalhadores flutuantes trocaram informações/estratégias de luta e organização do trabalho durante a formação do *closed shop* em escala local com outras categorias de trabalhadores – conferentes, consertadores, vigias e bloco - assim como em escalas regionais, nacionais e internacionais (SILVA, 2003).

³⁷ Os sindicatos combativos e suas lideranças que se contrapuseram às decisões de Vargas foram reprimidos, perseguidos e assassinados através de uma prática de opressão do Estado.

³⁸ No decorrer do texto apresentamos de forma detalhada cada categoria.

André (1998) pontua que na tentativa de aprimorar a intermediação da mão de obra e deixá-la mais justa, os trabalhadores portuários de Vitória, no Espírito Santo, desenvolveram o sistema de “câmbio”, o qual consistia em um instrumento de organizar e distribuir a mão de obra de forma justa, em que “[...] *câmbio* corresponde aos dias do mês. Cada trabalhador tinha um cartão com o número de matrícula, bem como, a data do último dia de trabalhado. Esta data é o que permite o acesso ao serviço” (ANDRÉ, 1998, p. 55). Os trabalhadores levaram esse modelo para outras realidades, tais como Rio de Janeiro e Santos.

No porto santista, os trabalhadores avulsos, principalmente os estivadores, conseguiram uma série de conquistas importantes com o *closed shop* e, até mesmo, conforme relata Silva (2003), deram um passo além do controle do mercado de trabalho e em relação ao próprio processo de trabalho. Como exemplo, foi firmado, entre os estivadores, o Centro dos Empresários e o Centro de Navegação de Santos no ano de 1933, um acordo, no qual os estivadores estabeleceriam como o trabalho seria realizado, limitando o peso das lingadas, obrigando as empresas contratantes a fornecerem todos os aparelhos necessários à movimentação, classificando os diferentes tipos de cargas e taxas relativas ao manuseio, definindo limites de horas trabalhadas de acordo com a natureza das cargas, atribuindo à entidade sindical o poder de fiscalização dos serviços na estiva e o direito de realizar queixas ao Ministério do Trabalho (SILVA, 2003).

Todavia, a legislação não conseguiu sanar todos os conflitos capital-trabalho, como é o caso dos cargos de confiança, como os contramestres, geral e de porão, presentes nas categorias avulsas. Esses, como vimos anteriormente, eram cargos de comando que os armadores e agentes de navegação mantinham para controlar o processo produtivo, ou seja, eles exerciam o controle sobre os outros trabalhadores e ditavam os ritmos de trabalho, o exemplo, como fazer, etc. Essa problemática foi superada em 1956, quando os cargos foram incluídos no processo de rodízio geral entre os trabalhadores de cada categoria mantidos pelos seus sindicatos (SARTI, 1981).

Além disso, os empresários, diante da lógica capitalista, procuram diversas estratégias e mecanismos para controlar a força de trabalho portuária e pressionam o Estado para viabilizar estruturas para conter a interferência dos trabalhadores no processo produtivo (SARTI, 1981).

Nesse sentido, ao mesmo tempo em que o Estado cedeu aos trabalhadores o *closed shop*, criou, a partir dos interesses do capital, uma série de instituições no sistema

portuário, por exemplo, a Comissão da Marinha Mercante (CMM)³⁹, com o Decreto Lei nº 3.100 de 07/03/1941, com a finalidade de organizar o processo produtivo portuário e disciplinar toda a navegação brasileira. Em relação ao processo produtivo, a CMM elaborou uma estrutura de trabalho com normas e regulamentos próximos às práticas realizadas pelos armadores e agentes de navegação (ANDRÉ, 1998).

Para a operacionalização do estatuto institucional-legal, foram criadas as Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM), vinculadas a Marinha Mercante. Estas foram constituídas por um Conselho do Trabalho Marítimo- CTM, cuja função residia não só em organizar e administrar as relações de trabalho mas, sobretudo, exercer o controle e a vigilância sobre as tensões/pressões existente no processo produtivo (ANDRÉ, 1998, p. 67)

No embate entre os sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos e o capital pelo controle do processo produtivo, além das instituições acima criadas pelo Estado, no art. nº 6 do decreto-lei nº 127, de 1967, estabeleceu-se a criação da Entidade Estivadora (EE), com as seguintes funções:

[...] 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).

Essas instituições foram criadas para inibir a possibilidade de avanços do sindicato dos trabalhadores no controle sobre o processo de trabalho, colocando o capital como agente dinâmico das mudanças e normas (o tempo, o ritmo, os horários dos portuários avulsos, entre outros elementos) sob o controle da força de trabalho no setor portuário brasileiro, onde a materialidade de ação resignou o processo de trabalho portuário, no que diz sua relação porto-navio, como qualquer empreendimento capitalista, gerando a

³⁹ Com o golpe civil-militar de 1964, a CMM passou a denominar-se Superintendência Nacional de Marinha Mercante (SUNAMAM) e suas funções eram: “[...] administrar e regulamentar as relações de trabalho, combinando as práticas sociais dos regimes anteriores- coerção/cooptação e consenso- sob nova ordem” (ANDRÉ, 1998, p. 67-68).

subordinação, o controle, a exploração e a alienação dos trabalhadores portuários mediante a lógica do capital.

Sem embargo, o controle dos estivadores sobre a inclusão/exclusão do mercado de trabalho com o *closed shop* deve ser entendido como uma forma de resistência, pois, estruturado pelos próprios trabalhadores e tendo o sindicato da categoria como elemento principal na organização e controle sobre o mercado de trabalho, procurou defender os interesses dos trabalhadores e ampliar seus direitos e reivindicações.

Controle esse que surgiu a partir das próprias experiências dos trabalhadores, no trabalho e fora dele, em outros espaços como no bairro, bar, residência, locais de prática de lazer, as quais propiciaram a construção de práticas e estratégias de resistência, de solidariedade e de identidade entre os trabalhadores para barrar/dificultar a lógica de implementação de controle do capital nos portos, apresentada, no início do século XX, pelo avanço da CDS e por sua busca por dominar todas as categorias de trabalhadores portuários.

Devemos compreender, portanto, o porto como uma estrutura de reprodução da lógica do capital, mas também como espaço dotado de conflito, pois o mesmo é produzido/organizado historicamente pelos sujeitos, seja individualmente ou de maneira coletiva. A construção do espaço é permeada de processos complexos, conflituosos, mediados pelas ações nele desenvolvidas pelos sujeitos, com eles mesmos, com seus pares e com a natureza de forma dialética.

Entender os portos como espaço também de disputas, de poder, é entender os sujeitos que constroem e labutam como agentes históricos, ou seja, construtores de sua própria história. Com isso, as relações estabelecidas pelos trabalhadores portuários, suas experiências e identidades também são/foram capazes de transformar sua realidade, mesmo que não se busque romper com a subordinação histórica do trabalho ao capital de maneira imediata, mas podem construir maneiras de resistir à lógica de reprodução, atenuando e criando barreiras para a expansão dos interesses do capital.

Não olvidemos que o espaço é *locus* permanente de construção, desconstrução e reconstrução, dotado de processos complexos de vida, mas também de morte, onde se manifestam de forma conflituosa forças de natureza social, política, ideológica, cultural, religiosa, econômica, etc. (LEFEBVRE, 2001a; 2001b).

Logo, os avanços conquistados pelos trabalhadores na estiva de Santos com o *closed shop*, como, por exemplo, o fim das categorias hierárquicas - que alterou e dotou

de novos sentidos os cargos de confiança e mando - criou entre os trabalhadores o sentimento de serem “operários sem patrões” (SILVA, 2003).

É necessário entendermos o *closed shop* como uma forma de resistência, essa construída pelos trabalhadores e sua entidade de representação a sua maneira, a qual levou os trabalhadores a partir das experiências de trabalho (e fora dele), do reconhecimento do saber fazer, dos laços de parentesco presentes entre os operários, da liberdade de ação durante o trabalho, entre outros fatores políticos e ideológicos na construção de estratégias de luta trilhadas pelo sindicato e os trabalhadores em quase sete décadas de controle do mercado de trabalho em Santos (DIEGUEZ, 2007).

Esse sentimento dos trabalhadores ainda hoje é manifestado, como observado nos relatos abaixo:

Nosso trabalho é a bordo, é uma atividade muito diversificada né. Como a gente passa de dois em dois dias em cada armazém, hoje eu estou trabalhando no guincho de bordo, fui escalado pro guincho, amanhã estou batendo saco de açúcar, ali depois eu estou descarregando adubo. Daqui a dois dias estou fazendo limpeza de porão de trigo, daqui a dois dias estou descarregando sal. Nisso, você não tem uma rotina. (Entrevista com Trabalhador 1 em Santos, 2018).

Então a gente passa, a cada 2 dias em um trabalho diferenciado, por isso que isso aqui nunca enjoa. Você hoje está no carro, amanhã está no adubo; Amanhã está numa sacaria. Depois está no consumo de vodca na temporada de navios de passageiro, para o consumo de bordo. (Entrevista com Trabalhador 2 em Santos, 2019).

Pra mim é importante, porque de qualquer maneira eu tenho uma certa liberdade. Eu faço a minha hora. Entendeu. (Entrevista com Trabalhador 6 em Santos, 2019).

É tudo, fonte de sustento, ter a possibilidade de escolher ir ao trabalho ou não! Isso só o trabalho na estiva te dá. (Entrevista com Trabalhador 12 em Santos, 2019).

É um dos melhores trabalhos aqui. Aqui nós brigamos para trabalhar. O trabalho avulso você trabalha quando quer e não tem a figura chata de alguma pessoa te cobrando. Aqui quem se cobra mesmo é você. Pois só ganha se trabalha. (Entrevista com Trabalhador 9 em Santos, 2019).

Observando os relatos dos trabalhadores, questionados sobre o que é ser trabalhador avulso, as respostas giram em torno da dinamicidade do trabalho avulso, da possibilidade de trabalhar na movimentação de mercadorias diferentes a cada dia, às vezes a cada turno, o que não deixa o trabalho monótono, assim como da possibilidade de

exercer diversas atividades que, por exemplo, a estiva proporciona (trabalhador de porão, guincheiro, mestre, etc.).

Outro elemento importante presente nas respostas dos trabalhadores é referente à liberdade que o trabalho avulso proporciona. Os trabalhadores pontuam que têm liberdade, como avulso, de ir ou não ao trabalho, de fazer sua jornada de trabalho. Novamente, o imaginário do trabalhador sem patrão aparece nas respostas, pois os trabalhadores possuem o sentimento de que eles são os patrões de si mesmos, ressaltando novamente a liberdade que a condição de avulso permite, liberdade esta construída através do *closed shop*.

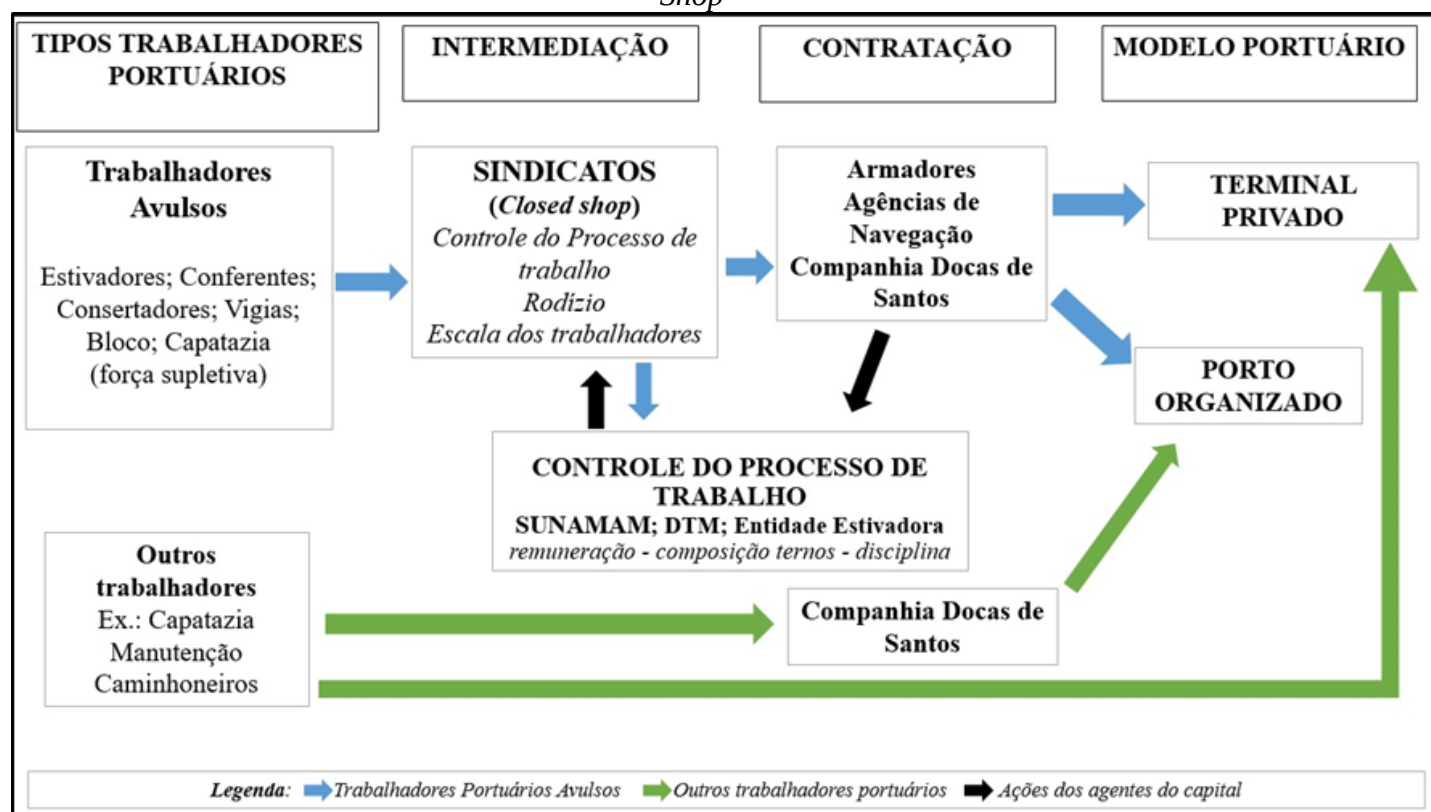
Por fim, outra justificativa do que é ser trabalhador avulso pode também ser observada no relato a seguir

A gente gosta do trabalho, entendeu! A gente trabalha não só pelo dinheiro. Dinheiro é uma consequência do trabalho. O meu tesão é estar dentro da máquina, esse é o meu prazer. Não importa o tipo do trabalho. O trabalho de estiva é pra quem ama (Entrevista com Trabalhador 10 em Santos, 2019).

As marcas que o *closed shop* deixou nos trabalhadores portuários avulsos, referentes à identidade, às conquistas, às vitórias, às derrotas, à liberdade de escolher trabalhar ou não, estão presentes até hoje nos trabalhadores, como diversos autores sobre o tema já expuseram (SILVA, 2003; DIEGUEZ, 2007; QUEIRÓZ; MELO; MEDEIROS, 2015).

Como pontuamos no decorrer deste texto, os sindicatos dos trabalhadores lograram diversos direitos trabalhistas com o *closed shop*, todavia a disputa entre os mesmos e as entidades patronais e estatais sempre estiveram presentes no cais do porto. Inclusive, o Estado criou uma série de instituições para controlar o processo de trabalho, fruto das pressões do capital, como, por exemplo, a SUNAMA, DTM e a própria Entidade Estivadora, como podemos observar no Fluxograma 1.

Fluxograma 1: Processo de Contratação do Trabalhador Portuário durante o *Closed Shop*



Fonte: GITAHY, 1992; ANDRÉ, 1998; SILVA, 2003; Trabalho de Campo (2018, 2019). Organização: Thiago Pereira de Barros (2020).

Observamos, no Fluxograma 1, o papel de intermediação que o sindicato dos trabalhadores avulsos teve durante o *closed shop*. As ofertas de trabalho eram emitidas diretamente entre os contratantes (armadores, agência de navegação, CDS) com as entidades de representação dos trabalhadores. A partir daí, os sindicatos realizavam as paradas, em que ofertavam as vagas de trabalho através de um rodízio realizado pelo próprio sindicato.

As entidades que exerciam o controle sobre o processo de trabalho normalmente, de acordo com a literatura, estabeleciam o número de trabalhadores no terno/equipe de trabalho e as respectivas remunerações por tipo de carga movimentada. Contudo, o capital pressionava/disputava o poder do sindicato em controlar a força de trabalho com a DTM, EE e a SUNAMAM.

Por outro lado, na perspectiva de André (1998), a atuação do sindicato como agente de intermediação de mão de obra fez com que as entidades incorporassem responsabilidades empresariais no processo produtivo, por exemplo em relação à segurança do ambiente de trabalho e à higiene. Ainda de acordo com a autora, a legislação vigente aplicava o preço dos Equipamentos de Proteção Individual (EPI) às agências de

navegação (armadores), essas repassavam aos sindicatos em taxas referentes ao processo de intermediação da mão de obra, juntamente com os valores a serem pagos aos trabalhadores. Ademais, outras obrigações como distribuição de água, alimentação e remédios no local de trabalho ficaram sob responsabilidade dos sindicatos (ANDRÉ, 1998).

Para alguns autores, o modelo do *closed shop* acabou levando os sindicatos a omitirem-se em relação ao confronto de classe e, até mesmo, a interesses corporativos da própria categoria, por posições políticas das próprias diretorias em conjunturas diversas. Esse posicionamento se refletiu, por exemplo, no fato do sindicato não propor o fim da insegurança de trabalho (trabalho casual), o qual está presente nos portos desde o nascimento das categorias.

Para André (1998), a incorporação de obrigações do empresariado pelo capital transmutou o próprio sindicato em uma espécie de *sindicato-patrão*, pois

[...] assume o caráter histórico do patrão mediatizando não só a alocação, a forma de contratação da mão-de-obra, administração das condições de trabalho mas, sobretudo, viabilizando uma série de convênios - saúde, moradia, supermercados, farmácias, etc. (ANDRÉ, 1998, p. 84).

Vale mencionar ainda que o capital procurou, em diversos momentos, acabar com o *closed shop*, entretanto, as conjunturas não possibilitaram; muito embora, também em termos econômicos, o *closed shop* apresentasse resultados satisfatórios para os empregadores no processo de acumulação, tornando esse modelo de relação capital-trabalho interessante em certos momentos (TEIXEIRA, 2007).

Já os trabalhadores, vendo seus interesses, em certa medida, atendidos⁴⁰, juntamente com os sindicatos deixaram de lado a possibilidade de lutar pelo vínculo formal de trabalho, mantendo-se como trabalhadores avulsos (esporádicos - **casuais**), o que marca a história do setor.

Esse posicionamento de ambos, dos sindicatos e do capital, justificou-se ao longo da história “muito mais pela conveniência operacional e de redução de custo trabalhista

⁴⁰ Entre os direitos conquistados pelos trabalhadores portuários avulsos estão: Direito ao Descanso Semanal Remunerado mediante a Lei nº 6059 de 1949; férias anuais através do Decreto 61.851/1957, Lei nº 5.085/1966 e Lei nº 9.719 de 1998; salário família estabelecido pelo Decreto 53.153/1963; adicional noturno através da Lei nº 4.860 de 1965 estabelecendo pagamento diferenciado aos TPA no trabalho noturno; décimo terceiro salário através da Lei nº 5.580/68; Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) estabelecido pela Lei nº 5.107 de 1966 (BARROS, 2017). E a Constituição Federal de 1988 em seu inciso XXXIV do art. 7, “[...] igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso” (SAAD; SAAD; BRANCO, 2004, p. 36).

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).

Portanto, isso revela justamente as contradições próprias dessa relação capital-trabalho, mediadas pela ação estatal. No momento em que os anseios e interesses do capital estão sendo atendidos ou conseguem reproduzir-se, as coisas mantêm-se/permanecem como estão. Os sindicatos e os trabalhadores, por sua vez, na medida em que possuem conquistas de direitos trabalhistas e suas experiências cotidianas possibilitam de certa maneira uma liberdade, também vivenciam um cenário favorável, inclusive sendo um processo estratégico de luta, ainda que não totalmente com caráter de transformação e superação da lógica sociometabólica do capital.

Entretanto, quando o capital necessita de mudanças para ampliar o processo de acumulação e os velhos acordos já não representam um aumento necessário dos lucros, os mesmos são alterados, transformados dentro de um novo modelo de organização da força de trabalho. Esse momento para o setor portuário brasileiro chegou com a crise de acumulação dos anos 1970 e a adoção de um novo modelo de acumulação, de novas estratégias de organização e controle sobre a força de trabalho dentro da perspectiva neoliberal.

Green (2000) ressalta que as mudanças no setor portuário, em escala mundial, iniciaram-se com a *containerização*, pois a mesma transformou a forma de contratação dos trabalhadores, a jornada de trabalho, as formas de controle sobre a força de trabalho, a remuneração, assim como criou a necessidade de especialização dos trabalhadores para operarem máquinas, ou seja, a necessidade de formação profissional.

Most labour process theorists begin with Marx's argument that when capitalists purchase labour power they in fact purchase the 'potential' which can only be realised and maximised for profit through methods which either win the consent of the workers, or more overtly seek to control them. Edwards defines the system of control, which employers need to establish in order to maximize production, as: 'the mechanisms by which employers direct work tasks; the procedures whereby they supervise and evaluate performance in production; and the apparatus of discipline and reward'⁴¹ (GREEN, 2000, p. 564).

⁴¹ Tradução livre: “A maioria dos teóricos do processo de trabalho começa com o argumento de Marx de que, quando os capitalistas compram força de trabalho, eles de fato compram o “potencial” que só pode ser realizado e maximizado para o lucro através de métodos que ganham o consentimento dos trabalhadores ou buscam abertamente controlá-los. Edwards define o sistema de controle que os empregadores precisam estabelecer para maximizar a produção como: ‘os mecanismos pelos quais os empregadores direcionam as tarefas de trabalho; os procedimentos pelos quais eles supervisionam e avaliam o desempenho na produção; e o aparato de disciplina e recompensa’.”

Com a introdução dos métodos de *unitização*⁴² de cargas, principalmente com os contêineres, o processo de trabalho portuário vem alterando-se, por exemplo, com a diminuição do número de trabalhadores por equipe, especialização constante exigida aos trabalhadores para operarem novos equipamentos, como *porteiner*, inserindo o controle dos empregadores sobre a força de trabalho portuária.

Ademais, o debate sobre a introdução no trabalho portuário das técnicas de organização e controle sobre a força de trabalho durante o modelo taylorista/fordista é de grande relevância quando se analisam os trabalhadores portuários.

Os empregadores utilizaram-se de diversas estratégias para controlar o processo de trabalho, para ditar suas regras, através de incentivos de trabalho, pagamento por peça movimentada, por tonelada movimentada, mas o mecanismo mais eficaz de controle era (e ainda é) a ameaça de negar o emprego no futuro, isto é, o medo do desemprego.

A dificuldade dos empregadores em controlar o processo de trabalho e ditar os ritmos de trabalho apresenta duas razões.

Loading or unloading a vessel required supervising several gangs in different holds, as well as those on shore. Each ship was of a unique construction, and generally carried a variety of cargoes. It was simply not possible to apply standardized, measurable production processes to such work. Nor was close supervision always possible: it would have required much more manpower than the employers were usually willing to provide to supervise every aspect of the process. Secondly, the foremen did not always have extensive practical experience of stevedoring; some shipping companies preferred to employ ex-naval or marine officers. Alternatively, in some ports foremen were recruited from the ranks of the union and in Montreal these foremen were fined by the union for taking the side of the employers in any dispute. Consequently, the following conclusion about docks in the port of London has much wider resonance: 'the nature of the work made direct supervision difficult and largely ineffective... Dockers had an unparalleled scope for exercising initiative - a freedom of action or inaction'⁴³ (GREEN, 2000, p. 565-566).

⁴² 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).

⁴³ Tradução livre: "Carregar ou descarregar uma embarcação exigia a supervisão de várias gangues em porões diferentes, bem como em terra firme. Cada navio era de uma construção única e geralmente carregava uma variedade de cargas. Simplesmente não era possível aplicar processos de produção padronizados e mensuráveis a esse trabalho. Nem sempre foi possível uma supervisão rigorosa: exigiria muito mais mão de obra do que os empregadores normalmente desejam fornecer para supervisionar todos os aspectos do processo. Em segundo lugar, os capatazes nem sempre tinham uma vasta experiência prática de estiva; algumas companhias de navegação preferiram contratar oficiais de ex-navais ou marítimos. Por outro lado, em alguns portos foram recrutados funcionários das fileiras do sindicato e, em Montreal, esses trabalhadores foram multados pelo sindicato por ficarem do lado dos empregadores. Consequentemente, a seguinte conclusão sobre as docas no porto de Londres tem uma ressonância muito mais ampla: 'a natureza

Por sua vez, André (1998) acredita que a partir da experiência de trabalho no processo produtivo, durante o trabalho casual/flutuante, os empregadores/armadores estruturaram uma divisão técnica do trabalho na estiva, por exemplo, criando um conjunto de especializações dentro da atividade, assim como instituíram cargos de liderança ligados diretamente aos empregadores, como exemplo dos capatazes, os mestres estivadores, contramestres e fiscais. Inclusive, esses cargos foram objetos de disputas entre o sindicato e os empregadores pós conquista do *closed shop*, pois era através deles que os empresários interferiam na forma como se dava o trabalho, seu ritmo, etc. (SILVA, 2003).

Nossas ideias coadunam com as de Green (2000) de que a natureza do trabalho portuário em equipes dificulta seu parcelamento de forma individual. Além disso, a autora considera que o processo de trabalho em equipe nas docas possibilitou certo controle pelos trabalhadores para ditar os ritmos de trabalho. Acreditamos que isso é possível, porém não de forma única, como podemos observar no caso brasileiro, a participação dos empregadores no processo de trabalho portuário sempre foi constante, sendo, em determinadas conjunturas históricas, mais favoráveis aos trabalhadores.

Entretanto, os interesses patronais sempre estiveram presentes, vide o caso dos capatazes, mestre estivadores, contra mestres e fiscais em Santos, onde o sindicato tornou essas atividades mais democráticas, o que posteriormente foi reconhecido diante da publicação da Lei nº 2.872 de 1967, a qual definiu que todos os estivadores estariam aptos a concorrer a esses cargos por tempo determinado e escalado por ordem numérica (SARTI, 1981).

Entendemos que o taylorismo enquanto método de organização científica da produção é mais do que uma técnica, configurando-se uma técnica social de dominação (RAGO; MOREIRA, 1987).

Ao organizar processo de trabalho, dividir o trabalho de concepção e o de execução, estruturar as relações de trabalho, distribuir individualmente a força de trabalho no interior do espaço fabril, a classe dominante faz valer seu controle e poder sobre os trabalhadores para sujeita-los de maneira mais eficaz e menos custosa à sua exploração econômica (RAGO; MOREIRA, 1987, p. 25).

Acreditamos, por tudo o que foi exposto até o momento, que os trabalhadores portuários pelo mundo captaram brechas de possibilidades e avanços referentes às

do trabalho tornou a supervisão direta difícil e amplamente ineficaz ... Os estivadores tinham um escopo incomparável para o exercício da iniciativa - uma liberdade de ação ou inação."

conquistas trabalhistas, bem como a oportunidade de (em alguns momentos) ditar o processo de trabalho. No *closed shop*, o controle do sindicato na intermediação da força de trabalho permitiu grandes conquistas para os trabalhadores, vide o caso de Santos. Contudo, não foi uma regra geral na história dos trabalhadores portuários, muitos acabaram criando relações mais próximas aos interesses dos patrões (GITHAY, 1986).

Ademais, a introdução dos métodos tayloristas/fordistas de controle e subordinação do trabalho ao capital também implicava em dificuldades aos empregadores, como, por exemplo: a distribuição individual dos trabalhadores nos postos de trabalho (no porto, o trabalho era em turmas de 10 - 20 trabalhadores, dependendo da carga a ser movimentada); e a separação entre a concepção e execução do trabalho (devido às características do ambiente de trabalho nos navios, alterando-se, de acordo com cada navio, não havia uma padronização, os trabalhadores tinham que escolher/decidir a melhor maneira de acondicionar as mercadorias no porão – caracterizando certa liberdade de pensar o trabalho).

Braverman (1987) descreve que o grande salto de Taylor no controle sobre o trabalho deu-se para além de estágios de controle já existentes como

[...] a reunião de trabalhadores numa oficina e a fixação da jornada de trabalho; a supervisão dos trabalhadores para garantia de aplicação diligente, intensa e ininterrupta; execução das normas contra distrações (conversas, fumo, abandono do local de trabalho etc.) que se supunham interferir na aplicação; a fixação de mínimos de produção e etc. (BRAVERMAN, 1987, p. 86).

Ou seja, caracterizado na necessidade absoluta de gerência, controlando de modo concreto toda a execução da atividade, perpassando as atividades mais simples para as mais complicadas (BRAVERMAN, 1987). Dessa maneira, coadunamos com a tese de Green (2000) de que as ideias tayloristas de controle sobre o processo de trabalho encontraram dificuldades para ser implantadas no setor portuário, porém, elementos de controle pensados por Taylor, como os cargos de confiança ligados diretamente aos empregadores, foram aplicados dentro dos portos, como pode ser observado no porto de Santos.

Contudo, com a adoção de um novo modelo de produção, a acumulação flexível, mudanças no setor portuário foram iniciadas nos principais portos das economias centrais e avançaram para os outros países dentro dos dogmas econômicos do neoliberalismo. No Brasil, esse modelo teve seu ápice na década de 1990.

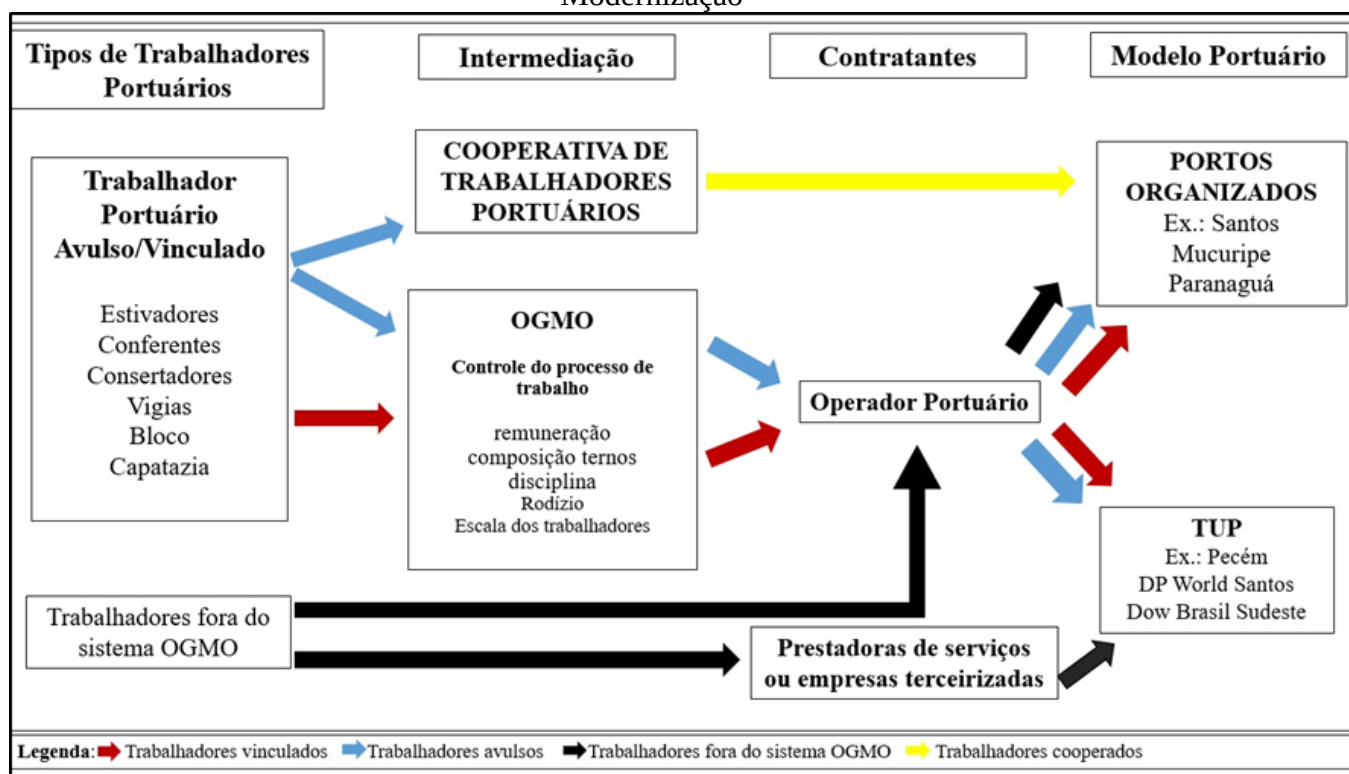
As frações da burguesia nacional, já na década de 1980, discutiam elementos de rupturas, no entanto sua implementação encontrou uma série de obstáculos, muito por causa da participação dos movimentos sociais na cena política, o que criou, para Thomaz Junior (2002a), um ar de aspirações socialistas durante a construção da Nova Constituição de 1988 e nas eleições diretas de 1989. Além do mais, a efervescência sindical ajudou a criar nos anos de 1980 diversas entidades de organização de massa, entre elas: o Partido dos Trabalhadores (PT), em 1980, e a Central Única dos Trabalhadores (CUT), em 1983, (MARTUSCELLI, 2013).

A conjuntura política de lutas sociais no Brasil na década de 1980 retardou o avanço das políticas neoliberais, as quais encontraram na figura do candidato à presidência Fernando Collor de Melo expressão inicial da adoção dessas ideias. O programa de Collor trazia as contrarreformas neoliberais, entre elas: abertura econômica; privatização; políticas de cunho moral, como acabar com os privilégios do funcionalismo público (caça aos Marajás); entre outras (MARTUSCELLI, 2013). Tal programa saiu vitorioso contra outro totalmente diferente expressado na candidatura de Luiz Inácio Lula da Silva.

Desta forma, na década de 1990, o Brasil “surfou na onda” do neoliberalismo, como pontua Antunes (2011), adotando um conjunto de reformas econômicas que inseriram o país no fluxo de capitais no mercado mundial. Consequentemente, o setor portuário não ficou de fora, muito pelo contrário, teve a inserção de várias mudanças de gestão portuária e do controle do trabalho portuário, sobretudo com a implantação da chamada Modernização Portuária.

É preciso mencionar que a Modernização Portuária no Brasil teve seu ápice com a instituição da Lei nº 8.630/1993, a qual, além de retirar o poder de intermediação da mão de obra dos sindicatos, inseriu novos modelos de contratação dos trabalhadores portuários avulsos (Fluxograma 2), por meio, por exemplo, do contrato por vínculo de trabalho indeterminado, celetista e das cooperativas de trabalho portuária, as quais são organizadas por trabalhadores que deixaram o sistema Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), além da manutenção do modelo de contratação avulso.

Fluxograma 2: Processo de Contratação do Trabalhador Portuário com a Lei de Modernização



Fonte: GITAHY, 1992; ANDRÉ, 1998; SILVA, 2003, Trabalho de Campo (2018, 2019). Organização: Thiago Pereira de Barros (2020).

Com a criação do OGMO, o sindicato dos trabalhadores avulsos perdeu seu papel de intermediação da força de trabalho portuária nos PO no Brasil, passando esse papel ao OGMO. Desta forma, é o órgão que faz as escalas, recolhe as remunerações e tributos a serem pagos aos trabalhadores, promove as políticas de saúde e segurança do trabalho, cuida da disciplina, etc.

Conforme ilustrado no Fluxograma 2, o OGMO cede os trabalhadores para os Operadores Portuários (OP)⁴⁴, tanto no modelo avulso como vinculado. Os terminais portuários também podem contratar trabalhadores diretamente com cooperativas de trabalho portuário, sem a necessidade de OP, pois exercem o mesmo papel de OP.

Quando analisamos o processo de contratação nos Terminais de Uso Privativo (TUP), os mesmos não são obrigados a empregar trabalhadores nos quadros do OGMO, porém a legislação colocou como determinação que contratem meio a meio (avulso – vinculado) nos TUP próximos aos Portos Organizados (PO), como por exemplo os terminais da DP World Santos (antiga EMBRAPORT) e Dow Brasil Sudeste.

⁴⁴ Por outro lado, com a Lei nº 12.815/2013 os OP foram permitidos a contratar trabalhadores de fora do sistema OGMO quando a demanda de trabalho for maior que o número de trabalhadores registrados e cadastrados no OGMO, em cada atividade.

Ademais, a Lei de Modernização Portuária abriu espaço para a multifuncionalidade do trabalho portuário⁴⁵, com o propósito de “modernizar” a dinâmica portuária, de manipulação das cargas e visando a eficiência e produtividade, sendo que a multifuncionalidade abarca tanto a capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

Concernente às cooperativas, a Lei de Modernização dos Portos em seu art. 17 coloca a possibilidade de trabalhadores avulsos criarem cooperativas de trabalho, estabelecendo-se como OP dentro ou fora dos PO. E, no art. 60, determina que o

[...] trabalhador portuário avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta lei para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o exercício da atividade de operador portuário, terá direito à complementação de sua indenização, no valor correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1º do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus (BRASIL, 1993, p. [16]).

No Brasil, as cooperativas são regulamentadas pelas leis nº 5.764/71⁴⁶ e nº 7.231/84, as quais definem as cooperativas “[...] como sociedades de pessoas, com forma e natureza jurídica próprias, de natureza civil não sujeitas à falência, constituídas para prestar serviços aos associados” (CARVALHO, 2005). Os trabalhadores avulsos, pontua o autor, ao associarem-se às cooperativas, terão seus registros nos OGMO mantidos, porém deixarão de concorrer à escala como avulso, enquanto mantiveram-se na condição de cooperados.

As cooperativas dos trabalhadores avulsos podem ser construídas para fornecer mão de obra para uma categoria de trabalhadores ou para mais de uma, ofertando-a dentro ou fora do PO. Ademais, as cooperativas portuárias não são dependentes dos OP, ou seja, a mão de obra demandada por um terminal pode ser contratada diretamente das cooperativas, não necessitando de um OP para intermediar a contratação.

Em Natal, no Rio Grande do Norte, por exemplo, os trabalhadores na estiva, conferentes e consertadores de cargas constituíram a Cooperativa dos Trabalhadores em Estivagem Desestivagem (COOPESTIVA) para atuarem como OP e ofertarem a mão de obra aos terminais (CARVALHO, 2005). Todavia, a COOPESTIVA encontrou dificuldades em assegurar oportunidades de trabalho aos seus associados, levando os

⁴⁵ Discutimos essa questão de maneira mais detalhada nos próximos capítulos.

⁴⁶ “Este marco regulatório define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativas, e dá outras providências” (BRASIL, 1971, não paginado).

trabalhadores a concorrerem ao mesmo tempo nas chamadas promovidas pelo OGMO, o que, de acordo com a própria Lei nº 8.630/93, é vedado aos cooperados enquanto estiverem associados.

Assim, compreendemos as cooperativas de trabalho portuário como mais uma estratégia da ofensiva do capital, na perspectiva de flexibilização da força de trabalho, mesmo que a origem das cooperativas de trabalho vise a autonomia dos trabalhadores no processo de trabalho, tendo nascido da luta operária contra o desemprego e o fechamento de fábricas. Na atualidade

[...] entretanto, contrariamente a essa autêntica motivação original, os capitais criam falsas cooperativas como instrumental importante para depauperar ainda mais as condições de remuneração da força de trabalho e aumentar os níveis de exploração da força de trabalho, fazendo erodir ainda mais os direitos trabalhistas (ANTUNES, 2011, p. 411).

Assim, as cooperativas tornaram-se, na realidade, mais uma estratégia do capital para ampliar seu metabolismo, inclusive, capturando a subjetividade dos trabalhadores, ocultando o assalariamento e proliferando a flexibilização salarial, de horários, organizativa e funcional entre os trabalhadores.

Em outros termos, esse processo possibilita que, ao mesmo tempo, esses trabalhadores sejam “[...] personificações do capital – na suposta relação de proprietários de capital – e operários – na esfera da produção (PANIAGO, 2008 *apud* AMORIM, 2011, [p. 5]).

Vale mencionar ainda que a garantia de contratação de avulso nos TUP próximos ao PO foi retirada com a Nova Lei dos Portos (Lei 12.815/13), fazendo com que os TUP não tenham mais a obrigação de contratar TPA junto ao OGMO, nem de forma avulsa, nem vinculada. Esses terminais foram autorizados, pelo novo regimento, a contratarem trabalhadores fora do sistema OGMO.

Essa determinação abriu a possibilidade dos TUP, principalmente aqueles localizados próximos ou dentro dos PO, terem sua própria força de trabalho, o que na legislação anterior, Lei nº 8.630/93, era possibilidade resguardada apenas aos terminais novos, conforme art. 56 parágrafo único, “as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos” (BRASIL, 1993).

A Nova Lei dos Portos, entretanto, retirou de seu ordenamento essa garantia e colocou como facultativa, de livre escolha dos proprietários dos TUP e dos titulares de

instalações portuárias: a contratação de trabalhadores por tempo indeterminado (vínculo). Sem referir à preferência por trabalhadores do sistema OGMO nos TUP, apenas garantindo a preferência dentro dos PO aos “[...] trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos” (BRASIL, 2013a).

Enfim, essas e tantas outras transformações foram pouco a pouco avançando no sistema portuário nacional, mediante a chamada modernização portuária, que, por sua vez, é um processo relacionado a um contexto histórico mundial em que o capital se encontra e visa (re)organizações a fim de dar continuidade a sua reprodução ampliada.

Portanto, todo o conjunto de elementos instituídos pelo processo de modernização portuária, conforme enfatizamos nos capítulos posteriores desta tese, alteraram as relações de trabalho e vida entre os trabalhadores portuários.

1.4 Os trabalhadores portuários do Porto de Santos e do TUP do Pecém: os sujeitos da pesquisa

O trabalho portuário no Brasil, como apontamos ao longo do texto, esteve marcado pelo trabalho flutuante, o qual deu origem ao trabalho avulso. Até a Lei de Modernização Portuária, a prestação laboral nos portos era caracterizada pelo:

- a) o trabalho avulso dos estivadores;
- b) o trabalho avulso da capatazia como força supletiva;
- c) o trabalho avulso das atividades de conserto de carga e descarga (Lei n. 2.191/54 e Decreto n. 56.414/65), vigias portuários (Lei n. 4.859/65 e Decreto n. 56.467/65), conferentes de carga e descarga (Lei n. 1.561/62 e Decreto n. 56.367/65); e
- d) o trabalho da capatazia executado pelos empregados das Companhias Docas (MAGIOLI, 2008, não paginado).

Após publicação da Lei nº 8.630/93, os trabalhadores passaram a ser definidos dentro da Classificação Nacional de Atividade Econômica (CNAE 2.0) como: 1) **Trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária**, aqueles trabalhadores ligados às Companhias de Docas; 2) **Trabalhadores na Operação de Terminais**, os trabalhadores com vínculo empregatício estabelecido junto às empresas proprietárias de terminais privados e operadores portuários; 3) **Trabalhadores dos OGMO**, onde estão os trabalhadores avulsos das seis categorias históricas: capatazia, bloco, estiva, consertadores, vigias, conferentes (DIEESE; FNP, 2013).

Antes de abordar mais especificamente os sujeitos desta pesquisa, acreditamos ser importante apontar como os trabalhadores avulsos são compreendidos juridicamente no país, suas particularidades e características.

No Brasil, a lei trabalhista e toda a doutrina tradicional do direito do trabalho fundam-se no paradigma do trabalho assalariado, possuindo sua expressão ordinária no trabalho com vínculo permanente indeterminado como modelo (RESENDE, 2009). Inclusive, para o autor, a própria concepção da CLT realizou-se tendo a exaltação do vínculo do trabalho como o de interesse social.

O trabalho vinculado (emprego) é uma das espécies de relação de trabalho, em que essa é o gênero, ou seja, todas as espécies de trabalho são relação de trabalho, porém nem toda relação de trabalho é emprego. Outras espécies de trabalho são: trabalho autônomo; institucional, eventual, estagiário, entre outros.

No tocante ao trabalho avulso, este é objeto de debates acadêmicos sobre o seu enquadramento, pois a literatura de alguns autores compreende os trabalhadores avulsos como trabalhador eventual (SANTOS NETO; VENTILARI, 2004). Para eles, o trabalho eventual é marcado pela não existência de vínculo de trabalho permanente com o empregador, assim como pela descontinuidade. Em outra perspectiva, há autores que compreendem os avulsos como outra espécie de trabalhadores (SANTOS NETO; VENTILARI, 2004).

Ademais, o trabalho avulso possui uma série de particularidades que não o enquadra no trabalho eventual. A Constituição Federal de 1988 em seu Capítulo II, art.7º, por exemplo, aborda os direitos dos trabalhadores urbanos e rurais e, em seu inciso XXXIV, equipara os trabalhadores avulsos aos com vínculos empregatícios em igualdade de direitos (BRASIL, 2012).

Prosseguindo na Consolidação das Leis do Trabalho, seus art. 583º, 586º e 643º versam sobre uma série de direitos dos trabalhadores avulsos, como de sindicalização, previdência social, contribuição sindical entre outros.

No que tange à questão da previdência social, os trabalhadores avulsos são reconhecidos como segurados desde a Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, a qual dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências, mais precisamente em seu art. 12, inciso VI.

Já a Instrução Normativa nº 971, de 13 de novembro de 2009, versa sobre normas gerais de tributação previdenciária e de arrecadação das contribuições sociais à Previdência Social e as destinadas a outras entidades ou fundos, administradas pela

Secretaria da Receita Federal do Brasil e estabelece a forma de custeio dos direitos previdenciários dos trabalhadores avulsos em seus artigos 175º, 177º e 183º (RECEITA FEDRERAL, 2009).

Desse modo, tem-se o reconhecimento jurídico sobre os direitos dos trabalhadores avulsos e pela realização de atividades rurais ou urbanas. Esses trabalhadores prestam serviços sem vínculo empregatício, de forma intermitente, para um ou mais tomadores e apresentando o sindicato de cada categoria ou o Órgão Gestor de Mão de Obra como entidade intermediadora no processo de contratação dos trabalhadores.

O debate sobre a natureza jurídica do trabalhador avulso resultou em três posições/linhas de pensamento, representados no Quadro 4.

Quadro 4: Compreensão teórica sobre a natureza do trabalho avulso

Teóricos	Compreensão Teórica
Carion, Ribeiro de Vilhena e Annibal Fernandes	Trabalhador avulso é aquele que presta serviços essenciais, complementares, periodicamente necessários à atividade da empresa
Russomano e Tupinambá do Nascimento	Os serviços prestados pelos avulsos não fazem parte da vida normal do estabelecimento, embora possam estar ligados à existência da empresa
Magano, Chiarelli, Barros Junior, Maranhão, Catharino, Ally e Mascaro Nascimento	Avulso é o trabalhador que presta serviços eventuais, transitórios, sem continuidade, a diversas empresas, não se inserindo assim em uma organização, vale dizer, desligado de uma ou mais fonte de trabalho, de que se aproxima de modo esporádico

Fonte: SANTOS NETO; VENTILARI (2004), adaptado por Thiago Pereira de Barros (2020).

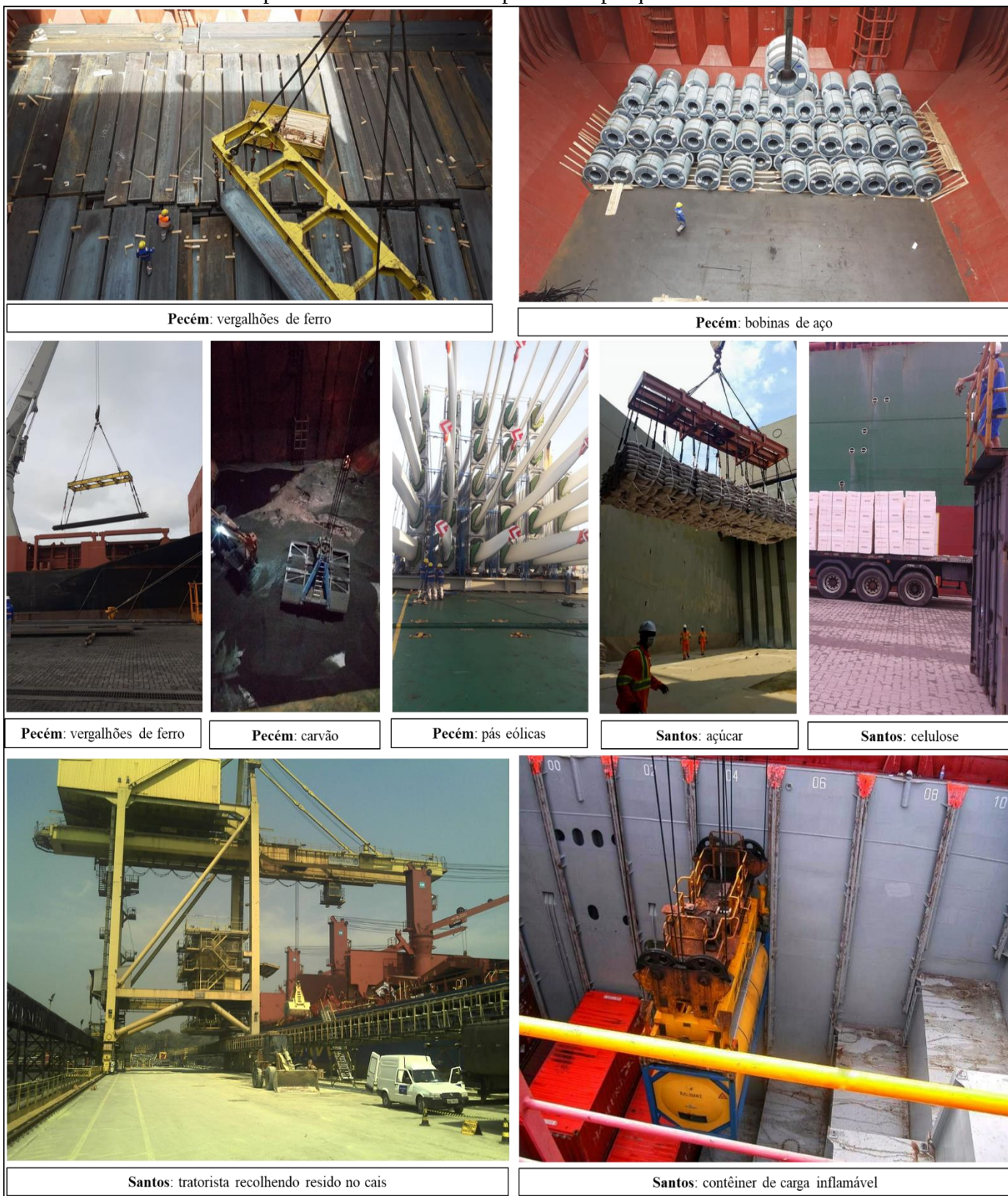
Concordamos com a primeira linha de pensamento que compreende o trabalho avulso como trabalho adventício, em que os trabalhadores prestam serviços a vários empregadores de forma sucessiva e alternada, tendo a entidade de representação da categoria, como o sindicato, intermediando o processo de contratação. O trabalho avulso para os autores expressa uma continuidade provisória, diferentemente do efetivo, marcado por continuidade, e do eventual, marcado pela descontinuidade (SANTOS NETO; VENTILARI, 2004).

Portanto, os avulsos são trabalhadores que prestam serviços que possuem uma continuidade provisória com o tomador/empregador, marcado pela subordinação do primeiro em relação ao segundo e tendo uma relação de contratação tripartite: trabalhador, entidade de representação (sindicato/OGMO) e tomador (operadores portuários ou empresas do setor) (SANTOS NETO; VENTILARI, 2004). Para os autores, a celebração dos Acordos Coletivos de Trabalhos (ACT) e outros acordos são realizados somente entre as entidades de representação dos trabalhadores e o tomador do serviço.

Compreendendo essa relação particular dos trabalhadores avulsos, tanto historicamente quando juridicamente, nossa tese de doutorado busca entender os impactos das mudanças no mundo do trabalho portuário para os sujeitos que vivem da venda da sua força de trabalho, sejam eles trabalhadores avulsos, trabalhadores cedidos pelo OGMO para trabalhar com vínculo ou os trabalhadores portuários contratados a partir da livre contratação pelos proprietários dos terminais privados.

Nesse sentido, temos enquanto sujeitos da pesquisa os trabalhadores portuários avulsos e os trabalhadores portuários que atuam na operação dos Terminais Privativos. A seguir, na Figura 9, ilustramos exemplos de atividades, tipos de movimentação e usos de equipamentos dos trabalhadores portuários, tanto no PO de Santos, quanto no TUP do Pecém.

Figura 9: Diversidade de atividades e movimentações exercidas pelos trabalhadores portuários nos recortes espaciais da pesquisa



Fonte: Trabalho de Campo da Pesquisa (2017, 2018, 2019). Organização: Thiago Pereira de Barros (2020).

Inicialmente, investigaríamos as seis categorias de trabalhadores avulsos (estiva, capatazia, bloco, conferentes, vigias e consertadores). Contudo, devido a diversas problemáticas mencionadas anteriormente, não logramos entrevistar trabalhadores de cada uma das categorias, entrevistamos apenas as categorias de estivadores, trabalhadores da capatazia, conferentes e guarda portuária. Esse último, a princípio, não estava previsto para ser entrevistado, mas foi durante o andamento da pesquisa de campo.

Vale salientar brevemente as atividades realizadas por cada categoria dos trabalhadores avulsos.

I - Capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI - bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos (DIEESE; FNP, 2013, p. 8).

Ressaltamos que existem especialidades ou funções distintas dentro de algumas categorias dos trabalhadores avulsos, como na estiva ou nos conferentes. Por exemplo, os estivadores podem engajar-se como estivador (denominado, pelos trabalhadores, de peão), o qual realiza atividades como “[...] 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” (ARAÚJO; CRISPIN, 2015, p. 87).

Os estivadores também se engajam em outras atividades, dentro da estiva, que requerem experiência prática ou especialização/cursos. São elas:

1) Contramestre-geral ou do navio: maior autoridade da estiva a bordo, a quem cabe coordenar os trabalhos em todos os porões do navio, de acordo com as instruções do operador portuário e do comandante do navio, dirigindo e orientando todos os estivadores a bordo;

2) Contramestre de terno ou de porão: orienta as atividades de estiva em cada porão de acordo com as instruções do OP, do comandante do navio ou do representante no porto, do planista ou do contramestre-geral ou do navio;

3) Sinaleiro ou “Portaló”: orienta o trabalho dos operadores de aparelho de guindar, através de sinais; assim, o sinaleiro deve ser visto pelo guindacheiro ou o guindasteiro e ter boa visão, tanto do local onde a lingada é engatada, como de onde é depositada, orientando os trabalhadores sobre o movimento da carga;

4) Guincheiro: trabalhador com habilitação para operar guindaste⁴⁷;

5) Operador de equipamentos: trabalhador com habilitação para trabalhar com equipamentos de movimentação a bordo, como empilhadeira, pá carregadeira etc;

6) Motorista: conduz veículos para embarcar ou desembarcar no navio [roll on/roll off (ro/ro)]. Nesta operação, é comum a troca do condutor (estivador) por outro (capatazia). Quando o veículo toca o cais, o condutor leva o veículo desembarcado até o pátio de armazenagem ou realiza o inverso, do pátio até a beira do cais, onde o motorista da estiva assume o volante para embarcar o veículo (ARAÚJO; CRISPIM, 2015).

Os trabalhadores de capatazia, como vimos na descrição anterior, também realizam diferentes atividades dentro da categoria, como motorista, operador de equipamentos, na ova ou desova de contêineres, entre outras.

Outro exemplo desta variedade de atividades realizadas por uma mesma categoria, temos os trabalhadores conferentes de carga e descarga, os quais podem engajar-se como:

1) Conferente chefe: gerencia o trabalho portuário, ele que faz tudo. Ele recebe e discute o plano de carga e faz o sequenciamento que quer fazer. Ele passa para as demais categorias o que é para fazer e como;

2) Conferente ajudante: ajuda o conferente chefe e o substitui, caso necessário, durante a operação;

⁴⁷ “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 o trabalhador da estiva” (ARAÚJO; CRISPIM, 2015).

3) Manifesto: localiza todas as cargas descarregadas. Ele trabalha apenas na descarga do navio e tem que localizar todas as cargas. Isso existia muito quando a operação era feita pela CODESP. Hoje, normalmente, a carga chega e sai direto;

4) Guia: trabalha na operação de graneis sólidos distribuindo a carga para cada exportador. Ele que emite as guias e controla os preços. Se vai no vagão? Ele que emite as guias. Se for no caminhão? Ele vai na balança, pega o peso e vê quanto cada um já recebeu.

5) Lingadeiro: trabalha conferindo a carga na lingada;

6) Revezador: A pessoa que cobre as outras funções do conferente em momentos diversos, por exemplo, a ida ao banheiro (Entrevista com Liderança Sindical 1 dos Conferentes, SANTOS, 2019).

O quantitativo desses trabalhadores avulsos nos portos brasileiros foi organizado pela FENOP⁴⁸ em 2019 com dados referentes ao ano de 2018. Nesse ano, existiam 19.136 trabalhadores, sendo que, nos PO de Santos e de São Sebastião, registraram-se 5.899 trabalhadores⁴⁹ portuários avulsos.

Observamos que, em dezembro de 1995, ano do levantamento dos trabalhadores portuários estabelecido pelo Decreto 1.596, de 17 de agosto de 1995, registrou-se um total de 61.779 trabalhadores (QUEIRÓZ; MELO; MEDEIROS, 2015). Comparando os dados de 1995 e de 2018, ocorreu uma redução aproximada de 69% no número de trabalhadores portuários no país em 25 anos.

Outro dado a ser mencionado refere-se à idade dos trabalhadores portuários de Santos. Dos 14 trabalhadores entrevistados, registrou-se que a média de idade deles é de 48 anos, sendo que apenas um trabalhador entrevistado tinha menos de 30 anos. Araújo e Crispim (2015) apresentaram uma média etária dos trabalhadores portuários de Santos de 46,4 anos e a faixa etária 41 a 50 anos.

Ademais, o relatório anual do SOPESP (2017) apontou que o perfil dos trabalhadores portuários do PO de Santos e de São Sebastião, sendo que 62,6% dos trabalhadores estão na faixa etária entre 30 a 49 anos de idade. Enquanto os trabalhadores mais jovens, estão entre 18 a 29 anos e compreendem 28% (SOPESP, 2017).

⁴⁸ A entidade patronal obteve dados dos OGMO de todo o país referentes ao ano de 2018, apenas o OGMO-Santos não enviou seus dados e a entidade utilizou o dado de 2016 (FENOP, 2019).

⁴⁹ O PO de São Sebastião, nesse mesmo ano, possuía 71 estivadores, 72 arrumadores/capatazia, 6 conferentes e consertadores e 5 vigias, totalizando 160 trabalhadores (Entrevista Liderança Sindical 1 dos Estivadores, São Sebastião, 2018). Cruzando os dados de São Sebastião com o da FENOP, para os portos do estado de São Paulo, temos uma estimativa para Santos de 5.739 trabalhadores avulsos.

No que se refere aos trabalhadores portuários na Operação dos Terminais Privativos, que também são sujeitos desta pesquisa, devemos lembrar que são novas categorias inseridas no sistema portuário, ou seja, na operação, na movimentação de cargas, devido ao processo de reestruturação produtiva e à inserção de novas técnicas e modelos de movimentação de cargas no Brasil. Essas novas categorias de trabalhadores vinculados a empresas e OP exercem as mesmas atividades que os trabalhadores avulsos, porém com diferenças contratuais, financeiras e de jornada de trabalho, as quais apontamos no decorrer do texto.

Através da análise dos ACT⁵⁰ firmados entre os sindicatos dos trabalhadores e o patronal, encontramos algumas denominações dos trabalhadores nesses terminais, são elas: Assistente de Operações; Assistente de Operações II; Assistente de Terminal; Controlador de Armazém; Auxiliar de Armazém; Auxiliar de Operações; Auxiliar de Terminal; Conferente de Pátio; Motorista Portuário e Motorista de Capatazia; Coordenador de Carga; Coordenador Operacional; Coordenador Operações de Pátio; Supervisor de Pátio; Assistente Operacional Pátio; Vistoriador. Além de outras funções ligadas à utilização de maquinários, como operador de guindastes portalino, Guindaste Móvel Portuário (MHC) e operadores de empilhadeiras.

Durante a pesquisa de campo, tentamos identificar com os trabalhadores quais são aqueles que atuam diretamente na operação, os que exercem as atividades dos trabalhadores na estiva e capatazia nos PO, como são denominados nos TUP. As lideranças sindicais informaram que, no terminal, esses trabalhadores são conhecidos como trabalhadores de capatazia, portuário ou carregador, porém, nos ACT, não encontramos referência a essas denominações. Por sua vez, os trabalhadores mencionaram que os estivadores e trabalhadores da capatazia, devido à “quebra de monopólio” pelos operadores nos TUP, são identificados como trabalhadores da capatazia portuária ou carregador (Entrevista com Trabalhador 3 em Pecém, 2019), ou seja, no Pecém, os trabalhadores diretamente envolvidos na operação dos navios não são nomeados como estivadores e sim como carregadores ou capatazia portuária.

Também encontramos outras categorias de trabalhadores no Pecém⁵¹, como:

⁵⁰ Analisamos os ACT firmados no TUP do Pecém referentes às seguintes empresas: APM Terminals e TEMARCO Logística.

⁵¹ Além destas citadas existem outras categorias, tais como: coordenador de carga; conferente de pátio, auxiliar de terminal, Assistente de Operações II. No entanto, não logamos maiores detalhes e informações específicas sobre suas atividades e funções dentro do TUP do Pecém.

1) Assistente de Operações: função que auxilia no recebimento, armazenagem, conferência, separação e expedição de cargas;

2) Assistente de Terminal: auxilia na administração portuária, tanto operacional como burocrática;

3) Controlador de Armazém: gerencia todo estoque da entrada e saída de material, emite relatórios de atividades, utiliza controles indicativos e manuseia sistemas e equipamentos operacionais;

4) Auxiliar de Armazém: auxilia na conferência, armazenamento e separação de mercadorias e mantém o estoque organizado, colocando os produtos nas prateleiras codificando e controlando seus movimentos;

5) Auxiliar de Operações: controla as operações na perspectiva da multimodalidade (rodoviário, ferroviário), programa e coordena os movimentos operacionais;

6) Supervisor de Pátio: controla o recebimento e o embarque de cargas no transporte aquaviário, coordena serviços de embarcação em portos, monitora as operações e elabora relatórios técnicos;

7) Vistoriador: observa o estado da carga, do equipamento, do transporte que esteja designado a vistoriar, emite laudos técnicos baseados em seu conhecimento teórico, a fim de sanar eventual problema;

8) Capatazia/Carregadores: são os trabalhadores que exercem no TUP as atividades similares aos trabalhadores avulsos na estiva e capatazia no PO, ou seja, podendo atuar tanto dentro do navio como no cais e, quando não atuam nessas áreas, estão trabalhando em atividades paralelas à operação do navio como, por exemplo, no pátio com outros tipos de cargas para enviar aos navios ou armazenando e liberando cargas (Entrevista com Trabalhador 3 em Pecém, 2019).

Com relação à faixa etária dos trabalhadores no Pecém, com referência aos dados da pesquisa de campo das lideranças sindicais e trabalhadores, esses informaram que, ainda que algumas empresas façam uma mescla de trabalhadores jovens com mais experientes, geralmente as contratações têm sido entre os trabalhadores entre os 25 e 35 anos.

É muito mesclado tá. Tem muito com 40 anos, de 30 anos mas também muitos jovens de 18-19 anos. Assim, para a empresa não perder dentro da área portuária ela procura mesclar. Contrata experiente e pessoas mais novas, pois a empresa acredita que uma geração mais nova pode estar inserida ali e dar um bom resultado para a empresa. Ela faz a

contratação de quem é experiente e de pessoas iniciantes na área (Entrevista com Trabalhador 3 em Pecém, 2019).

Sobre o quantitativo geral de trabalhadores portuários no Pecém, a partir da pesquisa de campo e das entrevistas, foi apontado que existem cerca de 1.800 trabalhadores no Pecém, sejam contratados diretamente pelas PSO, pelas empresas terceirizadas que atuam no terminal ou pela administração do terminal.

Dados relativos ao quantitativo de trabalhadores vinculados aos terminais no país foram também organizados pelo DIEESE e pela FNP, por meio do estudo “Perfil dos Trabalhadores nos Portos do Brasil” de 2015. Os dados apresentados pelo estudo, que teve o ano de 2013 como referência, mostram que nesse ano registrou-se um contingente de 27.012 trabalhadores nos terminais privativos no Brasil (DIEESE; FNP, 2015).

Salientamos que os trabalhadores em terminais vêm aumentando nos últimos anos. Por exemplo, no ano de 2006 existiam 8.624 trabalhadores empregados, já em 2013 esse número foi para 27.012, representando um crescimento aproximado de 68% (DIEESE; FNP, 2015). Nesse mesmo período, os trabalhadores no OGMO foram de 21.620 para 18.241, representando um decréscimo de 32% (DIEESE; FNP, 2015).

Ademais, deve ser mencionado que todos os trabalhadores entrevistados são homens, ainda que, neste quesito, também tenha sido relatado por lideranças sindicais e trabalhadores a presença da força de trabalho feminina nos portos e terminais. No Pecém, por exemplo, foi mencionado que existem “[...] mulheres na operação, operando máquinas médias e de assistente operacional. No *Gate* tem mulheres também. Na operação não tem mulheres ainda” (Entrevista com Trabalhador 5 em Pecém, 2019).

Sim tem mulheres sim, inclusive tem mulheres operando máquinas, como: empilhadeiras de pequeno porte, como assistente operacional, vistoriadoras de contêiner (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Ceará, 2019).

O relatório do SOPESP (2017) aborda a participação das mulheres nos PO do estado de São Paulo e mostra que as mesmas representam 12% da força de trabalho nos PO, enquanto os homens representam 88%.

Vale dizer que o trabalho portuário, ao longo da história, esteve marcado como um trabalho masculino, um trabalho duro, o qual exigia altos níveis de dispêndio de força física, destreza e habilidade (GITAHY, 1992). O trabalho portuário tinha como característica no início do século XX ser “[...] instável e pesadíssimo, comumente é

estigmatizado, sendo classificado como um daqueles em que as chamadas classes *labouriuses* confundem-se com as classes *dangereuses*” (GITAHY, 1992, p. 19-20).

Essas marcas históricas do trabalho portuário acabaram por caracterizá-lo como um trabalho majoritariamente masculino, com forte referência na masculinidade, na coragem que tomara aqueles homens ao deixarem seus lares na busca de um emprego no porto, na disputa pelo trabalho nas paredes, nos conflitos entre etnias e contra os ditames dos capatazes e dos donos das cargas (SILVA, 2003).

O trabalho feminino nos portos, historicamente, foi visto como distante e incipiente, porém as mulheres labutavam nos arredores dos portos, nas atividades relacionadas aos portos, como mesmo relataram Gitahy (1992) e Silva (2003) na costura das sacas para armazenar café, por exemplo, nos galpões próximos ao porto.

Green (2000), entretanto, ressalta que nem todos os estivadores eram do sexo masculino. E o caso de trabalhadoras na estiva nos portos do norte da Europa demonstra seu posicionamento. Segundo a autora,

Bergholm and Terås have drawn our attention to the female dockers employed in the Baltic States, Finland and the northern ports of Sweden. While male delegates to the Finnish Docker's Union founding meeting in 1905 displayed considerable ambivalence about the use of female labour, women remained 'an important part of Finnish harbour life until [the] 1970s'. In the seventeen harbours researched by Bergholm and Terås, women constituted nearly 17 per cent of the workforce. The experience of Finnish women dock workers reflected many of the same characteristics evident in the wider female industrial labour force: women's work was even more casual and prone to unemployment, received lower wages, and was increasingly segregated (GREEN, 2000, p. 561).⁵²

Desse modo, a presença feminina do trabalho portuário, mais precisamente na movimentação de mercadorias, era presente no caso dos portos do norte da Europa, contudo, as mulheres recebiam salários inferiores e estavam em condições de precariedades mais intensas do que os homens.

No caso brasileiro, Nogueira (2014) descreve que as transformações no setor portuário oriundas da modernização dos portos, com o avanço da introdução de novas

⁵² Tradução livre: “Bergholm e Terås chamaram nossa atenção para as estivadoras empregadas nos Estados Bálticos, na Finlândia e nos portos do norte da Suécia. Enquanto delegados do sexo masculino na reunião fundadora do Docker's Union da Finlândia, em 1905, mostraram considerável ambivalência sobre o uso do trabalho feminino, as mulheres permaneceram ‘uma parte importante da vida portuária finlandesa até a década de 1970’. Nos dezessete portos pesquisados por Bergholm e Terås, as mulheres constituíam quase 17% da força de trabalho. A experiência das trabalhadoras portuárias finlandesas refletia muitas das mesmas características evidentes na força de trabalho industrial feminina: o trabalho das mulheres era ainda mais casual e propenso ao desemprego, recebia salários mais baixos e era cada vez mais segregado.”

tecnologias no processo de movimentação de cargas, a containerização e mudanças organizacionais vêm alterando o perfil dos trabalhadores portuários, majoritariamente masculino, com a entrada das mulheres.

Para a autora supracitada, a inserção das mulheres no mundo do trabalho portuário, assim como em outros setores produtivos do capital, tem relação com o processo de reestruturação produtiva e da adoção do novo modelo de produção, o toyotismo, que vem modificando as estratégias de controle do capital sobre a força de trabalho. Pois,

[...] ao constataremos que as mulheres, a partir da entrada da maquinaria no mundo do trabalho, vêm se inserindo definitiva e acentuadamente no espaço das relações laborais produtivo, ficando também à mercê da exploração do capital. Tanto é verdade, que ao ocorrer a chamada feminização no mundo do trabalho, onde as mulheres passam a ser praticamente a metade da composição da classe trabalhadora, essa feminização também acontece naqueles espaços de trabalho que anteriormente eram reservados somente para a força de trabalho masculina. Como por exemplo: na construção civil, na carreira de juiz de futebol, carteiro, nas carreiras militar e policial, caminhoneiros, no setor portuário, etc. (NOGUEIRA, 2015 p. 131).

Nessa perspectiva, Davis (2000) descreve que, com a inserção de novas tecnologias no processo de trabalho portuário, as mulheres, filhas e netas de estivadores, souberam utilizar-se de uma característica marcante na história dos trabalhadores portuários, os laços sanguíneos como critério de entrada no setor. “The first woman to become a wharf labourer in Fremantle started work in 1989. Mirroring the tradition of familial recruitment ‘her grandfather, father and brother’ had ‘also [been] wharf labourers’”⁵³ (DAVIS, 2000, p. 556).

No Brasil, por exemplo, a participação das mulheres no trabalho portuário alterou-se de 7%, em 2007, para 11,6%, em 2011, chegando a 13,2% em 2012 no PO de Santos (NOGUEIRA, 2014). As mulheres estão em diversas atividades e empresas neste porto: nos armazéns, *gates*, costados do navio, etc.

Citando o trabalho de Oliveira (2012) sobre a atividade das mulheres nos portos, Nogueira (2014) expõe a atuação delas na operação de máquinas de pequeno porte, como conferente de costado e de armazém, nos *gates*, como ajudante operacional, motorista de caminhão, operadora de RTG (guindaste sobre Rodas), entre outras.

⁵³ Tradução Livre: “A primeira mulher a tornar-se trabalhadora de cais em Fremantle começou a trabalhar em 1989. Espelhando a tradição do recrutamento familiar, ‘seu avô, pai e irmão’ também tinham ‘sido trabalhadores de cais’.”

Em pesquisa de campo junto às lideranças sindicais do TUP do Pecém e do PO de Santos, a presença das mulheres foi relatada por todas as lideranças, inclusive na operação (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINDESTIVA, Santos, 2018). No TUP do Pecém, há mulheres que trabalham na operação, inclusive, operando máquinas de pequeno porte (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Ceará, 2019).

Segundo Nogueira (2014), a entrada da força de trabalho feminina nos portos vem enfrentando obstáculos como o preconceito masculino. Nesse sentido, a autora retrata que, dentre os casos de preconceito sofridos pelas mulheres, destacam-se: associação à prostituição, desconfiança em relação à capacidade de trabalho, assédio, etc.

Além desta questão de gênero, percebemos também em nossas pesquisas de campo que os trabalhadores em Santos têm um perfil de faixa etária maior do que os trabalhadores no TUP do Pecém. Bem como os trabalhadores santistas possuem maior experiência/tempo de serviço na área/atividade portuária do que os trabalhadores no terminal cearense.

Portanto, o perfil dos trabalhadores portuários, de maneira geral, vem alterando-se com as mudanças inseridas no mundo do trabalho portuário, advindas da inserção de novas tecnologias, novas técnicas e estratégias de controle sobre a força de trabalho. Enfim, esses elementos são discutidos de maneira mais detalhada nos próximos capítulos, intercalando o debate do trabalho portuário, com o avanço do capital no setor portuário e a atuação do Estado.

CAPÍTULO 2: A EXPANSÃO TERRITORIAL DO CAPITAL NOS PORTOS E O PAPEL DO ESTADO

Neste segundo capítulo, correlacionamos o debate sobre as ações do Estado e o neoliberalismo com o setor portuário mundial e brasileiro, bem como evidenciamos os elementos e processos que conformam a adoção da chamada modernização portuária, que marca a atualidade da interferência do capital nos portos e nos trabalhadores portuários. E, por fim, mas não menos importante, destacamos os grandes grupos econômicos que marcam o processo de redefinição e reorganização espacial dos portos mundiais e brasileiro.

2.1 Estado e neoliberalismo

Neste subcapítulo, discutimos o papel do Estado dentro do metabolismo social do capital, assim como os efeitos da adoção do neoliberalismo pelo Estado, de tal modo a apresentarmos uma breve contextualização histórica do surgimento deste modelo e algumas diferenças entre o liberalismo do século XIX e o neoliberalismo.

Entendemos que o Estado moderno é, como compreendem Marx e Engels (1996), um espaço de gestão dos negócios comuns da própria burguesia. Bem como descreve Mészáros (2011), a origem do Estado moderno está na exigência absoluta de assegurar e proteger de forma permanente a produtividade do sistema do capital.

Poulantzas (2000) pontua que o Estado é dotado de uma materialidade de aparelhos os quais são

[...] especializado centralizado, de natureza específica política, consistindo num agrupamento de funções anônimas, impessoais e formalmente distintas do poder econômico, cujo agenciamento apoia-se numa axiomatização de leis-regras que distribuem os domínios da atividade de competência, e numa legitimidade baseada nesse corpo que é povo-nação (POULANTZAS, 2000, p. 52).

Segundo o autor, o Estado capitalista utiliza-se de aparelhos, tais como o exército, justiça, administração, política, entre outros, para a efetivação de um domínio, de um saber, de um discurso que encontra-se ligado à ideologia dominante, isto é, “[...] aparelhos baseados em sua ossatura numa exclusão específica e permanente das massas populares

situadas ao lado do trabalho manual, que são subjugados indiretamente pelo Estado” (POULANTZAS, 2000, p. 54).

O Estado moderno pertence à própria materialidade do sistema do capital, corporificando a dimensão do imperativo estrutural, cuja orientação é a expansão da extração do trabalho excedente, ou seja, “[...] o princípio estruturado do Estado moderno, em todas as suas formas – inclusive as variedades pós-capitalistas-, é o seu papel vital de garantir e proteger as condições gerais de extração da mais-valia do trabalho excedente” (MÉSZÁROS, 2011, p. 121).

Chagas (2012) ressalta que as manifestações, particularidades e características do Estado devem ser explicadas dialeticamente através das relações sociais historicamente construídas e influenciadas pelas condições de existência material dos sujeitos. Para o autor, não devemos compreender o Estado como superestrutura descolada da história.

Poulantzas (2000) salienta que é impossível a separação entre Estado e economia, relações de poder e de produção. Segundo ele, onde existe divisão de classe (conflito de classe), interesses divergentes (poder), existe o Estado como poder político institucionalizado. A intervenção do Estado na dinâmica política e econômica, desta forma, é fruto das disputas e interesses de classe e os sentidos dessa intervenção representam os interesses de um setor dominante, de um setor que, dentro das relações de poder, soube tornar-se hegemônico e dotar as ações do Estado a partir de seus próprios interesses.

Dentro do sistema sociometabólico do capital, a ação estatal torna-se um componente indispensável para reificar os defeitos estruturais desse metabolismo (MÉSZÁROS, 2011). Para o autor, os defeitos são: falta de unidade entre **produção e controle**, onde a ação do Estado encontra-se em assegurar, legitimar e dotar de proteção legal; **produção e consumo**, aqui a ação é conter as forças que emanam das imensas desigualdades sociais geradas; e, **produção e circulação**, ligadas a uma ação de padrão duplo, contendo a tendência destrutiva da lógica reprodutiva dentro das fronteiras nacionais e, em escala internacional, incentivar a competitividade e o fortalecimento de monopólios.

Ainda de acordo com Mézáros (2011), o Estado como base material do sistema do capital articula sua estrutura legal e política segundo suas determinações estruturais inerentes a funções necessárias de expansão do próprio sociometabolismo do capital. “Sua superestrutura legal e política pode assumir as formas parlamentaristas,

bonapartistas ou até de tipo soviético pós-capitalista, além de muitas outras, conforme exigiam as circunstâncias históricas específicas.” (MÉSZÁROS, 2011, p. 121).

Dessa forma, o capital renova constantemente os meios de produção, de controle e exploração/expropriação da força de trabalho e utiliza-se de formas estruturais políticas diversas, mais democráticas ou totalitárias⁵⁴, para garantir o processo de ampliação do capital.

No Brasil, o Estado foi importante no processo de desenvolvimento industrial por meio do pacto entre capital e trabalho firmado por Vargas no início da década de 1930, quando o modelo de produção do capital tinha como orientação o taylorismo/fordismo com um processo de controle rígido, especializado e disciplinador na formação de um sujeito para o trabalho obediente e que apresenta todas as características essenciais de exigência do próprio capital naquela conjuntura histórica.

Entretanto, a crise de acumulação dos anos 1970 tornou-se para o capital uma oportunidade de transformar e renovar o modelo de produção capitalista, com a intencionalidade de elevar os ganhos de acumulação e sua margem de lucro.

Destarte, o liberalismo toma corpo no século XVIII, caracterizando-se pela elaboração de limites do governo, em leis “naturais”, as quais fazem do homem o que ele é naturalmente e devem servir de baliza para ação pública:

[...] leis econômicas, igualmente “naturais”, que devem circunscrever e regular a decisão política. Contudo, por mais finas e flexíveis que sejam as doutrinas do direito natural e da dogmática do *laissez-faire*, as técnicas utilitaristas do governo liberal tentam orientar, estimular e combinar os interesses individuais para fazê-los ao bem geral (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 33, grifo do autor).

O liberalismo do século XIX levou ao pauperismo da população, à acentuação do conflito capital-trabalho, à Grande Depressão de 1929, a duas grandes guerras mundiais e a conflitos políticos e econômicos entre as grandes potências econômicas mundiais (ARRIGUI, 1996). Outro elemento é que “[...] a ideia de que a relação salarial era um contrato entre duas vontades independentes e iguais aparecia como uma ficção absolutamente distante das realidades sociais naquela época de grandes concentrações industriais urbanas” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 41).

O modelo atomístico de agentes econômicos isolados e independentes orientados pelos seus próprios interesses no mercado concorrencial já não possui a mesma

⁵⁴ Klein (2008) apresenta uma notável análise sobre a expansão do capital utilizando-se de regimes totalitários, a qual abordamos na sequência com maiores detalhes.

envergadura de antes, em relação às necessidades do sistema industrial e financeiro existentes na segunda metade do século XIX. Inclusive, o sistema financeiro encontrava-se concentrado nos principais ramos da economia, dirigidos por oligarquias com influências sobre dirigentes políticos. Assim, regia

[...] por “regras do jogo” que não tinham nada a ver com as concepções rudimentares da “lei da oferta e da procura” dos teóricos da economia ortodoxa. O reinado de uns poucos autocratas à frente de empresas gigantescas, controlando o setor das ferrovias, do petróleo, dos bancos, do aço e da química nos Estados Unidos [...] (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 39-40).

Com os conflitos e as crises do capital no início do século XX, o pensamento liberal já não poderia ser levado ao fim, pois o dogmatismo no *laissez-faire*⁵⁵ e nas forças “naturais” de mercado já não encontrava a mesma ressonância nos empresários e nos políticos, assim como a ameaça do socialismo exigia dos pensadores liberais repensar as bases do próprio liberalismo. Por esses motivos, evidenciou-se a fragilidade da democracia liberal e do próprio metabolismo do capital, o qual buscou alternativas que amenizassem o conflito entre capital e trabalho, assim como os efeitos deletérios da crise do dogmatismo do *laissez-faire* (ARRIGUI, 1996).

Tal resposta de superação da crise dentro da perspectiva do capital foi elaborada por economistas na tentativa de salvar o modelo liberal a partir do Estado, pois esse era o único que poderia ser capaz de dar respostas eficientes aos problemas evidenciados pela crise, recuperando a economia e o próprio modo de produção capitalista.

Dardot e Laval (2016) descrevem que, dessa necessidade, nascem dois modelos de superação da crise do capital do início do século XX, são eles: o “novo liberalismo” e o “neoliberalismo”.

O primeiro teve como principal representante John Maynard Keynes, o qual defendia que o “novo liberalismo” reexaminasse os meios jurídicos, morais políticos, econômicos e sociais na construção de uma sociedade de liberdade individual. As propostas basilares de Keynes para o novo modelo foram repensar a agenda do Estado, levando suas ações para além do dogmatismo presente no *laissez-faire*, buscando salvar, essencialmente, a sociedade liberal, assim como o próprio capitalismo. Portanto, os mecanismos autorreguladores do mercado, assim como a crença nos contratos,

⁵⁵ É o dogma do pensamento liberal clássico, o qual acredita no mercado como algo natural, autorregulável e contra qualquer intervenção do Estado, quer dizer, “[...] é uma ilusão baseada na ideia de que a economia é um domínio à parte, que não seria regido pelo direito” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 81).

supostamente, firmados entre indivíduos iguais devem ser alterados por ações do Estado, tais como: “[...] leis de proteção do trabalho, impostos progressivos sobre a renda, auxílios sociais obrigatórios, despesas orçamentárias ativas, nacionalizações” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 69).

Os autores supracitados frisam ainda que o reformismo marcado pela ação do Estado é um meio necessário para salvaguardar as condições de realização dos fins individuais. “Por toda parte, a tendência é a mesma: subtraem-se do mercado concorrencial as regras de fixação dos preços do trabalho, da terra e da moeda para submetê-las a lógicas políticas que visam à defesa da sociedade” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 65-66).

Dentro desta conjuntura em que nasceu o keynesianismo⁵⁶ (ou Estado de bem-estar social) emerge o neoliberalismo⁵⁷, o qual teve seu marco de criação/ fundação no Colóquio Walter Lippmann⁵⁸, realizado na cidade de Paris, França, no ano de 1938. Participaram desse evento figuras como Walter Eucken, Wilhelm Röpke, Ludwig von Mises e Friedrich A. Hayek (DARDOT; LAVAL, 2016).

A memória⁵⁹ dos efeitos deletérios do liberalismo estava muito viva no imaginário da população e, devido à ameaça da alternativa socialista (com a Revolução Russa de 1917 e a construção de uma nova sociabilidade), o capitalismo adotou um modelo de produção atenuante em relação ao capital-trabalho, que buscasse corrigir problemas criados durante a lógica liberal do século XIX.

Nesse sentido, as propostas de Keynes ganharam terreno entre os economistas e políticos, passando a orientar as mudanças dentro do capitalismo pós-crise de 1929, principalmente depois das grandes guerras mundiais (ARRIGUI, 1996.)

⁵⁶ Foi um regime de acumulação do capital, que perdurou do fim da Segunda Guerra Mundial até a década de 1970, marcado pela regulação do Estado, o qual buscou conter as contradições intrínsecas do próprio capital (ARRIGUI, 1996).

⁵⁷ Durante o Colóquio Walter Lippmann evidenciaram-se duas correntes de pensamento: 1) ordoliberalismo, apresentado pelos pensadores alemães Eucken e Röpke; e 2) a corrente austríaca, com Von Mises e Hayek (DARDOT; LAVAL, 2016).

⁵⁸ Outro encontro importante de pensadores neoliberais foi o da Sociedade de *Mont-Pèlerin*, em 1947, na Suíça, onde as correntes norte-americana (influenciada pelos austríacos) e a alemã conseguiram firmar um consenso sobre a necessidade de definir uma teorização de um intervencionismo propriamente liberal do Estado (DARDOT; LAVAL, 2016).

⁵⁹ As lembranças giravam em torno de poupanças que foram destroçadas da noite para o dia, distribuição de sopa, suicídios, desabrigados, pauperismo da população (KLEIN, 2008). A Grande Depressão, como o próprio Keynes assinalou, não marcou o fim do capitalismo, mas o fim do *laissez-faire*, o que significou uma presença forte do Estado na promoção de políticas sociais e atuação no mercado. O período de 1930 até 1950 foi *ethos* do que ficou conhecido como *New Deal*, abrindo “[...] caminho para o esforço de guerra, com programas de obras públicas deslançados para criar os empregos mais do que necessários e novos programas sociais assumidamente destinados a prevenir que um número maior de pessoas migrasse para o radicalismo de esquerda” (KLEIN, 2008, p. 70).

Para o capital, o único caminho possível para manter e salvar o próprio modo de produção capitalista foi estabelecer uma correta combinação de Estado, mercado e instituições democráticas com a finalidade de garantir a paz, inclusão social e a estabilidade internacional (HARVEY, 2008).

Com este intuito, revela o autor, estabeleceu-se uma nova ordem mundial com o acordo de *Bretton Woods* (em 1944, firmado nos EUA), assim como com a criação de várias instituições internacionais, Organização das Nações Unidas (ONU, fundada em 1945), o Banco Mundial (criado em 1944), o Fundo Monetário Internacional (FMI, criado em 1944), o Banco Internacional de Compensações (BIS, fundado em 1930), com a finalidade de ajudar a estabilizar as relações internacionais.

Nesse período, os trabalhadores conquistaram uma série de direitos laborais e sociais, marcando um momento crescente dentro do movimento sindical e também para os movimentos sociais, principalmente na Europa, Estados Unidos e Japão (ANTUNES, 2011).

O Estado de bem-estar social foi para o autor um momento importante de ganhos para os trabalhadores, tanto no que tange às questões relacionadas ao mundo do trabalho, como também aos direitos sociais universais, como saúde e educação. Todavia, as conquistas trabalhistas e sociais representadas no Estado de bem-estar social, nos países da América Latina, África e parte da Ásia, foram incipientes em relação às conquistas nos países centrais dentro do capitalismo (ANTUNES, 2011).

Ademais, essa fase de conquistas sociais e trabalhistas teve seu fim com uma nova crise do capital, a Crise de Acumulação dos anos de 1970, o que, por sua vez, levou ao colapso o Estado de bem-estar social. Segundo Harvey (1999), o keynesianismo representava empecilhos ao próprio desenvolvimento do capital, pois, ao mesmo tempo em que garantia direitos sociais aos trabalhadores, esses mesmos direitos representavam barreiras de ampliação de sua própria margem de lucro.

Além disso, a própria rigidez do modelo fordista, a inflexibilidade da força de trabalho, volatilidade do mercado, o aumento da competição e o estreitamento das margens de lucros foram fatores que influenciaram uma radical reestruturação do mercado de trabalho, ajudando a impor regimes mais flexíveis de planejamento (HARVEY, 1999).

Evidenciamos que os momentos de crise do capital também são oportunidade para expandir sua capacidade produtiva, renovar condições de acumulação, de controle e

organização da força de trabalho para um nível superior, intensificando seu próprio processo de acumulação (HARVEY, 1999).

A crise dos anos 1970 iniciou uma etapa de reorganização do capital, de seu sistema ideológico e político, com a adoção do neoliberalismo e com as desregulamentações dos direitos do trabalho, desmanche do setor produtivo estatal (privatizações de empresas públicas) e, simultaneamente, a expansão do capital financeiro, principalmente com a eliminação de barreiras fiscais de controle do Estado, produzindo uma *financeirização* da economia (ANTUNES, 2002).

Com isso, estavam postas as mudanças necessárias para criação da reprodução da lógica do capital em nível mundial, por meio de ações políticas que promovessem, por exemplo, com o apoio do Estado, a desregulamentação financeira e a fragilização das relações de trabalho, o que, para Dardot e Laval (2016), é marca do Estado neoliberal. Pois estabelece que a atuação do Estado deve estar presente na vida econômica, representado em um tipo específico, contraditório, porém essencial para a própria sustentação do modo capitalista de produção. Aceita-se e tem-se a intervenção estatal como elemento essencial destinado a delinear politicamente relações econômicas, sociais, culturais orientadas/regidas pela livre concorrência (DARDOT; LAVAL, 2016). Dessa forma, não é menos Estado que o neoliberalismo prega, mas sim mais Estado facilitando a acumulação do capital.

O neoliberalismo buscou refutar compreensões históricas do próprio pensamento liberal, como a relação entre mercado e Estado. Para os neoliberais, não foram os mercados que conquistaram de fora os Estados, passando a ditar as políticas e ações que o mesmo tem que seguir, foram - antes de tudo - os próprios Estados (os mais poderosos) que incorporaram e universalizaram na economia e na sociedade a lógica da concorrência (DARDOT; LAVAL, 2016).

Não nos olvidemos, conforme ponderam os autores, que a expansão das finanças de mercado, a industrialização e o financiamento da dívida pública foram frutos de políticas deliberadas pelo Estado. Além da intervenção do Estado para garantir a concorrência dos indivíduos dentro do neoliberalismo, esse entende o direito não como natural, mas como construído e renovado pelo Estado de acordo com as necessidades de ampliação do processo de acumulação.

Nessa compreensão, os neoliberais acreditam que o direito pertence de imediato às relações de produção e devem ser alterados e renovados de acordo com as necessidades do próprio capital de ampliar suas margens de lucros.

O Estado seria a instituição ideal de planejamento de modificações no regimento para ampliar ou dificultar a expansão do capital. Nesse sentido, o controle e a intervenção do Estado tornam-se necessários para manter os interesses do capital no processo de valorização e acumulação.

Portanto, o neoliberalismo reconhece que “[...] ordem de mercado não é um dado da natureza, mas um produto artificial de uma história e de uma construção política” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 69-70).

A crise de acumulação a que o neoliberalismo buscou responder não é uma crise simples, ela possui particularidades, as quais a ligam às próprias regras institucionais que até então regiam e enquadravam o modelo de acumulação do capital, o keynesianismo (DARDOT; LAVAL, 2016).

Isso posto, a originalidade do neoliberalismo, segundo os autores, está na criação de um novo conjunto de regras que definem além de outro “regime de acumulação”, indo em direção à própria construção de um novo modelo de sociedade, da construção de um novo tipo de trabalhador.

Dardot e Laval (2016) trazem contribuições de autores como Foucault sobre a *biopolítica* e a *governabilidade* para compreenderem o neoliberalismo para além do economicismo. Para os autores, se quisermos entender a adoção do capital ao neoliberalismo pós-crise de 1970, devemos compreender não apenas seus efeitos econômicos, mas também as transformações sociais, culturais e subjetivas deste modelo incorporadas em toda a sociedade.

Nessa perspectiva, o neoliberalismo busca responder não apenas à crise de acumulação, mas também a uma crise de governabilidade, da qual se constrói uma nova maneira de conduzir os indivíduos, os quais pretendem satisfazer suas aspirações individuais de liberdade, sexual, cultural, econômica, etc. (DARDOT; LAVAL, 2016). E, assim, a partir da formulação teórica de Foucault sobre a biopolítica e as relações de poder, os autores argumentam que

[...] aquilo que chamamos desde o século XVIII de “economia” está no fundamento de um conjunto de dispositivos de controle da população e de orientação das condutas (a “biopolítica”) que vão encontrar no neoliberalismo uma sistematização inédita. Com este último, a concorrência e o modelo empresarial constituem um modo geral de governo, muito além da “esfera econômica” no sentido habitual do termo (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 26-27).

Portanto, a exigência da competitividade “[...] tornou-se um princípio político geral que comanda as reformas em todos os domínios, mesmo os mais distantes dos enfrentamentos comerciais no mercado mundial” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 26-27). Nesse ínterim, para os autores, vivemos uma “racionalização da existência”, em que o neoliberalismo busca fascinar não só a alma, mas também os corações dos indivíduos.

O neoliberalismo envolve um processo de “destruição criativa”, indo dos antigos poderes e estruturas institucionais, soberania do Estado, ataques das divisões do trabalho, das relações sociais, dos modos de vida e do pensamento dos sujeitos, de suas ligações com a terra, com o outro, consigo mesmo, atingindo, inclusive, os hábitos do coração (HARVEY, 2008).

Além do mais, o neoliberalismo julga a troca de mercado como ética capaz de guiar toda a ação humana, construindo, para Harvey (2008), um modo de pensamento dominante mobilizando nossos pensamentos, instintos, valores, desejos e, evidentemente, as possibilidades do mundo social em que habitamos.

O neoliberalismo visa condicionar toda a sociedade à lógica do capital, por meio de um conjunto de normas inseridas nas práticas governamentais, políticas, educacionais, entre outras, nos estilos gerenciais, do empreendedorismo, individualismo, a lógica da concorrência (DARDOT; LAVAL, 2016). Aliás, “ele estende a lógica do mercado muito além das fronteiras estritas dos mercados, em especial produzindo uma subjetividade “contábil” pela criação da concorrência sistemática entre os indivíduos” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 30).

Ademais, busca-se alterar a própria sociabilidade dos indivíduos, suas relações consigo mesmos, com o outro, com a natureza e com o mercado. O neoliberalismo busca construir uma razão de mundo através de quadros normativos que dão ênfase a uma subjetividade contábil financeira, o que significa

[...] a forma mais bem-acabada da subjetivação capitalista. Trata-se, na verdade, de produzir uma relação do sujeito individual com ele mesmo que seja homóloga à relação do capital com ele mesmo ou, mais precisamente, uma relação do sujeito com ele mesmo como um “capital humano” que deve crescer indefinidamente, isto é, um valor que deve valorizar-se cada vez mais (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 31).

Logo, o neoliberalismo procura mudar o próprio homem de acordo com o movimento constante da economia. Para os autores supracitados, os homens devem adaptar-se às mudanças constantes no modo de produção capitalista. Essa adaptação do homem (como ele vive, pensa e age, deve refletir os condicionantes econômicos) é um

elemento essencial para manter a harmonia do sistema, por conseguinte, as políticas estatais devem inserir os homens e adaptá-los, modernizá-los de acordo com os interesses do sistema (DARDOR; LAVAL, 2016).

Portanto, como descrevemos, a adoção das práticas neoliberais reflete uma necessidade do próprio metabolismo do capital de inserir um conjunto de mudanças na economia, na política, nas relações sociais e em outras dimensões da vida que buscam solapar as barreiras de acumulação que o antigo modelo, o keynesianismo, impôs ao capital. Mais uma vez, como Marx e Engels (1996) descrevem, o Estado é um elemento de poder, que pode facilitar o processo de exploração dos trabalhadores.

Ademais, com a adoção do capital ao neoliberalismo, das práticas de controle da força de trabalho e da gerência do toyotismo, adentramos em uma fase de transformações que teve início durante o fordismo/taylorismo, racionalizando a produção capitalista (ANTUNES, 2002).

O toyotismo e a acumulação flexível representam o espírito dessa atual fase da reprodução do capital, o sentido orgânico da produção possui como característica a ampliação dos valores, novas regras de gestão da produção e a manipulação do trabalho vivo, inovações exteriores (são os elementos compositivos da totalidade concreta dessa fase – inovações econômicas, político institucionais, etc.) e interiores (aqueles que tocam a organização e controle do trabalho – inovações tecnológicas e sociometabólicas) para a produção capitalista (ALVES, 2007).

No que tange ao processo de produção, o toyotismo inseriu um conjunto de mudanças que visam aumentar o controle sobre a força de trabalho, como o *just in time* (maior aproveitamento do tempo no desenvolvimento das atividades), o trabalho polivalente, a inserção da terceirização no processo produtivo e o trabalho por metas, entre outras (ANTUNES, 2002; ALVES, 2007).

Nessa perspectiva, a conjuntura atual de desenvolvimento do capital e as implicações do processo de controle sobre a força de trabalho estão além da carga física, mas atingem a própria concepção dos trabalhadores sobre si, sobre suas relações com seus pares, com a empresa e a própria sociedade (ALVES, 2010).

Para o autor, a subjetividade do trabalhador dentro desta conjuntura histórica (de desemprego estrutural, superexploração do trabalho, aumento da informalidade e do trabalho autônomo), em que o capital procura criar significativos e significantes para os trabalhadores, buscando demonstrar que o problema que atinge o conjunto dos

trabalhadores, não é oriundo do modo de produção, mas sim dos próprios trabalhadores que não se adaptaram às transformações do mercado e às exigências de empregabilidade.

Os teóricos neoliberais como, por exemplo, Friedman e Hayek mantiveram relacionamentos estreitos com políticos como Ronald Reagan (1981-1989), nos Estados Unidos da América, e Margaret Thatcher (1979 a 1990), na Inglaterra, entretanto, a adoção do neoliberalismo deu-se, primeiramente, no Sul do globo, em países que passaram por regimes militares (KLEIN, 2008).

O primeiro experimento das políticas neoliberais concretizou-se com o golpe militar no Chile na década de 1970, o qual levou Augusto Pinochet ao poder (KLEIN, 2008). O golpe contra o governo democraticamente eleito de Salvador Allende teve participação das elites empresárias chilenas, apoiado por corporações estadunidenses, pela CIA e pelo secretário de Estado Henry Kissinger (HARVEY, 2008).

Pinochet, junto com os *Chicago Boys* e com a ajuda de Friedman, iniciou um conjunto de medidas político-econômicas baseadas em: desfazer as regras de regulamentação do mercado; vender todos os ativos do governo (privatização); cortar fundos destinados aos programas sociais; acabar com a adoção do salário mínimo, que passou a ser estabelecido pelo mercado (KLEIN, 2008).

Destacamos que o departamento de economia da Universidade de Chicago, uma das mais importantes escolas do pensamento neoliberal, teve como teóricos Milton Friedman e Friedrich August von Hayek (que lecionou por um período na década de 1950), entre outros. Estes foram fundamentais para o avanço do pensamento neoliberal e tiveram participação efetiva durante o governo Pinochet na condução da economia chilena (KLEIN, 2008). Foi na Universidade de Chicago que Friedman montou um grupo de fiéis seguidores, inicialmente composto por estudantes chilenos, depois ampliado para outros estudantes latinos (do Brasil, Argentina e Uruguai), a fim de formar mentes para batalhar e difundir a doutrina neoliberal em seus países de origem, inclusive com financiamento de grandes corporações, como é o caso da Ford (KLEIN, 2008).

Para Klein (2008), a adoção das políticas neoliberais só se tornou possível, dado seu caráter impopular, por meio de regimes autoritários de países que passavam por dificuldades financeiras (crises) ou até pela construção de inimigos internos ou externos, como foi o caso chileno, inicialmente, e de outros países do Cone Sul (Uruguai em 1973 e Argentina em 1976, durante a ditadura militar). O primeiro governo eleito por voto popular a aderir às políticas neoliberais foi o boliviano, em 1985, quando Víctor Paz Estenssoro ganhou as eleições (KLEIN, 2008).

Para a autora, o caso da adoção do receituário neoliberal por países centrais do capitalismo, como a Inglaterra de Thatcher, tornou-se possível em grande medida devido ao conflito externo com a Argentina (Ilhas Malvinas/ *Ilhas Falkland*), o qual ajudou a acender forte sentimento nacionalista entre os ingleses, resultando em apoio político e popular à primeira ministra, fundamental para enfrentar a greve dos mineiros em 1984 e iniciar uma série de privatizações na Inglaterra (entre as principais estão: *British Gas*, *British Telecom*, *British Airport Authority*, *British Steel*, *British Airways*), assim como realizar cortes sociais.

O exemplo de como Thatcher tratou os mineiros ingleses foi assimilado por Reagan, nos Estados Unidos, que atuou de forma intransigente com os controladores de voos que estavam em greve, advertindo-os que, se não retornassem ao trabalho, seriam demitidos (HARVEY, 2008). Nesse embate, os trabalhadores não acataram a proposta e o presidente demitiu 11.400 trabalhadores, sendo o marco de início de políticas antissindicais e de fragilização dos sindicatos nos EUA.

Varela e Guedes (2011) entendem que a consolidação do neoliberalismo na Europa concretizou-se, primeiramente, pelos ataques a categorias simbólicas e centrais para o movimento operário europeu, entre eles os operários navais e siderúrgicos na Espanha; os operários da Fiat na Itália; os mineiros na Inglaterra; e, em Portugal, os operários da Lisnave⁶⁰.

Outro fator determinante foi que a grande maioria dos sindicatos europeus acolherem uma política de negociação e aceitação, buscando, por um lado, conservar/garantir direitos adquiridos para os trabalhadores mais velhos e, por outro lado, retirando direitos dos trabalhadores ingressantes (VARELA; GUEDES, 2011).

Assim, as estratégias de luta tomadas por parte dos sindicatos europeus, para os autores supracitados, durante o Estado de bem-estar social, influenciaram no processo de fragilização dos mesmos e na ascensão das políticas neoliberais no mundo do trabalho, pois tomaram a via da negociação e prevenção de direitos adquiridos, resultando no amortecimento da conflitualidade capital-trabalho e, conseqüentemente, na adoção das políticas neoliberais que reestruturaram as empresas na Europa (deslocalização produtiva, flexibilização da força de trabalho) (VARELA; GUEDES, 2011).

⁶⁰ A Lisnave foi um estaleiro português importante para movimento sindical desse país durante os anos de 1967 e 1984, pois era onde se concentrava um grande número de operários, em seu pico teve 9.000 trabalhadores efetivos (VARELA, 2010). Ademais, para a autora, a Lisnave foi uma empresa profundamente interligada com o mercado mundial e o seu desmantelamento constituiu-se com a deslocalização das indústrias navais europeias para os países asiáticos.

Dessa maneira, Varela e Pereira (2018) compartilham da hipótese de Bo Strath de que não foi o enfraquecimento sindical que conduziu ao processo de deslocalização,

[...] foi exatamente o oposto, a sua força, em coligação com os Estados, na Europa, que permitiu as negociações que levaram à reestruturação produtiva – os efeitos sindicais desta decisão, ou seja, a crise sindical, só vão sentir-se no final da década de 1990 [...] (VARELA; PEREIRA, 2018, p. 160).

Dessa forma, o neoliberalismo ganha o pensamento hegemônico e inicia sua fase de hegemonia na orientação de políticas econômicas pelo globo. Para isso, além da sustentação teórica de pensadores, o Consenso de Washington estabeleceu uma cartilha com um conjunto de medidas a serem tomadas pelos países, tais como: reforma fiscal, abertura comercial, políticas de privatizações, redução fiscal do Estado, entre outras.

Também criou toda uma estrutura de propaganda neoliberal, com instituições multilaterais como Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), Banco Mundial⁶¹, FMI, Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), entre outras (OLIVEIRA, 2000).

Salientamos que o próprio desenvolvimento do neoliberalismo deu-se de forma desigual, muito devido às assimetrias de poder entre as nações, aos interesses das corporações, à formação social e aos conflitos de classes internos, às forças políticas, às tradições históricas, assim como, aos arranjos institucionais existentes, que delinearam como os dogmas neoliberais foram introduzidos e colocados em prática pelo mundo (HARVEY, 2008).

A desregulamentação das relações econômicas e sociais nos países centrais foi realizada de forma segmentada, diferentemente do que ocorreu nos países mais pobres (a exemplo dos países da América Latina) (CARDOSO, 2003). Para o autor, os países centrais preservaram setores importantes da organização social, blocos regionais, entre outros mecanismos para protegerem suas empresas da livre concorrência de mercado.

Já os países da América Latina, em grande parte, encontravam-se em crise financeira herdada da ditadura militar e com problemas sociais diversos, os quais influenciaram as nações a adotarem o receituário neoliberal, pressionadas por instituições multilaterais, como o FMI, BM, entre outras (KLEIN, 2008).

⁶¹ No que concerne ao setor portuário, inclusive, o banco desenvolveu/apoiou um conjunto de pesquisas sobre a importância dos países adotarem e realizarem a modernização dos portos, como no The World Bank (2003) intitulado “Port Reform Toolkit”, que estabelece os possíveis benefícios de realizar as reformas portuárias superando os gargalos do progresso para as nações em desenvolvimento e o livro “Privatización y regulación de infraestructuras de transporte: una guía para reguladores” de Estache e Rus (2003).

Conforme apontamos, o Estado tem papel importante para o desenvolvimento e expansão da lógica do capital no espaço, assim, seu controle é essencial para criar mecanismos políticos e jurídicos para facilitar, ou não, o processo contínuo e incessante de acumulação do capital.

O novo modelo econômico promove a reestruturação produtiva, deslocalização da produção e a flexibilização do trabalho, dotando de novas características e funcionalidades os territórios, o conjunto de objetos fixos no espaço do capital, os quais respondem as suas intencionalidades, em diferentes escalas, planetária, nacional, regional e local.

Dessa forma, com o desenvolvimento tecnológico, a sociedade pode reestruturar os tradicionais sistemas de produção, aumentando a produtividade e reduzindo custos, e, assim, organizar novas formas de produção, distribuição e consumo, as quais intensificaram e expandiram o modo de produção capitalista, provocando inúmeras metamorfoses na sociedade e no espaço (ELIAS; PEQUENO, 2013, p. 96).

A globalização da produção e do consumo vem promovendo uma ordem econômica mundializada, por meio dos avanços tecnológicos e científicos ligados ao melhor desenvolvimento produtivo das indústrias, na busca pela eficiência e maior produtividade (ELIAS; PEQUENO, 2013).

A mundialização do capital promoveu, de acordo com Harvey (1999), uma complexa reorganização, criando, pela primeira vez, um mercado mundial de dinheiro e crédito, estabelecidos com os avanços tecnológicos na informática, com os computadores, satélites e a internet. Ademais, a própria desregulamentação tornou-se importante “criatividade” financeira com a mundialização (HARVEY, 1999).

Nessa perspectiva, os efeitos da desregulamentação econômica (abertura econômica), imposta pelas políticas neoliberais aos países da periferia do sistema, levaram à abertura das suas economias aos produtos e capitais internacionais, assim como o avanço das tecnologias da informação possibilitaram um processo de deslocalização e fracionamento da produção pelas grandes empresas, as quais deixaram seus países de origem buscando melhores condições/facilidades de produção para maximizar seus lucros. Isso configurou, por exemplo, um “[...] monitoramento de amplas redes de grandes e médias empresas espalhadas pelo mundo” (DUPAS, 2007, p. 07).

A deslocalização de empresas e indústrias promovida pela crise de superacumulação do capital dos anos 1970, por exemplo, nos países que compõem a OCDE, deslocou plantas fabris na busca por novos espaços/territórios de produção com

possibilidades, atraentes, de aumento da acumulação de capital. Como exemplo, temos os ramos industriais têxteis, de vestuário e fibras sintéticas, que abandonaram seus locais tradicionais de produção, como na Alemanha e Inglaterra (FRÔBEL; HEINRICHS; KREYE, 1980). Segundo os autores, a justificativa dos empresários gira em torno da busca de melhor lucratividade, assim como da racionalização da produção com a reestruturação produtiva.

Com a produção e o consumo, dentro deste novo momento do modo capitalista de produção, alcançando uma ordem econômica mundializada, as infraestruturas, o conjunto de objetos fixos no espaço, sob a intencionalidade do capital, requerem transformações que respondam, por exemplo, ao aumento da eficiência no deslocamento de mercadorias, de um local para outro, seja no mesmo país, no continente ou intercontinental, pois o tempo de circulação para o capital limita o tempo de produção, resultando no processo de valorização (MARX, 2017). Assim, a soma da produção com a circulação denomina-se tempo de rotação do capital e sua velocidade é de suma importância para a acumulação.

Dessa maneira,

A integração espacial de grande parte do mundo no sistema capitalista através do mercado de troca foi, e continua sendo, contingente a existência de meios adequados de comunicação e de transporte. Quanto mais adequado os meios de comunicação e transporte, mais provável se torna à integração do capital mundial (POVOLERI, 2001, p. 45).

De outra forma, na atual conjuntura do capital,

One of the concrete ways in which the global dimension of capitalist market expansion can be perceived is through its infrastructure. Roads, railways, cables, channels, ports, among others, are the vital organs of capitalist development strategies⁶² (SAEZ; VALENZUELA, 2018, p. 162).

Esses objetos fixos no espaço são vitais para a realização do capital no seu atual momento de mundialização. Os portos, como evidenciamos, compõem esses fixos. Assim, coadunamos com Galvão (2009) quando pontua que o discurso privatista sobre os portos, a redução dos gastos com mão de obra, o remanejamento dos custos operacionais dos terminais e companhias de navegação tendo como mote a eficiência produtiva

⁶² Tradução livre: “Uma das maneiras concretas pelas quais a dimensão global da expansão do mercado capitalista pode ser percebida é através de sua infraestrutura. Estradas, ferrovias, cabos, canais, portos, entre outros, são os órgãos vitais das estratégias de desenvolvimento capitalista.”

portuária, nada mais é que a promoção da competição entre capitais por rentabilidade em escala mundial.

Dada a importância dos portos para ao atual momento de expansão do capital em escala planetária, no próximo item abordamos essas mudanças, as inovações tecnológicas e produtivas que adentraram os portos mundiais. Demonstramos que esse processo se relaciona às ideias expansivas do capital mediante a denominada modernização portuária, mas que também implica em rebatimentos aos trabalhadores do setor.

2.2 As inovações técnico-produtivas nos portos: modernização ou precarização?

A literatura referente ao trabalho portuário salienta a importância das inovações tecnológicas e suas reverberações no processo de trabalho portuário, as mudanças no cotidiano de trabalho. Sendo os portos objetos espaciais de funcionalidade para o capital, a expansão do comércio mundial no decorrer dos séculos XIX e XX modificou o trabalho portuário.

Autores como Green (2000), Davis (2000), Weinbauer (2000) entre outros, citam, como marco histórico das mudanças no mundo do trabalho portuário, a inserção de novas tecnologias, tais como a mudança dos navios de madeira para navios de ferro a vapor (durante o século XIX). Da mesma maneira vemos o processo de unitização de cargas, pallets, pré-lingadas⁶³, os navios de operação por rolamento (Roll on-Roll off⁶⁴/Ro-Ro), a inserção de maquinários na operação e, talvez a principal mudança, a inserção dos contêineres. Sobre esta temática, “Anders Björklund has suggested that technological change in the ports might be best characterized by the following sequence: hook, crane, forklift, container⁶⁵” (GREEN, 2000, p. 575). Ademais, foi apenas com o contêiner, de acordo com a autora, que quase todos os métodos de trabalho foram substituídos.

As mudanças dentro dos portos pós II Guerra Mundial com a inserção dos contêineres, a evolução da capacidade dos navios contêineiros, petroleiros, de grão, assim como com a introdução de tecnologia no transporte dessas mercadorias vêm alterando os

⁶³ Denominação dada a uma rede especial fabricada de poliéster ou material similar, resistente, utilizada para unitizar mercadorias ensacadas, empacotadas ou acondicionadas de outras formas semelhantes (APPA, 2006).

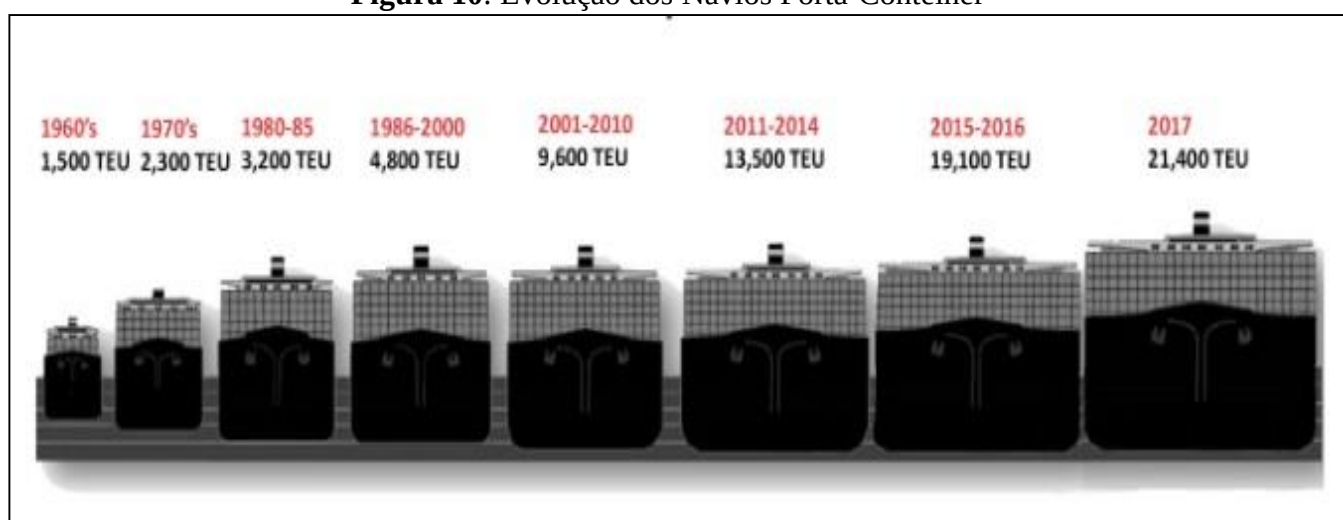
⁶⁴ São navios de carga em que o embarque é feito através de uma abertura na proa, o que permite um embarque rápido de diversificados tipos de automóveis, seja de veículos de passeio, caminhões, tratores, ônibus, etc. (APPA, 2006).

⁶⁵ Tradução livre: “Anders Björklund sugeriu que a mudança tecnológica nos portos poderia ser melhor caracterizada pela seguinte sequência: gancho, guindaste, empilhadeira, contêiner.”

métodos de trabalho, consequentemente, o processo de trabalho portuário (DAVIS, 2000; WEINHAEUER, 2000; GREEN, 2000).

Certamente, uma das principais inovações, segundo Teixeira (1998), foi a adição do contêiner na movimentação de mercadorias o que, por sua vez, deve ser entendido dentro do processo de redução dos custos, fazendo parte do desenvolvimento das forças produtivas do capital. Inclusive, o desenvolvimento da capacidade de carga do navio porta-contêiner vem alterando-se constantemente nos últimos anos, principalmente dos anos 2000 até os dias atuais, conforme observamos na Figura 10.

Figura 10: Evolução dos Navios Porta-Contêiner

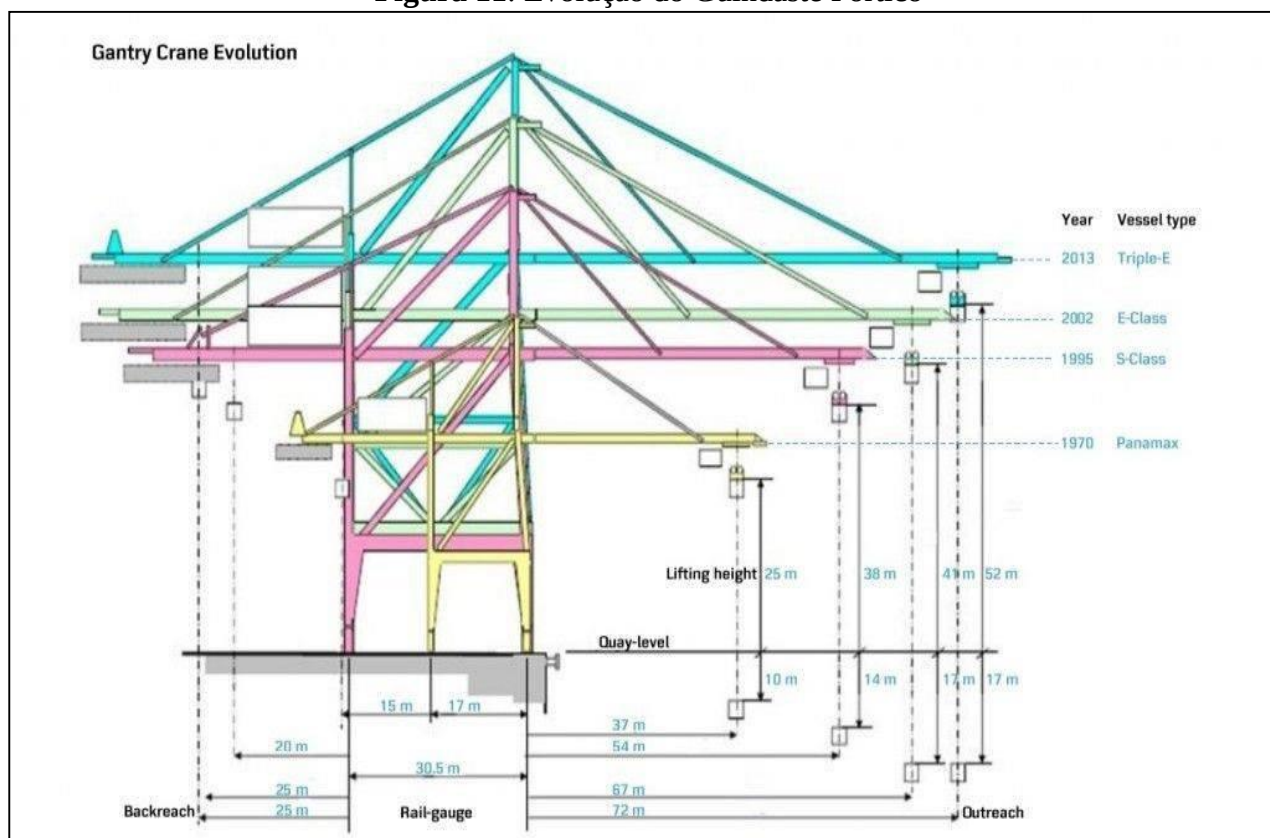


Fonte: UNISERVE NEWS, 2017.

Além do mais, evidencia-se a ampliação da capacidade de carga dos navios porta contêineres: um navio Emma Maersk, em 2006, transportava 15.550 TEU⁶⁶; já em 2017, um navio da Samsung Heavy Industries chega a transportar 21.000 TEU.

Esse aumento substancial no transporte de carga vem alterando, de maneira constante, os próprios equipamentos (novos equipamentos para movimentação, a título de exemplo, podemos ver na Figura 11 a evolução dos guindastes pórticos) e as estruturas portuárias (obras de infraestrutura - dragagem de aprofundamento e de reforço de cais e píeres).

⁶⁶ A sigla TEU significa Twenty Foot Equivalent Unit, o que se refere à unidade equivalente de transporte que possui um tamanho padrão de contêiner de 20 pés (PORTOGENTE, 2016).

Figura 11: Evolução do Guindaste Pórtico

Fonte: ALMEIDA, 2013.

No Brasil, os primeiros contêineres movimentados no Porto de Santos foram transportados pela empresa norte-americana *MC Cormack Lines Inc* no ano 1966 e, nos anos que se seguiram, esse tipo de movimentação ganhou cada vez mais espaço dentro do sistema portuário nacional (MACHADO, 2012). Devido ao crescimento desse tipo de tecnologia no mundo, no Brasil, em 1975, entrou em vigor a Lei nº 6.288⁶⁷, que dispõe sobre as cargas unitizadas, movimentação e transporte de mercadorias em unidades de carga (BRASIL, 1975).

No ano de 1981, foi construído o primeiro terminal especializado na movimentação de contêineres no Porto de Santos, o Terminal de Contêineres (TECON), localizado na margem esquerda do canal de Santos, no Guarujá (MACHADO, 2012).

A inserção dos contêineres ajudou na própria implementação do **fim do trabalho casual** nos portos, principalmente nas nações centrais do capitalismo, como Inglaterra, EUA e Alemanha, pois os empregadores necessitavam de um número fixo de trabalhadores especializados para manusearem as tecnologias de movimentação de cargas

⁶⁷ Em 1977 é publicado o Decreto nº 80.145, de 15 de agosto, que regulamenta a Lei de 1975. Todavia, a lei que atualmente dispõe sobre o transporte multimodal de cargas e dá outras providências é a Lei nº 9.611 de 19 de fevereiro de 1998.

inseridas no mundo pós-segunda guerra, devido à previsibilidade de fluxos de navios nos portos, com o crescimento do comércio mundial alimentando esse processo (GREEN, 2000).

Foi com o governo de Thatcher, que se deu o pontapé, nos países centrais do capitalismo, na flexibilização laboral, imposta aos trabalhadores portuários. Ela colocou fim, no ano de 1989, ao National Dock Labour Scheme, por consequência, lançando os trabalhadores portuários ingleses, até então formais, novamente ao mercado de trabalho casual e sem garantias de rendimentos (VARELA, 2019a). O que, para a autora, fez recair novamente sobre os trabalhadores, e não sobre os proprietários/concessionários dos portos, os riscos da produção e a incerteza de trabalho. .

Diversos fatores contribuíram para que os sindicatos ingleses não impedissem a dissolução do National Dock Labour Scheme, entre eles estão: as reformas antecipadas (aposentadorias); a burocratização sindical; os efeitos da derrota do sindicato dos mineiros nas lideranças sindicais; assim como os posicionamentos político-ideológicos dos sindicatos e entidades de representação dos trabalhadores (VARELA, 2019b).

Como exemplo, no Porto de Liverpool, no ano de 1989, empregavam-se 1.000 trabalhadores e, no ano de 1999, esse número chegou a 450 trabalhadores (DIÉGUEZ, 2014). Além do mais, com o fim do National Dock Labour Scheme, os trabalhadores portuários ingleses passaram a ser contratados pelos operadores portuários ou donos das agências de navegação, em grande parte, de forma casual, em condições precárias.

Frente a esse processo e, sobretudo, contra a lei de flexibilização imposta ainda no governo Thatcher, ocorreu, por exemplo, na cidade de Liverpool em 1995, uma greve dos estivadores. Esses possuíam contratos precários e flexíveis que eram praticados pela Torside, empresa particular fornecedora de mão de obra para outras empresas no porto de Liverpool (CARDEN, 2019). Além disso, estes trabalhadores obtiveram também apoios de outros portuários, trabalhadores formais, como os empregados pela Mersey Docks and Harbor Company (MDHC) e, juntos, construíram redes de solidariedade, união e companheirismo que atravessaram as fronteiras britânicas e europeias, conquistando apoio de trabalhadores de outros portos pelo mundo (CARDEN, 2019; VARELA, 2019b).

Vale, contudo, lembrar que, em decorrência desta greve, a MDHC despediu seus trabalhadores, assim como o fez a Torside, e cerca de 500 trabalhadores formais e precários perderam seus empregos em Liverpool (CARDEN, 2019).

Os sindicatos dos trabalhadores de Liverpool, Transport and General Workers' Union (TGWU)⁶⁸, não contestaram as ações das empresas de dispensar os trabalhadores e muito menos apoiaram as greves/manifestações dos trabalhadores pela recontração (CARDEN, 2019). Sem apoio do sindicato, os trabalhadores construíram laços de solidariedade com diversos sujeitos e movimentos sociais (anarquistas, ambientalistas, jovens, etc) os quais marcharam junto aos trabalhadores. Além disso, organizaram diferentes formas de ação, como ocupação de navios, chegada de outros estivadores do mundo à cidade, dentre outras manifestações e ações coletivas (VARELA, 2019b, p. 173).

A união entre os trabalhadores precários (sem termos), trabalhadores contratados (com termo) e dos flexíveis, questionando a lei de liberalização dos portos através de ações coletivas organizadas, foram fundamentais para apoiar o movimento (VARELA, 2019b), efetivando ações como a que ocorreu no dia “[...] 8 de setembro de 1997, 30 portos e cerca de 50 000 estivadores em todo mundo interromperam o trabalho por 24 horas, paralisando a Costa Leste dos EUA” (CARDEN, 2019, p. 115). Todas essas manifestações foram importantes para o movimento.

E em 1997, descreve o autor, vinte e oito meses após o início do movimento, os empresários ofereceram 28 mil libras esterlinas como indenização para os trabalhadores, mas, em assembleia, a maioria votou em não aceitar o acordo (CARDEN, 2019). Entretanto, um pouco mais de 350 estivadores receberam a indenização e, em troca, recusaram qualquer reivindicação de recuperação de seus empregos.

Varela (2019a) pontua que, a partir da greve dos trabalhadores de Liverpool, os trabalhadores portuários franceses, espanhóis e suecos reuniram-se em Tenerife, nas Canárias, em 27 de julho de 2000, para criarem uma organização dos estivadores própria, rompendo de vez com o International Transport Workers Federation (ITF). Nasceu assim a International Dockworkers Council (IDC). A origem da criação da IDC, para a autora, vai além da ruptura com o ITF durante a greve de Liverpool, pois agrega importantes movimentos que surgiram em greves posteriores.

[...] Ao cisma da guerra fria na França, e à influência anarco-sindicalista que levou à criação de um sindicato próprio de estivadores franceses, de influência comunista e anarquista que se autonomizou depois da Grande Guerra de 39-45; o mesmo aconteceu na sequência dos Pactos de Moncloa no final de década de 70 em Espanha, com a criação da Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, também conhecida por “La Coordinadora” , uma confederação de base assembleária que funciona de facto como um sindicato único em Espanha; e com a

⁶⁸ A Federação Internacional de Transportes (ITF) também não apoia os trabalhadores (VARELA, 2019a).

autonomização do sindicato de estivadores suecos na sequência de uma série de greves “selvagens” em 1968 e 1969, já sopravam os ventos da explosão social mundial de 1968 (VARELA, 2019b, p. 177).

A IDC está organizada, atualmente, por seis zonas de atuação, são elas: West Coast Zone (Zona Costa Oeste); East Coast Zone (Zona Costa Leste), as duas nos Estados Unidos; Latin American and Caribbean Zone (Zona América Latina e Caribe); European Zone (Zona Europeia); African Zone (Zona Africana); Oceania Zone (Zona Oceania); e um coordenar geral Dennis Daggett⁶⁹ (IDC, 2019). Cada zona possui um coordenador ligado diretamente ao coordenador mundial da entidade.

Recentemente, estão associados à IDC 92 sindicatos e entidades de representação de trabalhadores em 41 países⁷⁰, chegando a 100 mil membros (IDC, 2020). O lema da organização é

[...] Our mission is to uphold labor standards that will improve the economic and social well-being of port workers around the world. IDC serves as an interlocutor to form fair and sustainable policies, and to promote best practices across the maritime industry⁷¹ (IDC, 2020, não paginado).

Outro caso a ser destacado, no que se refere às mudanças na organização laboral dos trabalhadores portuários europeus dentro do ideário neoliberal, é o caso português. Nos anos de 1980, Portugal implementou uma série de alterações na dinâmica portuária do país criando, por exemplo, o Centro Coordenador do Trabalho Portuário de Lisboa (CCTPL), o qual teve o papel de intermediar a mão de obra portuária, retirando-a do sindicato (QUEIRÓZ; LARA; MARIANO, 2019). Ressaltamos que essa entidade possuía uma gestão tripartite (Estado, empresas e sindicato) (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SEAL, Lisboa, 2019).

Nos anos de 1984 e 1989, duas portarias permitiram que trabalhadores portuários portugueses se reformassem (aposentassem) a partir dos 55 anos, tendo 15 anos de contribuição e outro decreto diminuiu a idade mínima para 40 anos (VARELA, 2019a). Já em 1993, foi assinado, no Porto de Lisboa, o Pacto de Concertação Social do Setor Portuário, o qual retirou 520 trabalhadores do porto através de demissões voluntárias com

⁶⁹ Dennis é um estivador norte-americano e membro da International Longshoremen's Association (ILA).

⁷⁰ Vale dizer que, no âmbito brasileiro, as três principais federações dos trabalhadores portuários, a FNE, a FNP e a FENCCOVIB, estão filiadas à IDC.

⁷¹ Tradução livre: “Nossa missão é manter os padrões de trabalho que irão melhorar o bem-estar econômico e social dos trabalhadores portuários em todo o mundo. A IDC atua como um interlocutor para formar políticas justas e sustentáveis e para promover as melhores práticas em toda a indústria marítima”.

indenizações (VARELA, 2019a). E, em 1999, novo decreto reestabeleceu a aposentadoria aos 55 anos.

O processo de modernização portuária teve início com a criação do CCTPL e, posteriormente, com o Decreto Lei nº 280 de 1993, o qual dispõe sobre o trabalho portuário e as transformações do mesmo dentro do ideário neoliberal (QUEIRÓZ; LARA; MARIANO, 2019). Para os autores, é o Decreto Lei nº 280 que amplia o processo de concessão dos portos portugueses à iniciativa privada.

Não menos importante é a alteração das funções da Autoridade Portuária (AP)

[...] transformadas em institutos públicos com limitada autonomia financeira e patrimonial. Em 1998, evoluem para sociedades anônimas, correspondendo aos portos de Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines, dotados de autonomia financeira, patrimonial e de recursos humanos. No entanto, os terrenos das áreas de jurisdição mantêm-se no patrimônio do Estado, geridos pelas AP, detendo a função de autoridade e de empresa de desenvolvimento portuário. A partir de 2005, este modelo reforça-se com a definição de objetivos de gestão (CALDEIRINHA; FELÍCIO, 2017, p. 32).

O Decreto Lei nº 280 estabeleceu a importância, para o interesse da economia nacional, de reformas que busquem a eficiência e competitividade dos portos portugueses e a reformulação do regime jurídico do trabalho portuário (PORTUGAL, 1993). Conforme a normativa, este novo regime jurídico visa estabelecer a racionalização da gestão da mão de obra e, conseqüentemente, baixar os custos da operação portuária.

Os efeitos deste conjunto de medidas no contingente de trabalhadores portuários no Porto de Lisboa foi a redução “[...] de 3.500 em 1980 para 2.000 em 1989, 800 em 1993, 280 em 1994, 280 em 1995 (mas acrescidos de cerca de 60 trabalhadores eventuais), sobe ligeiramente para 300 (acrescido de cerca de 60 eventuais)” (VARELA, 2019a, p. 20).

Já os efeitos da diminuição de trabalhadores no porto foram sentidos no cotidiano de trabalho, em que o contingente de trabalhadores presentes, em alguns portos do país, tornou-se mínimo e combinado com o uso constante de trabalhadores eventuais e precários (QUEIRÓZ; LARA; MARIANO, 2019).

Além do mais, em 2011, o governo português adotou políticas de intervenção oriundas da *Troika*, para conter a crise política apoiada por organismos internacionais (como FMI e o Banco Central Europeu - BCE). No pacote de medidas adotadas da *Troika*, em especial, as que refletiram diretamente nos portos foram

[...] Programa de Estabilidade e Crescimento (PEC) 2010/2013 e através do Programa de Assistência Econômica e Financeira (PAEF), incrementam-se medidas de controle e redução de despesas, o aumento das receitas e imposição de limites ao endividamento, a inflexibilidade das despesas orçamentadas e o controle de concessões e de investimentos (CALDEIRINHA; FELÍCIO, 2017, p. 31).

As alterações no mundo do trabalho portuário no contexto neoliberal trouxeram uma série de mudanças no processo de movimentação de cargas e no controle sobre a força de trabalho. Fatores que transformaram o cotidiano de trabalho dos trabalhadores e trabalhadoras em Portugal, com a diminuição do número de trabalhadores nos portos, seja, por novas formas de organização da força de trabalho ou pela introdução de novas tecnologias; a intensificação do trabalho (horas suplementares); o trabalho polivalente; a precarização do trabalho, entre outros.

Estas mudanças seguem a lógica atual de alterações no modo capitalista de produção, em que a busca pelo aumento da produtividade, eficiência e competitividade no mercado são conquistadas com a intensificação da exploração dos trabalhadores.

Em Lisboa, os patrões também estão praticando ações que buscam fragmentar e diminuir o poder de negociação dos sindicatos. Por exemplo, desde 2018, os mesmos vêm atrasando e parcelando os salários para evitar “o mau exemplo” que o Sindicato dos Estivadores e da Atividade Logística (SEAL) proporcionou nas conquistas recentes para os trabalhadores (VARELA, 2019a). Inclusive, destaca a autora que o primeiro ministro português, António Costa, teria afirmado que o SEAL é uma ameaça para os sindicatos portugueses e que o exemplo de sindicato para o país seria o sindicato de Leixões, onde os mais velhos possuem uma série de direitos e os mais novos estão largados à precariedade.

Os trabalhadores sem termo no Porto de Lisboa possuem remuneração⁷² média de 1.800/2.200 euros, variando de acordo com as horas de trabalho suplementar. Já o trabalhador precário, se for chamado para o trabalho, chega a receber em média 800/900 euros (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SEAL, Lisboa, 2019). A jornada de trabalho portuária em Portugal é dividida em dois turnos

[...] primeiro das 8h às 17h; segundo turno das 17h às 24h. Todo o resto do trabalho é extraordinário. O porto trabalha 24 h, mas os dois turnos que existem são esses. Quem está no turno das 8h às 17h pode dobrar, ou seja fazer um segundo turno. E quem está no turno das 17h às 24h e houver trabalho noturno pode fazer das 24h às 08h do dia seguinte. Ou seja, pode-se sempre dobrar um turno. Até 2016 podíamos fazer 24

⁷² Vale dizer que o salário mínimo em Portugal é de 635 euros no ano de 2020 (PORTUGAL, 2019).

horas, os trabalhadores poderiam trabalhar o mês todo se quisessem. De 2016 pra cá não pode fazer mais de dois turnos consecutivos. Temos no contrato coletivo um limite de 850 horas extraordinárias possíveis por ano (Entrevista com Liderança Sindical 2 do SEAL, Lisboa, 2020).

Nos picos de trabalho, como descreveram duas lideranças sindicais dos estivadores portugueses entrevistadas (2019, 2020), as empresas fazem os trabalhadores realizarem horas extraordinárias, ou seja, a dobra de turnos. Outra estratégia utilizada pelas empresas é a solicitação de trabalhadores sem termo (precários) para cobrirem esses momentos de pico e, assim, continuarem com um número reduzido de trabalhadores em seus quadros, o que, por sua vez, diminui os gastos com mão de obra.

Entretanto, esta prática de

[...] escalar trabalhadores, tanto efetivos como eventuais da AETPL, nos momentos de maior demanda de trabalho não soluciona a intensificação do trabalho no porto de Lisboa. O volume de trabalho aumenta e os trabalhadores continuam a trabalhar com contingente reduzido. Os estivadores reivindicam que as empresas de estiva devem contratar todos os trabalhadores em regime de contrato de trabalho sem termo, ou seja, como efetivo (QUEIROZ; LARA; MARIANO, 2019, p. 72).

Como demonstramos, os trabalhadores portuários de Lisboa vêm travando uma batalha contínua contra a ampliação da utilização de trabalhadores precários, sem termo (sem contrato formal), consequentemente, sem direitos trabalhistas e tendo uma remuneração inferior aos trabalhadores formais. Batalha que levou o SEAL a abranger, em sua base de representação, os trabalhadores precários e, inclusive, utilizar o fundo de greve do sindicato para ajudar/manter os trabalhadores precários durante a greve de 2013 e 2014 em Lisboa, já que os patrões queriam intensificar o processo de inserção de trabalhadores precários.

Percebemos que, para o capital, na conjuntura atual de desenvolvimento do capitalismo, o trabalho formal, aquele que ganhou cara com o fordismo/taylorismo, tornou-se um obstáculo na ampliação das margens de lucros, sendo necessário solapar os direitos trabalhistas e sociais. No atual contexto, a precarização do trabalho, sua intensificação, a degradação dos trabalhadores e trabalhadoras viraram características necessárias para manter os custos baixos de produção e amplificar os ganhos do capital.

Na América Latina, o processo de expansão do capital nos portos concretizou-se dentro da ditadura de Pinochet no ano de 1981 com a Lei nº 18.042, a qual promoveu a entrada de empresas privadas em portos administrados pelo Estado, e com a Lei nº 18.032,

que decretou o fim do licenciamento portuário de estiva, o qual havia possibilitado aos sindicatos amplos controle sobre a contratação de trabalhadores (SAEZ; VALENZUELA, 2018).

Ademais, nos anos de 1978 e 1981, o governo ditatorial de Pinochet realizou uma reforma trabalhista favorecendo o trabalho portuário flexível e precário, enfraquecendo, conseqüentemente, a atuação das entidades de representação dos trabalhadores e suas ferramentas de negociação (SAEZ; VALENZUELA, 2018).

Para os autores, outra onda de modernização chegou aos portos chilenos já dentro de um regime democrático, em 1997, com o presidente Eduardo Frei Ruiz-Tagle (1994 - 2000), o qual implementou a Lei nº 19.542, estabelecendo a descentralização da administração dos portos pertencentes à EMPORCHI.

This reform consolidated the virtual privatization of port activity in the main state-run ports by establishing that port tasks had to be conducted by private companies under the principle of subsidiarity of the state⁷³ (SAEZ; VALENZUELA, 2018, p. 167).

Como consequência destas transformações, o Porto de Valparaíso que na década de 1970 empregava até 3.000 trabalhadores, atualmente, embora seja difícil determinar com precisão a quantidade de trabalhadores, devido ao emprego dos trabalhadores precários, estima-se que possui cerca de 750 trabalhadores (SAEZ; VALENZUELA, 2018). “We know that the number of full-time salaried workers with an open-ended contract and benefits is around 280, and the rest are temporary workers with precarious jobs⁷⁴” (SAEZ; VALENZUELA, 2018, p. 172).

Para mais, os efeitos sobre a remuneração de trabalho destas mudanças no Porto de Valparaíso são abissais, pois alguns trabalhadores recebem cerca de “[...] CLP 40,000, but we also found that some earned less than CLP 30,000⁷⁵” (SAEZ; VALENZUELA, 2018, p. 172).

Dessa maneira, a expansão do capital nos portos chilenos, a modernização, introduziu uma série de novas tecnologias no processo de movimentação de mercadorias as quais não criaram condições melhores de vida e trabalho aos portuários chilenos, pelo contrário, o trabalho portuário neste país caracteriza-se pela precariedade e

⁷³ Tradução livre: “Esta reforma consolidou a privatização da atividade portuária nos principais portos administrados pelo Estado, estabelecendo que as tarefas portuárias deveriam ser conduzidas por empresas privadas sob o princípio de subsidiariedade do Estado.”

⁷⁴ Tradução livre: “Sabemos que o número de trabalhadores assalariados em tempo integral com contrato e benefícios é de cerca de 280 e o restante são trabalhadores temporários com empregos precários.”

⁷⁵ Tradução livre: “CLP 40.000, mas também descobrimos que alguns ganharam menos de CLP 30.000.”

vulnerabilidade dos trabalhadores em relação aos interesses do capital (SAEZ; VALENZUELA, 2018).

As mudanças no mundo do trabalho portuário estão ligadas às reconfigurações nos processos de produção decorrentes da deslocalização de plantas fabris de grandes empresas, auxiliadas pelo capital móvel, pela financeirização dos mercados (MINZ, 2018). De acordo com o autor, a criação de instituições multilaterais em nível internacional ajudou na imposição dos interesses do capital em escala planetária.

Em relação aos portos, por exemplo, a CEPAL, que outrora teve papel de destaque na promoção do desenvolvimento econômico e industrial na América Latina durante a segunda metade do século XX, na década de 1990 produziu materiais sobre a importância da modernização dos portos, principalmente com o livro “Privatización Portuaria: bases, alternativas y consecuencias”, de autoria de Burkhalter (1999). Neste livro, a autora apresenta os principais avanços e melhorias que justificariam a adoção do ideário neoliberal, da modernização dos portos, inclusive pontuando ganhos para os trabalhadores e suas entidades de representação.

O processo de privatização dos portos, de modernização portuária

[...] 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 trabajadores⁷⁶ (BURKHALTER, 1999, p. 12).

Além disso, outro ponto apresentado como solução pelos teóricos neoliberais para a superação da própria crise do capital dos anos 1970 foi a formulação de mudanças estruturais, tais como:

- 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)

⁷⁶ Tradução livre: “Assegura que as atividades de trabalho sejam regidas pelo mesmo sistema de incentivos e sanções do mercado, assim como os demais membros da comunidade portuária. O regime trabalhista deve garantir o estabelecimento de um mercado de trabalho competitivo por meio da desregulamentação e descentralização, negociações diretas entre sindicatos e operadores privados, equidade social que ofereça oportunidades de treinamento e remuneração aos trabalhadores e adoção de um regime antitruste que se aplica igualmente a empregadores e trabalhadores privados.”

promoción de la competencia; y 10) protección de derechos de propiedad⁷⁷ (PÉREZ; MORENO, 2008, p. 182)

O porquê da privatização dos portos e da flexibilização laboral está relacionado ao próprio movimento do capital, que visa facilitar seu processo de acumulação em escala planetária, pois os portos são arranjos estruturais, pontos de contato comercial entre os países, estruturas fixas nos espaços importantes para a circulação do capital (MINZ, 2018).

Dessa forma, para a América Latina em especial, onde os países enfrentaram uma série de crises econômicas nos finais dos anos 1980, estabeleceu-se um discurso de falta de condição dos Estados nacionais para investir no setor, assim, sem possibilidade de arcar com os investimentos necessários em tecnologia.

André (2008) coloca que este discurso não é verdadeiro, pois, durante a década de 1980 no Brasil, houve, por parte dos empresários do setor portuário, um processo de sucateamento dos portos para justificar uma possível entrega à iniciativa privada. Na época, os portos nacionais estavam sob gestão da PORTOBRÁS⁷⁸, a qual recolhia uma tarifa de movimentação de todos os portos destinada a seu melhoramento, chamada de Taxa de Melhoramento dos Portos (TMP), mas não repassava as tarifas de acordo com as necessidades de cada porto, tampouco o montante arrecadado em cada porto (ANDRÉ, 2008). Para a autora, a disponibilidade do investimento estava relacionada a interesses políticos.

Compreendemos, portanto, a modernização dos portos como uma estratégia de expansão da lógica do capital. Nesse sentido, é também preciso dizer o que entendemos por moderno. Coadunamos com a perspectiva de Marx e Engels (1996), quando esses associam o moderno ao capitalismo, a sua força modeladora de criação do Estado burguês, marcado pelo declínio do feudalismo e a ascensão da produção de mercado, como ordem social emergente. Produção de mercado relacionada a bens materiais e, também, à própria força de trabalho (GIDDENS, 1991). Assim como a sociedade burguesa “fez da dignidade pessoal um simples valor de troca” (MARX; ENGELS, 1996).

⁷⁷ Tradução livre: “1) disciplina fiscal, 2) reorientação dos gastos públicos, 3) reforma tributária, 4) liberalização financeira, 5) taxa de câmbio unificada e competitiva, 6) liberalização do comércio, 7) remoção de barreiras ao investimento estrangeiro, 8) privatização de empresas públicas; 9) promoção da concorrência; e 10) proteção dos direitos de propriedade.”

⁷⁸ Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRÁS) foi criada no ano de 1975 e fazia a gestão das Companhias de Docas em funcionamento no país.

Para os autores, a única liberdade proporcionada pelo capital é a liberdade do comércio, ou seja, o modo capitalista de produção é um modelo de sociedade onde todas as dimensões da vida humana podem ser mercantilizadas (MARX; ENGELS, 1996). “Em uma palavra, em lugar da exploração dissimulada por ilusões religiosas e políticas, a burguesia colocou uma exploração aberta, direta, despudorada e brutal” (MARX; ENGELS, 1996, p. 43).

Marx e Engels (1996) evidenciam que a revolução burguesa cria um modelo societal no qual o Estado moderno é um espaço de gestão dos negócios comuns da própria burguesia. Para os autores, o próprio modelo societal criado pela sociedade burguesa forjou, também, as armas que lhe trarão a morte, ou seja, os homens e mulheres subsumidos pelo processo de assalariamento, os proletários⁷⁹.

Nessa perspectiva, o conceito de precário está diretamente relacionado ao processo de proletarização da força de trabalho, o qual é eminente à própria sociabilidade do capital, ou seja, a sociedade burguesa (ALVES, 2007), pois a mesma condiciona o trabalho vivo e a força de trabalho como mercadorias, permutáveis no mercado. Para o autor, “desde que a força de trabalho se constitui como mercadoria, o trabalho vivo carrega o estigma da precariedade social” (ALVES, 2007, p. 113).

A precariedade está relacionada ao processo de despossessão dos trabalhadores de seu controle dos meios de produção e das condições objetivas e subjetivas da vida social.

No princípio, homens e mulheres foram expulsos da propriedade (ou posse) da terra, perdendo seus meios de produção da vida material, sendo obrigados, para sobreviver, a vender sua força de trabalho; e outros, expelidos pela concorrência de mercado, perderam ofícios ou habilidades profissionais, tornando-se proletários (ALVES, 2007, p. 112).

O conceito de precariedade está relacionado ao próprio sociometabolismo do capital. “A precariedade é uma condição e a precarização é um processo que possui uma irremediável dimensão histórica determinada pela luta de classes e pela correlação de forças políticas entre capital-trabalho” (ALVES, 2007, p. 113). Ainda, descreve o autor que a precarização é um atributo modal da precariedade, pois ela é uma forma “[...] sócio-histórica da condição ontológica da força de trabalho como mercadoria” (ALVES, 2007, p. 115).

⁷⁹ No decorrer do texto discutimos, com base em Thomaz Júnior (2002a) e Antunes (2011), a classe trabalhadora e a necessidade de alargar esse conceito devido à própria particularidade dos sujeitos, homens e mulheres, que compõem essa classe no Brasil, assim como devido ao próprio momento histórico de desenvolvimento do capital no século XXI.

Esta dimensão histórica está ligada às conquistas trabalhistas, por parte dos trabalhadores representados no Estado de bem-estar social, o que, para o autor supracitado, configurou-se como processo de precarização do trabalho, ou seja, são todos os procedimentos de diluição dos obstáculos (direitos trabalhistas e sociais) que representaram o pacto entre trabalho e capital durante o *keynesianismo*. Por consequência, “a precarização possui um sentido de perda de direitos acumulados no decorrer de anos pelas mais diversas categorias de assalariados” (ALVES, 2007, p. 114-115).

Como descreve Alves (2007), a precariedade é uma condição ontológica da força de trabalho sob o modo capitalista de produção, pois a mesma reduz a força de trabalho à mercadoria, o que, por sua vez, refuta a possibilidade do leitor, ao ler o título desta pesquisa, compreendê-lo como alternância entre moderno e precário. Primeiramente porque a preposição “ao”, que une os conceitos modernos e precários, mantém uma relação do segundo com o primeiro e, principalmente, pelo caráter histórico de precariedade presente no metabolismo social do capital de exploração, subordinação e alienação do trabalho.

O intuito de utilizar o termo “do moderno ao precário” foi frisar a característica ontológica de precariedade do trabalho sob o modo capitalista de produção. Em outros termos, por mais que o discurso do capital afirme que a modernização portuária possibilitou mudanças de organização do trabalho portuário em moldes mais avançados e tidos como modernos, essa é na realidade um processo que só reforça a precariedade, que já existia antes da modernização portuária, mas que vem se acentuando com a adoção do modelo toyotista e da acumulação flexível dentro da perspectiva neoliberal. Em outros termos, nosso intuito foi de evidenciar que o precário nada mais é do que um atributo, ou melhor, um adjetivo para o moderno, que envolve todo esse processo que tem marcado a realidade portuária nacional e internacional.

Compreendemos que o conceito de modernização portuária apresentado para os trabalhadores portuários no Brasil corresponde aos interesses de ampliação dos lucros dos empresários do setor, em outras palavras, de ampliação da reprodução do capital.

Para Giddens (1991), a teoria da modernização está associada diretamente à teoria da sociedade industrial, ou seja, o conceito de modernização fica aqui atrelado a um conjunto de transformações que se processam nos meios de produção, na estrutura econômica, política e cultural de um território. Castilho (2010) acrescenta que a modernização ainda envolve um conjunto de valores advindos de uma classe social, no caso, a burguesia. Portanto, o conceito de modernização dentro da sociedade burguesa

não representa apenas o avanço técnico, os meios de produção, mas também aspectos políticos e ideológicos (CASTILHO, 2010).

Além disso, Marx e Engels (1996) expõem que a sociedade burguesa possui, em sua essência, o caráter expansionista de sua própria sociabilidade, isto é, “a burguesia, pelo aperfeiçoamento rápido de todos os instrumentos de produção, pelos meios de comunicação imensamente facilitados, arrasta todas as nações, até a mais bárbara, para a civilização” (MARX; ENGELS, 1996, p. 15).

Segundo os autores, o modo de produção capitalista (re)cria o mundo a sua própria imagem, revoluciona os instrumentos de produção, as relações de trabalho e todas as relações da sociedade de forma constante, o que constitui as bases da sociedade moderna, em outras palavras, da sociedade burguesa.

Nesse sentido, compartilhando do entendimento de Castilho (2010), também devemos compreender a expansão deste processo nos lugares (espaços e territórios) enquanto um desdobramento da modernização. Dessa forma, a modernização constitui-se enquanto “[...] uma representação teórica do processo de imposição das relações sociais de produção pelas classes hegemônicas. Modernização é a expansão territorial, portanto, do próprio modo de produção capitalista” (CASTILHO, 2010, p. 129).

A chegada destas mudanças organizacionais nos portos brasileiros tem seu ápice nos anos 1990, muito embora, como pontuamos, as inovações tecnológicas que contribuíram para as transformações no mundo do trabalho no cais do porto inseriram-se no decorrer da década de 1970, com a introdução dos contêineres. A seguir, adentramos neste debate sobre a adoção da modernização portuária no contexto nacional.

2.3 Modernizar para privatizar: a relação Estado-capital nos portos

O conflito capital-trabalho nos portos nunca foi sanado, todavia, em meados da década de 1980, os empresários encontraram uma conjuntura favorável para implementar um conjunto de políticas dentro de um projeto político-ideológico modernizante chamado “Brasil Novo”, pensado por meio do receituário neoliberal, o qual ganhou escopo na década posterior (ANDRÉ, 1998).

Nessa perspectiva, no Encontro Regional da Indústria, o então primeiro presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP)⁸⁰, senhor Sergio Costa Matte, evidenciou em sua fala a importância e necessidade de mudanças estruturais no sistema portuário nacional, tanto em relação à organização dos portos, como à força de trabalho, realçando a urgência “[...] 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).

Para os empresários, a eliminação do monopólio estatal na gestão dos portos e do monopólio sindical, isto é, a retirada do papel intermediador dos sindicatos dos trabalhadores portuários (o qual mantiveram por quase oito décadas) era necessária para o país avançar nas reformas dentro da perspectiva neoliberal.

Com esta concepção, iniciou-se o processo de modernização dos portos, primeiramente, com a promulgação da Lei nº 8.029 de 1990, tendo como atribuição a extinção/dissolução de entidades da administração pública federal. No caso, extinguiu-se a PORTOBRÁS, então responsável pelo sistema portuário e, com o seu fim, os portos nacionais entraram em um ambiente concorrencial (GONÇALVES; NUNES, 2008).

O segundo passo foi a promulgação da Lei nº 8.031 de 1990, criando o Programa Nacional de Desestatização (PND), consolidando o projeto voltado à privatização dos ativos públicos do país. O PND promoveu o controle de terminais dentro dos PO pela iniciativa privada.

O terceiro passo foi a aprovação da Lei nº 8.630 de 1993⁸¹, conhecida como “Lei de Modernização dos Portos”. Basicamente, este marco retirou o monopólio de movimentação de cargas do Estado, através das Companhias de Docas, assim como acabou com o papel de intermediação da mão de obra portuária realizado pelo sindicato dos trabalhadores avulsos, o *closed shop* (BRASIL, 1993).

Durante o trâmite no congresso, os trabalhadores portuários organizaram intersindicais pelo Brasil para discutir e contrapor diversos pontos da reforma, inclusive o acesso ao mercado de trabalho, o fim do *closed shop*, entre outras propostas. Como exemplo, tivemos as intersindicais em Santos e Vitória/ES (ANDRÉ, 1998).

⁸⁰ A CODESP foi criada em 1980 após o fim da concessão do PO de Santos da CDS e, além de administrar o PO de Santos, a CODESP administra o Porto de Laguna/RS.

⁸¹ Em 1991, iniciaram-se os trâmites e sua aprovação deu-se em 1993, no governo de Itamar Franco (BRASIL, 1993).

Com a aprovação da referida lei, adotou-se o modelo portuário conhecido como *landlordport*, no qual o Estado tem a obrigação administrativa de investimento na infraestrutura portuária e a movimentação de cargas (operação) é de responsabilidade das empresas privadas, as quais compram os equipamentos/maquinários referentes à movimentação e contratam a mão de obra (ARAÚJO, 2013).

A base fundamental da regulação da atividade portuária brasileira está contida no art.21, inciso XII, alínea f, da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, segundo o qual compete ao Governo Federal o dever de explorar diretamente ou indiretamente, atribuir concessão ou permissão de uso dos portos marítimos, fluviais e lacustres (BRASIL, 2012).

Em relação à gestão, a Lei de Modernização dos Portos em seu Capítulo VI art. 30, instituiu em cada PO um Conselho de Autoridade Portuária (CAP), tendo as seguintes funções: baixar o regulamento de exploração; homologar o horário de funcionamento do porto; opinar sobre a proposta de orçamento do porto; fomentar a ação industrial e comercial do porto; zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência; homologar os valores das tarifas portuárias; assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente; estimular a competitividade; entre outras (BRASIL, 1993).

No parágrafo 2º, art. 30 da referida legislação, ainda compete ao CAP “[...] 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]).

O CAP é constituído pelos seguintes integrantes, de acordo com o art. 31: *bloco do poder público*, os órgãos/instituições públicos ligados ao porto dos Governos Federal, Estadual e Municipal; *bloco dos operadores portuários*, um representante da Administração do Porto; um representante dos armadores; um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto; um representante dos demais OP, um representante dos trabalhadores portuários avulsos; *bloco dos usuários dos serviços portuários e afins*, representantes dos usuários, empresários ligados ao setor portuário.

Além do mais, o CAP é a autoridade destinada a instituir os Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento dos trabalhadores portuários. De acordo com a GEIPOT (1999), constituíram-se 26 conselhos de autoridades portuárias nos principais portos: Santos, Vitória, Rio de Janeiro.

O art. 33 versa sobre a administração do PO, a qual é realizada diretamente pela União ou pela entidade concessionária do PO, no caso a Autoridade Portuária (AP), as antigas Companhias de Docas. Compete à AP atuar dentro do PO, tendo como funções, entre outras:

I - “cumprir e fazer cumprir as Leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão; II - assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto; III - pré-qualificar os operadores portuários; IV - fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária. VI - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto; VII - fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente; XV - estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público” (BRASIL, 1993, p. [8]).

Por fim, no que toca à gestão, no art. 1 da Lei de Modernização dos Portos, inciso III, criou-se a figura do Operador Portuário (OP), pessoa jurídica pré-qualificada (qualificação essa realizada pela AP) para a execução de operação portuária na área do PO. Os OP portuários são os responsáveis pela contratação dos trabalhadores portuários.

Os autores Aguiar, Junqueira e Freddo (2006) pontuam que a criação do CAP e da AP caracterizou a eliminação do monopólio estatal de gestão dos portos, inserindo nos PO o empresariado na tomada de decisões sobre os portos públicos no país. Acrescentamos a estes atores portuários o OP portuário, pois retirou o Estado da movimentação de cargas, deixando-a como responsabilidade das empresas privadas, concessionárias ou não de terminais privativos no PO.

A Lei de Modernização dos Portos também estabeleceu: 1) a pré-qualificação de 640 OP; 2) a criação de 18 sindicatos dos OP (sindicatos patronais); 3) a aprovação dos novos regulamentos de exploração em todos os portos; 4) a aprovação do novo horário de funcionamento dos portos (4 turnos de 6 horas cada um - porto 24 horas); 5) a aprovação das novas estruturas tarifárias (redução do número de tabelas de 18 para 7); 6) a demarcação das áreas dos portos organizados com a extinção das áreas de jurisdição; 7) a definição e aprovação dos novos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) para cada porto com a introdução dos terminais dedicados; 8) a criação da Federação Nacional dos Operadores Portuários (ligada aos sindicatos patronais).

Em relação aos trabalhadores, a Modernização dos Portos, o marco regulatório que balizou o processo de implementação das mudanças no setor, estabeleceu seis categorias de trabalhadores portuários avulsos, os estivadores, os conferentes, os consertadores, o bloco, o vigia e, por último, os trabalhadores da capatazia, os antigos trabalhadores das docas que foram dispensados através do Plano de Demissão Voluntária (PDV) das Companhias de Docas, porém cerca de 3 mil trabalhadores ingressaram no quadro do OGMO como trabalhadores avulsos de capatazia (GEIPOT, 1999).

Como observamos anteriormente, os OP são os contratantes da força de trabalho nos PO, assim como, de acordo com a Lei nº 8.630/93 em seu art. 18, devem constituir em cada PO um OGMO, com as seguintes finalidades:

- I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;
- II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;
- III - promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;
- IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;
- V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;
- VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;
- VII - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários (BRASIL, 1993, p. [6]).

Compete, também, ao OGMO, segundo art. 19, inciso I, da lei “[...] aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou ACT, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades” (BRASIL, 1993, p. [6]). Utilizando-se, para isso, da a) repreensão verbal ou por escrito; b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias; c) cancelamento do registro.

No inciso II do art. 19, ainda fica sob responsabilidade do OGMO:

- II - promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;
- III - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;
- IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;
- V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso (BRASIL, 1993, p. [7]).

Outra ação importante que coube ao OGMO, de acordo com a Lei nº 8.630/93, é a cessão de trabalhadores portuários avulsos, registrados em seus quadros de forma permanente para trabalharem com vínculo empregatício nos OP, ou seja, com vínculo de trabalho formal.

O OGMO possui um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva, composta por três membros titulares e suplentes pelo bloco dos OP (inciso II, art. 31) e o bloco dos usuários dos serviços portuários (inciso IV, art. 31). Com as atribuições de:

- I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta lei;
- II - baixar as normas a que se refere o art. 28 desta lei;
- III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos (BRASIL, 1993, p. [7])

Fica evidente que o bloco onde estão os trabalhadores no art. 31, inciso III, não compõe o Conselho de Supervisão e nem a Diretoria Executiva do OGMO, cabendo representação apenas ao OP e aos empresários ligados ao setor, afastando os trabalhadores e suas entidades de representação de qualquer participação ou decisão sobre as questões relacionadas diretamente aos trabalhadores. Nas entrevistas realizadas com os trabalhadores portuários em Santos, assim como com os representantes sindicais, foram comuns as ressalvas ao caráter patronal dado ao OGMO.

O papel principal do OGMO com a Lei de Modernização dos Portos foi de retirar o poder de intermediação dos sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos sobre a mão de obra, colocando esta atividade sob o controle de um órgão de utilidade pública mantido pelos OP, mas que não mantém relação empregatícia com os trabalhadores em seus quadros, como descrito no art. 20 da referida lei. A Lei de Modernização estabeleceu a criação de trinta OGMO pelo país, como podemos observar no Quadro 5.

Quadro 5: Lista de OGMO

REGIÃO NORTE	UF	REGIÃO SUDESTE	UF
Manaus	AM	Angra dos Reis	RJ
Belém e Vila do Conde	PA	Arraial do Cabo	RJ
Santarém	PA	Rio de Janeiro	RJ
Macapá	AP	Rio de Janeiro/Sepetiba/Niterói/Forno	RJ
TOTAL	4	Itaguaí	RJ
NORDESTE		Santos	SP
Suape	PE	São Sebastião	SP
Maceió	AL	Espírito Santo	ES
Itaqui	MA	TOTAL	8
Salvador/Aratu	BA	REGIÃO SUL	
Ilhéus	BA	Paranaguá	PR
Fortaleza	CE	Antonina	PR
Recife	PE	Itajaí	SC
Cabedelo	PB	São Francisco do Sul	SC
Bahia	BA	Imbituba	
Natal	RN	Porto Alegre	RS
		Pelotas	RS
		Rio Grande	RS
TOTAL	10		8

Fonte: DIEESE; FNP (2015). Organização: Thiago Pereira de Barros (2019).

Observamos que o Nordeste é a região brasileira que mais possui OGMO, em seguida temos o Sudeste e Sul, com 8 cada um, e, por último, a região Norte, com 4.

De acordo com o art. 27, o OGMO ainda

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

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

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

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

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento (BRASIL, 1993, p. [8]).

O art. 26 da referida lei estabeleceu que os trabalhos portuários de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações nos PO serão realizados por trabalhadores portuários com vínculo empregatício de prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos. Ainda, o marco regulatório impede a contratação de trabalhadores portuários de forma temporária, terceirizada, por meio de seu art. 45. Uma vitória para os trabalhadores portuários, pois esse tema era um ponto presente nas pautas empresariais.

Por sua vez, em seu art. 59, a referida legislação estabeleceu que, se os trabalhadores avulsos requeressem o cancelamento de seu registro, os mesmos receberiam um valor indenizatório “[...] correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a ser pago de acordo com as disponibilidades do fundo previsto no art. 64 desta lei.” (BRASIL, 1993). Para financiar o custo dos desligamentos voluntários dos trabalhadores ligados a Companhias de Docas e dos trabalhadores avulsos, criou-se o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário (FITP).

No Quadro 6, apresentamos os dados referentes à diminuição dos trabalhadores das Companhias de Docas, no recorte temporal de dezembro de 1996 a novembro de 2000, e a meta estabelecida por meio de estudos elaborados pela GEIPOT. Das oito companhias, apenas a Companhia Docas do Ceará (CDC) e a Companhia Docas do Rio Grande do Norte⁸² (CODERN) chegaram no limite estabelecido, eliminando 151 e 361 trabalhadores, respectivamente. As demais diminuíram significativamente seus quadros, mas não chegaram na meta estabelecida. O resultado desse processo foi a eliminação de 7.497 postos de trabalho.

⁸² A CODERN administra os portos de Natal, Maceió e Alagoas, além do Terminal Salineiro de Areia Branca.

Quadro 6: Número de Trabalhadores das Companhias de Docas (1996 - 2000)

CIA. DOCAS	DEZ./96	NOV./2000	META
CDP	272	282	250
CDC	301	150	150
CODOMAR	138	105	100
CODERN	742	381	381
CODEBA	623	247	200
CODESA	595	251	213
CDRJ	3.100	671	450
CODESP	5.270	1304	1.000
TOTAL	11.041	3.544	2.759

Fonte: GEIPOT (1999), adaptado por Thiago Pereira de Barros (2019).

Dentro do conflito capital-trabalho durante a implementação da Lei de Modernização dos Portos, os sindicatos dos trabalhadores avulsos construíram diversas Intersindicais pelo país (de estivadores, conferentes, consertadores, etc.) para combater diversos pontos implementados pela lei, inclusive os dois pontos particulares: o fim do *closed shop* e a contratação de trabalhadores por vínculo (BARROS, 2017).

No entanto, ao cenário político e econômico da época nada favorável, somou-se a repressão policial contra os movimentos sindicais. Como exemplo, vide o caso dos petroleiros em 1995, que, ao tentarem impedir o desmonte do Petróleo Brasileiro S/A (Petrobrás), foram reprimidos por meio do exército, por ordem do então presidente FHC (ANTUNES, 2011).

Devido aos conflitos e às dificuldades encontradas na resistência que os trabalhadores colocaram à implementação da Lei de Modernização dos Portos, o Governo, por meio do Decreto nº 1.467, em abril de 1995, criou o Grupo Executivo Para Modernização dos Portos (GEMPO), com a finalidade de coordenar as ações necessárias em vista à modernização dos portos e garantir a efetividade da lei (CARVALHO, 2005).

O GEMPO ajudou a implementar uma série de políticas determinadas pelo Estado, e de interesse do capital, como, por exemplo, a entrada em vigor da Lei nº 9.277 de maio de 1996, a qual autoriza a União a delegar aos municípios, estados, à Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais.

Em relação aos trabalhadores avulsos, dados aproximados do GEIPOT (1999) apresentam um total de 36 mil trabalhadores, entre registrados/cadastrados e os trabalhadores da capatazia absorvidos pelo OGMO no final da década de 1990.

No que tange à implementação do OGMO nos portos nacionais, houve embates com os sindicatos dos trabalhadores que lutaram contra a implementação. Em Santos, por exemplo, o OGMO realizou o registro e cadastro dos trabalhadores avulsos em 1996, cerca de três anos após a publicação da lei, porém sem contemplar todas as categorias (DIÉGUEZ, 2007).

Neste cenário, os trabalhadores avulsos lutaram para continuar mantendo o controle sobre a intermediação da mão de obra nos portos, porém o capital, com a ajuda da justiça e de entidades empresariais, sindicatos patronais, implementou aos poucos os OGMOS nos PO, assim absorvendo a função de intermediação da mão de obra.

A década de 1990 registrou diversas mudanças no mundo do trabalho portuário, assim como alterações no que toca à gestão dos portos. O GEMPO, também, teve papel importante no processo de privatização de áreas dentro dos PO, sobretudo pós publicação da Lei nº 8.987/95, que versa sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal e dá outras providências. Tais regimentos, como caracterizam Gonçalves e Nunes (2008), facilitaram o processo de concessão, privatização no país, e os portos estiveram dentro deste processo.

Por exemplo, de 1991 até 1994, lembrando que a Lei nº 8.630 entrou em vigor em 1993, foram privatizadas seis áreas no PO de Santos (GONÇALVES; NUNES, 2008). Em seguida, conforme dados dos autores, com a publicação das leis Lei nº 8.987/95 e a Lei nº 9.277/96, privatizaram-se quatro áreas entre os anos de 1996 e 1997, sete em 1998, uma em 1996, seis em 2000, uma em 2001 e três áreas em 2002. Totalizando, entre o ano de 1995 a 2002, vinte e duas concessões somente no PO de Santos (GONÇALVES; NUNES, 2008). No Quadro 7, apresentamos as principais áreas dos PO no país que foram concedidas à iniciativa privada.

Quadro 7: Principais Terminais Concedidos até os anos 2000

PORTO	INSTALAÇÃO
Santarém/PA	Terminal de Granéis Sólidos
Itaqui/MA	Instalações para Granéis Sólidos
Suape/PE	Terminal de Contêineres
Salvador/BA	Terminal de Contêineres
Aratu/BA	Terminal para Granéis Sólidos
Vitória/ES	Terminal para Contêineres em Capuaba – TVV
	Terminal para Granéis Sólidos em Paul
Rio de Janeiro	Terminal do Açúcar
	Terminal do Papel
	Terminal de Produtos Siderúrgicos
	Terminal de Contêineres I e II
	Terminal do Cimento
	Terminal de Passageiros
Sepetiba/RJ	Terminal de Minérios
	Terminal de Carvão
	Terminal de Alumina
	Terminal de Contêineres
Angra dos Reis/RJ	Terminal de Produtos Siderúrgicos
Santos/SP	Terminal de Contêineres - Armazéns 34-35, 37 e 39
	Terminal de Granéis Vegetais em Conceiçãozinha
	Terminal de Cereais na Ponta da Praia
	Terminais Açucareiros
	Terminal de Contêineres na Margem Esquerda (TECON)
Paranaguá/PR	Terminal de Veículos e Contêineres (TEVECON)
Rio Grande/RS	Terminal de Contêineres do Porto de Rio Grande/RS
	Terminal de Trigo e Soja do Porto de Rio Grande/RS

Fonte: GEIPOT (1999), adaptado por Thiago Pereira de Barros (2019).

Conforme observamos no Quadro 7, foram privatizados os principais terminais de contêineres nos principais PO brasileiros, Rio de Janeiro, Santos, Vitória, Rio Grande e Paranaguá, além de terem sido concedidos terminais de grãos, coincidentemente, um dos principais produtos das exportações brasileiras em termos quantitativos.

Ademais, o Governo Federal, por meio da Lei nº 10.233 de junho de 2001, a qual dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviários e terrestres, criou o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), sendo que a ANTAQ possui papel de destaque em relação aos portos.

Outro programa de investimento criado pelo Governo Federal, durante o governo do ex-presidente FHC, foi o “Brasil em Ação”, com o objetivo de investir em obras de

infraestrutura (GEIPOT, 1999). No total, de acordo com o autor, foram 42 empreendimentos na área portuária com os seguintes projetos: a) ampliação da capacidade operacional do PO de Sepetiba/RJ; b) modernização e aumento da eficiência operacional do PO de Santos/SP; c) construção da infraestrutura do Complexo Industrial e Portuário do Pecém/CE; d) construção de infraestrutura portuária, urbanização e realização de serviços de dragagem no PO de Suape/PE; e) aumento da capacidade operacional e adequação do PO do Rio Grande/RS.

Coincide com a entrega dos terminais nos PO, o processo de redução do número de trabalhadores portuários. No PO de Santos, entre os anos de 2000/2001, o OGMO-Santos desenvolveu estudo para desligar cerca de 6.500 trabalhadores, passando de 11.000, para 4.500 trabalhadores portuários avulsos (GEIPOT, 1999). Para concretizar o plano, estipularam cerca de R\$ 72 milhões de reais destinados a pagar indenizações aos trabalhadores.

A supressão de vagas de trabalho nos portos deu-se em todo o território nacional, por exemplo, no PO de Sepetiba/RJ, o Terminal de Contêineres (TECON) pôs em prática um plano de desligamento voluntário

[...] custeado pela própria arrendatária Sepetiba Tecon. Neste plano foram gastos cerca de R\$ 5 milhões, havendo o desligamento de 180 trabalhadores avulsos. Paralelamente foi firmado acordo com os sindicatos e atualmente 50% de todos os serviços de manuseio de carga, incluindo estiva, é feito por empregados com vínculo empregatício com a empresa arrendatária (GEIPOT, 1999, p. 26).

Ainda, no mandato de FHC, foi lançado o Plano Plurianual denominado de Programa “Avança Brasil”, no qual procurou levantar gargalos e possibilidades de investimento via Estado em infraestrutura dentro dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento (GEIPOT, 1999). No estudo, segundo o autor, foram levantados 385 projetos a serem realizados em parcerias com a iniciativa privada, totalizando um valor de R\$ 317 bilhões, sendo R\$ 55 bilhões para o setor dos transportes e, especificamente, R\$ 1,3 bilhão para os portos.

Desse modo, a onda neoliberal que atingiu o Brasil durante a década de 1990 trouxe um conjunto de mudanças na organização do sistema portuário nacional, assim como da força de trabalho. Para Antunes (2011), os efeitos do neoliberalismo na América Latina, em países como Argentina, Brasil, México, entre outros, teve como característica essencial o desmonte da economia, da indústria e, conseqüentemente, o aumento do desemprego estrutural e as perdas de direitos trabalhistas e universais.

Nesse contexto, chegaram ao poder governos progressistas, entre eles, destacamos: na Venezuela, no ano de 1999, Hugo Chávez; no Brasil, Luís Inácio Lula da Silva (Lula da Silva) em 2003 e, neste mesmo ano, Néstor Kirchner na Argentina; Evo Morales, na Bolívia, e José Manuel Zelaya Rosales, em Honduras, no ano de 2006; no Equador, Rafael Correa em 2007; no Paraguai, Fernando Lugo em 2008; e José Mujica no Uruguai em 2010.

No Brasil, nos mandatos presidenciais de Luís Inácio Lula da Silva (2004-2010) e de Dilma Rousseff (2011-2016), do Partido dos Trabalhadores (PT), foi implementada uma política econômica conhecida como o novo-desenvolvimentismo (CASTELO, 2012), por meio da qual o Estado teve papel fundamental como redutor de incertezas nos investimentos privados, incremento do mercado interno e investimentos estratégicos em grandes grupos nacionais (CASTELO, 2012).

A principal transformação das políticas econômicas e sociais do governo de Lula da Silva foi definida por Singer (2012) quando o governo realizou uma política com mais desenvolvimentismo e menos neoliberalismo, caracterizada pela combinação entre ganhos nunca antes vistos para as principais empresas brasileiras, inclua-se os principais bancos, com políticas de cunho social, como Luz para Todos, Bolsa Família, Minha Casa Minha Vida, ampliação do crédito (crédito consignado), juntamente com a elevação do salário mínimo acima da inflação. Gonçalves (2012) pontua que os governos do PT não buscaram romper com a liberalização econômica, as privatizações, a desregulação do mercado, a subordinação e vulnerabilidade externa e estrutural e a grande dependência e/dominância do capital financeiro, portanto, o que se viu dentro do ambiente portuário nacional durante os governos do PT foi uma atuação forte e estratégica do Estado na busca de prover as necessidades de expansão do capital. Assim, o governo buscou, através de inúmeras ações, alavancar o processo de modernização portuária, consequentemente, acentuando a acumulação do capital nos portos.

Primeiramente, o governo criou a Secretária Especial dos Portos da Presidência da República (SEP/PR) com *status* de ministério, por meio da Medida Provisória nº 369 de 7 de maio de 2007 e convertida em Lei nº 11.518 de 5 de setembro de 2007 (BRASIL, 2007). A SEP nasceu para atuar na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor portuário, especialmente na formulação de políticas e projetos voltados à infraestrutura e superestrutura portuária (BRASIL, 2007).

A criação da SEP teve como principal objetivo organizar o sistema portuário nacional, ação outrora realizada pela então PORTOBRÁS. A SEP desempenhou

importantíssimo papel na formulação e discussão da MP 595 de 2012, posteriormente, a Lei nº 12.815⁸³ de 2013, assim como o BNDES. O BNDES, por exemplo, desenvolveu o estudo denominado “Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES”, em três volumes, o qual ajudou a estruturar a MP 595. O novo marco portuário altera e revoga um conjunto de leis que até então regiam a atividade portuária no país, com inclusão da própria Lei de Modernização dos Portos (BRASIL, 1993)⁸⁴.

Entre as principais mudanças no corpo da Nova Lei dos Portos (como ficou conhecida a Lei nº 12.815/13), temos, já no art. 2, inciso IV, a definição de TUP, como “instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado” (BRASIL, 2013a, p. [2]). Diferentemente da definição anterior, “explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto” (BRASIL, 1993, p. [1]), assegura a distinção locacional entre os TUP e o PO.

Para mais, no art. 14, seção IV, trata sobre a definição da Área do Porto Organizado (PO), sendo de suma importância para retirar os TUP da área dos PO, como, por exemplo, no caso de Santos, onde uma série de TUP está ao redor do PO, o que, juridicamente, poderia resultar em inúmeros conflitos trabalhistas, assim como tributários em relação às AP dos PO.

Nessa linha, a Nova Lei dos Portos também eliminou a diferenciação do tipo de movimentação de carga que existia na legislação anterior, a qual, em seu art. 4, parágrafo 2, estabelecia as modalidades de instalações portuárias: “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” (BRASIL, 1993).

O novo regimento retirou a diferenciação com base no tipo de movimentação, privada ou mista, no TUP, possibilitando “que terminais privados movimentem carga de terceiros sem ter carga própria. Assim, a partir de agora haverá terminais totalmente privados movimentando carga pública” (DIEESE; FNP, 2015).

⁸³ A MP nº 595 chegou a receber 645 Emendas Parlamentares, das quais 167 foram acolhidas, ainda com 23 Emendas Aglutinativas, das quais 4 foram aprovadas; a sua votação deu-se em curtíssimo tempo, durou 49 horas (BARSOSA, GUERISE, s/d).

⁸⁴ Os outros marcos regulatórios revogados foram: I - a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; II - a Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007; III - o art. 21 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006; IV - o art. 14 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007; V - os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001: a) as alíneas g e h do inciso III do caput do art. 14; b) as alíneas a e b do inciso III do caput do art. 27; c) o inciso XXVII do caput do art. 27; d) os §§ 3º e 4º do art. 27; e e) o inciso IV do caput do art. 81; e VI - o art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998 (BRASIL, 2013a).

O fim desta diferenciação entre carga própria e de terceiros foi uma bandeira de luta dos empresários, pois enxergavam que a legislação anterior colocava amarras aos interesses privados, os quais inibiam os investimentos privados nesta modalidade de terminal (ATP, s/d).

Na busca por promover a entrada do capital privado nos portos nacionais, a Lei nº 12.815/13, em especial, dentro do PO, procurou facilitar as concessões e arrendamentos. Por exemplo, no art. 3, estabelece que os PO e as instalações portuárias devem seguir diretrizes que busquem aumentar a competitividade e o desenvolvimento do país. Assim, nos descritivos incisos:

- I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;
- II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;
- 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;
- IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e
- V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias (BRASIL, 2013a, p. [2-3]).

Para isso, o art. 6 da mesma lei dispõe que as licitações referentes aos contratos de concessão e arrendamento serão analisadas através de critérios “[...] para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento” (BRASIL, 2013a, p. [4]). O primeiro parágrafo deste artigo estabelece que as licitações sejam realizadas em “modalidade de leilão” e o parágrafo segundo deixa a competência de realizar os procedimentos licitatórios à ANTAQ.

O tempo de duração da autorização da instalação dos terminais ficou estabelecido em 25 anos, prorrogável pelo mesmo período, como descrito no art. 8, parágrafo segundo da Lei dos Portos.

Estas mudanças, fim da diferenciação entre carga própria e carga de terceiros nos TUP e a facilidade de concessão/arrendamentos de áreas dentro dos PO, designou, para muitos autores, a intenção deste novo regulamento jurídico, ou seja, entregar os PO à iniciativa privada, sua administração e movimentação, assim como criar um novo modelo

de exploração portuária privada dos portos, o TUP (DIEESE; FNP, 2015; BARBOSA, 2015).

Aliás, esse “Novo Modelo” de empreendimento portuário, “O Complexo Portuário Privado”, é exaltado e defendido por entidades de classe patronais e seus representantes, como o diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa (BARBOSA, 2015).

Ademais, outras mudanças foram inseridas pela Nova Lei dos Portos, as quais tiveram avanços significativos para os trabalhadores, sendo resultado da ação do movimento sindical portuário, assim como sua presença ativa durante as discussões da MP 95 na Mesa de Diálogo com o Governo Federal e os representantes do Congresso Nacional.

Como exemplo, o Capítulo VI da nova regulação, em seu art. 32, o qual trata das funções do OGMO, determinou, no inciso III, que o órgão deve “[...] treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro” (BRASIL, 2013a, p.13)]. Para mais, o art. 33 descreve como competência do OGMO, no inciso II, promover

- a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;
- b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e
- c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador; [...] (BRASIL, 2013a, p. [12-13]).

Nesse sentido, o novo regulamento passou a estabelecer normas mais nítidas e específicas para a formação profissional dos trabalhadores portuários, indo

[...] além do treinamento multifuncional (já contemplado na Lei dos Portos de 93), a adequação da formação profissional conforme os “modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos”, destacando a importância de que a formação do trabalhador acompanhe as mudanças tecnológicas e inovações nos processos de automatização no setor portuário. Além disso, o Ogmo deverá promover a criação de programas para a realocação dos trabalhadores portuários (DIEESE, 2013, p. 5).

Todavia, no art. 43, a Lei nº 12.815/13 decide questões como remuneração, multifuncionalidade, composições dos ternos (equipes de trabalho) e “[...] demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários”

(BRASIL, 2013a, p. [16]). E, no parágrafo único do mesmo artigo, coloca que “[...] a negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT” (BRASIL, 2013a, p. [16].)

A convenção 137 da OIT refere-se à repercussão social da automatização e dos novos métodos de processamento da movimentação de cargas nos portos para os trabalhadores portuários (DIEESE, 2013). Esta convenção, ratificada no Brasil no ano de 1995, através do Decreto nº 1.574, contudo, não criou medidas adequadas para a sua concretização (DIEESE, 2013).

Ainda no art. 33, inciso III, parágrafo 2º, estipula-se que o OGMO responda de forma solidária com os OP pela remuneração devida aos trabalhadores portuários avulsos, assim como por indenizações decorrentes de acidentes de trabalho (BRASIL, 2013). Outros avanços presentes na lei apresentam-se no: restabelecimento da proibição do trabalho temporário; reintegração dos guardas portuários como atividade fim nas empresas de Administração Portuária; benefício assistencial de até um salário mínimo para os trabalhadores portuários avulsos acima de 60 anos; e o reconhecimento da categoria de trabalho portuário como diferenciada, através de Nota Técnica do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE)⁸⁵ (DIEESE; FNP, 2013).

Portanto, apesar de algumas medidas benéficas aos trabalhadores portuários decorrentes de suas lutas históricas, as principais mudanças presentes no novo marco regulatório dos portos giraram em torno de apoiar a expansão da lógica do capital, por meio da facilitação da entrada do capital privado no setor.

Além do mais, este processo de entrega de novas áreas portuárias à iniciativa privada, no que se refere ao TUP, teve avanço já na década de 1990, porém, como já pontuamos, devido a impasses em relação à liberação ampla e irrestrita da movimentação de cargas de terceiros nestes terminais, os empresários não sentiram segurança jurídica para investir (ATP, 2015).

Por exemplo, o país chegou aos primeiros anos do século XXI, mais precisamente em 2001, com oitenta e seis instalações desse tipo, ver Quadro 8. Os TUP estão localizados em todas as regiões do país, sendo que a região com maior quantidade, no respectivo período, foi a Região Sul, com 25 terminais, seguida da Região Sudeste, com 24, Norte, com 23, Nordeste, com 10, e a Centro-Oeste, com 4 terminais.

⁸⁵ Nota Técnica 012/2012/SRTE/MTE. Representação sindical do trabalhador portuário em face da Medida Provisória nº 595 de 06 de dezembro de 2012 (DIEESE, 2013)

Quadro 8: TUP concedidos até o início dos anos 2001

Nº	REGIÃO NORTE	UF	Nº	REGIÃO NORTE	UF
1	Terminal BRUMASA	AP	44	Terminal da Nuclebrás	RJ
2	Terminal da ICOMI	AP	45	Terminal de Sepetiba	RJ
3	Terminal da AMCEL	AP	46	Terminal de Niterói	RJ
4	Terminal Porto Trombetas	PA	47	Terminal de Bardella	RJ
5	Terminal de Belém	PA	48	Terminal de Ilha do Caju	RJ
6	Terminal de Munguba	PA	49	Terminal da Ilha de Conceição	RJ
7	Terminal de Almerim	PA	50	Terminal da Shell Brasil S.A	RJ
8	Terminal da SION	PA	51	Terminal Petrobrás Imbetiba	RJ
9	Terminal da Lawton	PA	52	Terminal da Esso	RJ
10	Terminal Marajó	PA	53	Terminal Petrobrás Angra dos Reis	RJ
11	Terminal da EMAPA	PA	54	T. Petrobrás Baía de Guanabara	RJ
12	Terminal ROBCO	PA	55	Terminal da Ilha do Caju	RJ
13	Terminal CAPIM CAULIM	PA	56	Terminal Nobara	SP
14	Terminal de Barcarena	PA	57	Terminal da Cutrale	SP
15	Terminal Mainardi	PA	58	T. Petrobrás São Sebastião	SP
16	Terminal da Amazônia	PA	59	Terminal de Santos	SP
17	Terminal de Porto Velho	RO	60	Terminal de Piaçaguera	SP
18	Terminal J.F	RO	61	Terminal de Santos	SP
19	Terminal de Manaus	AM	62	Terminal Pontal do Sul	PR
20	Terminal Hermasa	AM	63	Terminal FOSPAR	PR
21	Terminal do Cimento Vencemos	AM	64	Terminal Cattalini	PR
22	Terminal da Equatorial	AM	65	Terminal de Antonina	PR
23	Terminal da Petrobrás - Manaus	AM	66	Terminal de Termitrans	PR
24	Terminal de Ponta da Madeira	MA	67	Terminal de Santa Helena	PR
25	Terminal da Alumar	MA	68	Terminal da Arco-Iris	PR
26	Terminal da Petrobrás - Dunas	RN	69	Terminal de Itajaí	SC
27	Terminal da Itaiguara	PB	70	Terminal de Santa Matilde	SC
28	Terminal da SALGEMA	PB	71	Terminal da ITASUL	SC
29	Terminal da Itaiguara	PE	72	Terminal da CERVAL	SC
30	Terminal Inácio Barbosa	SE	73	Terminal da Braskarne	SC
31	Terminal USIBA	BA	74	T. Petrobrás São Francisco do Sul	SC
32	Terminal da Aratu	BA	75	Terminal de Rio Grande	RS
33	Terminal PetrobrásMadre de Deus	BA	76	Terminal Bianchini	RS
34	Terminal de Ladário	MS	77	T. Fluvial de Santa Clara	RS
35	Terminal Mineração Corumbaense	MS	78	Terminal Luiz Fagliatto	RS
36	T. Cimento Portland Itaú	MS	79	Terminal Rio Gravataí	RS
37	Terminal Sobramil	MS	80	Terminal do Atlântico Sul	RS
38	T. Produtos Siderúrgicos	ES	81	Terminal Estaleiro Só S/A	RS
39	Terminal de Tubarão	ES	82	Terminal INCOBRASA	RS
40	Terminal de Carvão de Praia Mole	ES	83	Terminal Tamandaí/Osório	RS
41	Terminal de Ponta Ubu	ES	84	Terminal Taquari	RS
42	T. Barra do Riacho	ES	85	Terminal RIOCELL	RS
43	Terminal de Vitória	ES	86	Terminal Bianchini - Canoas	RS

Fonte: SANTOS NETO; VENTILARI (2004), adaptado por Thiago Pereira de Barros (2019).

Em relação aos estados, aqueles que mais possuíam esse tipo de instalação eram: Pará (13); Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul (12); Paraná (7); São Paulo, Espírito Santo e Santa Catarina (6); Amazonas (5); Mato Grosso do Sul (4); Amapá e Bahia (3); Rondônia, Maranhão e Paraíba (2); e Rio Grande do Norte, Pernambuco e Sergipe com apenas uma.

Durante os Governos dos presidentes Lula da Silva e Dilma Rousseff, não se buscou romper com as políticas neoliberais impostas no país desde a década de 1990. Contudo, esses aproveitaram a conjuntura de *boom das commodities* e combinaram um modelo que gerou, ao mesmo tempo, lucros nunca antes vistos para os bancos, com políticas de combate à pobreza (CASTELO, 2012).

Um elemento importante da política dos governos do Partido dos Trabalhadores (PT) foi a construção de grandes redes de conglomerados privados nacionais, financiados com dinheiro público, principalmente através do BNDES (ALVES, 2014).

Para o autor, esta política foi importante no fortalecimento destes conglomerados nacionais na disputa por licitações de grandes obras na escala nacional, assim como na disputa por mercado na América Latina. Como exemplo destas redes, temos empresas tradicionais brasileiras como Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa, Odebrecht, Votorantim, Bradesco/Vale, Gerdau, além de empresas estatais, como Eletrobrás, PETROS, BNDESPar (subsidiária do BNDES), FUNCEF, entre outras (ALVES, 2014).

O papel do BNDES de investidor no desenvolvimento do país foi uma das marcas do governo do PT. Por exemplo, em 1994, o banco investiu R\$ 5,5 bilhões, já no ano de 2014, registrou-se um total de R\$ 187,8 bilhões (BARROS, 2017).

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 (BARROS, 2017, p. 166).

Especificamente, analisando os investimentos promovidos pelo BNDES nos portos, primeiramente no recorte de 1999-2004, totalizaram R\$ 217 milhões, alocados, especialmente, para os terminais arrendados à iniciativa privada nos PO (BRASIL BNDES, 2006). “São terminais de contêineres e de graneis que obtiveram ganhos de produtividade, com redução de custos e de tarifas, melhorando o desempenho das exportações brasileiras” (BRASIL BNDES, 2006, p. 128).

Outros investimentos do Estado nos portos nacionais, estabelecidos através do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) criado em 2007, foram no PO de Santos, onde se aplicou, entre outros valores: R\$ 315 milhões, para alinhar o Cais de Outerinhos; R\$ 120 milhões, destinados à construção de 2 Píeres de atracação na Ilha de Barnabé; R\$ 200 milhões, para Reforço de cais para aprofundamento dos berços entre os Armazéns 12A ao 23 (BARROS, 2017).

Em escala nacional, o banco investiu em outros projetos como: Sistema de Gerenciamento de Tráfego Marítimo (VTMIS), no total de R\$ 164 milhões e 300 mil, contemplando, na primeira fase, os portos de Madre de Deus, Salvador e Candeias/BA, Vitória/ES, Itaguaí e Rio de Janeiro/RJ e Santos; Programa Federal de Apoio a Regularização e Gestão Ambiental Portuária (PRGAP), concedendo, em sua primeira fase, um total de R\$ 10 milhões e 750 mil aos portos de Natal/RN, Maceió/AL, Candeias, Salvador e Ilhéus/BA, Santos, Vitória, Rio de Janeiro e Itaguaí/RJ (BARROS, 2017).

Ademais, entre o período de 2010 e 2015, o BNDES investiu em PO (cais público e terminais privativos) e em TUP um total de R\$ 10.177.498,00, destinados a onze projetos (BARROS, 2017). De acordo com o autor, entre os principais grupos empresariais que usufruíram deste montante, temos: grupos estrangeiros, como Louis Dreyfus e COFCO AGRI *Limited*; e empresas de capital nacional, como a Ecorodovias (proprietária do terminal Ecoporto) no Porto de Santos, Grupo Cosan, Odebrecht.

Concordamos com Alves (2014), que a atuação dos governos do PT na escolha de “campeãs nacionais” e no apoio financeiro dado a esses grandes grupos proporcionou aos mesmos disputarem mercados estratégicos em diversos setores da economia, inclusive realizando fusões de grandes grupos e empresas nacionais, aumentando seu potencial de disputa por novos mercados.

Da mesma forma, a este processo de grandes investimentos, à Nova Lei dos Portos prosseguiu o processo de entrega à iniciativa privada de áreas dentro dos PO. No dia 9 de dezembro de 2015, na Bolsa de Valores do Estado de São Paulo (BOVESPA), realizou-se o primeiro leilão de arrendamento de lotes dentro do PO de Santos (BARROS, 2017). Os lotes foram adquiridos por diversas empresas, entre elas, o consórcio estabelecido entre as empresas Louis Dreyfus e Cargill Agrícola, que levou um lote na Ponta da Praia, desembolsando o montante de R\$ 303 milhões; o grupo Marimex, que adquiriu um lote no Paquetá, pagando um valor de 12,5 milhões; e, por fim, a Fibria Celulose, que ficou com o lote na área do Macuco por R\$ 115,047 milhões (FIGUEIREDO, 2015).

Como apontamos, a modernização portuária como uma política de viés neoliberal vem tendo êxito no que tange ao processo de privatização dos portos no Brasil. Além do fato de, por detrás disso, estar o apoio do Estado, ora financiando, ora fazendo “vistas grossas” à expansão territorial do capital nos portos brasileiros. E com isso, vemos o processo de fragilização das relações de trabalho e das entidades de representação dos trabalhadores, tema que abordamos no último capítulo desta tese.

Na sequência, analisamos mais diretamente os efeitos da criação do “Novo Modelo Portuário” de expansão territorial da lógica do capital nos portos nacionais, o TUP.

2.4 O “Novo Modelo” de expansão do capital nos Portos

O modelo de portos privativos teve início antes mesmo da Lei de Modernização dos Portos, isto é, um conjunto de decretos e leis, anteriores a este marco, procuraram inserir o setor privado no controle dos portos. Primeiramente, o Decreto Lei nº 24.599 de 1934, o qual autorizou obras de melhoramento dos portos pelo setor privado. Em 1944, o Decreto Lei nº 6.640 permitiu a existência destes tipos de terminais e, em 1966, o Decreto Lei nº de 1966 estabeleceu que poderiam ser movimentadas cargas exclusivamente próprias (CASTRO; LAMY, 1992).

Ademais, este último decreto estabeleceu o conceito de “Terminal Privativo”, o qual permitiu a embarcadores e terceiros “[...] construir ou explorar instalações portuárias, desde que a construção seja realizada sem ônus para o Poder Público ou prejuízo para a segurança nacional, e a exploração se faça para uso próprio” (CASTRO; LAMY, 1992).

Consequentemente, surgiram terminais privativos especializados na movimentação de mercadorias, tanto de empresas estatais como privadas, a exemplo da inauguração do terminal da Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA) em 1969; da Petrobrás (petróleo e gasolina), Vale do Rio Doce (minérios) e Ultrafértil em 1966 (GONÇALVES; NUNES, 2008). Das empresas privadas, temos, na cidade de Santos, a Cargill, Dow Química, Cutrale; no Rio de Janeiro a MBR; no Rio Grande do Sul, a Incobrasa e Trevo; e em Vitória, a Portocel (OLIVEIRA, 2006).

O Decreto Lei nº 561 de 1969 estabeleceu a movimentação de cargas de terceiros em Terminais Privativos, desde que os PO estivessem congestionados (DECRETO LEI Nº 561, 1969). Além de, no art. 27, permitir à administração portuária do PO locar/arrendar a terceiros (usuários) instalações portuárias, terrenos e armazéns.

No decorrer da década de 1980, trinta e cinco empresários do setor portuário uniram-se e criaram uma entidade de representação dos terminais privados no país. Assim, surgiu a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), em abril de 1989.

A associação nasceu para lutar por uma modernização da legislação portuária no país (ABTP, 2020).

Tal objetivo resultou, no início da década de 1990, na aprovação da Lei de Modernização dos Portos, Lei nº 8.630/1993, possibilitando a ampliação do capital, dentro do ideário neoliberal, nas ações e no controle sobre os portos, bem como em relação à força de trabalho.

Com a aprovação do marco regulatório, uma série de terminais portuários nos PO foi concedida à iniciativa privada e a ABTP passou a representar/ter como seus associados essas companhias (ABTP, 2020). Atualmente, a associação possui mais de 100 terminais privados (dentro dos PO) e TUP, o que representa, anualmente, cerca de 90% do que é exportado pelo país.

Entre as empresas associadas estão os principais grupos econômicos de capital nacional e internacional, como: ADM do Brasil Ltda; Ageo Terminais e Armazéns Gerais S.A; Alumínio Brasileiro S.A (ALBRAS); Consórcio de Alumínio do Maranhão (ALUMAR); Alumina do Norte do Brasil S.A (ALUNORTE); APM Terminals Itajaí S.A; Brasil Terminal Portuário S.A; Cargill Agrícola S/A; Cia Auxiliar de Armazéns Gerais (COPERSUCAR); Citrosuco S/A Agroindústria; COAMO Agroindustrial Cooperativa; CONCAIS S/A; Companhia Operadora Portuária do Itaquí (COPI); Cotriguaçu Cooperativa Central; Elevações Portuárias S/A (RUMO); Empresa Brasileira de Terminais Portuários S.A (EMBRAPORT – atualmente DP WORLD Santos); GB Terminais; Liquiport Vila Velha S.A; Louis Dreyfus Company Brasil S.A; Raízen Combustíveis S.A; Sucocítrico Cutrale Ltda; Suzano Papel e Celulose S.A; Terminais Portuários da Ponta do Felix S/A (TPPF) Wilport Operadores Portuários Ltda (Wilson, Sons) (ABTP, 2020).

Contudo, como pontuamos anteriormente, a Lei nº 8.630/93 não oferecia segurança jurídica para o capital movimentar livremente qualquer tipo de carga em seus terminais, além de cargas próprias. Tal liberdade foi garantida com a Nova Lei dos Portos, no ano de 2013, por meio da eliminação de movimentação de cargas próprias e de terceiros, garantindo ao TUP a movimentação de qualquer tipo de carga.

Em outubro de 2013, quatro meses após entrar em vigor a Lei nº 12.815/13, empresários proprietários de TUP pelo país criaram a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), com a missão de estabelecer interlocução aberta com o poder público na busca por soluções que promovessem o desenvolvimento do setor portuário brasileiro (ATP, s/d).

De acordo com autor, mesmo com os avanços estabelecidos com a nova legislação dos portos, é necessário avançar no estabelecimento de segurança jurídica, na liberdade dos investimentos, bem como eliminar as burocracias estatais e os custos operacionais.

A ATP tem entre seus principais associados: a Transporte Bertolini LTDA (TBL); TRANSPETRO; EMBRAPORT; Porto Cotegipe; Portonave; Grupo Chibatão; AMAGGI Navegação; Cargill; Hidrovias do Brasil; Prumo; Bunge; VLI Valor da Logística Integrada; Mineração Rio do Norte (MRN); Samarco (Desenvolvimento com Envolvimento); Porto Itapoá; ThyssenKrupp; Portocel; Porto Pontal; Porto Sudeste; Vale etc.

No que tange às questões jurídicas, a ATP (s/d) considera que se deve suavizar obrigações da empresa, por exemplo, na cobrança pela cessão onerosa do uso do espaço físico em águas públicas, tendo os valores estabelecidos na Portaria nº 404, de 28 de dezembro de 2012; assim como nos custos referentes ao licenciamento ambiental. Para obter mais, “[...] liberdade de contratação de mão-de-obra é a mola mestra da eficiência e da produtividade dos terminais” (ATP, s/d, p. [11]).

Evidencia-se que, para os proprietários dos TUP e suas entidades de representação, não basta o Estado simplificar o processo de licitação, ele deve, praticamente, eliminar as contrapartidas exigidas no que se refere aos impactos ambientais decorrentes da implantação desses empreendimentos, pois, na visão do capital, são estes proprietários que estão levando o “desenvolvimento” para os territórios/espacos.

Em relação à contratação da força de trabalho, diferentemente dos PO, como já pontuamos neste texto, o art. 40 Lei nº 12.815/13 determina que o trabalho portuário da capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações seja “[...] realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos” (BRASIL, 2013a, p. [15]).

Nos TUP, o marco regulatório dos portos, em seu art. 44, decide que

É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho (BRASIL, 2013a, p. [16]).

Portanto, os proprietários destes terminais não possuem obrigação, de acordo com a lei, de contratar trabalhadores portuários avulsos, ficando livres para contratar trabalhadores de fora do setor portuário.

No Quadro 9, demonstramos as principais diferenças entre TUP e os terminais privados (arrendados/concedidos) dentro do PO, no que tange à base legal regulatória, à modalidade de outorga, à duração dos contratos de uso dos terminais, à regulação econômica, às tarifas praticadas pelos terminais, aos preços cobrados aos usuários, à responsabilidade de investimento em infraestrutura, ao regime laboral, às relações com o governo, entre outros.

Entre as principais diferenças, temos o tempo da concessão. No TUP, a autorização é renovada a cada 25 anos, desde que o proprietário da instalação realize os investimentos necessários, e, nos terminais dentro do PO, há um limite de 50 anos para a permissão.

Os TUP não pagam tarifas portuárias, isto é, taxas a uma AP, pagam apenas tarifas como Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e o uso do espelho d'água. Outro fator determinante é que os TUP não têm obrigação, segundo consta em lei, de priorizar a contratação de trabalhadores portuários avulsos, a contratação é de livre escolha.

Quadro 9: Diferença Regulatória entre Terminais Privados dentro do PO e Terminais de Uso Privado

Critérios	Portos Públicos - PP	Terminais de Uso Privado - TUP
1. Base Legal	✓ Leis 12.815/13 ✓ Resolução ANTAQ 02/15 ✓ Lei 8.666/93 ✓ Resolução ANTAQ 8/16 ✓ Lei 8.987/95 ✓ Portaria SEP 111/13 ✓ Decreto 8.033/13 ✓ Portaria SEP 244/14 ✓ Decreto 8.464/15 ✓ Portaria SEP 349/14 ✓ Decreto 8.465/15 ✓ Nota Técnica 07/14 ✓ Resolução ANTAQ 3.259/14 ✓ IN. TCU 27/08 ✓ Resolução ANTAQ 3.274/14	✓ Lei 12.815/13 ✓ Resolução ANTAQ 02/15 ✓ Lei 8.666/93 -??? (área/garantias) ✓ Portaria SEP 110/13 ✓ Decreto 8.033/13 – alterado pelo Decreto 9.048/17 ✓ Portaria SEP 249/14 ✓ Resolução ANTAQ 2.967/13 ✓ Portaria SPU 404/12 ✓ Resolução ANTAQ 3.259/14 ✓ Resolução ANTAQ 3.274/14 ✓ Resolução ANTAQ 20/17 (revogou a Resolução 3.290/14)
2. Modalidade de Outorga / Poder Concedente	Licitação (poderá haver pagamento para outorga)	Autorização (não há pagamento de outorga)
3. Prazo	Até 50 anos (25+25) a critério do poder concedente – Reembolsáveis EVTEA	Período 25 sucessivos (obrigação de Investimentos) – sem reembolso
4. Regulação Econômica	Cumpra as condições do Contrato de arrendamento, inclusive na reavaliação do equilíbrio econômico e financeiro	Assunção total dos riscos do negócio
5. Tarifas Portuárias ou outros	Pagamento das Tarifas Portuárias como forma de contribuições para-fiscais (reversão do pagamento em manutenção das facilidades do condomínio portuário)	Sem pagamento de Tarifas, porém com manutenção das facilidades acessos e berços por conta própria. * + Pagamento de Espelho D'água e IPTU
6. Preços	Acompanhados pela Agência Reguladora – ANTAQ	Acompanhados pela Agência Reguladora – ANTAQ
7. Infraestrutura	BEM PÚBLICO - A ser arrendada em Sítio Padrão	BEM PRIVADO - A ser construída – Greenfield
8. Ativos Imobilizados	Com reversibilidade	Sem reversibilidade
9. Clientes	Pré-definido pelo uso do porto	A ser constituído
10. Mão de Obra	Contratação do OGMO – custo variável	Livre Contratação – custos fixos
11. Interlocução com Governo	Participação cativa no Conselho de Autoridade Portuária	Participa como convidado sem expressão de voto
12. Risco Investimento	BNDES	BNDES / Project finance / Garantias bancárias + taxas maiores
13. Órgãos de controle	Mesmo órgãos de controle para as operações + controle da verba pública	Mesmo órgãos de controle para as operações 100% Capital Privado

Fonte: BARBOSA; GUERISE (s/d), adaptado por Thiago Pereira Barros (2019).

Barbosa (2015) pontua que as principais vantagens do Novo Modelo de exploração portuária são: a possibilidade de selecionar a área do empreendimento; a administração independente; a gestão submetida ao direito privado, o peso maior na atracação de investimentos públicos; a qualificação dos colaboradores e a presença dos agentes públicos (Receita Federal, ANTAQ, IBAMA etc.).

O TUP representa facilidades para a acumulação de capital e seu processo de expansão pelo território nacional tornou-se expressivo após a publicação da Lei dos Portos assim como do Decreto nº 8.033 de 2013, que dispõe sobre a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Este decreto retirou das AP dos PO o poder de conceder áreas dentro do PO, passando para a SEP. O art. 2, Capítulo I do decreto versa sobre outras atribuições:

- I - elaborar o plano geral de outorgas do setor portuário;
- II - disciplinar conteúdo, forma e periodicidade de atualização dos planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos;
- III - definir diretrizes para a elaboração dos regulamentos de exploração dos portos;
- IV - aprovar a transferência de controle societário ou de titularidade de contratos de concessão ou de arrendamento, previamente analisados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq;
- V - aprovar a realização de investimentos não previstos nos contratos de concessão ou de arrendamento, previamente analisados pela Antaq. (BRASIL, 2013b, p. [1]).

O Decreto em questão dispõe sobre as concessões e os arrendamentos em áreas dentro dos PO (Capítulo II) e dos TUP (Capítulo III). No art. 26, descreve os tipos de terminais portuários instalados fora do PO, são eles: Terminal de uso Privado (TUP); Estação de Transbordo de Carga (ETC); Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IPPPP); e Instalação Portuária de Turismo (IPT).

Ainda segundo este decreto, são estabelecidos parâmetros para a realização da concessão destas áreas, entre eles a região geográfica de instalação, o perfil das cargas a serem movimentadas, a validade da concessão, ou seja, ele orienta a SEP e a ANTAQ como se deve preparar a licitação destas áreas.

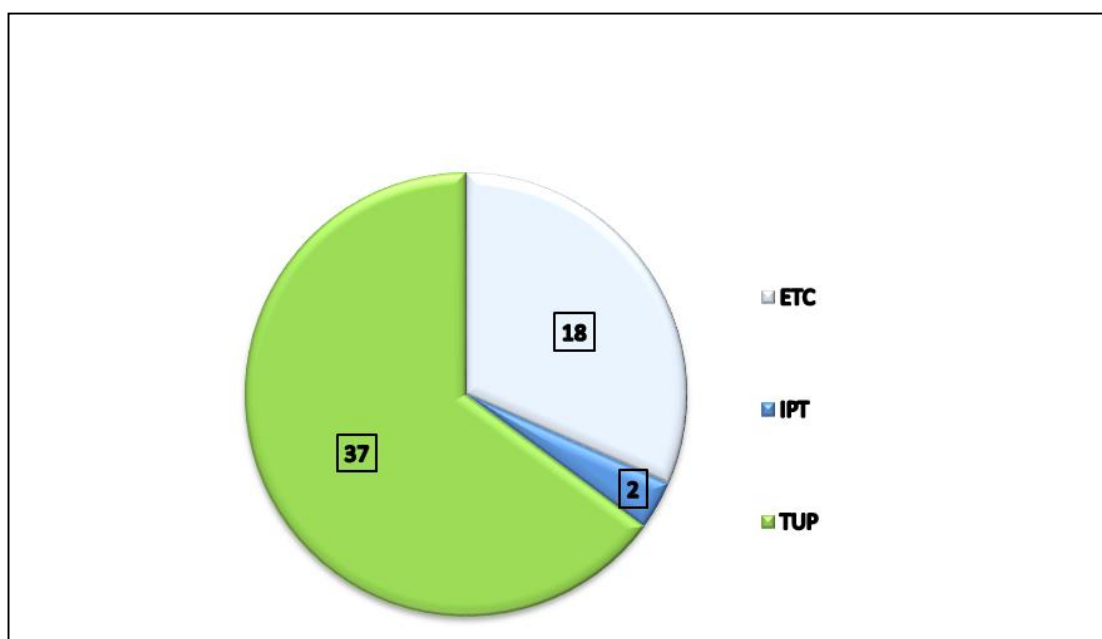
Além disso, o documento também aborda o Fórum Permanente para a Qualificação do Trabalhador Portuário e o SINE-PORTO, tendo a finalidade de “[...] discutir as questões relacionadas à formação, qualificação e certificação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, em especial” (BRASIL, 2013b, p. [12]).

O objetivo do fórum é adequar os trabalhadores aos processos modernos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários, assim como de treiná-los para a multifuncionalidade do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso (BRASIL, 2013b).

No que tange ao processo de abertura de licitações para instalação de novos terminais privativos no país, a SEP e a ANTAQ, a partir da Lei nº 12.815/13 e do Decreto nº 8.033/13, no período entre os anos de 2013 e 2016, licenciaram 57 novas instalações, compreendendo, os seguintes terminais: TUP; ETC; e IPT.

No Gráfico 1, observamos a quantidade de terminais concedidos por tipo. Referente ao TUP, dos 37 autorizados, 2 são TUP estaleiros, 5 de apoio off-Shore. Os estados onde foram instalados esses terminais são: Santa Catarina, com 4; Rio de Janeiro, 12; São Paulo, Goiás e Rio Grande do Sul com 3; Rondônia e Bahia com 4; Espírito Santo, 5; Amazonas, 6; Pará, 9; Tocantins, Amapá, Paraná e Maranhã com 1 cada.

Gráfico 1: Terminais Concedidos por Tipo (2013 a 2016)



Fonte: ANTAQ (2016).

No Quadro 10, apresentamos todos os 37 TUP, as respectivas empresas proprietárias, cidade de instalação, investimento realizado e o ano de aprovação do empreendimento. Em 2013, concederam-se 3 autorizações, 19 em 2014, 7 em 2015 e 8 em 2016. Em relação aos valores, a somatória total das 37 instalações foi de R\$13.001.935.243,79.

Quadro 10: TUP autorizados de 2013 até julho de 2016

Empresa Autorizada	Município/UF	Investimento	Ano
ESTALEIRO BRASA	NITERÓI/RJ	R\$ 60.000.000,00	2013
FLEXIBRÁS - TUP TECHNIP	SÃO JOÃO DA BARRA/RJ	R\$ 140.449.000,00	2013
SAIPEM DO BRASIL	GUARUJÁ/SP	R\$ 17.000.000,00	2013
AMAGGI EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO LTDA.	PORTO VELHO/RO	R\$ 100.000.000,00	2014
PORTO SUL	ILHÉUS/BA	R\$ 2.421.980.000,00	2014
BAMIN - BAHIA MINERAÇÃO S.A	ILHÉUS/BA	R\$ 898.000.000,00	2014
ESTALEIRO JURONG (ARACRUZ)	ARACRUZ/ES	R\$ 500.000.000,00	2014
INTERMOOR DO BRASIL SERVIÇOS OFFSHORE DE INSTALAÇÃO LTDA	SÃO JOÃO DA BARRA/RJ	R\$ 15.212.175,00	2014
MANABI LOGÍSTICA S.A.	LINHARES/ES	R\$ 1.500.000.000,00	2014
MINERAÇÃO BURITIRAMA S.A.	BARCARENA/PA	R\$ 73.148.448,03	2014
NOV FLEXIBLES EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS LTDA.	SÃO JOÃO DA BARRA/RJ	R\$ 537.000.000,00	2014
HIDROVIAS DO BRASIL S/A (VILA DO CONDE)	BARCARENA/PA	R\$ 505.276.000,00	2014
ESTALEIRO ENSEADA DO PARAGUAÇU S.A.	MARAGOGIPE/BA	R\$ 85.000.000,00	2014
IPIRANGA PRODUTOS DE PETRÓLEO S.A	MANAUS/AM	R\$ 9.810.000,00	2014
TGSC - TERMINAIS DE GRANÉIS DE SANTA CATARINA (BABITONGA)	SÃO FRANCISCO DO SUL/SC	R\$ 419.043.000,00	2014
AMAZONGÁS DISTRIBUIDORA DE GÁS - TUP TERMINAL AMAZONGÁS	PORTO VELHO/RO	R\$ 300.000,00	2014
CMPC CELULOSE RIOGRANDENSE LTDA.	GUAÍBA/RS	R\$ 115.505.000,00	2014
CIA. NORTE DE NAVEGAÇÃO E PORTOS - CIANPORT (AMAPÁ)	SANTANA/AP	R\$ 137.000.000,00	2014
CARAMURU ALIMENTOS S.A - SÃO SIMÃO (MÓDULOS 9 E 10)	SÃO SIMÃO/GO	R\$ 8.700.000,00	2014
SS NAVAL COMÉRCIO & SERVIÇOS LTDA	VILA VELHA/ES	R\$ 5.000.000,00	2014
CHIBATÃO NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA.	MANAUS/AM	R\$ 113.060.227,63	2014
ITAPOÁ TERMINAIS PORTUÁRIOS S/A	ITAPOÁ/SC	R\$ 488.092.980,47	2014
ZEMAX LOG SOLUÇÕES MARÍTIMAS LTDA.	VITÓRIA/ES	R\$ 3.000.000,00	2015
TERMINAL PARA APOIO OFFSHORE - SUBSEA 7	PONTAL DO PARANÁ/PR	R\$ 103.000.000,00	2015
TROCADEIRO PORTOS E LOGÍSTICA LTDA.	ITAJAÍ/SC	R\$ 6.366.430,00	2015
NFX COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS LTDA. - TECMA	SÃO JOÃO DA BARRA/RJ	R\$ 54.061.510,00	2015
VETRIA MINERAÇÃO S.A. (ANTIGA SANTA RITA)	SANTOS/SP	R\$ 2.520.710.000,00	2015
PORTO DO AÇU OPERAÇÕES S.A.	SÃO JOÃO DA BARRA/RJ	R\$ 321.341.781,57	2015
IMETAME LOGÍSTICA LTDA	ARACRUZ/ES	R\$ 60.000.000,00	2015
WPR SÃO LUIS GESTÃO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA	SÃO LUIS/MA	R\$ 780.290.000,00	2016
BRASIL PORT LOGÍSTICA OFFSHORE E ESTALEIRO NAVAL LTDA	SÃO JOÃO DA BARRA/RJ	R\$ 610.060.567,44	2016
NUCLEP - NUCLEBRÁS EQUIPAMENTOS PESCADOS S.A. -	ITAGUAÍ/RJ	R\$ 13.100.000,00	2016
EMPRESA BRASILEIRA DE REPAROS NAVAIS S.A – RENAVE	NITERÓI/RJ	R\$ 1.212.318,15	2016
CLARIANT S.A.	NITERÓI/RJ	R\$ 23.000.000,00	2016
TERMINAL PORTUARIO COTEGIPE	SALVADOR/BA	R\$ 225.000.000,00	2016
EXXONMOBIL QUÍMICA LTDA.	RIO DE JANEIRO/RJ	R\$ 61.472.207,92	2016
NIDERA SEMENTES LTDA.	CANOAS/RS	R\$ 69.743.597,58	2016
TOTAL		R\$ 13.001.935.243,79	

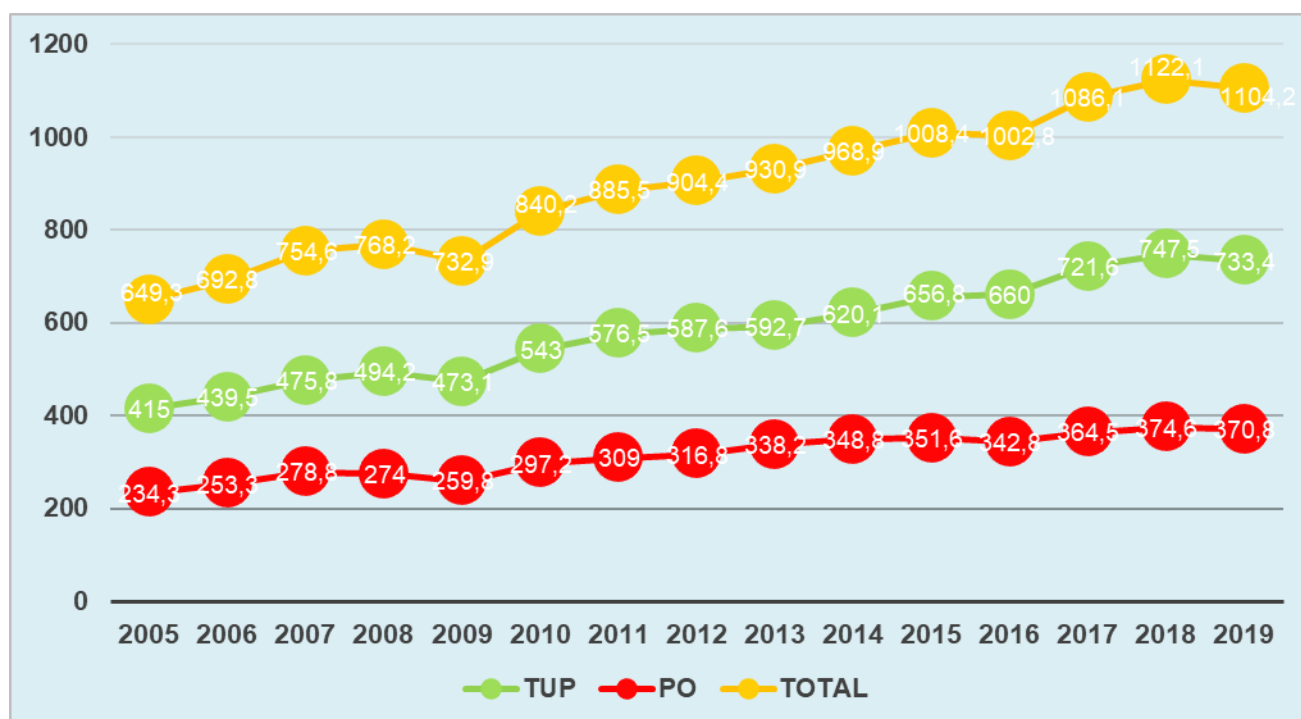
Fonte: ANTAQ (2016), adaptado por Thiago Pereira de Barros (2020).

Como já assinalamos, o papel do BNDES no processo de investimentos no setor de infraestrutura, mais especificamente nos portos, foi de suma importância dentro do processo de entrega à iniciativa privada de áreas dentro dos PO, assim como no financiamento dos TUP. Dessa forma, as ações do Estado, diretrizes e políticas influenciaram os caminhos e as transformações nos portos, os quais tiveram efeitos sobre as condições de trabalho dos portuários.

Quando analisamos os dados referentes à movimentação de cargas no país, percebemos o porquê dos TUP serem o modelo estratégico de expansão territorial da lógica do capital no sistema portuário. Como descrevemos, este modelo têm diferenças jurídicas, tributárias e de custos referentes à força de trabalho, inferiores em comparação com os trabalhadores portuários dentro do PO, tema que analisamos no próximo capítulo. A importância do TUP na circulação de mercadorias no território nacional é evidenciada quando observamos os dados de movimentação organizados pela ANTAQ.

No Gráfico 2, apresentamos o histórico de movimentação de cargas nos portos e terminais brasileiros entre os anos de 2005 e 2019. Os TUP são responsáveis por mais da metade do total geral de movimentações da carga anual nos portos brasileiros.

Gráfico 2: Histórico de Movimentação nos PO e TUP (por milhões de toneladas)



Fonte: ANTAQ (2011, 2020), adaptado por Thiago Pereira de Barros (2020).

De acordo com os dados, nos anos de 2009, 2016 e 2019, registrou-se involução no crescimento. A queda em 2009 está relacionada ao *boom* da Bolha Imobiliária de 2008. Já no ano de 2016, pode relacionar-se com a crise econômica que o país enfrentava desde 2013, com a baixa dos valores das *commodities*, acentuada pela crise política estabelecida pela disputa de poder no país, situação que culminou no golpe jurídico-parlamentar-midiático de 2016, o qual retirou Dilma Rousseff da Presidência da República.

Por sua vez, a queda, em 2019 em relação ao ano anterior, tem como principal reflexo a própria crise política e econômica que o país vem enfrentando nos últimos anos, assim como a estratégia política adotada desde o governo Temer e ampliada por Jair Messias Bolsonaro, a qual intensifica as políticas neoliberais no país.

Dados referentes à movimentação de cargas do anuário estatístico da ANTAQ (2019) demonstram que 147 TUP enviaram informações à agência sobre sua movimentação nesse ano⁸⁶. No ano de 2019, os TUP movimentaram 66% do total geral de mercadorias nos portos brasileiros, com destaque para os granéis sólidos minerais (88%), granéis líquidos (77%) e carga solta (65%). Por sua vez, os PO movimentaram 34% do total geral, com destaque para os granéis sólidos agrícolas (61%) e para as cargas containerizadas (71%).

Os primeiros TUP que surgiram no país foram destinados à movimentação de cargas próprias, muito ligadas à exploração de recursos naturais (setor primário da economia) como minérios, petróleo, extrativismo vegetal. A título de exemplo, temos os terminais ligados a empresas como Petrobrás, Vale do Rio Doce (atualmente Vale), entre outras.

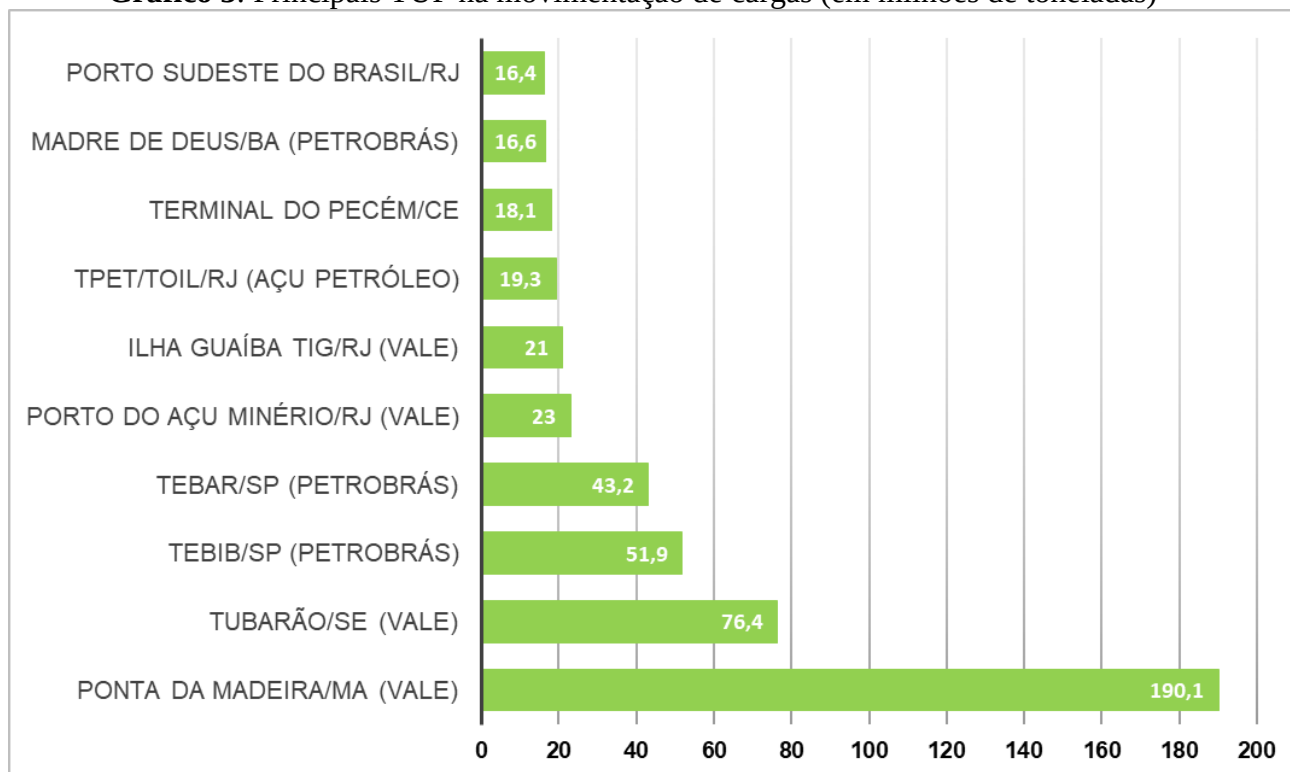
A Vale, por exemplo, possui 6 TUP, são eles: Porto de Tubarão, Terminal da Madeira, Terminal de Itaguaí, Terminal de Ilha Guaíba, Terminal Inácio Barbosa e Terminal de Santos (VALE, 2020). Além de outros 5 terminais localizados pelo mundo: Porto de Sohar, no Omã; Terminal Teluk Rubiah, na Malásia; San Nicolas, na Argentina; e na Indonésia, Harapan Tanjung Mangkasa e Balintang Special Port.

A Petrobrás, por sua vez, possui 26 terminais espalhados pelo país, os quais são administrados por sua subsidiária Transpetro, empresa criada para cuidar da logística de óleo e combustíveis da sua administradora (TRANSPETRO, 2020). Entre os principais terminais temos: Madre de Deus/BA; Terminal de São Francisco do Sul/SC; Terminal de São Sebastião, entre outros.

⁸⁶ A agência recebeu 215 informações sobre movimentações, além dos TUP, informaram 34 PO, 32 ETC e 2 IPT (ANTAQ, 2019).

Analisando as dez maiores movimentações de cargas por TUP, o que teve o melhor resultado no ano de 2019 foi o Terminal Ponta da Madeira/MA, com um total de 190,1 milhões de toneladas, observamos os dados no Gráfico 3.

Gráfico 3: Principais TUP na movimentação de cargas (em milhões de toneladas)



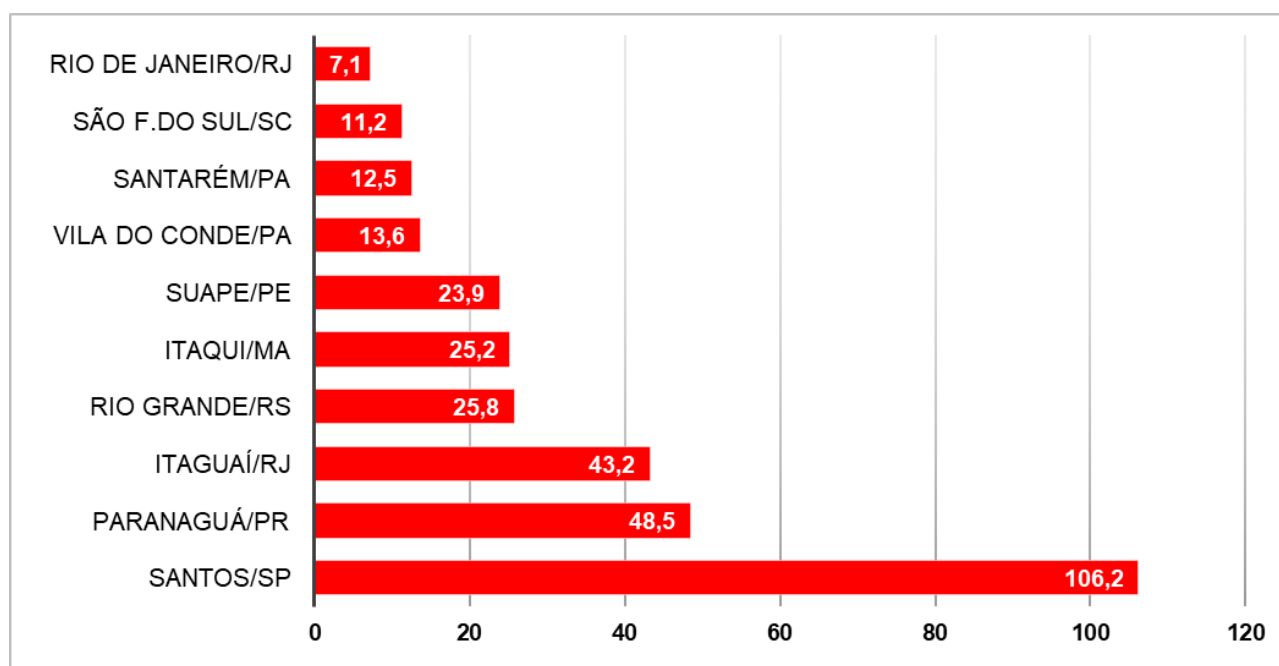
Fonte: ANTAQ (2019), adaptado por Thiago Pereira de Barros (2020).

Os dez TUP apresentados no gráfico movimentaram 65% de tudo o que foi mobilizado nestes tipos de terminais no país no ano de 2019 (733,4 milhões de toneladas). Outrossim, do primeiro ao oitavo apresentados, temos terminais que têm como principal tipo de carga os minérios e petróleo, o que, por sua vez, ressalta a especialização do TUP na movimentação de cargas próprias, principalmente, ligadas à extração mineral e de petróleo. Por outro lado, de todos os terminais representados no Gráfico 3, apenas o TUP do Pecém atua em outros tipos de cargas além do petróleo e minérios.

Atentando para o perfil das cargas movimentadas nos terminais, compreendemos que há uma especialização de certos tipos de cargas nos TUP, dado que, nesses terminais, são movimentados 90% da bauxita, 88% do minério de ferro, 84% do carvão mineral, 80% do petróleo e derivados e 71% do ferro e aço. Os PO, por sua vez, movimentam 90% do açúcar a granel, 81% dos adubos e fertilizantes, 72% das cargas containerizadas, 66% do milho e 59% da soja (ANTAQ, 2017).

Entre os principais PO na movimentação de mercadorias em geral temos o PO de Santos, pelo qual passaram, no ano de 2019, 106,2 milhões de toneladas, sendo que o total geral movimentado no país foi de 370,8 milhões de toneladas. Pelo PO de Santos passou quase um terço do que foi movimentado nos PO como um todo (ANTAQ, 2019). No Gráfico 4, demonstramos os dez principais PO na movimentação de cargas no ano de 2019, sendo que esses PO foram responsáveis por 85% do total geral de cargas movimentadas em todos os PO nesse ano.

Gráfico 4: Principais PO na Movimentação de Cargas (em milhões de toneladas)



Fonte: ANTAQ (2019), adaptado por Thiago Pereira de Barros (2020).

Neste ranking, dos dez principais temos 3 nas regiões Sudeste e Sul do país e 2 no Norte e Nordeste. O PO de Santos obteve resultado duas vezes maior do que o movimentado pelo segundo colocado, o PO de Paranaguá.

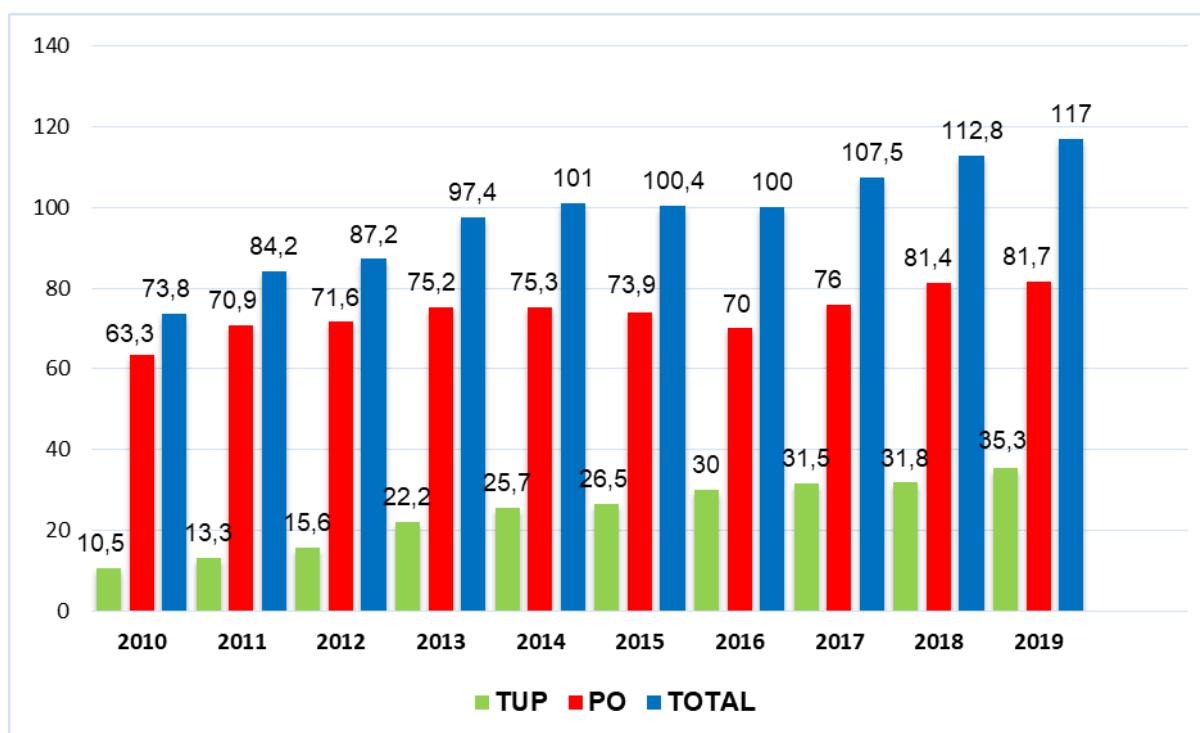
A inserção dos contêineres é considerada, por grande parte da literatura sobre as transformações no mundo do trabalho portuário, como a principal inovação tecnológica que vem alterando os métodos de trabalho dentro do processo de trabalho portuário. Como descrevemos, os contêineres são movimentados em mais da metade dos PO (foram 72% no ano de 2017).

Dos principais portos brasileiros em movimentação de contêineres, no ano de 2017, além do PO de Santos, que movimentou 32,1% de toda a carga deste tipo, temos: Paranaguá, 7,6%; Rio Grande e Portonave/SC, com 7,3%; e Itapoá/SC com 6,3%

(ANTAQ, 2017). Juntos, esses 5 portos movimentaram mais de 60% de cargas conteinizadas no ano de 2017.

No Gráfico 5, observamos que, historicamente no Brasil, a movimentação de contêineres tem grande peso nos PO. Nos dados apresentados, percebemos que os anos de 2015 e 2016 registraram uma pequena queda na movimentação desse tipo de cargas, retornando seu crescimento no ano de 2017.

Gráfico 5: Histórico da Movimentação de Contêineres (2010 -2019)



Fonte: ANTAQ (2009, 2019), adaptado por Thiago Pereira de Barros (2020).

No âmbito dos PO onde há maior movimentação de contêineres, notamos que esta movimentação não ocorre, em sua maioria, no cais público. Pelo contrário, com o processo de modernização dos portos, os primeiros terminais a serem entregues à iniciativa privada, por meio de concessões/arrendamentos, dentro dos PO, foram os terminais especializados em contêineres. Atualmente, estes terminais, no caso do PO de Santos, são conhecidos como Brasil Terminais Portuários (BTP) e Santos Brasil (Tecon Santos).

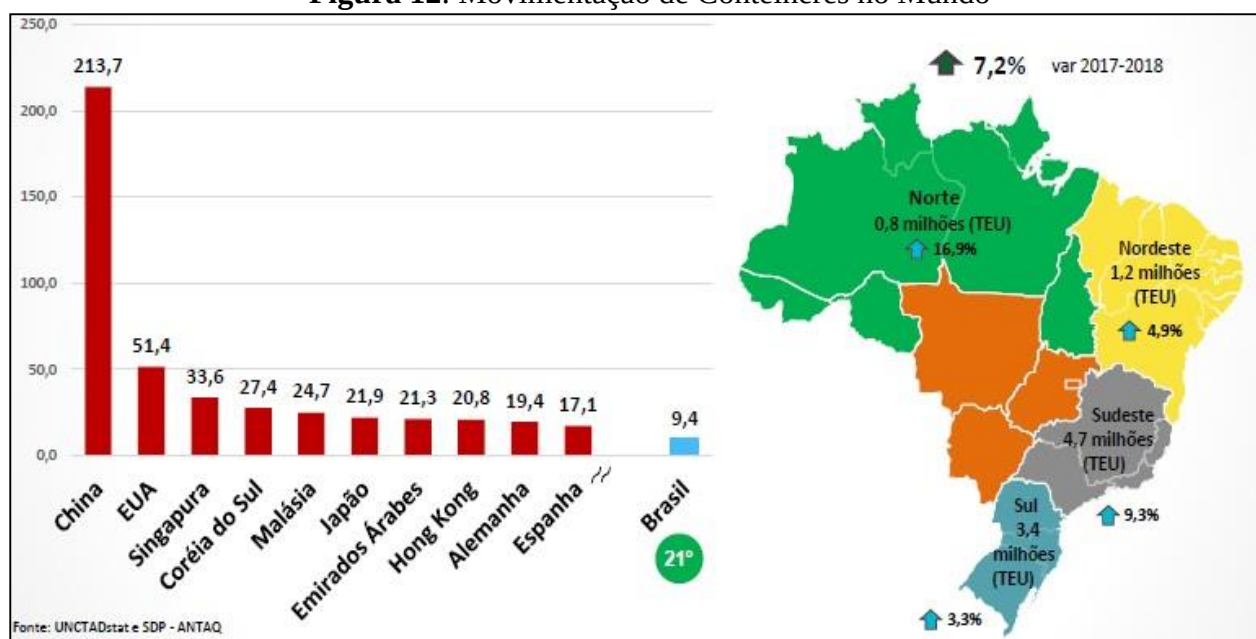
Como resultado deste processo de entrega dos terminais de contêineres à iniciativa privada durante a década de 1990, surgiu a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (ABRATEC), em abril de 2002, com sede na cidade do Rio de Janeiro (ABRATEC, 2020). Estão associadas à entidade, 12 empresas proprietárias de terminais

privados dentro dos PO pelo país, são elas: Tecon Vila do Conde; Tecon Suape; Tecon Salvador; Terminal de Vila Velha; Multi-Rio; ICTSI Rio Brasi 1; Sepetiba Tecon; Tecon Santos; DP World (EMRAPORT); Brasil Terminais Portuário (BTP); Terminal de Contêineres de Paranaguá; APM Terminals Itajaí; Portonave; Tecon Rio Grande (ABRATEC, 2020).

Por sua vez, os TUP, na série histórica apresentada, desde o ano de 2010, estão aumentando sua participação na movimentação deste tipo de carga. Passando de 14,6% do total geral registrado no balanço do ano de 2010, para 30,1% no ano de 2019. Os principais TUP na movimentação de contêineres são: Portonave, EMBRAPORT, Itapoá e Pecém. Nos dados da ANTAQ (2017), sobre os principais portos e terminais na movimentação de contêineres, Portonave teve o segundo melhor desempenho (812 milhões de TEU), ficando atrás apenas do PO de Santos (2.960 milhões de TEU). Na sequência vieram: Paranaguá (752 milhões de TEU); Rio Grande (744 milhões de TEU); EMBRAPORT (619 milhões de TEU); Itapoá (592 milhões de TEU).

Na Figura 12, temos os principais países na movimentação de contêineres no mundo. As primeiras posições estão ocupadas pelos países centrais, com a China em primeiro, Estados Unidos (EUA) e Singapura. O Brasil encontra-se na vigésima primeira colocação, com uma movimentação de 9,4 milhões de TEU.

Figura 12: Movimentação de Contêineres no Mundo



Fonte: ANTAQ (2018, p. [7]).

Na Figura 12, ainda observamos que a região Sudeste é a que tem o maior volume de contêineres movimentados, 4,7 milhões de TEU, seguida do Sul, 3,4 milhões de TEU, Nordeste com 1,2 milhões de TEU e o Norte com 0,8 milhões de TEU.

Desta forma, é nítido o avanço do capital nos portos nacionais desde a Lei de Modernização dos Portos até o atual marco regulatório do setor. Como reflexo, no que toca à gestão/controlar dos portos, percebemos a inserção do capital, seja através do arrendamento/concessão de áreas dentro dos PO, ou através dos TUP.

Além do mais, os TUP têm uma posição estratégica de ligação com as grandes empresas extrativistas no Brasil, de capital nacional e internacional, com o mercado internacional. O controle destes terminais em termos mais vantajosos, proporcionados no país desde os referidos marcos regulatórios, acentuou sua expansão no território nacional.

Lideranças empresariais representadas em suas entidades de classe, como a ATP, caracterizam os TUP como o “Novo Modelo” de exploração portuária, visto que estes terminais também estão diversificando-se e disputando mercado na movimentação de outros tipos de cargas, como containerizadas, tendo os terminais da Portonave, EMBRAPORT e Itapoá como grandes destaques nacionais.

Destarte, durante os anos de governo do PT (2003 - 2016), não se buscou romper com as amarras do neoliberalismo, pelo contrário, foram feitos pactos e acordos com frações da burguesia brasileira que sustentaram os seus governos. Porém, os interesses destas frações já não estavam mais representados no governo do partido, o que levou a uma ruptura do pacto e das alianças estabelecidas.

Assim, o movimento da elite nacional de subserviência ao grande capital, ou parte dela - todavia hegemônica no processo de rompimento com o projeto recente brasileiro do governo do PT, na busca pelo controle do Estado e pela introdução de reformas e políticas duras contra a classe trabalhadora, planejou/apoiou/sustentou o golpe de Estado de 2016.

O principal movimento da burguesia nacional nesse período específico é cunhado de maneira esclarecedora por Thomaz Júnior (2017:11) “[...] destruir as conquistas sociais, eliminar lideranças políticas dos trabalhadores, criminalizar os movimentos sociais, negar direitos e consolidar, junto ao aparato estatal, as bases do entreguismo”.

Assim, os poucos avanços e conquistas que a classe trabalhadora logrou durante os governos do PT

[...] viraram água porque as frações burguesas nacionais e suas articulações em nível internacional, se sentiram ameaçadas no seu empreendimento superior da acumulação de capital associado ao controle social. É daí que se entende a arquitetura do golpe parlamentar-jurídico-midiático, que fez ascender em curto prazo marcas de destruição das conquistas sociais, jamais conhecidas e que atingiram expressivos contingentes de assalariados e dos trabalhadores em geral (THOMAZ JÚNIOR, 2017, p. 12).

Desta forma, os novos interesses da burguesia nacional (financeira, latifundiária), agora com o acesso direto ao poder do Estado e com alianças com setores de representação da classe trabalhadora, juntamente com a burguesia financeira internacional rentista, aliada aos interesses dos EUA, tiveram com o golpe de Estado a possibilidade de impor mais incisivamente as políticas neoliberais necessárias ao próprio capital.

Tais políticas iniciaram-se ainda dentro do governo Temer, com a aprovação da Reforma Trabalhista (Lei nº 13.467 de 2017), a Ampliação da Terceirização para a Atividade Fim (Lei nº 13.429 de 2017) e a aprovação da Emenda Constitucional 95/2016, conhecida como a PEC do Fim do Mundo.

Em relação aos portos, o ex-presidente Temer, por meio da Medida Provisória (MP 726/2017), reduziu o número de ministérios, com isso, a SEP perdeu *status* ministerial e passou a fazer parte do então criado Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), passando a ser chamada Secretaria Nacional de Porto (SNP-MTPA). Nesse período, o ex-presidente nomeou o deputado Mauricio Quintella Lessa, do Partido da República (PR), eleito pelo estado de Alagoas, como ministro do MTPA (G1, 2016a).

Uma das principais medidas de Temer, no que diz respeito aos portos, foi a MP nº 727 de 2016, posteriormente convertida em Lei nº 13.334 de 2016, criando o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)⁸⁷ (BRASIL, 2016). O PPI estava sob o comando de Wellington Moreira Franco⁸⁸, que teve a tarefa de gerir o processo de privatizações dos ativos públicos. O lema do programa é “[...] ampliar e fortalecer a interação entre o Estado

⁸⁷ Ressaltamos a eficácia do governo, visto que, no mesmo dia em que a ex-presidenta é afastada, dia 12 de maio de 2016, o então vice-presidente assume o governo e publica uma série de Medidas Provisórias, entre elas o PPI que visa agilizar a parceria entre governos e a iniciativa privada no processo de privatização de empresas públicas e de entrega de áreas portuárias à iniciativa privada.

⁸⁸ Devido às delações dos executivos da Odebrecht, que colocam Moreira Franco (conhecido na lista da empresa como Angorá) como um dos receptores de propina da empresa, ocasionalmente o presidente Temer o nomeia Secretário-Geral da Presidência com *status* de ministério, concedendo foro privilegiado a Franco (MARREIRO, 2017). Vale lembrar que Franco governou o estado do Rio de Janeiro de 1987 a 1991.

e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria e de outras medidas de desestatização” (PPI, 2020, não paginado).

Com o PPI, o Estado concebeu a renovação de concessões de áreas dentro dos PO e fora deles à iniciativa privada, assim como elaborou novos projetos de concessões, dentro dos PO, também à iniciativa privada. Como exemplo, temos a renovação de arrendamento por mais 25 anos do Terminal de Contêineres (TECON) do PO de Salvador e do Terminal de Fertilizantes (FOSPAR S/A) do PO de Paranaguá/PR (MESQUITA, 2016).

Desde a promulgação da Lei nº 12.815/13, juntamente com outros marcos regulatórios e projetos de governo, como o PPI, até o ano de 2018, os proprietários dos terminais privados foram autorizados a investir R\$ 33,2 bilhões em novos terminais, compreendendo TUP e ETC, somando um total de 99 instalações nesse período (ATP, 2018).

O governo do ex-presidente Temer estruturou em bloco um conjunto de áreas portuárias dentro dos PO a serem concedidas à iniciativa privada, contudo não chegou a concedê-las durante seu governo. Ficou a cargo do então presidente Jair Messias Bolsonaro realizá-las e, em março de 2019, ocorreu o primeiro leilão de terminais de sua gestão, entregando à iniciativa privada 3 áreas dentro do PO de Cabedelo e 1 no Espírito Santo, arrecadando R\$ 219,52 milhões (AGÊNCIA BRASIL, 2019).

O governo de Temer foi curto, porém diligente no processo de intensificação das políticas neoliberais no país e, seu sucessor, o presidente Jair Messias Bolsonaro, deu sequência ao seu projeto de privatização dos ativos públicos e de flexibilização das relações laborais, por exemplo, com a reformulação dos ministérios promovida, na qual o único extinto, em comparação ao governo anterior, foi o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE)⁸⁹.

Nessa perspectiva, Bolsonaro, através da Medida Provisória 870, no dia 1 de janeiro de 2019, estabeleceu a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos ministérios. Com o ato, o governo estabeleceu 22 ministérios: Casa Civil, com Onyx Lorenzoni, do Democratas (DEM-RS); Economia, com Paulo Guedes (Economista formado na Universidade de Chicago e banqueiro); Justiça e Segurança Pública, com o

⁸⁹ O MTE existia desde 26 de fevereiro de 1930. As atribuições do MTE foram fragmentadas pelo atual presidente, passando para outros ministérios, tais como: Ministério da Economia, que passou a administrar o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e o Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT); e Ministério da Justiça, responsável agora por conceder ou não os registros sindicais (STUCHI, 2019).

ex-juiz federal Sérgio Moro; Agricultura, com Tereza Cristina (DEM-MS); Ciência e Tecnologia, com o astronauta Marcos Pontes, do Partido Social Liberal (PSL) e militar; Gabinete de Segurança Institucional, com o General Augusto Heleno, do Partido Republicano Brasileiro (PRB); Defesa, com o General Fernando Azevedo e Silva; Relações Exteriores, com o diplomata Ernesto Araújo; Controladoria-Geral da União, com Wagner Rosário, o qual já comandava a pasta no governo de Temer; Saúde, com Luiz Henrique Mandetta (DEM-MS); Advocacia-Geral da União, com André Luiz de Almeida Mendonça; Secretaria Geral da Presidência da República, com o general Floriano Peixoto Neto; Educação, com Ricardo Vélez Rodríguez, bacharel em Humanidades; Secretaria de Governo, com o General Carlos Alberto Cruz; Infraestrutura, com Tarcísio Gomes da Costa, formado em Ciências Militares na Academia de Agulhas Negras e que compôs, durante o governo anterior, a coordenação do PPI; Desenvolvimento Regional, com Gustavo Henrique Rigodanzo Canuto, que participou também do governo Temer; Cidadania, com Osmar Terra, do Movimento Democrático Brasileiro (MDB); Turismo, com Marcelo Álvaro Antônio (PSL); Minas e Energias, com Almirante Bento Costa Lima; Mulher, Família e Direitos Humanos, com Damares Alves, advogada e pastora; Meio Ambiente, com Ricardo Salles, advogado que atuou como Secretário do Meio Ambiente de São Paulo (2016 a 2017) na gestão de Geraldo Alckmin (PSDB) (REDAÇÃO, 2019).⁹⁰

Em relação aos portos, Bolsonaro transformou o então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) em Ministério da Infraestrutura, sob o controle do ministro Tarcísio Gomes de Freitas. Na pasta encontra-se a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), antiga SEP (INFRAESTRUTURA, 2019a).

O Ministério da Infraestrutura está dividido em: Conselho de Aviação Civil (Conac); Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM); Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos); Comissão Nacional de Autoridades

⁹⁰ Devido a crises políticas, disputas internas dentro do próprio governo e conflitos com outros poderes da república, o presidente Bolsonaro trocou onze ministros, quatro ainda no primeiro ano de governo e mais sete no ano de 2020. Entre as principais mudanças tivemos a de Bebiano, que deixou a Secretaria Geral da Presidência, entrando em seu lugar Floriano Peixoto Neto, paraquedista militar. Peixoto ocupou o cargo até junho do mesmo ano, quando foi trocado por Jorge Antônio de Oliveira Francisco, advogado e ex-policia militar. Vélez da educação foi o segundo ministro a deixar o governo, em seu lugar assumiu Abraham Weintraub, economista, o qual permaneceu no cargo até junho de 2020. Em seguida Milton Ribeiro, professor, tomou posse do Ministério da Educação em julho de 2020. Em abril de 2020, no início da crise do Covid-19 no país, Bolsonaro demitiu o ministro da saúde, Mandetta, colocando em seu lugar o médico Nelson Teich, que foi trocado, em menos de um mês, pelo paraquedista militar Eduardo Pazuello. Outra mudança foi a saída do Ministro da Justiça e Segurança Pública, Sérgio Moro, por André Luiz de Almeida Mendonça, advogado da União e ex-advogado-Geral da União desde 2019 (PODER 360, 2020).

Aeroportuárias (Conaero); Conselho Nacional de Trânsito (Contran); Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH); e Secretaria Nacional de Aviação Civil, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Secretaria Nacional de Transportes Terrestres e Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias e Empresa de Planejamento e Logística (EPL) (INFRAESTRUTURA, 2019a).

Tarcísio, em seu primeiro discurso, explanou como sua gestão seria pautada em destravar projetos de melhoria logística do país. Para isso, segundo ele, é essencial remover os entraves burocráticos e dar segurança jurídica às empresas (capital), inclusive, reduzindo as exigências dos governos.

Após o primeiro leilão dos portos, realizado com pouco mais de dois meses de governo Bolsonaro, em 5 de abril de 2019, aconteceu mais um leilão, dois em quatro meses de governo. Nesse último, arrendaram-se 5 áreas no PO de Belém (já construídas) e uma no PO de Vila do Conde (só o terreno) (VARGAS, 2019). Na perspectiva do governo, espera-se um total de investimento de R\$ 420 milhões dos grupos vencedores: Raizén, Ipiranga, Ultracargo e a estatal Petrobrás.

Como descrevemos, a estratégia do capital nos portos do Brasil desde a onda neoliberal dos anos de 1990 é bem definida, isto é, o amparo estatal na entrada do capital na gestão e controle da movimentação portuária. O processo de entrada do capital privado no controle e gestão dos portos constrói-se a passos largos. Dados recentes da ANTAQ (2020) indicam que existem no país 175 TUP, ver Quadro 11.

Entre 2013 e 2018, autorizou-se a construção de 99 TUP. A proporção geral em 2018 dessas autorizações era de 56,5% do total, ou seja, num espaço de tempo de pouco mais de cinco anos, autorizou-se no país mais do que o dobro de TUP existentes antes de 2013.

Quadro 11: TUP Instalados até março de 2020

EMPRESA AUTORIZADA		NOME DO TERMINAL	MUNICÍPIO	UF
1	DISTRIBUIDORA NACIONAL DE PETRÓLEO LTDA (DNP)	BASE IPIRANGA SANTARÉM	SANTARÉM	PA
2	MINERAÇÃO RIO DO NORTE S/A	TERMINAL TROMBETAS	ORIXIMINÁ	PA
3	VALE S/A	TERMINAL DE TUBARÃO	VITÓRIA	ES
4	TERMINAIS FLUVIAIS DO BRASIL S/A	TERMINAIS FLUVIAIS DO BRASIL	ITACOATIARA	AM
5	CAULIM DA AMAZÔNIA S/A (CADAM)	TERMINAL FLUVIAL CAULIM	ALMERIM	PA
6	JARICELULOSE S/A	TUP MUNGUBA	ALMERIM	PA
7	ITAITUBA INDÚSTRIA DE CIMENTO DO PARÁ S/A	ITAITUBA INDÚSTRIA DE CIMENTOS	PORTO VELHO	RO
8	SAMARCO MINERAÇÃO S/A	TERMINAL MARÍTIMO PONTA UBU	ANCHIETA	ES
9	ULTRAFÉRTIL S/A	TERMINAL INTEGRADOR PORTUÁRIO LUIZ ANTONIO MESQUITA (TIPLAM)	SANTOS	SP
10	CONSÓRCIO TMIB	TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA	BARRA DOS COQUEIROS	SE
11	YARA BRASIL FERTILIZANTES S/A	YARA BRASIL FERTILIZANTES	RIO GRANDE	RS
12	GRANEL QUÍMICA LTDA	TERMINAL GRANEL QUÍMICA LADÁRIO	LADÁRIO	MS
13	TERMINAL DE GRÃOS PONTA DA MONTANHA S.A. (ADM PORTOS DO PARÁ S/A)	TERMINAL PONTA DA MONTANHA	BARCARENA	PA
14	MINERAÇÃO CORUMBAENSE REUNIDA S/A	PORTO GREGÓRIO CURVO	CORUMBÁ	MS
15	SEARA ALIMENTOS LTDA	TERMINAL PORTUÁRIO BRASKARNE	ITAJAÍ	SC
16	BRASKEM S/A	TERMINAL SANTA CLARA	TRIUNFO	RS
17	MOINHO TAQUARIENSE LTDA	TERMINAL MOINHO TAQUARIENSE	TAQUARI	RS
18	VALE S/A	TERMINAL DE PRAIA MOLE	VITÓRIA	ES
19	ARCELORMITTAL BRASIL S.A., GERDAU AÇOMINAS S.A. e USIMINAS SIDERÚRGICAS DE MINAS GERAIS S.A. (USIMINAS)	TERMINAL MARÍTIMO ALFANDEGADO PRIVATIVO E DE USO MISTO DE PRAIA MOLE	VITÓRIA	ES
20	USINAS SIDERÚRGICAS DE MINAS GERAIS S/A (USIMINAS)	TERMINAL MARÍTIMO PRIVATIVO DE CUBATÃO (TMPC)	CUBATÃO	SP
21	COMPANHIA PORTUÁRIA VILA VELHA	TERMINAL DE VILA VELHA	VILA VELHA	ES
22	TERMINAL MARÍTIMO LUIZ FOGLIATTO S.A (TERMASA)	TERMINAL MARÍTIMO LUIZ FOGLIATTO	RIO GRANDE	RS
23	SUCOCÍTRICO CUTRALE LTDA	TERMINAL SUCOCÍTRICO CUTRALE LTDA.	GUARUJÁ	SP
24	PORTO PONTAL DO PARANÁ S/A	PORTO PONTAL DO PARANÁ (TPPP)	PONTAL DO PARANÁ	PR
25	J.F DE OLIVEIRA NAVEGAÇÃO LTDA	TUP PASSARÃO	PORTO VELHO	RO
26	CATTALINI TERMINAIS MARÍTIMOS LTDA	CATTALINI TERMINAIS MARÍTIMOS SA	PARANAGUÁ	PR
27	BRASCO LOGÍSTICA OFFSHORE LTDA	BRICLOG	RIO DE JANEIRO	RJ
28	BIANCHINI S/A - IND. COM. E AGRICULTURA	TUP BIANCHINI CANOAS	CANOAS	RS
29	BRASCO LOGÍSTICA OFFSHORE LTDA	BRASCO LOGÍSTICA OFFSHORE	NITERÓI	RJ
30	BRASFELS S/A	ESTALEIRO BRASFELS	ANGRA DOS REIS	RJ
31	BRASKEM S/A	TERMINAL BRASKEM	MACEIÓ	AL
32	COPELMI MINERAÇÃO LTDA	TERMINAL COPELMI	CHARQUEADAS	RS
33	J.F DE OLIVEIRA NAVEGAÇÃO LTDA.	TERMINAL J.F DE OLIVEIRA NAVEGAÇÃO	MANAUS	AM
34	CIMENTO VENCEMOS DO AMAZONAS LTDA	TUP CIMENTO VENCEMOS	MANAUS	AM
35	DOW BRASIL S/A	TERMINAL MARÍTIMO DOW ARATU (BAHIA)	CANDEIAS	BA
36	NAVEGAÇÃO CUNHA LTDA	TERMINAL NAVECUNHA	MANAUS	AM
37	SOCIEDADE FOGÁS LTDA	TERMINAL FOGÁS	PORTO VELHO	RO
38	BRASIL PORT LOGÍSTICA OFFSHORE E ESTALEIRO NAVAL LTDA	BRASIL LOGÍSTICA OFFSHORE E ESTALEIRO NAVAL	SÃO JOÃO DA BARRA	RJ

39	COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ (CEARÁPORTOS)	TERMINAL PORTUÁRIO DO PECÉM	SÃO GONÇALO DO AMARANTE	CE
40	CHIBATÃO NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	PORTO CHIBATÃO	MANAUS	AM
41	PETROBRÁS TRANSPORTE S/A (TRANSPETRO)	TERMINAL AQUAVIÁRIO DE SÃO SEBASTIÃO (ALMIRANTE BARROSO)	SÃO SEBASTIÃO	SP
42	BRASKEM PETROQUÍMICA LTDA	TERMINAL MARÍTIMO BRASKEM	DUQUE DE CAXIAS	RJ
43	PETROBRÁS TRANSPORTE S/A (TRANSPETRO)	TERMINAL DE OSÓRIO	OSÓRIO	RS
44	PETROBRÁS TRANSPORTE S/A (TRANSPETRO)	TERMINAL AQUAVIÁRIO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	SÃO FRANCISCO DO SUL	SC
45	CLARIANT S.A	TERMINAL CCPN	NITERÓI	RJ
46	COSAN LUBRIFICANTES E ESPECIALIDADES S/A	COSAN LUBRIFICANTES E ESPECIALIDADES AS	RIO DE JANEIRO	RJ
47	EMPRESA BRASILEIRA DE REPAROS NAVAIS S.A (RENAVE)	ESTALEIRO RENAVE	NITERÓI	RJ
48	PETROBRÁS TRANSPORTE S/A (TRANSPETRO)	TERMINAL AQUAVIÁRIO DE MADRE DE DEUS	MADRE DE DEUS	BA
49	PREFEITURA MUNICIPAL DA INSTÂNCIA TURÍSTICA DE PRESIDENTE EPITÁCIO	TERMINAL PORTUÁRIO DE PRESIDENTE EPITÁCIO	PRES. EPITÁCIO	SP
50	DOCAS DE MATO GROSSO LTDA	TERMINAL DOCAS DE MATO GROSSO	CÁCERES	MT
51	CHIBATÃO NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	CHIBATÃO NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA.	MANAUS	AM
52	FIBRIA CELULOSE S/A	TERMINAL DE BARCAÇAS LUCIANO VILLAS BOAS MACHADO	CARAVELAS	BA
53	PETROBRÁS TRANSPORTE S/A (TRANSPETRO)	TERMINAL AQUAVIÁRIO DE GUAMARÉ	GUAMARÉ	RN
54	IBEPAR PARTICIPAÇÕES LTDA	TUP IBEPAR MANAUS	MANAUS	AM
55	PETROBRAS TRANSPORTE S/A (TRANSPETRO)	TERMINAL AQUAVIÁRIO DE SOLIMÕES (COARI)	COARI	AM
56	PETROBRAS TRANSPORTE S/A (TRANSPETRO)	TERMINAL AQUAVIÁRIO DE ARACAJU	ARACAJU	SE
57	VERACEL CELULOSE S/A	TERMINAL MARÍTIMO DE BELMONTE	BELMONTE	BA
58	J.F DE OLIVEIRA NAVEGAÇÃO LTDA	TUP BELMONT	PORTO VELHO	RO
59	SABINO DE OLIVEIRA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO S/A (SANAVE)	TERMINAL SANAVE MANAUS	MANAUS	AM
60	PETROBRÁS TRANSPORTE S/A (TRANSPETRO)	TERMINAL AQUAVIÁRIO DE MANAUS	MANAUS	AM
61	SUPER TERMINAIS COMÉRCIO E INDÚSTRIA LTDA	SUPER TERMINAIS COMERCIO E INDUSTRIA LTDA.	MANAUS	AM
62	CARGILL AGRÍCOLA S/A	TERMINAL CARGILL AGRÍCOLA	PORTO VELHO	RO
63	PORTONAVE S.A TERMINAIS PORTUÁRIOS DE NAVEGANTES	PORTONAVE S/A – TERMINAIS PORTUÁRIOS DE NAVEGANTES	NAVEGANTES	SC
64	J.F DE OLIVEIRA NAVEGAÇÃO LTDA	TUP J. F. DE OLIVEIRA BELÉM	BELÉM	PA
65	VALE S/A	TERMINAL MARÍTIMO DE PONTA DA MADEIRA	SÃO LUIS	MA
66	OCRIM S/A PRODUTOS ALIMENTÍCIOS	TUP OCRIM	MANAUS	AM
67	COMPANHIA REFINADORA DA AMAZÔNIA	PORTO CRA	BELÉM	PA
68	HERMASA NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA S/A	TERMINAL GRANELEIRO HERMASA	ITACOATIARA	AM
69	ESTALEIRO BRASA LTDA	TERMINAL PORTUÁRIO ESTALEIRO BRASA	NITERÓI	RJ
70	PETROBRAS TRANSPORTE S/A (TRANSPETRO)	TERMINAL AQUAVIÁRIO DE NITERÓI	CANOAS	RS
71	TROCADEIRO PORTOS E LOGÍSTICA LTDA	TUP TROCADEIRO	ITAJAÍ	SC
72	ESTALEIRO MAUÁ S/A	TERMINAL ESTALEIRO MAUÁ	NITERÓI	RJ
73	ILHA TERMINAL DISTRIBUIÇÃO DE PRODUTOS DERMADOS DE PETRÓLEO LTDA	TERMINAL ILHA DO GOVERNADOR	RIO DE JANEIRO	RJ
74	FERROPORT LOGÍSTICA COMERCIAL EXPORTADORA S/A	PORTO DO AÇU (TERMINAL DE MINÉRIO)	SÃO JOÃO DA BARRA	RJ
75	ITAPOÁ TERMINIAS PORTUÁRIOS S/A	ITAPOÁ TERMINIAS PORTUÁRIOS	ITAPOÁ	SC
76	TRANSPORTES BERTOLINI LTDA	TUP BERTOLINI - BELÉM	BELÉM	PA

77	GERDAU AÇOS LONGOS S/A	GERDAU AÇOS LONGOS	SALVADOR	BA
78	TERMINAL PORTUÁRIO COTEGIPE S/A	TERMINAL PORTUÁRIO COTEGIPE	SALVADOR	BA
79	TERMINAL PORTUÁRIO DE ITAJAÍ LTDA (TEPORTI)	TEPORTI	ITAJAÍ	SC
80	FORD MOTOR COMPANY BRASIL LTDA	TERMINAL PORTUÁRIO MIGUEL DE OLIVEIRA	CANDEIAS	BA
81	TRANSPORTES BERTOLINI LTDA	TUP BERTOLINI (SANTARÉM)	SANTARÉM	PA
82	ARCELORMITTAL BRASIL S/A	TERMINAL DE BARCAÇAS OCEÂNICAS	SERRA	ES
83	EMPRESA BRASILEIRA DE TERMINAIS S/A. (EMBRAPORT)	TERMINAL EMBRAPORT	SANTOS	SP
84	PORTO RIO IGUAÇU TERMINAL FLUVIAL & COM. LTDA	TERMINAL PORTO DO RIO IGUAÇU	FOZ DO IGUAÇU	PR
85	BARRA DO RIO TERMINAL PORTUÁRIO S/A	TUP BARRA DO RIO	ITAJAÍ	SC
86	CONSÓRCIO DE ALUMÍNIO DO MARANHÃO (ALUMAR)	TUP ALUMAR	SÃO LUÍS	MA
87	PETROBRÁS TRANSPORTE S/A (TRANSPETRO)	TERMINAL AQUAVIÁRIO DO NORTE CAPIXABA	SÃO MATEUS	ES
88	FLEXIBRÁS TUBOS FLEXÍVEIS LTDA	FLEXIBRÁS AÇU	SÃO JOÃO DA BARRA	RJ
89	TRANSPORTES CARINHOSO LTDA	TUP TRANSPORTES CARINHOSO	MANAUS	AM
90	ZAMIN AMAPÁ MINERAÇÃO S/A	TERMINAL PRIVATIVO ZAMIN FERROUS SISTEMA AMAPÁ	SANTANA	AP
91	TERMINAL FRONTEIRA NORTE LOGÍSTICA S/A (ex- Bunge)	TERMINAL PORTUÁRIO GRANELEIRO DE BARCARENA	BARCARENA	PA
92	TERMINAL ESPECIALIZADO DE BARRA DO RIACHO (PORTOCEL)	TERMINAL ESPECIALIZADO DE BARRA DO RIACHO (PORTOCEL)	ARACRUZ	ES
93	INTERCEMENTE BRASIL S/A	TERMINAL CIMBAGÉ	PELOTAS	RS
94	ALCOA WORLD ALUMINA BRASIL LTDA	TERMINAL FLUVIAL DE JURUTI	JURUTI	PA
95	GE OIL & GAS DO BRASIL LTDA	TERMINAL PORTUÁRIO WELLSTREAM (TPW)	NITERÓI	RJ
96	IMBITUBA EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES S/A	TERMINAL PRIVATIVO DE IMBITUBA	IMBITUBA	SC
97	ICOLUB – IND. DE LUBRIFICANTES S/A	TERMINAL MARÍTIMO PONTE DO THUN	RIO DE JANEIRO	RJ
98	POLY TERMINAIS PORTUÁRIOS S/A	POLY TERMINAIS PORTUÁRIOS S.A.	ITAJAÍ	SC
99	MOSS SERVIÇOS PORTUÁRIOS E TRANSPORTES LTDA	TUP MOSS	MANAUS	AM
100	INTERMOOR DO BRASIL SERVIÇOS OFFSHORE DE INSTALAÇÃO LTDA	BASE DE APOIO MARÍTIMO INTERMOOR AÇÚ	SÃO JOÃO DA BARRA	RJ
101	PETRÓLEO SABBÁ S.A	TUP AVEL	PORTO VELHO	RO
102	BIANCHINI S/A - IND. COM. E AGRICULTURA	TERMINAL BIANCHINI (TERBIAN)	RIO GRANDE	RS
103	MAC LAREN OIL ESTALEIROS LTDA	MAC LAREN OIL ESTALEIROS	NITERÓI	RJ
104	IMERYS RIO CAPIM CAULIM S/A	PORTO MURUCUPI	BARCARENA	PA
105	TERMINAL PORTUÁRIO DO MEARIM	TERMINAL PORTUÁRIO DO MEARIM	BACABEIRA	MA
106	DOW BRASIL SUDESTE INDUSTRIAL LTDA	TERMINAL MARÍTIMO DOW	GUARUJÁ	SP
107	CMPC CELULOSE RIOGRANDENSE LTDA	CMPC GUAÍBA	GUAÍBA	RS
108	SUPERGASBRAS ENERGIA LTDA	TUP SHV	CANOAS	RS
109	OLEOPLAN S/A – ÓLEOS VEGETAIS PLANALTO	TUP OLEOPLAN	CANOAS	RS
110	NFX COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS LTDA	TERMINAL DE COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS DO AÇU (TECMA)	SÃO JOÃO DA BARRA	RJ
111	LIQUIGÁS S/A	TERMINAL DE GÁS DO SUL (TERGASUL)	CANOAS	RS
112	BUNGE ALIMENTOS S/A	TERMINAL PORTUÁRIO BUNGE ALIMENTOS	RIO GRANDE	RS
113	NOV FLEXIBLES EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS LTDA	TERMINAL NOV FLEXIBLES	SÃO JOÃO DA BARRA	RJ
114	CARGILL AGRÍCOLA S/A	TUP TERMINAL INTERMODAL CARGILL TRÊS LAGOAS	TRÊS LAGOAS	MS
115	NUCLEBRÁS EQUIPAMENTOS PESDADOS S.A (NUCLEP)	TERMINAL PORTUÁRIO DA NUCLEP	ITAGUAÍ	RJ

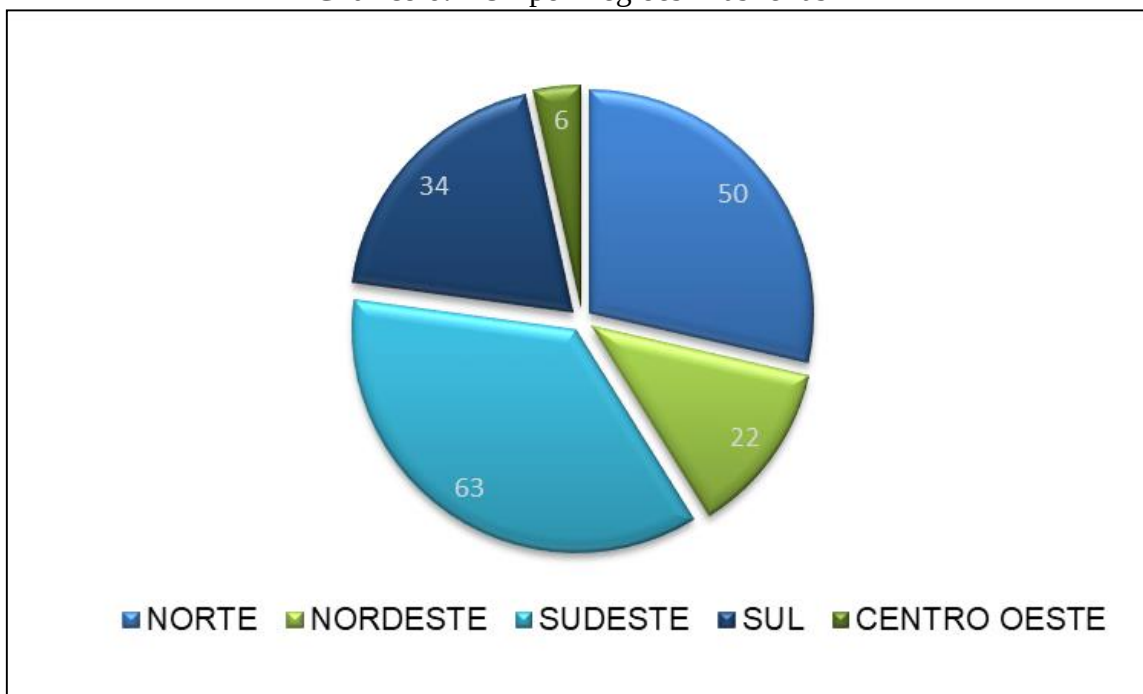
116	PETRÓLEO BRASILEIRO S/A (PETROBRAS)	TERMINAL AQUAVIÁRIO DE BARRA DO RIACHO	ARACRUZ	ES
117	ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL (EAS)	ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL (EAS)	IPOJUCA	PE
118	TECHINT ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO S/A	UNIDADE OFFSHORE TECHINT (UOT)	PONTAL DO PARANÁ	PR
119	PETRÓLEO BRASILEIRO S/A (PETROBRAS)	TERMINAL DE REGASEIFICAÇÃO DE GNL DA BAHIA (TRBA)	SALVADOR	BA
120	FERROUS RESOURCES DO BRASIL S/A	TERMINAL PORTUÁRIO PRESIDENTE KENNEDY	PRESIDENTE KENNEDY	ES
121	COMPANHIA REFINADORA DA AMAZÔNIA S/A (AGROPALMA)	PORTO CRAI	TAILÂNDIA	PA
122	COMPANHIA REFINADORA DA AMAZÔNIA S/A (AGROPALMA)	PORTO CPA	ACARÁ	PA
123	PETROBRÁS TRANSPORTE S/A (TRANSPETRO)	TERMINAL AQUAVIÁRIO DE ILHA REDONDA	RIO DE JANEIRO	RJ
124	PETROBRÁS TRANSPORTE S/A (TRANSPETRO)	TERMINAL AQUAVIÁRIO DE ANGRA DOS REIS (ALMIRANTE MAXIMIANO DA FONSECA)	ANGRA DOS REIS	RJ
125	SAIPEM DO BRASIL SERVIÇOS DE PETRÓLEO LTDA.	BASE LOGÍSTICA DE DUTOS	GUARUJÁ	SP
126	AMAGGI EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO LTDA.	TERMINAL DE EXPEDIÇÃO DE GRÃOS PORTOCHUELO	PORTO VELHO	RO
127	ESTADO DA BAHIA	TERMINAL PORTO SUL	ILHÉUS	BA
128	BAHIA MINERAÇÃO S/A (BAMIN)	TERMINAL BAMIN	ILHÉUS	BA
129	ESTALEIRO JURONG ARACRUZ LTDA	ESTALEIRO JURONG	ARACRUZ	ES
130	PETROBRÁS TRANSPORTE S/A (TRANSPETRO)	TERMINAL AQUAVIÁRIO DA ILHA D'ÁGUA (ALMIRANTE TAMANDARÉ)	RIO DE JANEIRO	RJ
131	MANABI LOGÍSTICA S/A	PORTO NORTE CAPIXABA	LINHARES	ES
132	MINERAÇÃO BURITIRAMA S/A	TERMINAL BURITIRAMA (BARCARENA)	BARCARENA	PA
133	PETRÓLEO BRASILEIRO S.A (PETROBRAS)	PORTO ENGENHEIRO ZEPHYRINO LAVANÈRE MACHADO FILHO	MACAÉ	RJ
134	HIDROVIAS DO BRASIL S/A	TUP VILA DO CONDE	BARCARENA	PA
135	ENSEADA INDÚSTRIA NAVAL S/A	TERMINAL ESTALEIRO ENSEADA DO PARAGUAÇU	MARAGOGIPE	BA
136	IPIRANGA PRODUTOS DE PETROLEO S/A	TUP IPIRANGA MANAUS	MANAUS	AM
137	TGSC TERMINAL DE GRANEIS DE SANTA CATARINA S/A	TUP TGSC	SÃO FRANCISCO DO SUL	SC
138	PETRÓLEO BRASILEIRO S/A (PETROBRAS)	TERMINAL FLEXÍVEL DE GNL DA BAÍA DE GUANABARA	RIO DE JANEIRO	RJ
139	AMAZONGAS DISTRIBUIDORA DE GÁS LIQUEFEITO DE PETRÓLEO LTDA	TERMINAL AMAZONGÁS	PORTO VELHO	RO
140	CARAMURU ALIMENTOS S/A	CARAMURU ALIMENTOS SÃO SIMÃO	SÃO SIMÃO	GO
141	COMPANHIA NORTE DE NAVEGAÇÃO E PORTOS (CIANPORT)	TERMINAL CIANPORT SANTANA	SANTANA	AP
142	SS NAVAL COMÉRCIO & SERVIÇOS LTDA	TERMINAL PORTUÁRIO DA GLÓRIA (TPG)	VILA VELHA	ES
143	ZEMAX LOG SOLUÇÕES MARÍTIMAS S/A	ZEMAX LOG	VITÓRIA	ES
144	SUBSEA 7 DO BRASIL SERVIÇOS LTDA	PARQUE DE CONSTRUÇÃO SUBMARINA DO PARANÁ	PONTAL DO PARANÁ	PR
145	PETRÓLEO BRASILEIRO S/A (PETROBRAS)	TERMINAL AQUAVIÁRIO DA ILHA COMPRIDA	RIO DE JANEIRO	RJ
146	VETRIA MINERAÇÃO S.A	TERMINAL PORTUÁRIO BRITES	SANTOS	SP
147	IMETAME LOGÍSTICA LTDA	TERMINAL INDUSTRIAL IMETAME	ARACRUZ	ES

148	WPR SÃO LUIS GESTÃO DE PORTOS E TERMINAIS LTDA	TERMINAL PORTUÁRIO DE SÃO LUIS	SÃO LUIS	MA
149	PORTO DO AÇU OPERAÇÕES S.A	COMPLEXO PORTUÁRIO DO AÇU	SÃO JOÃO DA BARRA	RJ
150	PORTO SUDESTE DO BRASIL S/A	PORTO SUDESTE DO BRASIL	ITAGUAÍ	RJ
151	THYSSENKRUPP CSA COMPANHIA SIDERÚRGICA	TERMINAL TKCSA	RIO DE JANEIRO	RJ
152	UTC ENGENHARIA S/A (ULTRATEC)	UTC ENGENHARIA	NITERÓI	RJ
153	VALE S/A	TERMINAL DA ILHA GUAÍBA	MANGARATIBA	RJ
154	NIDERA SEMENTES LTDA	NIDERA SEMENTES	CANOAS	RS
155	METASA SA INDUSTRIA METALURGICA	METASA SA INDUSTRIA METALURGICA	CHARQUEADAS	RS
156	IPIRANGA PRODUTOS DE PETROLEO S/A	BASE IPIRANGA PORTO VELHO	PORTO VELHO	RO
157	ELDORADO CELULOSE E PAPEL S.A	PORTO ELDORADO	TRÊS LAGOAS	MS
158	ATEMS DISTRIBUIDORA DE PETRÓLEO S.A	TERMINAL ATEM'S PVH	PORTO VELHO	RO
159	ATEMS DISTRIBUIDORA DE PETRÓLEO S.A	TERMINAL ATEM'S MANAUS	MANAUS	AM
160	PORTO CENTRAL COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO S.A	PORTO CENTRAL COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO	PRESIDENTE KENNEDY	ES
161	TERMINAL GRANELEIRO DA BABITONGA S.A (TGB)	TERMINAL GRANELEIRO DA BABITONGA (TBG)	SÃO FRANCISCO DO SUL	SC
162	CAMORIM SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA	ESTALEIRO CAMORIM	NITERÓI	RJ
163	ALEMOA S.A. IMÓVEIS E PARTICIPAÇÕES	TUP ALEMOA	SANTOS	SP
164	AÇU PETRÓLEO S/A	AÇU PETRÓLEO S/A	SÃO JOÃO DA BARRA	RJ
165	J.F. DE OLIVEIRA NAVEGAÇÃO LTDA	J.F. DE OLIVEIRA NAVEGAÇÃO LTDA	HUMAITÁ	AM
166	AMAZON AÇO INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA	AMAZON AÇO INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA	MANAUS	AM
167	SALINA DIAMANTE BRANCO LTDA	SALINA DIAMANTE BRANCO LTDA	GALINHOS	RN
168	DTA ENGENHARIA LTDA	DTA ENGENHARIA LTDA	MARICÁ	RJ
169	SUBSEA 7 DO BRASIL SERVIÇOS LTDA	SUBSEA 7 DO BRASIL SERVIÇOS LTDA	NITERÓI	RJ
170	ATÉM'S DISTRIBUIDORA DE PETRÓLEO S/A	ATÉM'S DISTRIBUIDORA DE PETRÓLEO S/A	ITAITUBA	PA
171	LOCAR GUINDASTRES E TRANSPORTES E INTERMODAIS S/A	TERMINAL LOCAR	ILHA DO GOVERNADOR	RJ
172	ITAOCA TERMINAL MARÍTIMO S/A	ITAOCA TERMINAL MARÍTIMO S/A	ITAPEMERIM	ES
173	SAINT GOBAIN DO BRASIL PRODUTOS INDUSTRIAIS E PARA CONSTRUÇÃO LTDA	TERMINAL BRASILIT	BELÉM	PA
174	NOVO PORTO TERMINAIS PORTUÁRIOS MULTICARGAS E LOGÍSTICA LTDA	NOVO PORTO TERMINAIS PORTUÁRIOS MULTICARGAS E LOGÍSTICA	PARANAGUÁ	PR
175	TERMINAL PORTUÁRIO NOVO REMANSO S/A	TERMINAL NOVO REMANSO	ITACOATIARA	AM

Fonte: ANTAQ (2020), adaptado por Thiago Pereira de Barros (2020).

Deste total de terminais, a região Sudeste do país concentra o maior número, seguida pelo Norte, Sul, Nordeste e Centro-Oeste brasileiro, ver Gráfico 6.

Gráfico 6: TUP por Regiões Brasileiras



Fonte: ANTAQ (2020), adaptado por Thiago Pereira de Barros (2020).

Na região Sudeste, o estado do Rio de Janeiro é o que tem o maior número de TUP, totalizando 36, sendo inclusive, o maior número do país. Em seguida temos o Espírito Santo, com 17, e São Paulo, com 10. Na região Norte, o Amazonas vem em primeiro, com 20 terminais, o segundo com maior número em escala nacional. Logo depois temos Pará (18), Rondônia (10) e Amapá (2). Na região Sul, o Rio Grande do Sul conta com maior número (17), seguido de Santa Catarina (11) e Paraná (6). No Nordeste temos o estado da Bahia (11), seguido pelo Maranhão (4), Rio Grande do Norte e Sergipe (2) e Pernambuco, Ceará e Alagoas com 1 terminal cada.

Ademais, analisando os passos do atual governo, evidencia-se uma intensificação do processo de privatizações. Bolsonaro pretende, inclusive, privatizar as Companhias de Docas que administram os principais portos brasileiros.

Em Santos, esta possibilidade gerou uma série de diálogos entre setores empresariais, como, por exemplo, a Federação Nacional dos Operadores Portuários (FENOP); o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP) e o Conselho de Administração da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA) (BALBINO, 2019).

As posições dos empresários, levantadas pela autora, são de cautela, porém enxergam a privatização como uma saída para aumentar a eficiência dos portos, assim como a necessidade do governo olhar as particularidades de cada PO antes de tomar as medidas. Em âmbito estadual, o governador eleito do estado de São Paulo no último certame, João Doria, do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), é entusiasta da ideia de privatização do PO de Santos, em suas palavras, "se tiver duas etapas, seria a estadualização e, na sequência, a sua privatização. Ou a sua privatização imediata" (ANDRADE, 2019).

Constatamos isso também durante a pesquisa de campo na cidade de Santos, em que relatos dos trabalhadores portuários e dirigentes sindicais manifestaram, por exemplo, que "no universo portuário nós temos o risco muito grande da privatização de todas as administração portuárias" (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINDAPORT, Santos, 2019), ou seja, demonstrando também suas inseguranças e preocupações diante desta possibilidade de privatização das AP dos PO.

Receio esse que encontra lastro nas intenções tanto do presidente da república quanto do governador do estado de São Paulo. Nessa perspectiva, ainda em agosto de 2019, o ministro da Infraestrutura incluiu o PO de Santos no pacote das nove empresas estatais⁹¹ a serem privatizadas. Além dessa, existe o caso da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA⁹²), a qual estava no pacote, no PPI, desde o governo Temer e encontra-se em fase mais adiantada para ser entregue (ROCHA; SABINO, 2019).

A seguir abordamos os grandes grupos econômicos que atuam no setor portuário, suas escalas de atuação e como isso interfere na organização do setor.

2.5 Os grandes grupos econômicos e a (re)organização espacial portuária

Neste subcapítulo pretendemos destacar os principais grupos econômicos presentes nos portos nacionais e internacionais, de maneira a verificar a espacialização

⁹¹ As nove empresas estatais são: Telecomunicações Brasileiras S/A (Telebrás); Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (Correios); Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência Social (Dataprev); Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro); Empresa Gestora de Ativos (Emgea); Centro de Excelência em Tecnologia Eletrônica Avançada (Ceitec); Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo (Ceagesp); e Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias (ABGF) (ROCHA; SABINO, 2019).

⁹² Outros portos também estão no horizonte para serem privatizados, como é o caso do Porto de São Sebastião/SP e o Porto de Suape/PE (ROCHA; SABINO, 2019).

destes grupos, onde atuam e se há ou não um processo de oligopolização no âmbito do setor.

Assim, em decorrência do processo de deslocalização produtiva, com a implantação de setores fabris de baixo conteúdo tecnológico em países sem ou com pouca tradição industrial moderna, com o objetivo de minimizar os custos de produção, criou-se um processo de redefinições na importância da logística e, conseqüentemente, dos portos (MONIÉ, 2006; VARELA; GUEDES, 2011).

Entendemos por logística e sua atual importância dentro da mundialização do capital - como parte da cadeia de suprimentos composta pelo planejamento estratégico - a implementação e controle voltados para a eficiência na circulação e armazenamento efetivos de bens, serviços e informações, envolvendo desde a origem ao consumo.

In this strict sense, logistics refers fundamentally to the optimization of cargo transport, and the services and information related to that operation. In a broader sense, logistics refers to practices that organize the operations of capital to maximize the transfer, transportation, communication, coordination, and distribution of data, ideas, people, and objects⁹³ (SAEZ; VALENZUELA, 2018, p. 164).

Outrossim, no atual momento de expansão do capital, a logística apresenta-se para os autores supracitados como dissolução da diferenciação entre produção e circulação. Com esta concepção, a logística permite que as atividades econômicas sejam fragmentadas e programadas de modo a deslocar setores produtivos de acordo com as respectivas vantagens competitivas de cada economia (SAEZ; VALENZUELA, 2018), fazendo com que as partes/processos produtivos possam ser articulados em benefício do capital (SAEZ; VALENZUELA, 2018).

The art of logistics can be better understood as the optimizing rationality of resources, which is based on cost-benefit analysis to achieve efficient mobility and transfer of objects, people, and data in time and space. This calculating rationality of logistics is very much aligned with the economicist rationality of neoliberalism⁹⁴ (SAEZ; VALENZUELA, 2018, p. 164).

⁹³ Tradução livre: “Nesse sentido estrito, a logística refere-se fundamentalmente à otimização do transporte de carga e aos serviços e informações relacionados a essa operação. Em um sentido mais amplo, logística refere-se a práticas que organizam as operações de capital para maximizar a transferência, transporte, comunicação, coordenação e distribuição de dados, ideias, pessoas e objetos.”

⁹⁴ Tradução livre: “A arte da logística pode ser melhor entendida como a racionalidade otimizada dos recursos, que se baseia na análise de custo-benefício para obter mobilidade e transferência eficientes de objetos, pessoas e dados no tempo e no espaço. Essa racionalidade calculista da logística está muito alinhada com a racionalidade economista do neoliberalismo.”

Para Galvão (2009), as atividades relacionadas a transporte, distribuição e armazenagem de mercadorias eram entendidas como custos exógenos ao sistema produtivo, devido à incorporação de seus custos no preço de venda. Todavia, ressalta a autora que, no decorrer dos anos 1980, todo o gerenciamento da logística, seus componentes, incluso o transporte marítimo, foi fonte de atenção das grandes empresas transnacionais em relação à recuperação das taxas de lucro no setor, tendo em vista a eficiência logística.

Em outras palavras,

[...] o conceito de logística se ampliou para dar conta da complexidade que o fenômeno da deslocalização exige. Isto implica que todas as reestruturações de distribuição, transporte e armazenagem de mercadorias – nas quais o transporte marítimo e o setor portuário são elos fundamentais – foram feitas com vistas a atender a dois objetivos que se imbricam: de um lado contribuem para a recuperação da taxa de lucro declinante no processo produtivo na medida em que a aceleração do processo logístico significa menos tempo de estoque parado. De outro lado, exacerba a concorrência entre regiões (para não dizer países, pois não raro ocorrem disputas entre regiões de um mesmo país) para receber os investimentos das indústrias que se ‘deslocalizam’ (GALVÃO, 2009, p. 15).

Dessa forma, a reorganização das bases de acumulação do capital dentro do neoliberalismo, referente aos portos, buscou a compatibilidade entre processo de produção e circulação de mercadorias, impondo uma revolução no setor de comunicação e transporte referente ao processo produtivo. Ademais, a remoção dos obstáculos para a expansão do capital em novas bases de acumulação é necessária, seja

[...] removendo obstáculos ao processo de circulação das mercadorias, ou mesmo reorganizando o novo espaço de produção e circulação do capital compatível com as novas necessidades da acumulação, é que se assinala a importância do espaço portuário nas disputas por ocupação do território brasileiro (POVOLERI, 2001, p. 40).

Como podemos observar, as categorias de espaço e território são de suma importância para o processo de expansão da lógica do capital dentro do neoliberalismo, incluindo o conjunto de objetos espaciais que o compõem. Dessa forma, a dimensão global da expansão do mercado capitalista pode ser compreendida por meio da infraestrutura, no que se refere às estradas, ferrovias, cabos, canais, portos, entre outros, como elos vitais das estratégias de desenvolvimento capitalista (SAEZ; VALENZUELA, 2018), os quais dentro da adoção das políticas neoliberais de superação da crise do capital dos anos de 1970, redefiniram as geografias portuárias das nações e as relações entre

cidades e portos, decorrentes das ações e posicionamentos dos governos, em consequência da consolidação dos grandes dispositivos logísticos mundiais, dos atores e de suas estratégias de controle destas redes (MONIÉ, 2011).

Não podemos deixar de mencionar as estratégias de adoção de medidas políticas e jurídicas pelo Estado que favorecem a expansão do capital dentro do neoliberalismo, com a mundialização do capital, no caso, com o conjunto de ações propostas pelos acadêmicos neoliberais, como a privatização dos portos, liberação fiscal e econômica, flexibilização da força de trabalho, entre outras, as quais atingiram os portos da América Latina no decorrer da década de 1990.

Neste contexto, observando a organização dos grandes *players*, que atuam como os principais armadores e operadores portuários do mundo, podemos tecer análises sobre a organização destes atores e as influências da adoção das políticas neoliberais no setor.

Desse modo, observando os dados sobre os principais atores que controlam os maiores grupos de navegação no mundo (Quadro 12), ou seja, sobre as empresas que fazem os transportes de cargas, temos, em primeiro lugar a Maersk Line, grupo de origem dinamarquesa líder nos tráfegos Norte-Sul e detentora de uma frota de 660 navios. A Maersk Line movimentou, no ano de 2017, 16,7% do total de contêineres no mundo, o que equivale a 3.452.073 milhões de TEU.

Quadro 12: Principais Empresas de Navegação (armadores)

N	Empresa	TEUs	%	Navios	País	Fundação
1	Maersk	3.542.072	16,7	660	Dinamarca	1928
2	MSC	3.106.744	14,7	508	Suíça	1970
3	CMA CGM	2.493.527	11,8	489	França	1978
4	Cosco Shipping	1.814.616	8,6	329	China	1978
5	Hapag-Lloyd	1.499.268	7,1	214	Alemanha	1847
6	Evergreen	1.046.226	4,9	193	Taiwan	1968
7	OOCL	660.211	3,1	100	Hong Kong	1947
8	Yang Ming	586.068	2,8	97	Taiwan	1972
9	HamburgSüd	556.878	2,6	104	Alemanha	1871
10	Mol	544.504	2,6	78	Japão	1884
11	NYK Line	542.142	2,6	97	Japão	1885
12	PIL	372.938	1,8	137	Cingapura	1967
13	ZIM	371.228	1,7	78	Israel	1945
14	HMM	351.556	1,7	60	Coreia do Sul	1976
15	KK Line	341.746	1,6	58	Japão	1919
Total		17.829.724	84,3	3202		

Fonte: ROYALCARGO (2017) GALVÃO (2009). Organizado: Barros, 2020.

Tendo como base os dados apresentados no Quadro 12, das 15 principais companhias de navegação mundiais apenas cinco são europeias e nove são asiáticas. Entre as cinco primeiras encontram-se quatro empresas europeias e uma chinesa. O total movimentado por esses armadores representou 84,3% da movimentação de contêineres no ano de 2017 (ROYALCARGO, 2017).

Lembremos que, nesta lista dos principais armadores mundiais, as empresas asiáticas, em especial as chinesas, como a Cosco Shipping, não configuravam no ranking (GALVÃO, 2009). Entretanto, acrescenta a autora que, com o processo de crescimento da economia chinesa desde a década de 1990, tais empresas vêm galgando posições de destaque na liderança de transportes mundiais.

Ressaltamos que os vinte e cinco maiores armadores do mundo controlam 62% de todos os navios porta contêineres disponíveis, o que representa, em volume transportado, “[...] 87% da capacidade global de containers para navegação, segundo o relatório Dynaliners. Suas encomendas de novas embarcações representam 53% dos navios em produção, com 81% da capacidade mundial” (LEÃO, 2016, não paginado).

Se o mercado mundial de armadores é concentrado nas mãos de poucos *players*, que atuam em escala mundial, as estratégias de expansão do controle do capital no setor indicam um processo ainda maior de fusões e aquisições no mercado. Como exemplo, a Maersk Line comprou a Hamburg Süd (de origem alemã), líder no ranking mundial de tráfegos Norte-Sul, por um valor aproximado de 3,7 mil milhões de euros. As empresas terão “[...] a capacidade de aproximadamente 3,8 milhões de Teus (contra 3,1 milhões) e participação na atividade mundial de 18,5% (contra os 15,7% anteriores). Juntas, as empresas terão 741 contêineres com idade média de 9 anos.” (MUNDOLOGÍSTICA, 2016, não paginado).

Ademais, a empresa alemã possuía 130 navios porta contêineres

[...] com capacidade de 625 mil Teu. Ao redor do mundo, a Hamburg Süd possui mais de 250 escritórios, atuando também sob as marcas CCNI, no Chile, e Aliança, no Brasil. A companhia emprega quase 6 mil funcionários e no ano de 2015 obteve um faturamento de US\$ 6,726 bilhões, dos quais US\$ 6,261 bilhões (cerca de 93%) foram das atividades da linha de contêineres (MUNDOLOGÍSTICA, 2016, não paginado).

Outros casos de fusão também ocorrem no setor, o que, por sua vez, ajuda a concentrar ainda mais a participação destes conglomerados no controle das principais rotas de comércio mundial. Por exemplo, os três principais armadores japoneses, NYK,

MOL e K-Line, anunciaram a fusão entre as empresas formando a Ocean Network Express (One Line) e colocando a nova empresa com 6,8% do mercado mundial (REDAÇÃO ENGEPLUS, 2018).

Esta característica de concentração e formação de oligopólios no setor portuário foi problematizada por Galvão (2009), que observou o traço “natural” de concentração do setor, principalmente em relação ao transporte de contêineres.

Galvão (2009), baseando-se em Sys (2008), destaca dados de concentração do setor portuário, onde, em 1996, os 16 maiores *players* somavam 50% da capacidade de serviço, já, em 2007, este poder de mercado estava nas mãos de apenas 7 armadores e, em 2017, a partir dos dados da ROYALCARGO (2017), os 5 maiores armadores possuíam 58,9% do mercado mundial. Dessa forma, a tendência para a formação de monopólios no setor portuário colocada por Galvão (2009) vem concretizando-se.

Nessa perspectiva, a autora supracitada argumenta que a regulação do Estado pode combater a concentração do setor. Todavia, para obter-se resultado, esta regulação deveria ser construída por meio de consensos internacionais entre as nações, pois os armadores atuam em escala mundial, o que dificulta a aplicação de regras em escala nacional de restrição às práticas de monopólios e à livre concorrência.

Contudo, a adoção das políticas neoliberais, principalmente nos países em desenvolvimento, vem acentuando a possibilidade da entrada do capital internacional, com liberação financeira e comercial, sem barreiras aos investimentos estrangeiros, construindo espaços ideais/propícios de atuação para estes capitais.

Evidenciamos que o processo de fusão e aquisição de empresas concorrentes no setor portuário vai além das agências de navegação/armadores. Este cenário faz parte também da operação nos terminais, inclusive, na própria administração dos portos pelo mundo. O processo de integração dos elos subsequentes da cadeia produtiva é tido como uma característica comum no setor de logística, principalmente quando estamos a tratar dos portos (CADE, 2017). Tal processo é denominado de integração vertical e, dentro dos portos, pode concretizar-se via

[...] terminais portuários (sejam em portos organizados ou em terminais de uso privado) e mercados situados à montante (ferrovias, mineradoras, exportadores de commodities agrícolas, etc.) e/ou mercados situados a jusante (armadores, terminais localizados no exterior) (CADE, 2017, p. 14).

Como exemplo, temos o caso da própria Maersk Line, a qual iniciou suas atividades no Brasil com um escritório na cidade de Santos em 1994 e, nesse mesmo ano, seu primeiro navio aportou no porto da cidade (MUNDOLOGÍSTICA, 2019).

A empresa estruturou um império de bilhões de dólares no Brasil por meio de sua atuação na logística, tendo mais de mil clientes, inclusive atuando como arrendatária de terminais privados dentro dos portos organizados e de TUP (MUNDOLOGÍSTICA, 2019), como o TUP do Pecém, por meio de uma de suas empresas, a APM Terminals e o Porto de Itajaí, com a mesma empresa. No Porto de Santos, a Maersk atua através da *joint venture* Brasil Terminal Portuário (BTP)⁹⁵, principal terminal em movimentação de contêineres da América Latina (MUNDOLOGÍSTICA, 2019).

A APM Terminals⁹⁶ controla 75 terminais pelo mundo, dos quais, 16 no continente Americano, sendo 4 nos Estados Unidos (nas duas costas Leste e Oeste) e no Brasil (TUP do Pecém, BTP em Santos, Itapoá e Itajaí), 2 no México (no Pacífico e Caribe) e Colômbia (Pacífico e Caribe), e 1 terminal nos seguintes países, Guatemala, Costa Rica, Peru e Argentina; 22 na Europa, sendo que Espanha e Rússia são os países com mais terminais do grupo, com o total de 5 cada; 15 terminais na África, dos quais Marrocos, Costa do Marfim, Nigéria, Congo e Angola têm 2 terminais cada; e, no continente asiático, 22 terminais, sendo que 12 estão instalados só na China (APMTERMINALS, 2020).

Em relação à participação da APM Terminals no mercado de operação de terminal de contêineres no mundo, como exposto no Gráfico 7, encontra-se, na quarta colocação com 78,6 milhões de TEU movimentados no ano de 2018, o que representou um declínio de 2% em relação ao ano de 2017.

⁹⁵ A Maersk Line divide o controle da BTP com sua principal concorrente no transporte marítimo de cargas, a Mediterranean Shipping Company (MSC) (CADE, 2017).

⁹⁶ A empresa possui sete escritórios de negócios nas seguintes localidades: Charlotte, EUA; Cidade do Panamá, Panamá; Roterdã, Holanda; São Petersburgo, Rússia; Shangai e Hong Kong, China; e Dubai, Emirados Árabes Unidos; além do escritório central da empresa, localizado na cidade de Haia, Holanda (APMTERMINALS, 2020).

Gráfico 7: Os 21 Principais Operadores de Contêineres do Mundo

Ranking 2018 (throughput)	Company	Headquarters	Million TEUs	Percentage share	Growth/decline (million TEUs)	Growth/decline 2017-2018	Million TEUs	Growth/decline 2017-2018 (percentage)
1	COSCO	China	105.8	13.5	14.5	15.9	130.0	17.8
2	Hutchison Ports	Hong Kong, China	82.6	10.5	0.2	0.3	112.0	1.6
3	PSA International	Singapore	80.1	10.2	6.2	8.4	112.6	7.9
4	APM Terminals	Netherlands	78.6	10.0	2.3	3.1	99.7	-2.0
5	DP World	United Arab Emirates	70.0	8.9	1.3	1.9	89.7	3.2
6	Terminal Investment Limited	Switzerland	47.7	6.1	3.7	8.4	62.4	8.7
7	China Merchants Ports	China	34.5	4.4	3.5	11.4	42.9	5.2
8	CMA CGM	France	25.6	3.3	0.9	3.5	38.4	1.6
9	Eurogate	Germany	13.7	1.7	-0.1	-1.1	22.6	-7.0
10	SSA Marine	United States	12.6	1.6	1.3	11.4	20.2	2.5
11	NYK Lines (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha)	Japan	10.6	1.4	-0.4	-3.4	23.8	34.6
12	Evergreen	Taiwan Province of China	10.4	1.3	0.1	0.9	17.2	3.6
13	International Container Terminal Services	Philippines	9.7	1.2	0.6	6.4	17.9	13.7
14	Hyundai	Republic of Korea	7.6	1.0	1.4	23.1	12.3	10.8
15	HHLA (Hamburger Hafen und Logistik)	Germany	7.4	1.0			10.3	8.4
16	MOL (Mitsui Osaka Shosen Kaisha Lines)	Japan	7.3	0.9	0.2	3.4	10.0	4.8
17	Yildirim/Yilport	Turkey	6.4	0.8	0.3	4.4	10.1	-0.2
18	Bolloré	France	5.3	0.7	0.5	11.5	9.4	6.2
19	Yang Ming	Taiwan Province of China	4.4	0.6	-0.3	-5.5	8.4	-5.9
20	"K" Line (Kawasaki Kisen Kaisha)	Japan	3.3	0.4	-0.2	-5.3	5.7	44.1
21	SAAM Puertos (Sudamericana Agencia Aéreas y Marítimas)	Chile	3.2	0.4	0.1	4.9	5.2	8.4
Global operators total			626.6	80.0	43.70	7.50		

Fonte: UNCTAD, 2020. Adaptado pelo autor.

Como pontuamos, a Maersk divide o controle do principal terminal de movimentação de contêineres no Brasil com a sua principal concorrente, a MSC, empresa suíça e segundo maior armador do mundo, ficando atrás da própria Maersk.

A MSC possui uma frota de mais de 500 navios navegando por mais de 200 rotas por 155 países (MSC, 2020). A empresa tem “[...] seus próprios terminais de contêineres na África, Austrália, Brasil, China, Europa, Índia, Oriente Médio e Estados Unidos.” (MSC, 2020, não paginado).

A MSC também atua no Brasil nos TUP Portonave, em Navegantes/SC (CADE, 2017). Do outro lado do Rio Itajaí, encontra-se dentro do Porto de Itajaí o terminal da Teconvi, de propriedade da Maersk que, devido à aquisição da Hamburg Süd pela empresa dinamarquesa, controla hoje também o TUP de Itapoá/SC (CADE, 2017).

Ressaltamos que tal aquisição proporcionou a Maersk o controle da principal empresa líder no transporte de cabotagem no Brasil, a Aliança Navegação e Logística⁹⁷ (CADE, 2017).

A aquisição da Hamburg Süd e, conseqüentemente, da Aliança, pela Maersk colocou a liderança na navegação de cabotagem nacional nas mãos da empresa, pois a Aliança já era a principal empresa neste ramo e, com a Mercosul Line “[...] o braço de cabotagem da Maersk no país, têm juntas 80% da capacidade total do mercado em TEUs (contêineres padrão de 20 pés). O restante está nas mãos da Log-In.” (CURSOH, 2016, não paginado).

O log-In Logística, empresa do grupo Vale, por sua vez, também possui integrações verticais referentes à cabotagem e à movimentação de contêineres. Aliás, a empresa é arrendatária do Terminal de Vila Velha/ES (CADE, 2017).

Outros exemplos de empresas são:

O Ecoporto Santos, antigo Tecondi do porto de Santos, pertence à Ecorodovias, empresa que opera com logística intermodal, incluindo concessão de rodovias em cinco estados brasileiros, além de recintos alfandegados como portos secos e Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIA). Finalmente, o Terminal de Contêineres de Sepetiba, localizado no porto de Itaguaí (RJ) pertence à Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), que também detém participação acionária na MRS Logística, empresa detentora da malha ferroviária que dá acesso ao porto e se interliga com outras ferrovias que cobrem as regiões sudeste e centro-oeste (CADE, 2017, p. 15).

Diferentemente dos 5 maiores armadores mundiais, dentre eles 4 europeus e um asiático, entre os operadores de terminais de contêineres temos 4 asiáticos e um europeu, como demonstrado no Gráfico 7. E, dos 21 maiores, temos 12 asiáticos, 7 europeus, e 2 Americanos (um nos EUA e outro no Chile⁹⁸). Juntos, representam 80% do mercado de operadores de terminais de contêineres, sendo que movimentaram, no ano de 2018, um total de 626,6 milhões de TEU.

A liderança mundial em movimentação de contêineres é do conglomerado chinês COSCO SHIPPING LINES Co. Ltda, o qual movimentou em seus terminais, no ano de

⁹⁷ A empresa nasce em 1950 com o alemão Carl Fischer, fazendo o transporte de cabotagem e de frutas entre o Brasil e a Argentina e, em 1998, é adquirida pelo grupo Hamburg Süd (ALIANÇA, 2020).

⁹⁸ A empresa chilena é a Sociedad Matriz SAAM S.A., cujo principal ativo é a SAAM, que presta serviços em três ramos, são eles: terminais, portuários, rebocadores e logística. O grupo possui 10 portos em seis países da América (México, Estados Unidos, Colômbia, Equador e Costa Rica), sendo que é o quarto maior operador portuário da América do Sul e tem parceria com os principais armadores marítimos (SAAM, 2020). A empresa, de acordo com o autor, ainda é proprietária do principal porto chileno, o Porto de San Antonio, além dos portos de Iquique e Antofagasta.

2018, 105,8 milhões de TEU, o que representou um crescimento de 17,8% em relação ao ano anterior.

A COSCO possui 2 terminais no continente americano, um na cidade de Seattle, nos Estados Unidos, e outro no Peru, CSP Chancay Terminal⁹⁹, o qual encontra-se em construção e cujo investimento é de 225 milhões de dólares aplicados entre a operadora/armadora chinesa e a empresa Volcan¹⁰⁰ (WORLD MARITIME NEWS, 2019).

Na Europa, a empresa chinesa mantém 2 terminais na Espanha e na Bélgica, 1 na Itália, Holanda, Grécia, Turquia. Um terminal na África, no Egito. Na Ásia, a empresa possui 1 terminal nos Emirados Árabes Unidos e na Coreia do Sul (COSCO SHIPPING, 2020).

De acordo com a própria empresa, a COSCO

[...] is a leading ports operator in the world and its terminals portfolio covers the five main port regions in Mainland China, Southeast Asia, Middle East, Europe, South America and the Mediterranean. As at 30 June 2020, COSCO SHIPPING Ports operated and managed 360 berths at 36 ports worldwide, of which 206 were for containers, with a total designed annual handling capacity of approximately 115 million TEU¹⁰¹ (COSCO SHIPPING PORT LIMITED, 2020, não paginado).

O segundo maior operador de terminais de contêineres é o Hutchison Ports, com 52 portos distribuídos no continente americano, estando na Argentina (Bueno Aires), Bahamas (Freeport), Canadá (Quebec), México (Ensenada, Lazaro Cárdenas, Manzanillo e Veracruz), Panamá (Balboa, Cristóbal); na Europa, com 4 terminais na Holanda, 3 no Reino Unido e 1 na Bélgica, Alemanha, Polônia, Espanha e Suécia; no continente africano, com 3 terminais no Egito e 1 na Tanzânia; na Ásia operando 7 terminais na China (mais 2 em Hong Kong), 3 nos Emirados Árabes Unidos, 2 na Coreia do Sul, e 1

⁹⁹ A construção do terminal será na Bahía de Chancay, a 80 km ao norte de Lima, capital do Peru (VOLCAN, 2020). No projeto do terminal estão inclusos os terminais multifuncionais, de contêineres e instalações de infraestrutura relacionadas. A primeira fase do terminal terá quatro berços, dos quais dois são berços polivalentes e dois são berços de contêineres, com capacidade total anual projetada de um milhão de TEU (WORLD MARITIME NEWS, 2019). “Phase one of the terminal will have four berths, of which two are multi-purpose berths, and two are container berths with a total annual designed capacity of one million TEU.” (WORLD MARITIME NEWS, 2019, não paginado).

¹⁰⁰ Volcan é uma mineradora criada na década de 1940 no Peru e a maior produtora de zinco, chumbo e prata explorados na Sierra Central peruana (VULCAN, 2020). Ainda de acordo com o autor, a empresa atua também no setor de energia e portuário.

¹⁰¹ Tradução livre: “[...] é uma operadora de portos líder no mundo e seu portfólio de terminais cobre as cinco principais regiões portuárias na China Continental, Sudeste Asiático, Oriente Médio, Europa, América do Sul e o Mediterrâneo. Em 30 de junho de 2020, COSCO Portos de TRANSPORTE operava e gerenciava 360 atracadouros em 36 portos em todo o mundo, dos quais 206 eram para contêineres, com um total anual projetado de capacidade de manuseio de aproximadamente 115 milhões de TEU.

terminal no Iraque, Omã, Indonésia, Malásia, Vietnam, Tailândia, Paquistão, Myanmar, e 2 na Oceania, todos na Austrália (HUTCHISON PORTS, 2020).

Hutchison Ports faz parte do conglomerado internacional CK Hutchison Holdings Limited (CK Hutchison), o qual atua em 5 grandes negócios principais, são eles: “[...] ports and related services, retail, infrastructure, energy and telecommunications.”¹⁰² (CKH, 2020).

Como exemplo da diversificação produtiva no setor de serviços, a empresa controla a A.S. Watson, a qual possui mais de 12 marcas de varejo, nos seguintes setores: Saúde e Beleza (Kruidvat, Trekpleister, Rossmann, Superdrug etc.); Perfumarias e Cosméticos de luxo (ICI PARIS XL, The Perfume Shop); Alimentos, Eletrônicos e Vinhos (PARKnSHOP, SU-PA-DE-PA etc.); Bebidas (Watsons Water, Sunkist etc.) (A.S. WATSON GROUP, 2020). Ademais, o conglomerado atua em 27 mercados com mais de 15.800 lojas na Ásia e Europa.

Na sequência, temos a PSA International, grupo de Singapura que movimentou, no ano de 2018, um total de 80.1 milhões de TEU, representando um aumento, em comparação ao ano anterior, de 7,9%. A empresa nasce no país asiático e desenvolve a atividade de operador portuário (especialmente contêineres) e de administração do porto de Cingapura até o ano de 1996, quando inicia a operação no primeiro terminal da empresa no estrangeiro, no Porto de Dalian, na China (PSA, 2020a).

Na América, a PSA possui 5 terminais (Canadá, Estados Unidos, Panamá, Colômbia e Argentina); na Europa, controla 2 terminais na Itália e Bélgica e um terminal em Portugal, Polônia e Turquia (PSA, 2020b); na Ásia, tem 6 terminais na China, 4 na Índia, 3 na Coreia do Sul, 2 na Tailândia e 1 no Japão, Vietnam, Indonésia, Singapura e Arábia Saudita. A PSA também atua no controle de ferrovias e na administração marítima em diversos países do mundo, entre eles: Inglaterra, Índia, Peru e Canadá (PSA, 2020b). No Brasil, a PSA mantém dois armazéns, um localizado na cidade de Barueri, grande São Paulo, e outro em Itajaí (PSA, 2020b).

E fechando os 5 maiores operadores de terminais mundiais, temos a DP World, empresa com origem nos Emirados Árabes Unidos, criada em 1972 (DP WORLD, 2020a). Ainda de acordo com o próprio autor, a empresa atua controlando portos e terminais, parques industriais, zonas de logísticas e serviços marítimos e marinas.

¹⁰² Tradução livre: “portos e serviços relacionados, varejo, infraestrutura, energia e telecomunicações.”

No ano de 2018, a DP World movimentou, nos diversos terminais e portos que controla, 70.0 milhões de TEU, o que representou crescimento de 3,2% em comparação com o ano anterior.

Os terminais sob controle da empresa no continente Americano estão distribuídos da seguinte maneira: 5 no Canadá; 2 no Chile (Lirquén, San Antonio) e Peru (Callao e Paita), 1 na República Dominicana (Caucedo), Equador (Posorja), Brasil (DP World Santos), Argentina (Buenos Aires) e Suriname (Paramaribo); Na Europa, a empresa possui 2 terminais na Inglaterra e na França, 1 terminal na Bélgica, Espanha, Holanda, Turquia, Romênia e Ucrânia; Na África, a empresa opera 2 terminais na Argélia, 1 terminal em Djibuti, Somália, Moçambique, Senegal e Egito. No continente Asiático, opera 5 terminais na Índia, 4 na China, 2 na Filipinas, 1 na Coreia do Sul, Vietnã, Tailândia, Paquistão, Emirados Árabes Unidos, Arábia Saudita; além de 4 terminais na Oceania, todos na Austrália (DP WORLD, 2020b).

Os 5 operadores mundiais centrais (Cosco, Hutchison Ports, PSA, APM e DP World) controlam 53,1% dos terminais especializados na movimentação de contêineres no mundo. Estas empresas atuam nas principais rotas comerciais terminais, além de serem parte de conglomerados mundiais de armadores. Algumas empresas controlam tanto o transporte de cargas e as principais rotas como também os principais terminais portuários de onde essas cargas partem e chegam. Vide o caso da Maersk Line, Cosco Shipping, etc.

Segundo a UNCTAD (2020, p. 50)

Intra- and inter-port competition are key features of the supply of port infrastructure and services. Intra-port competition stems from the diversity of actors involved in the administration of different terminals and services within a port. This is a consequence of the increased use of concessions for the management of terminals and port services.¹⁰³

Contudo, observando os dados que apontamos no decorrer deste subcapítulo, assim como defendido por Galvão (2009), o setor portuário vivencia um processo de concentração comercial nas mãos de um seleto grupo de 5 armadores mundiais e operadores que dominam mais de 50% do mercado. Isso somado ao processo de abertura econômica e de adoção das políticas neoliberais por diversos Estados-nações (vide o exemplo do Brasil), que aderiram às políticas neoliberais para o setor portuário, com a

¹⁰³ Tradução livre: “A competição intra e interportuária é uma característica fundamental do fornecimento de infraestrutura e serviços portuários. A competição intraportuária decorre da diversidade de atores envolvidos na administração de diferentes terminais e serviços em um porto. Isso é consequência do aumento do uso de concessões para a gestão de terminais e serviços portuários.”

entrega à iniciativa privada de ativos públicos ou a privatização dos portos, o que fez com que se ampliasse a participação dos grandes operadores/armadores no setor, controlando as principais rotas e portos pelo mundo.

Como demonstramos, os principais conglomerados do setor portuário em escala mundial estão controlando as principais empresas de navegação, assim como os principais terminais portuários pelo mundo, e o Brasil não está de fora desta lógica, muito pelo contrário (vide o caso dos contêineres e da navegação de cabotagem).

Aliás, este controle não fica restrito aos contêineres. Os terminais especializados em carga geral, especialmente de celulose, mineração e siderurgia, estão arrendando terminais dentro dos portos organizados ou construindo TUP. Na indústria de celulose, a Fibria, empresa controlada desde 2018 pelo grupo Suzano, administra o Terminal Portocel, em Aracruz/ES. Bem como, a empresa ainda possui “[...] participação no TUP Belmonte (BA), de propriedade da Veracel, empresa cujo controle é compartilhado entre a empresa do grupo Votorantim e a sueca Stora Enso” (CADE, 2017, p. 15).

Em outros setores produtivos, por exemplo, na siderurgia, a Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA) e a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN)

[...] controlam respectivamente os terminais de carga geral TKCSA e do porto de Itaguaí, no estado do Rio de Janeiro. A Usiminas, por sua vez, controla o Terminal Marítimo Privado de Cubatão (SP) e, em sociedade com Gerdau e Arcelor-Mittal, controla o terminal da Praia Mole (ES). [...] As quatro siderúrgicas – CSN, Arcelor-Mittal, Gerdau e Usiminas – são sócias da Vale na MRS Logística, empresa que controla a malha ferroviária sudeste interligando os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo e dando acesso aos terminais portuários localizados nesses estados. (CADE, 2017, p. 14).

Nos grânéis sólidos, a título de exemplo, a Vale possui uma integração vertical com todos os elos da cadeia produtiva de minérios no país, desde a extração, transporte ferroviário, movimentação nos portos e navios próprios.

[...] destacando-se o seu amplo domínio sobre a infraestrutura portuária especializada em minerais a granel. Dos oito principais portos e terminais especializados nesse tipo de carga, o grupo Vale detém participação em sete: Trombetas (PA), Ponta da Madeira (MA), Tubarão (ES), TUP MBR (RJ), TUP Ponta do Ubu (ES), Praia Mole (ES) e Itaguaí (RJ). O oitavo porto da lista dos maiores pertence à Alumar, uma das maiores produtoras de alumínio do mundo, e está localizado no estado do Maranhão (CADE, 2017, p. 16).

Outros exemplos de domínio da cadeia de produção vêm na movimentação de grânéis sólidos vegetais, como nas empresas Bunge, ADM, Cargill e Cosan, as quais

possuem terminais próprios em diversas regiões do país. Lembrando que a produção de grãos sólidos vegetais, do tipo *commodities*, produzidos e movimentados por estas empresas nos seus respectivos terminais portuários, é um dos principais produtos que contribuem para as exportações brasileiras.

Nessa perspectiva, estas empresas investem em “[...] outras estruturas da cadeia logística como armazenagem e estações de transbordo intermodal (Bunge), transporte fluvial (ADM), ferrovias e transporte intermodal (Cosan).” (CADE, 2017, p. 16).

Nos terminais de grãos líquidos, o cenário não é diferente.

[...] empresas produtoras de *commodities* atuando na operação portuária e em outros elos da cadeia produtiva. A Petrobras, através da sua subsidiária Transpetro, movimenta cerca de 70% desse tipo de carga no país. Além disso, destacam-se empresas produtoras de etanol, como a Cosan (totalmente verticalizada), de suco de laranja, como a Citrosuco que integra o transporte terrestre, operação portuária e transporte marítimo e de óleos vegetais como Cargill e Agropalma. (CADE, 2017, p. 15)

A integração vertical entre os operadores portuários e as empresas atuantes nas demais cadeias do setor portuário (importadores, exportadores, empresas de navegação, operadores logísticos) foi o que mais gerou análise e exigiu concentração do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) brasileiro, pois, de acordo com o CADE (2017), as integrações verticais podem gerar, conforme as estruturas do mercado em questão, ineficiências, monopólios e condutas anticompetitivas, como, por exemplo, fechamento do mercado e aumento dos custos de um serviço para prejudicar seus rivais.

Além do mais, no relatório do CADE do ano de 2017 sobre o “Mercado de serviços portuários”, apontou-se que a integração vertical mais comum no setor portuário dá-se entre os produtores de *commodities* vegetais agrícolas que controlam terminais, armazéns e até ferrovias.

É comum, nesses mercados, que grandes exportadores de *commodities* detenham participações societárias, ou mesmo o controle total, em terminais portuários para escoamento da produção, os quais podem ser de uso cativo dos acionistas ou podem ofertar parte de sua capacidade para armazenar produtos de exportadores não integrados (CADE, 2017, p. 44-5).

Portanto, como pontuamos neste subcapítulo, os setores portuários nacional e internacional são marcados por um controle do mercado por grandes conglomerados internacionais, os quais buscam controlar toda a cadeia produtiva, e o processo de integração vertical efetiva-se entre os armadores, os operadores portuários, os setores

industriais e os produtores de *commodities*, que vêm aumentando seu poder sobre os elos de suas cadeias produtivas.

Em outras palavras, foi possível observar mecanismos de organização do capital e de suas escalas de atuação nos portos com o propósito de remover os obstáculos para sua expansão. Sendo, então, os processos de redefinições de logística, de concentração/oligopolização e integração vertical de empresas, as principais estratégias do capital, o que, por sua vez, também reverbera nas relações com o trabalho portuário.

Por isso, é importante compreender estas reorganizações e atuações do capital em relação ao setor portuário, para também auxiliar na análise sobre as ações de controle da força de trabalho que as empresas/operadores portuários buscam implementar no país a partir da flexibilização do trabalho.

Nesse sentido, é de suma importância para os trabalhadores e suas entidades de representação compreenderem que o processo de luta contra a ofensiva do capital em escala local tem semelhanças com processos que também ocorrem em outras escalas, em outras localidades.

Evidentemente que a história da organização dos trabalhadores portuários nacionais tem suas particularidades, assim como as estratégias de ação do capital no Brasil, que apresentam características distintas do que ocorreu na Europa ou em outros países que compõem a América Latina, como a Colômbia, por exemplo. Contudo, a perspectiva de olhar para o conflito entre capital e trabalho de forma mais ampla é de suma importância para os trabalhadores e suas entidades de representação, pois o capital, no setor portuário, como demonstramos, atua e está organizado em uma escala internacional.

CAPÍTULO 3: O TERMINAL PRIVATIVO DO PECÉM E O PORTO DE SANTOS: DINÂMICA PRODUTIVA E RELAÇÕES DE TRABALHO

Neste terceiro capítulo tratamos, mais especificamente, da modernização portuária nos recortes espaciais e analíticos da tese, ou seja, as particularidades do PO de Santos e do TUP do Pecém. Demonstramos ainda, nestes dois casos, os conflitos da relação capital-trabalho-Estado e as estratégias e mecanismos utilizados para a expansão e o controle do capital no setor portuário.

3.1 O Terminal de Uso Privado do Pecém

Para analisar os efeitos da criação do TUP do Pecém, no estado do Ceará, e seus impactos para os trabalhadores portuários, é necessário entendermos o TUP como um objeto fixo no espaço, que é dotado de intencionalidades e que representa uma reconfiguração espacial da lógica de produção do capital, criado para atender as necessidades de acumulação do capital sob o neoliberalismo, ou seja, é preciso, primeiramente, apresentar uma contextualização do Ceará, nos últimos anos, mediante sua inserção na lógica do capital.

Pois bem, diante da expansão da economia globalizada, os lugares assumem um novo papel na divisão social e territorial do trabalho no Brasil e no mundo e, assim, o processo de deslocalização e da reestruturação produtiva, combinado com os avanços tecnológicos na área da telecomunicação e transportes, proporcionam mudanças e reconfigurações espaciais na forma como o capital reproduz seu próprio espaço de produção. E o lugar como “[...] objeto e sujeito da economia globalizada, é um espaço que pouco tem de autônomo, não se encerrando sobre si mesmo, de forma independente do resto do mundo, com o qual interage permanentemente no processo de acumulação de capital” (ELIAS; PEQUENO, 2013, p. 99).

Nessa perspectiva, a adoção da acumulação flexível redefine a dinâmica da economia, a forma de gestão dos grandes grupos econômicos, com consequentes reverberações no mundo do trabalho, afetando o mercado de trabalho, estabelecendo novas condições, materiais e imateriais, tidas como ideais, para a reprodução do capital.

Elias e Pequeno (2013) pontuam que o dinamismo econômico e suas influências espaciais na construção de um território moderno para o capital, isto é, a superação das rugosidades no espaço para a acumulação do capital, no estado do Ceará, transmutaram-

se na modernização da produção agrícola, na construção de obras de infraestrutura que permitissem melhorar o escoamento da produção. Como exemplo, os autores assinalam os perímetros irrigados, sistemas de gestão dos recursos hídricos, os quais tiveram como objetivo favorecer

[...] a difusão do agronegócio, em especial de frutas tropicais visando à exportação; pela implantação de indústrias, especialmente vindas de outras partes do país, fruto da guerra fiscal, com amplos benefícios do governo estadual; pela construção de infraestruturas associadas aos transportes, às comunicações, ao saneamento básico, aos recursos hídricos; pelo desenvolvimento de novas fontes de energia; pela expansão de comércios e serviços especializados; pelo crescimento das atividades turísticas, especialmente ligadas ao litoral etc (ELIAS; PEQUENO, 2013, p. 99).

O estado do Ceará, para Teles (2015), passou por três momentos marcantes em sua inserção na lógica do capital. O primeiro período durou do Brasil colônia até os anos de 1950, quando a economia do estado¹⁰⁴ viveu de ciclos econômicos ligados à produção agropecuária, com características iniciais na pecuária e na produção de subsistência, assim como do beneficiamento de produtos agrícolas voltados à exportação (o algodão, por exemplo).

A segunda fase efetivou-se com as intervenções fiscais promovidas pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), por meio de políticas de desenvolvimento regional. Contudo, de acordo com Amora (2005), tais políticas acabaram concentrando-se nas capitais nordestinas, principalmente nas cidades de Fortaleza, Salvador e Recife, o que, por sua vez, reforçou a centralidade produtiva nestas capitais.

O Ceará, por meio dos incentivos da SUDENE, passou a promover políticas desenvolvimentistas visando o processo de industrialização, realizando ações como construção de estradas, de meios de comunicação e do primeiro Distrito Industrial do estado, situado no distrito de Maracanaú, no ano de 1966, com o então governador Virgílio Távora (1963-1966 e 1979-1982) (TELES, 2015).

O terceiro período está, exatamente, relacionado ao processo de mundialização do capital e à adoção do modelo de acumulação flexível, com a chegada ao poder de grupos políticos, no final da década de 1980, formados por empresários que passaram a gerir o estado pautando-se em políticas neoliberais.

¹⁰⁴ Vale dizer que outros cultivos também desenvolveram-se no estado, contudo com menor impacto econômico, como: produção de café, fruticultura, hortaliças (TELES, 2015).

Nesse contexto, Tasso Jereissati, então no Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB)¹⁰⁵, assume o governo do estado do Ceará no ano de 1987, resgatando pontos do projeto modernizante pensado por Távora na década de 1960, para inserir o Ceará nos fluxos de capital ligados à economia globalizada. Em seu primeiro mandato, Jereissati realizou ajuste fiscal, reforma administrativa da máquina estatal cortando gastos e apresentando uma política industrial para o estado, com a implantação de uma refinaria de petróleo e uma unidade de laminadores planos, com beneficiamento de gás, com a criação de uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE), etc. (TELES, 2015).

Na sequência, assume o governo do estado Ciro Gomes, então vinculado ao PSDB (1991 - 1994). Gomes deu prosseguimento à política econômica de seu antecessor, ressaltando, como objetivo de seu governo, a importância de retomar as negociações e implantar projetos de “alto poder germinativo”, representados pela construção de uma siderúrgica, uma refinaria de petróleo, uma unidade de enriquecimento de urânio (Itatiaia), etc.

Jereissati retorna ao poder para seu segundo mandato no ano de 1995 e institui o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Estado do Ceará (1995 - 1998). Com a ajuda do governo Federal, na época com o ex-presidente FHC (1995 - 2002), os projetos federais de investimento em infraestrutura (inicialmente, “Brasil em Ação e, posteriormente, Avança Brasil) viabilizaram a meta de construção de um complexo siderúrgico, petroquímico integrado a um porto moderno (TELLES, 2016; GEIPOT, 2001).

Dentro do programa “Brasil em Ação”, dos 42 projetos estabelecidos, 26 eram voltados para a área de infraestrutura. No que tange ao setor portuário, especificamente ao TUP do Pecém, definiu “[...] a construção da infraestrutura do Complexo Industrial e Portuário do Pecém/CE” (GEIPOT, 2001, p. 8).

Ainda de acordo com o relatório, para o Programa Brasil em Ação, o Governo Federal, por meio do Orçamento Geral da União, e o Governo do estado do Ceará investiram R\$ 220 milhões no projeto de construção do porto. Para dar sequência ao

¹⁰⁵ Jereissati exerceu por três mandatos o cargo de governador do estado (1987 - 1990, 1995 - 1998 e 1999 - 2002) e senador da República em dois mandatos (2003 - 2011 e 2015 - 2023). Desde o ano de 1990, o senador é integrante do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB). Nos últimos anos, Jereissati conduziu, por meio da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do senado, reformas importantes que atingem os trabalhadores brasileiros, como a Reforma Trabalhista, ainda no governo Temer, e a Reforma da Previdência, já no governo de Bolsonaro (BORGES, 2017; GARCIA, 2019). Ademais, Jereissati é formado em administração pela Fundação Getúlio Vargas, berço da escola neoliberal no Brasil, e dono de diversas companhias em diferentes áreas, entre elas, do grupo Iguatemi, de shopping centers com 17 unidades distribuídas pelo país (BORGES, 2017).

projeto Brasil em Ação, o Governo Federal criou o “Avança Brasil”, que previa um investimento no setor portuário de R\$ 13 bilhões.

Em âmbito estadual, o governo de Jereissati criou Grupos de Trabalho para viabilizar a construção do CIPP, sendo o primeiro, o Interinstitucional 5¹⁰⁶, o qual congregava diversas secretarias (TELES, 2015). Dentro das discussões promovidas no grupo de trabalho, segundo a autora, estabeleceu-se a necessidade de criar um grupo específico para acompanhar o processo de construção do CIPP, denominado Grupo Interno de Acompanhamento do Projeto de Construção do CIPP.

No mês de março de 1993, o governo estadual, por meio do Decreto nº 24.032, designou o acidente geográfico denominado “Ponta do Pecém” como área de interesse público para fins de desapropriação para construção do terminal portuário e do próprio complexo. Além disso, por meio do decreto nº 24.032, criou o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), localizado nos municípios de Caucaia¹⁰⁷ e São Gonçalo do Amarante¹⁰⁸, no litoral Oeste do estado e a cerca de 60 quilômetros da capital, Fortaleza. “O complexo possui uma área de 13.337 hectares, dos quais 7.101 hectares pertencem a Caucaia; e 6.235 hectares ao município de São Gonçalo do Amarante” (GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ, 2017, não paginado).

O território destinado ao CIPP é, historicamente, onde viviam comunidades tradicionais, entre elas indígenas e pescadores artesanais que sofreram a remoção de seus territórios para a construção do empreendimento (TELES, 2015).

Os efeitos sociais e ambientais da construção do CIPP foram debatidos por diversas entidades sociais, comunidades indígenas e de pescadores e, inclusive, da ONG Instituto Terramar, que atua junto às comunidades costeiras do estado. No que tange aos impactos do TUP do Pecém, uma representante da ONG explicitou que o terminal nem deveria existir, pois, além de estar em um território onde residiam diversas comunidades tradicionais, ele foi instalado de maneira equivocada, isto é, “foi de goela abaixo”. Aliás,

A área onde ele se encontra hoje era uma área de rica biodiversidade. Hoje vou citar só uma, a história da termelétrica a carvão. A fuligem da termelétrica polui até Fortaleza, a poluição chega até aqui. Pra você ter

¹⁰⁶ Outro grupo de discussão estabelecido foi o Grupo de Trabalho Participativo (GTP), para discutir, junto com as prefeituras dos dois municípios que compreendem o CIPP, mais a Assembleia Legislativa do Estado do Ceará e as comunidades afetadas, ações conjuntas (TELES, 2015).

¹⁰⁷ Criado em 1759, possui uma extensão territorial de 1.223,246 km², com população estimada em 2019 de 361.400 pessoas (no último censo, em 2010, tinha 325.441) (IBGE, 2020).

¹⁰⁸ O município foi criado em 1921, possuiu extensão territorial 842,635 km², com população estimada, no ano de 2019, de 48.422 pessoas, sendo que, no último Censo de 2010, tinha uma população de 43.890 pessoas (IBGE, 2020).

uma ideia e, o vento é contra. As comunidades que vivem ali no entorno não conseguem manter a casa limpa. De manhã elas limpam e a tarde passa a mão, tá preta. Da fuligem da termelétrica e, era só uma, agora são duas (Entrevista com Representante do Instituto TERRAMAR, Fortaleza, 2018).

Esta problemática foi também abordada em julho de 2018, em reportagem sobre o Combate ao Racismo Ambiental feita com moradores do assentamento Nova Vida Parada, construído exatamente para abrigar moradores retirados do território onde está o CIPP. Esses relataram que suas casas estão sendo invadidas por resíduos industriais do CIPP.

Moradores relatam forte cheiro de enxofre, náuseas, problemas respiratórios e de pele provocados pelo pó preto e brilhoso, que se acumula nas casas. É a chuva de prata decorrente do carvão e do minério de ferro com metal sublimado das emissões (RACISMO AMBIENTAL, 2018, não paginado).

Ainda de acordo com o noticiário, muitas famílias têm deixado a comunidade e outras, solicitado realocação devido aos problemas ambientais que o CIPP causa. As famílias têm acionado o Ministério Público Federal (MPF) que vem realizando reuniões periódicas com a comunidade e o estado do Ceará e, segundo o Procurador da República, Alessandro Sales, seria necessária

[...] a retirada das pessoas das proximidades da CSP, da termelétrica e da correia transportadora de minérios. “Existe uma quantidade de pessoas que já foi retirada. Estamos trabalhando na possibilidade de desapropriar outra faixa” (RACISMO AMBIENTAL, 2018, não paginado).

Outro ponto importante é que o CIPP não possui um licenciamento ambiental global, pois estes são realizados por empresas. Por exemplo, o TUP possui um licenciamento, a CSP outro e assim sucessivamente, para os demais empreendimentos dentro do complexo (Entrevista com Representante do Instituto TERRAMAR, Fortaleza, 2018).

Então, quando você avalia os licenciamentos e os EIA-RIMA individualmente você vai ter um resultado. Mas quando você junta essa gama né? O acumulado dos impactos você vai ter uma bomba na mão! E o estado não quer fazer isso. O estado do Ceará, ele tem se esquivado dessa possibilidade de fazer um grande levantamento pra saber qual a capacidade da região pra quantidade de impactos que já tem hoje. Eles não querem fazer isso (Entrevista com Representante do Instituto TERRAMAR, Fortaleza, 2018).

Ademais, o CIPP vem intensificando o problema relacionado à água no estado.

Porque ele tem consumido boa parte da água que deveria vir pra população. Nós consumimos apenas 6% e o restante vai para as grandes indústrias, mineração... O Porto do Pecém é a desculpa pra tudo. Transposição do São Francisco, Canal Trabalhador, Eixão das Águas, todas as desculpas pra trazer água. Não é para a população é para o Porto do Pecém (Entrevista com Representante do Instituto TERRAMAR, Fortaleza, 2018).

Diante do conflito pela água, o governo do estado autorizou a construção de uma série de poços para abastecer o CIPP e, inclusive, a retirada da água da Lagoa do Povo Enacé, apesar de essa ser essencial para a própria existência do povo, sua produção de alimentos, etc. É nesta batalha entre as comunidades tradicionais e o CIPP, que

[...] o governo do estado comprou a briga e disse que vai pegar água de lá. Por enquanto está embargado. E aí tem a história dos poços agora, a perfuração de poços na região. Ele já tem a liberação pra isso. Aí fica nessa briga a justiça prende, o estado vai por trás e libera. E aí estão nesse impasse aí agora. A adutora já está quase pronta, porque todo dia eles fazem um pedaço. Empurrando de “goela a baixo” na população. Então o porto pra gente é um problema, é um nó grande (Entrevista com Representante do Instituto TERRAMAR, Fortaleza, 2018).

O Povo Enacé tem como seu território tradicional parte dos municípios de São Gonçalo do Amarante e de Caucaia e vem lutando pela demarcação. Contudo, desde os anos 90, com a construção do complexo, este povo - juntamente com outras comunidades tradicionais, como os pescadores - sofre com os interesses financeiros do estado, assim como das empresas nacionais e internacionais que atuam na região (MAPA DE CONFLITOS, 2020).

Ademais, os principais impactos ambientais para as comunidades tradicionais são:

Alteração no ciclo reprodutivo da fauna, Alteração no regime tradicional de uso e ocupação do território, Assoreamento de recurso hídrico, Contaminação ou intoxicação por substâncias nocivas, Desmatamento e/ou queimada, Falta/irregularidade na autorização ou licenciamento ambiental, Falta/irregularidade na demarcação de território tradicional, Falta de saneamento básico, Poluição atmosférica, Poluição de recurso hídrico, Poluição do solo, Poluição sonora (MAPA DE CONFLITOS, 2020).

Os estudos de viabilidade para construção do TUP do Pecém tiveram início no ano de 1995, tendo as obras começadas em 1996 e concluídas no ano de 1998, com a obra de acesso ao terminal, rodovia (CE - 155).

Logo depois, foram finalizadas as pontes de acesso ao Píer1 e 2, nos anos de 1999 e 2000, respectivamente, e, em 2001, tiveram início as operações comerciais, contudo a inauguração oficial do terminal foi em 2002 (PECÉM, 2020a). Na Figura 13, apresentamos um histórico da construção do terminal em imagens que vão desde a instalação do canteiro de obras, passando pela construção da ponte de acesso aos píeres à conclusão do TUP. O primeiro navio operado no terminal foi o Navio Capitão San Antonio, em novembro de 2001 (PECÉM, 2020a)

Figura 13: Histórico de Construção do TUP do Pecém



Legenda: 1) Ponta do Pecém, instalação do canteiro obras (1996); 2) Construção da Ponte de Acesso (1997); 3) Obras de infraestrutura do Píer (1998); 4) Construção da Ponte de acesso mar (1998); 5) Construção dos Armazéns A1 e A2 (1998); 6) Concretagem do Píer (1999); 7) Primeiros Guindastes (1999); 8) Vista aérea do Pecém (1999); 9) Estrutura Final da Obra (2000).

Fonte: PECÉM (2020a), adaptado por Thiago Pereira de Barros (2020).

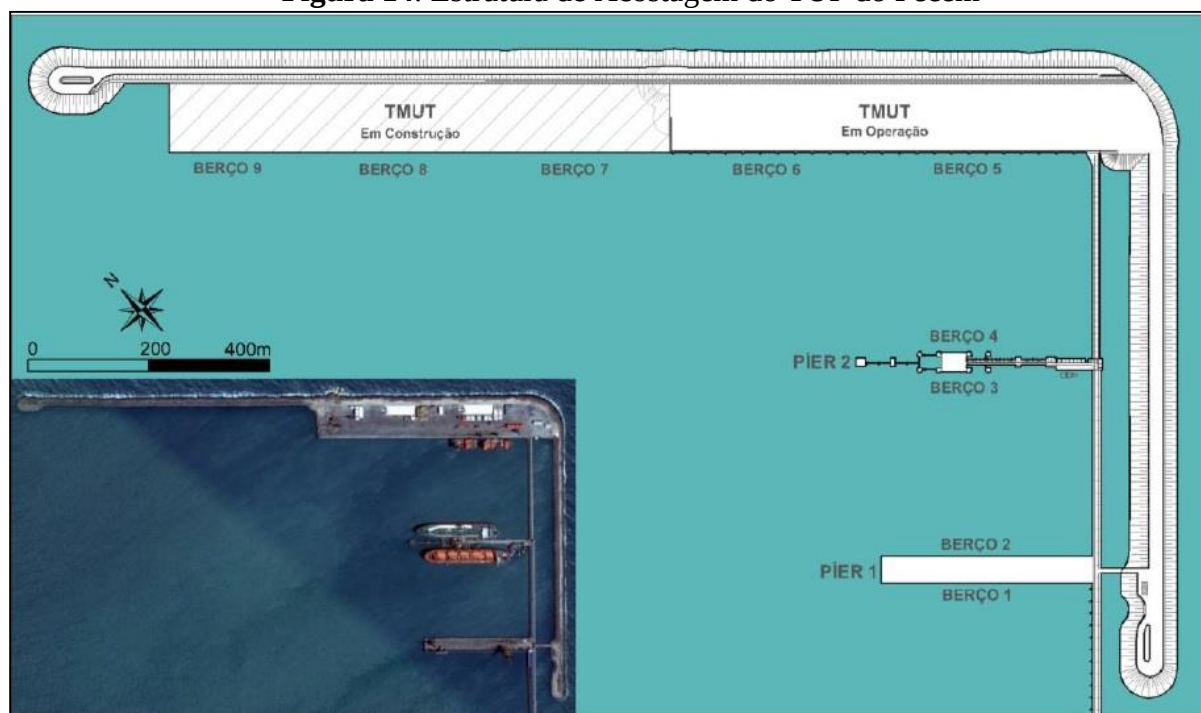
Batista (2005) pontua que o local onde se instalou o TUP do Pecém foi escolhido devido as suas características geográficas, a profundidade da água de 16 metros, a proximidade de 2 quilômetros da costa, ideal para instalação de um terminal tipo *off*

shore, o que, por sua vez, dispensa a manutenção constante de aprofundamento. Outro fator importante, de acordo com a autora, é a posição geográfica privilegiada do terminal em relação aos grandes centros de consumo em escala planetária, Estados Unidos, Canadá e Europa.

O CIPP compreende, além do TUP do Pecém, mais 14 empresas que se instalaram no decorrer da construção do complexo, ainda não finalizado. As principais empresas já em operação no complexo são: Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP)¹⁰⁹, que iniciou suas atividades em junho de 2016; Wobben Windpower, iniciou as atividades em fevereiro de 2002; Jotadois NE; Votorantin Cimentos, inaugurada em 2008; Companhia Industrial de Cimentos Apodi, inaugurada em 2010; Jato Clean Engenharia; Cia Sulamericana de Cerâmicas; Aeris Energy; Tortuga Cia Zootécnica Agrária, empresa de nutrição e saúde animal, inaugurada em 2009; Hydrostec Tubos e Equipamentos, inaugurada em 2010; Termoceará, usina termoelétrica da Petrobras, inaugurada em 2004; ZPE Ceará; Cearapi, apicultura e produtos orgânicos; Grupo Eneva, termelétricas instaladas no ano de 2013 (LABTRANS, 2015). Além dessas, existe a previsão para a instalação de outras três: Refinaria Premium II, G&B Desenvolvimento de Projetos e Ourofértil Nordeste.

Referente às instalações de acostagem, o terminal (Figura 14) possui: o Píer 1, que está localizado mais próximo da costa (cerca de 1.789 metros), com dois berços de atracação; o Píer 2, mais conhecido como Píer de Granéis Líquidos (PGL) ou píer petroleiro, fixado a 300 metros da face externa do Píer 1 ou a 2.143 metros da costa; e o Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT), onde são movimentadas diversas cargas (contêineres, granéis sólidos, minerais, carga solta, entre outras), contando com dois berções de atracação. O TMUT encontra-se, aproximadamente, a uma distância de 2.502 metros da costa (LABTRANS, 2015). Salientamos que o TMUT está em fase de obras para o seu prolongamento com a construção de mais 3 berços de atracação (LABTRANS, 2015). Na Figura 14, podemos observar as instalações do TUP do Pecém.

¹⁰⁹ O projeto da siderúrgica concretizou-se por meio da parceria do capital privado entre a Vale e as empresas Dongkuk (maior compradora mundial de placas de aço) e Posco (maior siderúrgica da Coreia do Sul e a quarta no mundo), ambas de origem coreana. O início da construção foi no ano de 2010, assim como ocorreu com as três termoelétricas do grupo Eneva (CSP, 2020).

Figura 14: Estrutura de Acostagem do TUP do Pecém

Fonte: LABTRANS (2015, p. 4).

O TUP do Pecém é administrado pela CEARÁPORTOS, empresa criada por meio da Lei nº 12.536 de dezembro de 1995, com os objetivos de: construir, reformar, melhorar, arrendar a exploração das instalações portuárias e aquelas destinadas ao apoio/suporte das operações portuárias e de transporte intermodal (BATISTA, 2005). A CEARÁPORTOS é uma empresa de economia mista, ou seja, o estado do Ceará possui parte das ações e o empresariado outra.

Em 2017, o governador Camilo Santana (2015-2022)¹¹⁰, do PT, alterou a legislação referente à CEARÁPORTOS na busca por modernizar a instituição e ampliar os horizontes de acumulação do capital. Assim,

A nova legislação alterou o objeto social da Cearáportos para que atue também na administração, operação, exploração e desenvolvimento do Terminal Portuário do Pecém, da zona industrial adjacente e da ZPE-CE, que compõem juntas o Complexo Industrial Portuário do Pecém. Desta forma, modificou a legislação que trata da atuação da ZPE-CE, para que seja integrada à Cearáportos (VASCONCELOS, 2017, não paginado).

¹¹⁰ Anteriormente, os governos de Lucio Alcântara (2003-2006) e de Cid Gomes (2007-2014) prosseguiram com o processo de desenvolvimento industrial no estado do Ceará, como exemplo, vemos os programas de Desenvolvimento Industrial do Pecém e as políticas de instalação da indústria de base - Plano Plurianual Regionalizado - com ajuda do Governo Federal (Lula da Silva e Dilma Rousseff, ambos do PT) (TELES, 2015).

Destarte, acentua o autor supracitado, a denominação da empresa foi alterada, passando a chamar-se Complexo Industrial e Portuário do Pecém S.A (CIPP S.A) o que, por sua vez, alargou a esfera de administração para além do terminal, compreendendo todo o complexo e atuando juntamente com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SDE).

Em outubro de 2018¹¹¹, em cerimônia realizada no Palácio da Abolição, sede do governo cearense, o governador Santana firmou parceria entre o CIPP S.A e o Porto de Roterdã (SAMPAIO; AUGUSTO, 2018). “A participação holandesa no complexo envolve investimento de 30% nas ações da CIPP S.A., no valor de R\$ 323 milhões, atuando também no conjunto das decisões estratégicas” (SAMPAIO; AUGUSTO, 2018, não paginado). Os holandeses, descrevem os autores, terão direito a posições na Diretoria Executiva, no Conselho Fiscal e no nível gerencial das operações, entretanto o estado do Ceará ainda será o acionista majoritário.

Como demonstramos ao longo deste texto, o papel do Estado é central na territorialização do capital, no estabelecimento de condições ideais para o processo de acumulação do capital, pois as mudanças, como a territorialização de um novo modelo de exploração portuária no Ceará, em escala nacional e local, têm um papel importante na construção de infraestruturas de base para o estabelecimento do TUP.

E como evidencia Teles (2015), o “[...] Governo assumiu um conjunto de medidas que envolveram desde incentivos fiscais de longo prazo e implantação de infraestrutura (rodovias, ramal ferroviário, transposição de água” (TELES, 2015, p. 141), Além de ter financiado, por meio de bancos públicos (como exemplo a atuação do BNDES e do PAC I e II), o processo de construção e ampliação do TUP do Pecém.

O governo do estado do Ceará também estabeleceu parcerias com instituições internacionais, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), para construir a rodovia CE-576, conhecida como “rodovia das placas”, já que por ali passam as placas produzidas na siderúrgica. O BID, juntamente com o estado do Ceará, entrou com um aporte financeiro de R\$ 24.379.088,42 (GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ, 2017).

Ademais, já sob a gestão de Santana, concluiu-se o projeto Eixão das Águas, cuja etapa V está diretamente relacionada ao fornecimento de água para manter as termelétricas e a siderúrgica em funcionamento (TELES, 2015).

¹¹¹ Reuniões e conversas entre a administração do terminal e o porto holandês ocorrem desde o ano de 2015, quando o governo do Ceará contratou uma empresa de consultoria para viabilizar o acordo (SAMPAIO; AUGUSTO, 2018).

Os moradores da região que compreende Caucaia, Paracuru e São Gonçalo do Amarante protestaram contra a construção dos 42 poços para retirar água do aquífero subterrâneo com destinação ao CIPP S.A e também contra a construção de uma adutora (que retira água do Lagamar do Cauípe e atinge estas comunidades), além de realizarem acampamento na entrada de Pecém (O POVO, 2017; TRIBUNA DO CEARÁ, 2018).

Além disso,

O Lagamar já não apresenta a mesma quantidade de água, tem diminuído, e a especulação imobiliária avança sobre a área de proteção. Esse projeto não é nem sustentável a longo prazo, já é insustentável a médio prazo. As comunidades decidem então não deixar esse processo acontecer, explica Thiago Anacé, liderança da tribo Anacé (O POVO, 2017, não paginado).

Em relação à construção dos poços, os moradores denunciavam a ação de construção, pois essa não contava com o licenciamento ambiental para a sua execução. Inclusive, o IBAMA esteve presente no local da obra, embargando-a por falta de licenciamento (TRIBUNA DO CEARÁ, 2018).

No entanto, essa não foi a primeira vez que as ações do Estado viabilizaram os interesses do capital em detrimento dos interesses da população, mesmo tendo determinações judiciais, como a que ocorreu em março de 2018, quando o Tribunal Regional Federal da 5ª região determinou a paralisação das obras de captação de águas no Lagamar do Cauípe, em Caucaia.

A região integra a área onde o MPF recomenda, agora, a suspensão de perfuração de poços (TRIBUNA DO CEARÁ, 2018), porém, o governo do estado do Ceará, juntamente com os empresários, recorreu da decisão e deu rápido seguimento a seu projeto de retirar os empecilhos/barreiras para a acumulação do capital no que tange ao CIPP S.A.

Salientamos que os impactos de construção deste complexo industrial e portuário não é (ou foi) uma problemática casual em relação às comunidades tradicionais que vivem nas proximidades do CIPP S.A. Pelo contrário, a ideia de complexo industrial e portuário não é nova no Brasil, a região Nordeste destaca-se pela implantação destes modelos. Como exemplo, tivemos,

Inaugurado em 1975, o Porto de Aratu viabiliza as operações dos dois principais pólos industriais do Estado: o Centro Industrial de Aratu (CIA) e o Pólo Industrial de Camaçari (o primeiro complexo planejado

do País). O Complexo Industrial Portuário de Suape em Pernambuco completou 38 anos em 2016 (PONTES, 2017, p. 1).

Como já pontuamos ao longo deste texto, em meio ao processo de mundialização do capital, os portos tornaram-se espaços “chaves” no desenvolvimento do comércio internacional e a localização de unidades produtivas industriais próximas a esse fixo é mais uma estratégia do capital para diminuir o tempo de giro da mercadoria, em outros termos, tem o objetivo de otimizar os custos logísticos e aumentar a competitividade (PONTES, 2017).

A primeira Zona Industrial e Portuária (ZIP), também chamada de *Maritime Industrial Development Areas* (MIDA), foi construída no Japão em 1950. Na Europa, por sua vez, surgem na França a partir da década de 1960 e depois espalham-se para outros países (PONTES, 2017).

A ZIP nada mais é do que um espaço associado a diversas atividades portuárias e industriais dentro de um sistema econômico complexo, sendo, ao mesmo tempo, uma entidade gestora e um espaço dotado de indústrias e equipamentos voltados às instalações portuárias (docas, edificações, canais, etc.), assim como dotado de um conjunto de atividades e prestação de serviços, como: companhias rebocadoras, agentes marítimos, operadores logísticos, instituições intervenientes, etc. (PONTES, 2017). Nesse sentido, as zonas industriais portuárias são caracterizadas por uma relação de dependência entre as empresas instaladas dentro do complexo.

No tocante ao contexto brasileiro, sabemos que isto não é um processo recente. O próprio Porto de Aratu-Candeias tornou-se a primeira experiência nacional deste modelo, com o objetivo de cumprir

[...] o papel de indutor do processo de desenvolvimento industrial da Bahia, viabilizando os dois principais polos do setor existentes no Estado: o Centro Industrial de Aratu (CIA) e o Polo Industrial de Camaçari. Quatro décadas depois, o porto, “extensão descontinuada” de Salvador, é um dos mais importantes escoadouros da produção química e petroquímica de todo o país (CODEBA, 2020, não paginado).

O caso de Suape, Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros, não foi diferente do baiano. Em 1978, três anos após o PO de Aratu, surgiu o complexo pernambucano, por meio da Lei Estadual nº 7.763, com o objetivo de “[...] administrar a implantação do distrito industrial, o desenvolvimento das obras e a exploração das atividades portuárias” (SUAPE, 2020, não paginado).

Ressaltamos que os dois casos, Suape e Aratu, são PO, o primeiro, delegado à Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco desde 1992, e o segundo, administrado pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA).

No caso do terminal do Pecém, a criação de um complexo portuário nos moldes de um TUP torna-o diferente, devido ao controle privado, tanto da operação (movimentação de cargas) como da gestão do porto (administração).

O modelo do Pecém vem sendo ampliado para outras regiões brasileiras, por exemplo, no distrito de Aritaguá, na cidade de Ilhéus/BA, que autorizou a construção de um complexo portuário, conhecido como Porto Sul. O projeto de construção do terminal já foi emitido pela ANTAQ com o instrumento de outorga CA 02/2014 - SEP/PR. Na Figura 15 demonstramos o projeto do TUP, que será do modelo *offshore*, semelhante ao TUP cearense.

Figura 15: Projeto do TUP Porto Sul



Fonte: ILHÉUS24H (2019, não paginado).

O TUP Porto Sul tem como objetivo escoar *commodities* produzidas no estado, como grãos e minérios, e a Ferrovia Oeste Leste (FIOL), que faz a ligação entre a região produtora agrícola e o terminal portuário, assim como a mina de Pedra de Ferro, em Caetitê, Sudoeste baiano, integram o complexo portuário (INEMA, 2011). De acordo com o autor, a criação da Zona de Processamento para a Exportação (ZPE), a qual engloba uma área de 225 hectares, faz parte de todo o complexo do TUP Porto Sul.

A condução das obras ficou sob responsabilidade da Bahia Mineração (BAMIN)¹¹² e de um consórcio “[...] formado por empresas da China irão iniciar a construção do empreendimento no segundo semestre deste ano, num investimento da ordem de R\$ 2,5 bilhões” (BASTOS, 2019, não paginado).

O Porto Sul contará com um terminal de uso público, com capacidade para exportar 5 milhões de toneladas ano (movimentando mercadorias como minério de ferro, clínquer, soja, etanol e fertilizantes) e outro de uso privado “[...] destinado à exportação exclusivamente do minério de ferro extraído pela Bahia Mineração (BAMIN)” (OEKO, 2014, não paginado).

Temos outro exemplo de expansão deste novo modelo de exploração nos portos do país com a construção do Porto Central, na cidade de Presidente Kennedy/ES, sob a outorga de CA 03/2017-MTPA. O complexo industrial e portuário será construído em uma área de 2.000 hectares. (PORTO CENTRAL, 2020). Para mais, “[...] trata-se de um porto de águas profundas com até 25 metros de profundidade, capaz de receber navios de grande calado” (PORTO CENTRAL, 2020, não paginado). Na Figura 16, observamos o projeto do terminal.

Figura 16: Projeto do Porto Central



Fonte: G1 (2019a).

¹¹² É uma empresa pertencente à *Eurasian Natural Resources Company* (ENRC), com origem no Cazaquistão, mas com sede em Londres, e à suíça *Zamin Ferrous*, que atua em países africanos, como República do Congo, Moçambique, Zâmbia e África do Sul (OEKO, 2014).

Assim como o TUP do Pecém, o Porto Central também tem participação dos Acionistas da Autoridade Portuária do Porto de Roterdã. Aliás, além de atuar nestes dois terminais nacionais, a autoridade portuária holandesa possui *Joint Ventures* no Porto de Sohar, em Omã (PORTO CENTRAL, 2018).

Ademais, devemos frisar que, para além do funcionamento, estes novos modelos portuários levantam questões já em seu processo de construção e pós-construção. Na construção, tende a trazer mão de obra externa (que migra) para esta etapa, já na pós-construção, traz questionamentos sobre a geração de empregos para a população local.

No terminal cearense, a população local da região que se instalou neste empreendimento

[...] não chega nem a 10% da população local que trabalha no porto, que dizer no complexo. Eles dizem que isso é devido não ter mão de obra qualificada. Mas, mesmo assim teve um prazo para qualificar as pessoas aqui. Para as pessoas estudarem, para poder trabalhar. Mas eles preferem trazer pessoas de fora. Pagando bem mais (Entrevista com Liderança Tribo ENACÉ 1, Pecém, 2018).

Para o entrevistado, as empresas que se instalaram no CIPP S.A dão prioridade à contratação de trabalhadores de fora da região do complexo; muitos vêm de Fortaleza e, inclusive, de fora do estado, para ocuparem cargos bem remunerados.

Dessa forma, as problemáticas em torno do TUP (este novo modelo) perpassam a fase de operação destes terminais e apresentam-se para as comunidades antes mesmo de iniciarem seu funcionamento. Desde o processo de construção destes terminais já vêm ocorrendo conflitos sociais junto às comunidades tradicionais.

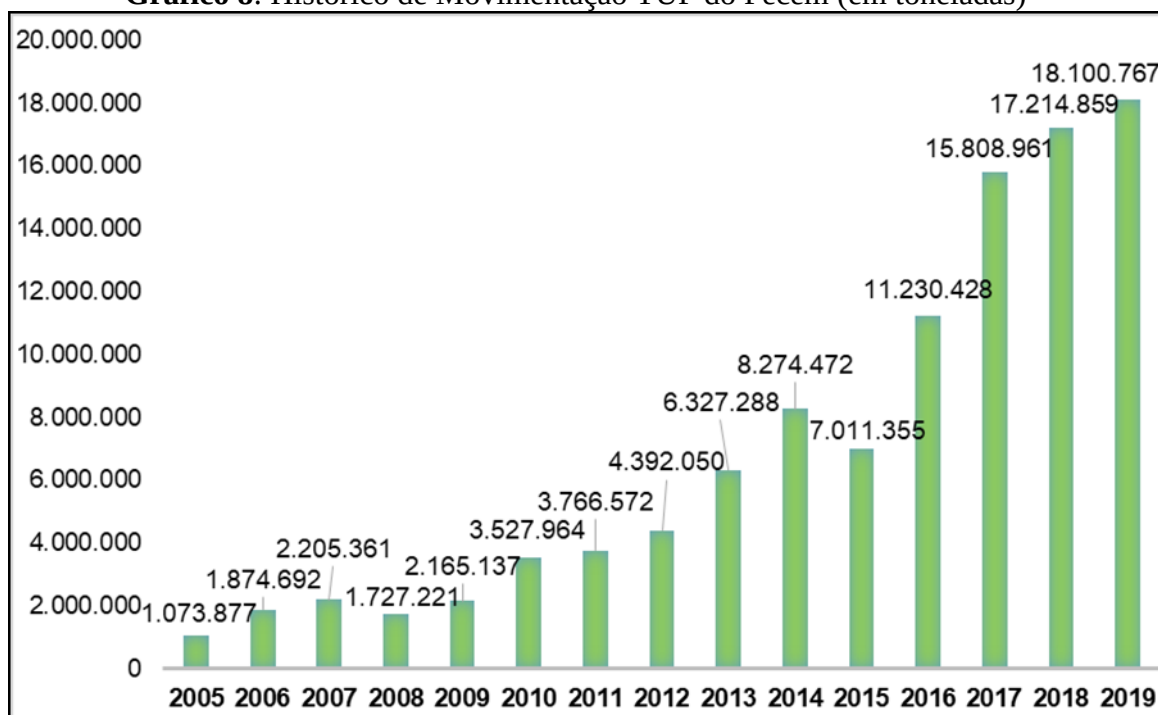
Quando olhamos as autorizações destes TUP, grande parte são para instalação em cidades pequenas, por exemplo, São Gonçalo do Amarante, Presidente Kennedy, Pontal do Paraná/PR¹¹³, entre outras, o que ressalta a busca do capital por novos espaços com condições ideais para aumentar o processo de acumulação.

Estes novos espaços apresentam características como isenções fiscais, tributárias e organizações sindicais incipientes, assim como adição de recursos financeiros oriundos do Estado para construção de suas infraestruturas, tais como rodovias, pontes de acesso, sistemas hídricos, etc. Como já evidenciamos, o caso do TUP do Pecém é um exemplo dos interesses do capital sendo sanados através da ação do Estado, seja em escala local, estadual, com o governo estadual ou nacional, com a União.

¹¹³ Segundo o IBGE (2020), a população estimada, em 2019, da cidade era de 27.284 pessoas, sendo que no último Censo registraram-se 20.920 pessoas (em 2010).

A análise dos os dados de movimentação do TUP do Pecém, de acordo com a CEARÁPORTOS (2016) e PECÉM (2019), permite observar uma crescente atividade em relação ao total de cargas movimentadas, em toneladas. Como ilustrado no Gráfico 8.

Gráfico 8: Histórico de Movimentação TUP do Pecém (em toneladas)



Fonte: CEARÁPORTOS (2016); PECÉM (2020). Organização: Thiago Pereira de Barros (2020).

No ano de 2005, o terminal movimentou 1.073.877 toneladas e, cinco anos depois, em 2010, foram movimentadas 3.527.964 toneladas, resultando em um aumento de 3 vezes. Em comparação aos anos de 2010 e 2015, houve aumento 2 vezes maior do que foi movimentado em 2010. E os últimos dados, relacionados ao ano de 2019, mostram que o TUP movimentou 18.100.767 toneladas, recorde na movimentação do terminal.

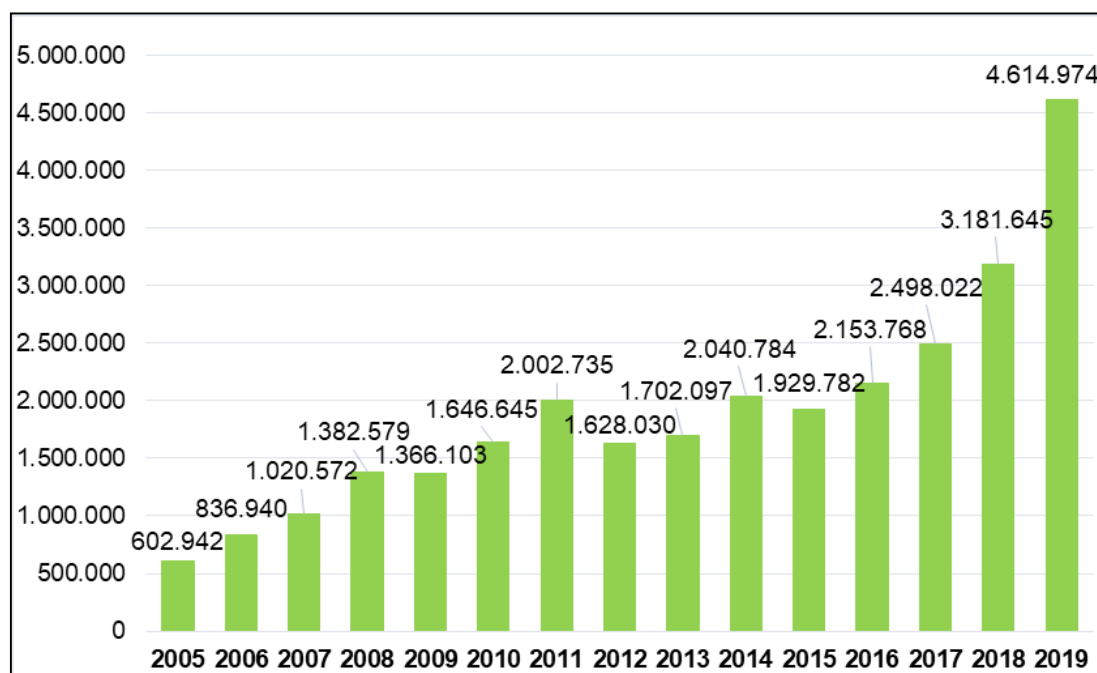
Os motivos deste desempenho são explicados, entre outros fatores, pela inauguração da CSP no ano de 2017, assim como pela atuação da *APMT Terminals* na movimentação de cargas containerizadas, o que vem resultando em recordes consecutivos no volume de movimentação. A *APMT Terminals* obteve crescimento em movimentação de contêineres de 26% em relação ao ano anterior de 2018. De janeiro a setembro, a Prestadora de Serviço Operacional (PSO) operou 247.497 TEU frente a 196.121 TEU, registrados no ano anterior.

A explicação para este desempenho deve-se “em grande parte ao aumento de volume da Cabotagem e as exportações no Terminal, com destaques para as frutas,

destinadas aos mercados, americano e europeu” (PRESS RELEASE, 2019, não paginado).

Em relação à movimentação de contêineres, o histórico de movimentação do TUP evidencia o crescimento do terminal nesta atividade, conforme observamos nos Gráficos 9 e 10.

Gráfico 9: Histórico de Movimentação de Contêineres TUP Pecém (em toneladas)



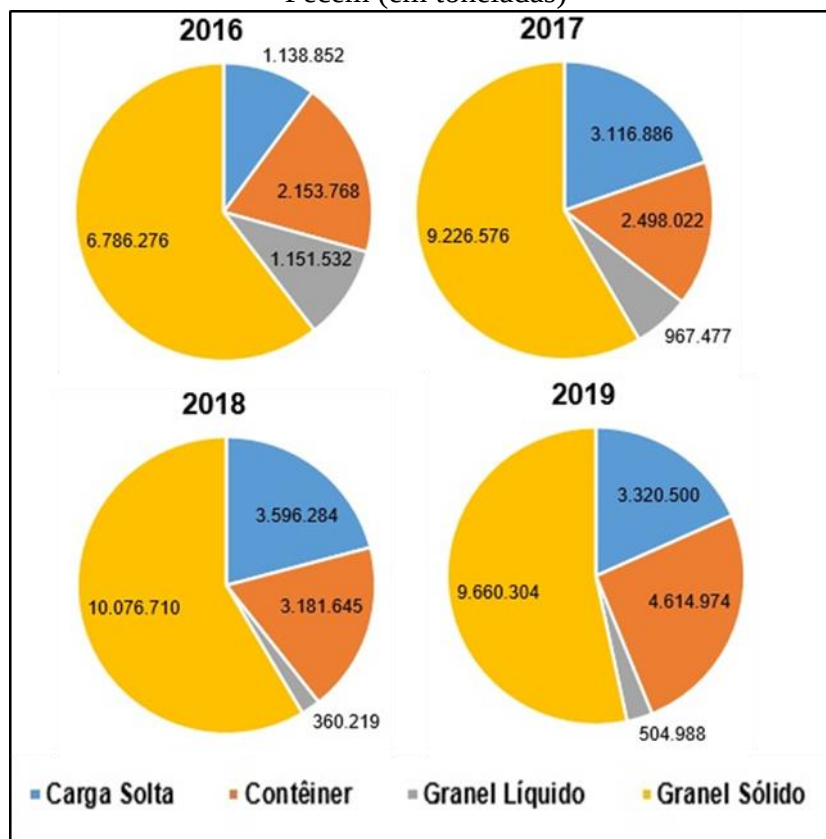
Fonte: CEARAPORTOS (2016); PECÉM (2020). Organização: Thiago Pereira de Barros (2020).

Analisando o Gráfico 9, percebemos que a movimentação de contêineres cresce de forma contínua até o ano de 2011, tendo uma queda no ano de 2012 (2.002.735 e 1.628.030 toneladas, respectivamente) e retornando o crescimento nos anos de 2013 e 2014. A pequena queda em 2015 é superada por um novo ciclo de crescimento, iniciado no ano 2016 e indo até o ano de 2019. Este ciclo vem marcando recordes de movimentação anuais.

Nesse sentido, no Gráfico 10 observamos o crescimento nos últimos 4 anos comparado com os outros tipos de movimentação, são elas: carga solta, contêineres, granéis líquidos e sólidos no terminal. Evidenciamos, com base nos dados do gráfico, que vem caindo significativamente a movimentação em granéis líquidos, enquanto os outros tipos de movimentação denotam uma curva de crescimento. Analisando separadamente os contêineres, o total geral salta de 2.153.768 toneladas em 2014, para 4.614.974

toneladas no ano de 2019, resultando em um aumento de mais de duas vezes, comparando esses dois anos.

Gráfico 10: Comparação entre os Tipos de Movimentação nos últimos 4 anos TUP Pecém (em toneladas)



Fonte: CEARAPORTOS (2016); PECÉM (2020), adaptado por Thiago Pereira de Barros (2020).

Como demonstramos, o TUP do Pecém é um forte exemplo da atual tendência do setor portuário brasileiro. Por trás do novo modelo está um complexo conjunto interligado de vetores, escalares, que auxiliam na sua construção e funcionamento e, mais do que isso, na contínua reprodução ampliada da acumulação do capital.

3.2 Porto Organizado de Santos

O Porto de Santos é um PO administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) desde a década de 1980, ou seja, a CODESP é a AP do Porto de Santos. Anteriormente, o porto esteve no controle da empresa privada CDS¹¹⁴, empresa

¹¹⁴ A CDS foi a vencedora da concorrência pública aberta no ano de 1886 pelo então imperador do Brasil para a construção dos primeiros 260 metros de cais, na região do antigo Porto do Consulado e Bispo (HONORATO, 1996).

constituída pelo consórcio Gaffrée, Guinle & Cia., com sede na cidade do Rio de Janeiro. Este domínio pela CDS, durante o qual o porto foi gerido por uma empresa privada, ocorreu no período de 1888 a 1980.

Abordar a história do PO de Santos¹¹⁵ é ao mesmo tempo falar sobre a história da cidade de Santos, assim como do próprio trabalho portuário, pois os mesmos estão interligados (QUEIRÓZ; MOREIRA; DALBELLO-ARAUJO, 2012). Tendo em vista que a cidade de Santos nasceu como resultado da construção de um porto utilizado pelos viajantes que tinham como destino São Vicente (GONÇALVES; NUNES, 2008). Assim, Santos estabeleceu-se como um entreposto comercial, favorecido por ser um porto estaque de sal e ter o monopólio do produto, concedido pela Coroa Portuguesa entre os anos de 1631 e 1801. Posteriormente, foi com o crescimento notável da produção canavieira (açúcar) no interior paulista no final do século XVIII que o porto cresceu e ganhou importância (GONÇALVES; NUNES, 2008).

O café virou a principal mercadoria exportada pelo porto de Santos na segunda metade do século XIX e início do século XX e os antigos trapiches que ocupavam o porto foram dando espaço aos primeiros metros de cais construídos pela CDS, inaugurados em fevereiro de 1892 (GITAHY, 1992). A ferrovia, São Paulo Railway, teve grande importância neste momento histórico, ligando o porto às áreas produtoras de café.

Nesse sentido, a construção do Porto de Santos pela CDS corresponde a um período de expansão do capital, com a difusão da Revolução Industrial na Inglaterra para o continente europeu, a afirmação dos Estados-nação e a formação progressiva de um sistema interestatal internacional, resultando em um grande dinamismo de trocas comerciais realizadas por economias nacionais especializadas.

Nos países centrais esses bens eram, em geral, manufaturados — os famosos *artigos de Paris franceses*, o têxtil suíço, os produtos químicos da Alemanha. Nos países periféricos, a especialização em produtos primários ou pouco processados — borracha na Indochina, amendoim no Senegal ou café no Brasil — traduziam uma inserção desigual no sistema mundial em via de consolidação (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 979).

Ademais, para o autor, as dinâmicas econômicas no país, sua transformação do espaço econômica nacional, em especial no estado de São Paulo, transformaram a

¹¹⁵ Não detalhamos a história de constituição/formação do PO de Santos, bem como dos conflitos no processo de sua construção, pois já elencamos alguns elementos ao longo de toda a tese. Além disso, é possível encontrar o assunto de maneira mais detalhada em nossa dissertação (BARROS, 2017) e em autores como Gitahy (1992), Silva (2003), Diéguez (2014).

Geografia Portuária do porto de Santos. Vemos isso com o próprio café, assim como com a industrialização de São Paulo. Os investimentos na hinterlândia imediata do porto, como em

[...] setores industriais pesados — siderurgia, metalurgia, petroquímica ou química de segunda geração — transformaram em poucos anos a Baixada Santista em um dos maiores centros industriais do hemisfério Sul. No sentido interior-litoral, a industrialização do ABC paulista trouxe imperativos novos em termos de fluidez do escoamento dos bens destinados ao mercado nacional — via cabotagem — e ao mercado externo (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 980)

A partir da crise do capital dos anos 1970 e das mudanças inseridas no modo capitalista de produção com a adoção de um novo modelo de produção, a acumulação flexível, e o processo de mundialização do capital, inseriu-se um conjunto de mudanças estruturais nos portos na busca por reestabelecer as margens de lucros do capital em um ambiente competitivo (MONIÉ; VIDAL, 2006).

Neste cenário, as reformas portuárias ganharam espaço nas políticas públicas nacionais, entre os anos de 1980 e 1990, voltadas a conferir competitividade aos portos, diminuição dos custos produtivos e inovações tecnológicas em equipamentos de movimentação (crescente aumento do uso de contêineres) para garantir rapidez e agilidade aos fluxos de bens materiais entre os continentes (MONIÉ; VIDAL, 2006). Tais transformações dentro da modernização dos portos, como discutimos no capítulo anterior, ocorreram por meio da adoção de medidas neoliberais, como a reestruturação produtiva, flexibilização da força de trabalho, privatização dos portos, etc.

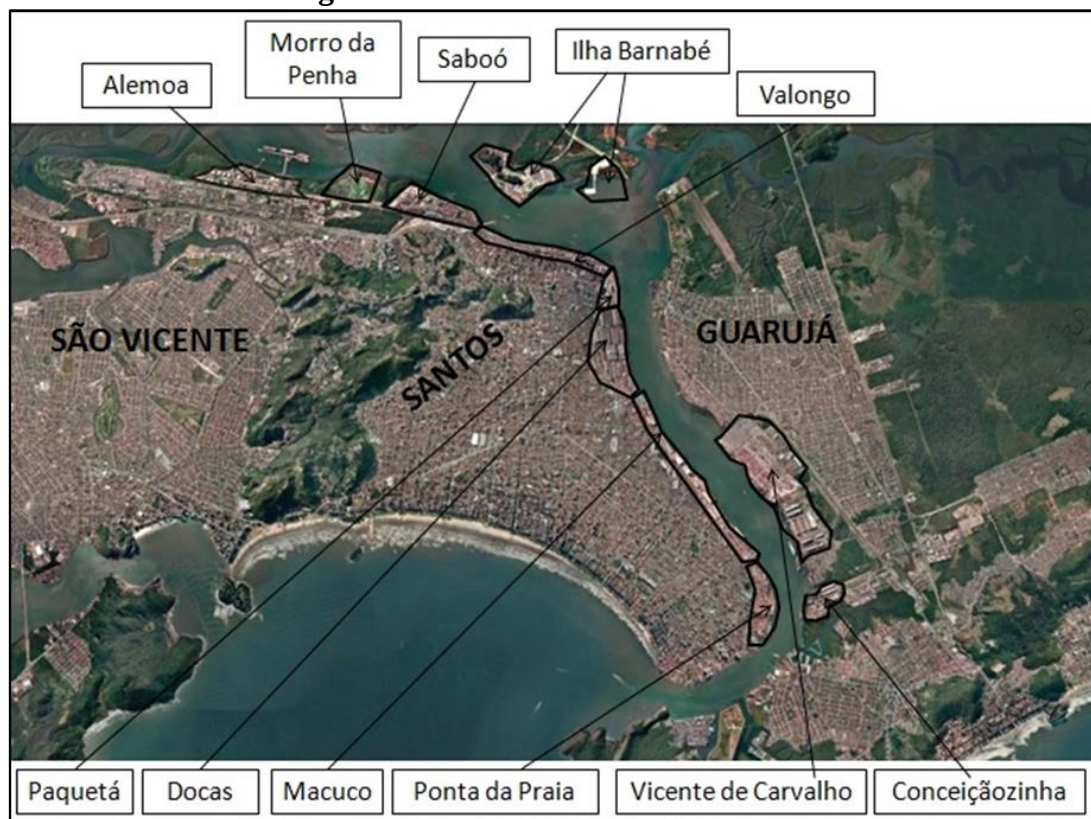
Com relação à cidade de Santos, localizada parte na Ilha de São Vicente e parte no continente, possui uma população de 419.400 habitantes, de acordo com o Censo de 2010 (IBGE, 2020). A estimativa populacional para a cidade, de acordo com o instituto, para o ano de 2019 era de 433.311 pessoas.

O complexo portuário santista transcende os limites municipais da cidade de Santos, fazendo parte também do porto os municípios de Guarujá e a cidade de Cubatão. Guarujá situa-se na Ilha de Santo Amaro, localizada do outro lado da Margem do Canal de Santos, conhecido como margem esquerda. Tinha uma população, em 2010, de 290.752 habitantes, e foi estimada, em 2019, em 320.459 pessoas. Já Cubatão, que em 2010 contava com uma população de 118.720 pessoas, tem uma população estimada, no ano de 2019, de 130.705 pessoas.

As três cidades fazem parte da Região Metropolitana da Baixada Santista, criada por meio da Lei Complementar Estadual nº 815 de 1996, compreendendo também os municípios de Bertioga; Itanhaém; Mongaguá; Peruíbe; Praia Grande e São Vicente.

Na Figura 17, observamos as áreas que compreendem o PO de Santos e o canal de entrada para o porto. E, na Figura 18, temos uma vista do PO de Santos próximo ao Terminal de Passageiros.

Figura 17: Áreas dentro do PO de Santos



Fonte: Barros (2017).

Figura 18: Imagem do Porto de Santos próximo ao Terminal de Passageiros



Fonte: CODESP, 2020b.

O porto possui uma área de cais com aproximadamente 13 quilômetros ao longo das duas margens. Atualmente, existem 55 terminais marítimos e retroportuários, os quais oferecem, para operação de carga e descarga, 72 berços de atracação para navios. Entre estes berços, temos os disponibilizados por TUP, os quais estão encravados nas proximidades do porto, inclusive, dividindo o mesmo canal de acesso. Como exemplo, temos os terminais da Cutrale, Dow Química, Usiminas, Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (TIPLAM)¹¹⁶, SAIPEM e DP World (CODESP, 2020a).

Os berços estão localizados nas duas margens do PO e destinam-se a:

[...] veículos (1); contêineres (18); fertilizantes/adubos (5); produtos químicos (6); cítricos (2); sólidos de origem vegetal (10); sal (1); passageiros (2); produtos de origem florestal (2); derivados de petróleo (1); trigo (3); produtos siderúrgicos (5); carga geral (9) e multiuso (1) - suco cítrico a granel, roll-on/roll-off, veículos e contêiner- e movimentação de carga offshore (4) (CODESP, 2020a, não paginado).

¹¹⁶ O TIPLAM é um terminal do Grupo VLI que encontra-se em funcionamento desde o ano de 1969. Para mais, este terminal compreende um complexo de logística de escoamento de graneis sólidos, entre eles, açúcar, soja, fertilizante, rocha fosfática, enxofre e amônia. Com os terminais “[...] de Guará (açúcar) e Uberaba (grãos e açúcar) recebem e encaminham para o TIPLAM, através da Ferrovia Centro-Atlântica, a safra das principais regiões produtoras do país como Mato Grosso, Goiás, São Paulo e Minas Gerais” (VLI, 2020, não paginado). O grupo ainda atua no Terminal Portuário de São Luís (TPSL), no Maranhão e no TUP do Pecém.

Ressaltamos que, por meio de uma ação dos acionistas da CODESP em 19 de fevereiro de 2020, determinou-se, em assembleia geral extraordinária, a alteração do nome social de Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), para Autoridade Portuária de Santos (APS) (SCHANDERT, 2020). Assim, o novo nome social deve ser usado em documentos oficiais, enquanto o nome fantasia, *Santos Port Authority* (SPA), também aprovado em assembleia ainda no ano 2019, aplica-se aos demais usos (SCHANDERT, 2020).

O presidente da SPA, Casemiro Tércio Carvalho, pontuou que o motivo da mudança “[...] é mais uma ação de resgate do autêntico papel de uma autoridade portuária. A iniciativa é parte de um abrangente processo de reposicionamento estratégico da empresa” (SCHANDERT, 2020, não paginado).

Não olvidemos que o Governo Federal de Bolsonaro, assim como o governo do estado de São Paulo, de João Doria, não escondem a intenção de privatizar a administração deste porto, que é o maior do Brasil e um dos maiores da América Latina.

Com esta expectativa, Bolsonaro iniciou seu mandato substituindo o então diretor-presidente interino da CODESP (atualmente SPA), José Alfredo de Albuquerque e Silva, por Casemiro Tércio Carvalho, em fevereiro de 2019. Tércio foi formado na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP) e no *Advanced Management Program* (AMP) da *IESE Business School*. Trabalhou no Porto de São Sebastião, litoral Norte de São Paulo, como diretor do Departamento Hidroviário do estado, “[...] além de ser sócio fundador e head de infraestrutura da Garín Investimentos e do Bureau da Engenharia” (INFRAESTRUTURA, 2019a).

Na SPA, Tércio permaneceu por 14 meses como diretor-presidente, deixando o cargo em março de 2020. Em seu lugar entrou Fernando Biral, ex-diretor de Administração e Finanças da SPA (REDAÇÃO, 2020).

A nomeação de Biral representa uma segunda etapa da transformação do Porto de Santos no maior porto da América Latina, não só em tamanho, mas em eficiência, profissionalismo e sustentabilidade, preparando-o para a sua desestatização. Os ótimos resultados operacionais e financeiros alcançados em sua diretoria comprovam a sua capacidade para esta função e que o Porto de Santos seguirá no caminho do crescimento que iniciamos com a gestão de Tércio (REDAÇÃO, 2020, não paginado).

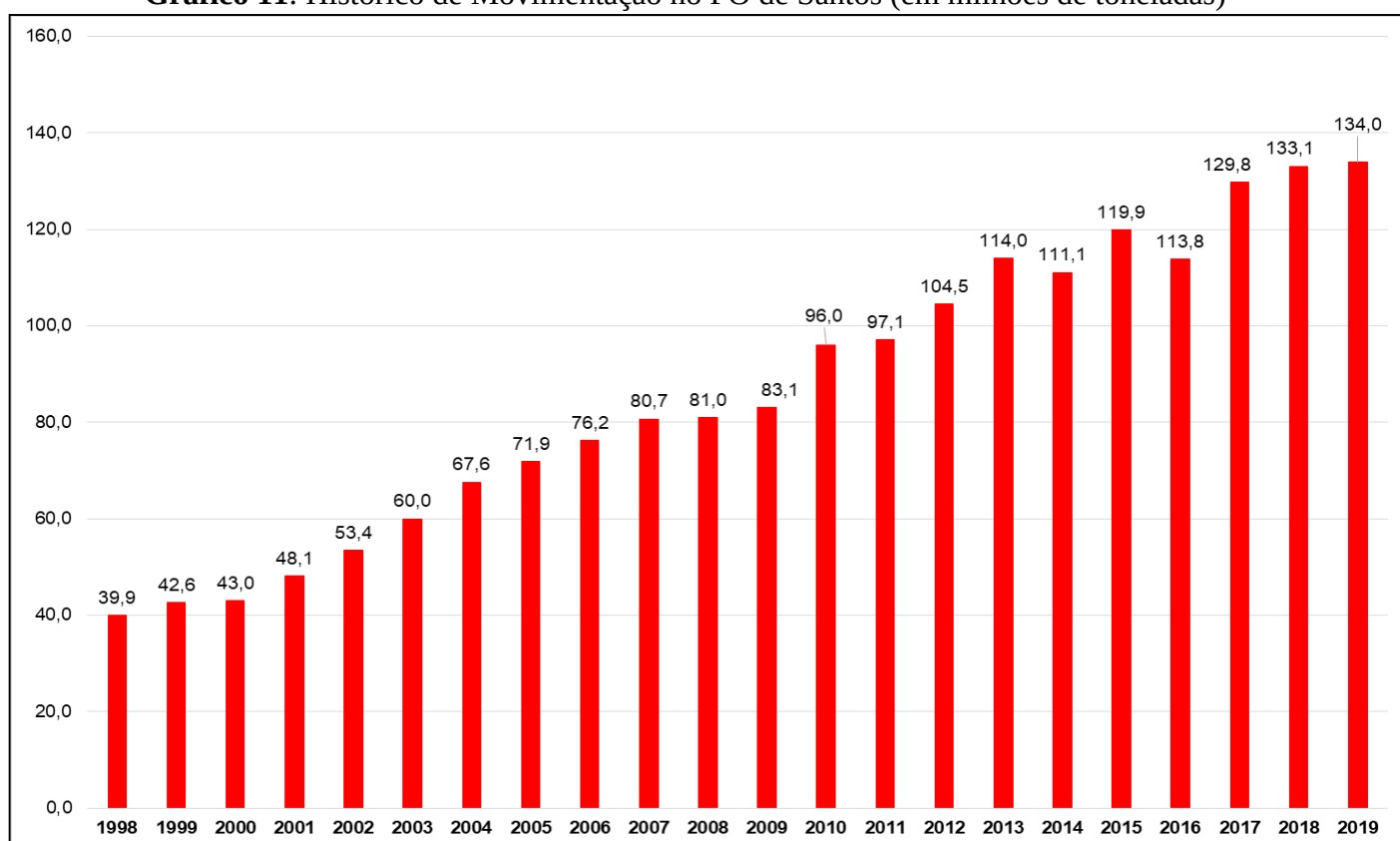
Destacamos que as alterações promovidas pela AP do PO de Santos têm como finalidade propiciar as condições necessárias para entregar a administração do porto à

iniciativa privada. Inclusive, a mudança no nome fantasia da empresa é uma das etapas realizadas deste projeto, que, como já observamos, tanto o governo Federal como o estadual almejam.

Entre os trabalhadores portuários, principalmente os trabalhadores da SPA, há tensão e receio em relação à privatização. Em entrevistas com lideranças sindicais, os mesmos comentam que, se a privatização concretizar-se, haverá a diminuição de vagas de trabalho, assim como a possibilidade de Plano de Desligamento Voluntário e terceirizações. Outros compreendem que não é necessário privatizar o PO de Santos e sim combater as irregularidades que acontecem há anos no porto (vide o caso do Terminal da Libra, de Rodrimar, entre outros).

Em relação aos dados sobre movimentação de cargas no PO de Santos, no Gráfico 11, é possível observar um crescimento nos últimos três anos (2017, 2018 e 2019) no volume global movimentado em toneladas.

Gráfico 11: Histórico de Movimentação no PO de Santos (em milhões de toneladas)



Fonte: CODESP (2009, 2011, 2013, 2015, 2017, 2019). Organização: Thiago Pereira de Barros (2020).

O histórico de movimentação compreende os governos dos 4 últimos presidentes e do primeiro ano do atual. A evolução na movimentação de cargas no porto teve a primeira queda de crescimento em 2014, por diversos motivos, entre eles a crise

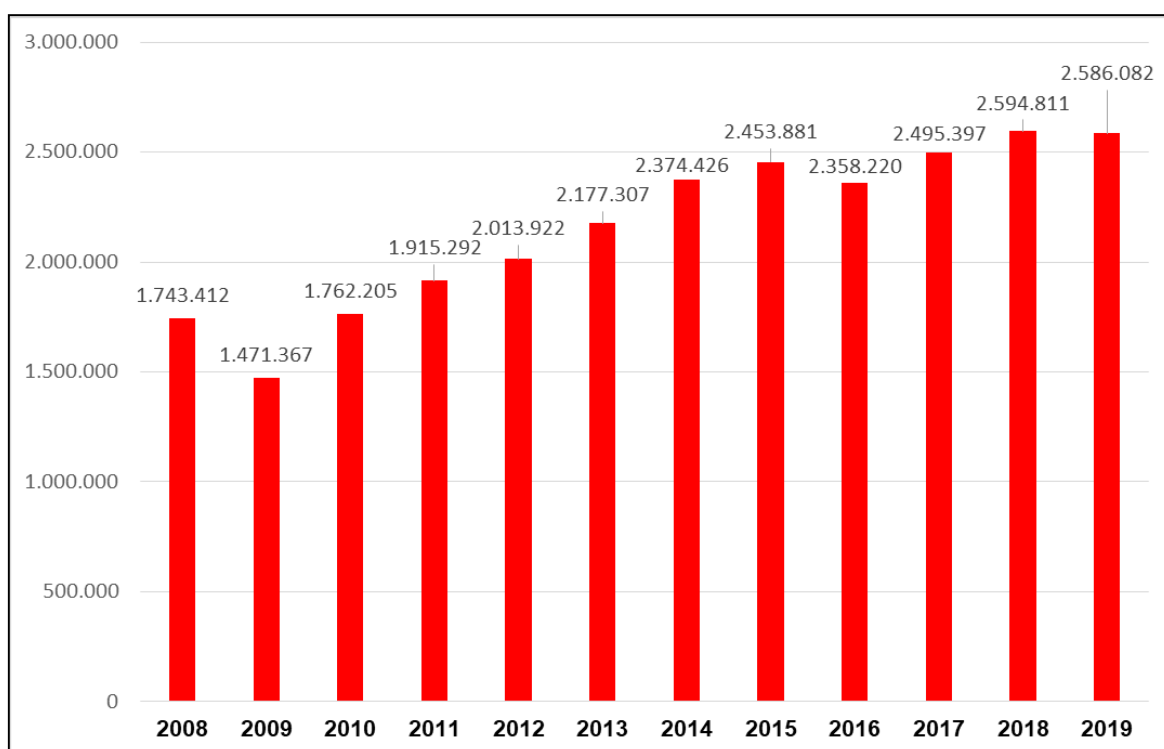
econômica que se instalou no país, principalmente devido à queda dos valores das *commodities*, assim como à crise política e à quebra da ordem democrática com o golpe perpetrado contra a ex-presidenta Dilma Rousseff, em 2016, ano que se registrou outra queda no histórico de movimentação do porto.

Durante o governo Temer, de 2016 a 2018, mesmo com a crise política deflagrada devido aos inúmeros casos de denúncia de práticas de corrupção, ainda registraram um recorde histórico na movimentação portuária.

Analisando o crescimento por década, de 1998 a 2018, a movimentação cresceu 50,8%, sendo que na década de 2008 a 2018 houve um crescimento de 39,9% na movimentação global de mercadorias.

No primeiro ano de governo Bolsonaro, em 2019, o porto renovou seu recorde histórico de movimentação de cargas para 134 milhões de toneladas, com destaque para a movimentação de “[...] de milho a granel, +3.922.713 t (31,1%); carvão a granel, +192.845 t (104,6%) e farelo de soja a granel, +139.680 t (2,4%)” (CODESP, 2019, p. 1), resultados obtidos em comparação ao ano anterior de 2018.

Em relação à movimentação de contêineres, o PO de Santos é o principal porto na movimentação deste tipo de carga no país e os dados desta movimentação histórica estão demonstrados no Gráfico 12. De acordo com os dados apresentados, temos dois momentos de queda na movimentação de contêineres no porto, um em 2009 e outro em 2016, ambas causadas por crises econômicas, a Bolha Imobiliária e a crise política e econômica que atingiram o país com a queda do preço das *commodities*, combinadas com o golpe de 2016. Ressaltamos, como resultado do aumento da movimentação de contêineres em Santos, a inauguração do TUP da EMBRAPORT e do Brasil Terminal Portuário (BTP) no ano de 2013.

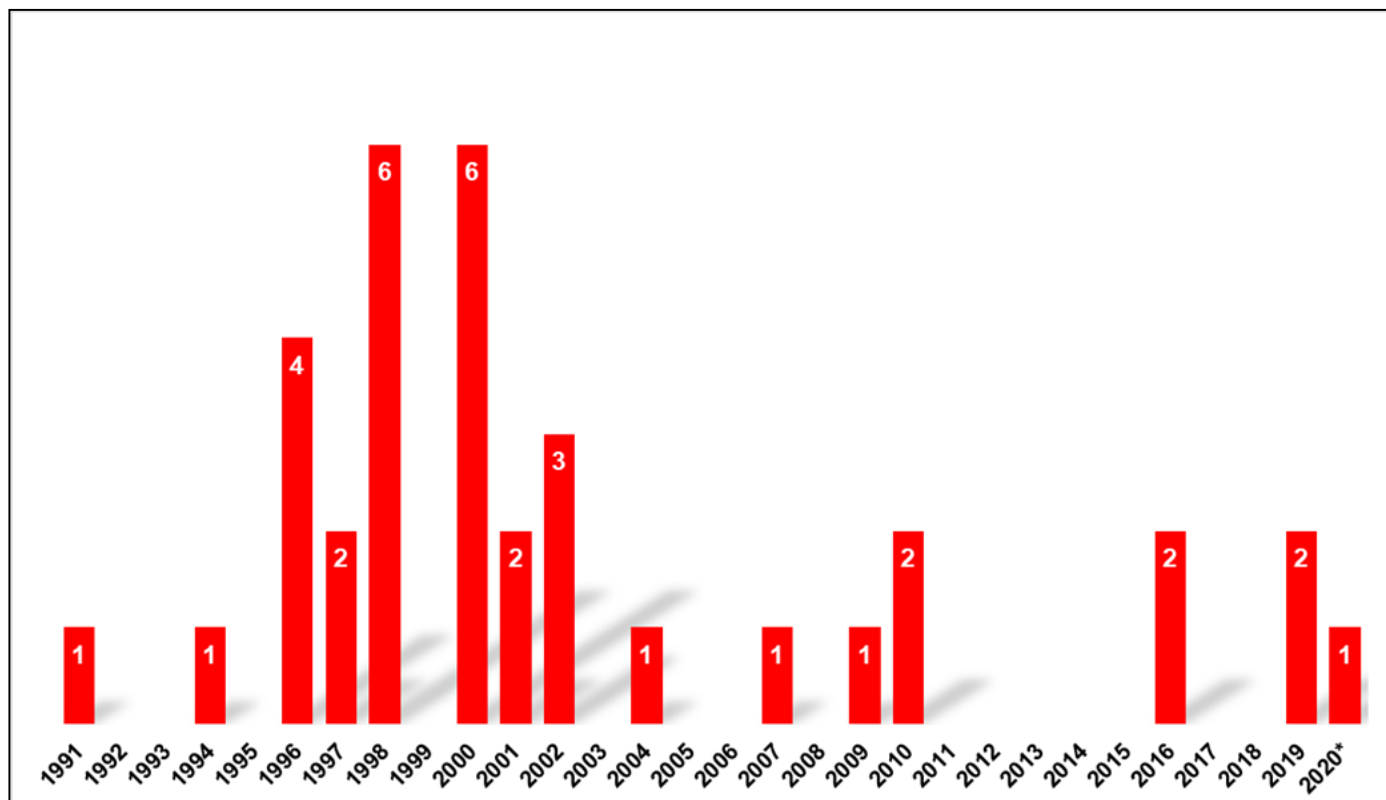
Gráfico 12: Histórico da Movimentação de Contêineres PO de Santos (em toneladas)

Fonte: CODESP (2009, 2011, 2013, 2017, 2019). Elaborado por Thiago Pereira de Barros (2020).

Os dados organizados pela CODESP (SPA) agregam os valores de movimentação dos TUP, dos terminais privados (áreas arrendadas à iniciativa privada), dentro do PO e do cais público. Por este motivo, a EMBRAPORT e o BTP têm relevância na movimentação global de contêineres no porto.

Em 2019, por exemplo, os principais terminais privados na movimentação de contêineres foram Brasil Terminais (BTP) com 40,4%, Santos Brasil (antigo Tecon) com 39,5%, DP World Santos (Antigo EMBRAPORT), com 16,6%, Libra (antigo terminal 35 e 37) com 2,9%, ECOPORTO (antigo Tecondi), com 0,45%, demais portos (cais públicos), com 0,10% e Rodrimar com 0,00% (CODESP, 2019). Dos terminais citados, apenas o DP World Santos e o BTP são TUP.

Como já pontuamos, mesmo o PO de Santos sendo líder nacional e um dos principais portos na América Latina na Movimentação de contêineres, essa é realizada, em grande maioria, nos terminais arrendados à iniciativa privada, muitos dos quais foram privatizados na onda neoliberal que atingiu o país na década de 1990, como retratado no Gráfico 13.

Gráfico 13: Áreas arrendadas no PO de Santos entre os anos de 1991 e 2020

* Dados até maio de 2020.

Fonte: CODESP (2020c). Organização: Thiago Pereira de Barros (2020).

Antes da Lei de Modernização Portuária, em 1993, houve um terminal arrendado, conforme mostra o Gráfico 13, para a DEICMAR Armazém e Distribuição LTDA, no Saboó. Após o marco regulatório, em 1994, a RODRIMAR S/A (Terminais Portuários e Armazéns Gerais) em Outeirinhos (CODESP, 2020c) assumiu um terminal. De 1996 (segundo ano de mandato do ex-presidente FHC) até 2002, foram arrendadas 23 áreas no porto, marcando assim, o período de maior entrega de áreas no PO de Santos à iniciativa privada.

Entre estas áreas, estão os terminais de contêineres, como a ECOPORTO (em 1998), Santos Brasil (em 1997) e Libra (em 1998). Além de outros terminais na movimentação de grãos e de graneis líquidos como: ADM DO Brasil LTDA (em 1997); CITROSUCO Serviços Portuários S/A (em 1998); CONCAIS S/A (em 1998); T-GRÃO Cargo Terminal de Granéis S/A (em 1998).

Durante o governo de Lula da Silva, foram arrendadas 5 áreas no porto, são elas: BTP¹¹⁷, em 2004; Portofer Transporte Ferroviário LTDA, em 2009; Terminal Exportador

¹¹⁷ BTP é uma empresa formada a partir da “[...] joint-venture entre dois reconhecidos grupos de operadores portuários, a APM Terminals e a Terminal Investment Limited (TIL) – líderes do mercado mundial de movimentação de contêineres” (BTP, 2020, não paginado). A TIL é uma empresa dos Países Baixos que

do Guarujá LTDA (TEG); e o Terminal de Veículos de Santos S/A. Sendo os dois últimos em 2010 (CODESP, 2020c).

No governo de Temer, em 2016, houve um arrendamento para a FIBRIA Terminal de Celulose de Santos SPE S/A e, no Governo de Bolsonaro, em pouco menos de dois anos de mandato foram arrendadas três áreas, duas em 2019, para a PETROBRÁS Transporte S/A (TRANSPETRO) e para a AGEO Leste Terminais e Armazéns Gerais S.A, e uma em 2020, para a Hidrovias do Brasil (Administração Portuária Santos S.A) (CODESP, 2020c).

Na somatória global dentro do PO de Santos temos como resultado o arrendamento de 35 áreas, porém há mais 6 arrendamentos com contrato firmado no ano de 2020, por 180 dias, e um realizado para a Portofer Transporte Ferroviário LTDA, cujo contrato estabelece uma área que abrange as duas margens do PO.

Ademais, no que se refere à margem do porto onde se arrendaram terminais, temos a direita com 30 e a esquerda com 12 terminais, totalizando, até maio de 2020, 42 áreas arrendadas dentro do porto (CODESP, 2020c).

Dessa maneira, quando olhamos para a eficiência portuária dos PO e TUP exaltados nos discursos das entidades patronais e da grande mídia, não podemos olvidar dos trabalhadores portuários, dos sujeitos sociais que labutam e são sujeitos de análise desta pesquisa. Assim, no próximo item discutimos os reflexos das mudanças para os trabalhadores portuários do PO de Santos e do TUP do Pecém.

3.3 O trabalho portuário no PO de Santos e no TUP do Pecém: os reflexos da modernização portuária

Os trabalhadores portuários no PO de Santos e no TUP do Pecém estão vivenciando um conjunto de mudanças no mundo do trabalho, desde o processo de adoção do neoliberalismo e de um novo modelo de produção até a acumulação flexível. Essas inseririam mudanças no controle sobre a força de trabalho e, consequentemente, sobre o

possui terminais portuários em todos os continentes do globo; na América do Sul, a empresa possui terminais na Argentina (Porto de Buenos Aires, Exolgan Container Terminal); Bahamas (Porto de Bahamas, Freeport Container Port); Peru, no Porto de Callao (APM Terminals Callao); e no Brasil, além de Santos, atua no Porto de Navegantes/SC (TIL, 2020).

A APM Terminals é uma empresa Holandesa que atua em todos os continentes, no Brasil, possui terminal em Itajaí e no Terminal do Pecém, além de uma filial de serviços retroportuários em Paranaguá/PR (APM TERMINALS, 2018).

processo de trabalho nos portos, resultando em alterações profundas em sua organização, sobretudo diante do processo de entrega de áreas dentro do PO à iniciativa privada, da ampliação da criação de TUP e da inserção de novas tecnologias que alteraram os métodos, as técnicas de movimentação e as ferramentas de trabalho. A diminuição da demanda de trabalho também foi exposta, durante as entrevistas, como um dos elementos preocupantes neste processo.

Assim, as alterações tecnológicas modificaram a paisagem do porto nos últimos 30 anos, propiciando avanços no processo de movimentação de cargas, consequentemente, transformando o processo de trabalho portuário (QUEIRÓZ; MELO; MEDEIROS, 2015). Há 30 anos, 90% das operações eram realizadas manualmente, o trabalhador exercia o domínio do conhecimento. Atualmente, 90% dessas são realizadas com maquinários de grande porte, resultando no enxugamento do número de trabalhadores nos ternos.

O avanço tecnológico pode representar o alijamento do trabalhador do processo que no passado era ele (trabalhador) o programador, pois pertencia aos ternos (e seus mestres) a distribuição das cargas nos porões dos navios. Na atualidade do porto a distribuição dos contêineres nas *bay's*, assim como algumas cargas, se dá por um programa de computador empregando a logística, administrado por trabalhadores contratados pelas terminais/operadoras portuárias (QUEIRÓZ; MELO; MEDEIROS, 2015, p. 91).

A introdução de maquinário no processo de trabalho portuário, principalmente com a adoção do contêiner, alterou os métodos de trabalho até então praticados nos portos. Passaram a ser caracterizados como principal instrumento de trabalho, os corpos dos trabalhadores que, com a ajuda dos guindastes, deslocavam as cargas do cais para o porão e vice versa (DAVIS, 2000).

Diéguez (2019) evidencia que a introdução da tecnologia possui um viés duplamente excludente, pois, por um lado, seu objetivo é aumentar eficiência e os níveis de produção com a diminuição do emprego do trabalho vivo (força de trabalho) e, por outro lado, o aumento da tecnologia “[...] requer trabalhadores especializados no manuseio dos novos aparelhos e instrumentos de trabalho, excluindo os trabalhadores que não possuem tal conhecimento” (DIÉGUEZ, 2019 p. 160).

Nessa perspectiva, tanto os trabalhadores portuários do Pecém, como os de Santos estão inseridos nesta lógica, de redução da demanda de trabalho e aumento da tecnologia,

combinadas com as novas estratégias de controle sobre a força de trabalho, como o trabalho multifuncional.

Assim, conforme já apontamos anteriormente, além da retirada do poder de intermediação da mão de obra, a Lei de Modernização Portuária inseriu novos modelos de contratação dos trabalhadores portuários avulsos (vide o Fluxograma 2, apresentado no subcapítulo 1.4) como, por exemplo, o contrato por vínculo de trabalho indeterminado, celetista e as cooperativas de trabalho portuárias. Sendo, pois, eliminada a relação anterior de atuação dos sindicatos por meio do *closed shop* (vide Fluxograma 1, no subcapítulo 1.4). Isso, conseqüentemente, implicou em um série de conflitos entre trabalhadores, o Ogmo e os empregadores, contudo, este processo, como já explicamos, não resultou em vitória para os trabalhadores avulsos em Santos e, em 2001, todas as categorias estavam inseridas no quadro do OGMO.

É por isso que, desde a implementação da Lei de Modernização dos Portos, os trabalhadores portuários avulsos vêm travando uma batalha contra os empregadores no que se refere aos dois modelos de contratação, o avulso e formal (vinculado). Esta luta, devemos entendê-la como o ***fim do trabalho casual*** no Brasil, determinado por uma legislação portuária lavrada dentro do ideário do capital com o avanço do neoliberalismo. Conforme já expusemos anteriormente, este novo modelo institui uma série de elementos na dinâmica e organização dos portos (a exemplo da privatização), mas também no trabalho, tais como novas formas de contratação, remuneração, jornada de trabalho, etc.

Observando a história do trabalho portuário, mais especificamente o caso brasileiro, abordamos que os interesses políticos e a atuação das principais lideranças sindicais não avançaram na criação do modelo formal de trabalho, assim como o empresariado manteve o modelo *closed shop* (e conseqüentemente o trabalho avulso - ***casual***) até quando esse representou viabilidade econômica aos anseios de acumulação do capital; o capital sustentou o modelo de *closed shop* até o momento em que este garantiu níveis ideais e aceitáveis de acumulação.

Diferentemente do caso da Inglaterra (com o Dock Workers Scheme), onde se criou um órgão com participação igual na decisão sobre o trabalho portuário entre empregadores e trabalhadores, no Brasil, erigiu-se o OGMO como órgão de intermediação da mão de obra, mantido e controlado pelos OP, ou seja, os contratantes da força de trabalho.

Como consequência, a formalização dos trabalhadores avulsos (***fim do trabalho casual***) no país, esteve nas mãos do próprio empresariado. O vínculo apresentado na

legislação veio como uma possibilidade de diminuir as oportunidades de trabalho no PO e, em excepcionalidade, contratar trabalhadores avulsos para suprir a demanda nos picos de produção, pois, com a introdução de novas tecnologias, o número de trabalhadores por terno/equipe de trabalho vem diminuindo e a intensificação do trabalho coloca-se como uma normativa para as empresas, assim como o trabalho multifuncional é uma realidade.

O art. 56 da Lei nº 8.630/93 estabelece facultativamente aos titulares das instalações portuárias e, especificamente, aos Terminais de uso Privativo, a contratação de trabalhadores por prazo indeterminado, observando aos acordos coletivos e convenções estabelecidas com os sindicatos dos trabalhadores das respectivas categorias¹¹⁸.

Devido à forte discussão durante a aprovação desta Lei, em especial neste ponto, os trabalhadores conseguiram que fosse estabelecido que “[...] as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos” (BRASIL, 1993, p. [15]). Isso se deu, pois havia casos em que se privilegiavam trabalhadores por vínculo fora do sistema OGMO, o que resultava em diminuição da oferta de trabalho aos trabalhadores registrados e cadastrados no OGMO, como no conflito no PO de Santos nos TUP da Ultrafétil e Cosipa.

Aliás, a COSIPA, detentora de um terminal no PO de Santos, desde os anos de 1970 com a Lei nº 8.630/93, viu-se respaldada para contratar apenas trabalhadores portuários com vínculo fora do sistema, o que desagradou os trabalhadores avulsos e suas entidades de representação, resultando em uma série de conflitos entre os trabalhadores e a empresa (GEIPOT, 1999). Notamos que, mesmo muito próximo do PO de Santos e de seu poligonal, o TUP da COSIPA, bem como o Terminal da Ultrafétil, ficaram de fora da poligonal daquele porto, como estabelecido pela Portaria nº 94/1995 do Ministério dos Transportes.

Os trabalhadores entraram em greve contra a ação da COSIPA e ocuparam um navio parado no terminal da empresa. Depois de muitas negociações, a empresa e o sindicato dos trabalhadores, principalmente os estivadores, negociaram, estabelecendo um acordo que a operação nos navios atracados no TUP seria realizada meio a meio, ou seja, metade da mão de obra seria de trabalhadores dos quadros da empresa e a outra

¹¹⁸ Esta determinação criou uma série de batalhas jurídicas entre o sindicato dos trabalhadores avulsos, em especial dos trabalhadores na estiva e os OP portuários, assim como contra os TUP inseridos ou próximos ao PO.

metade, requisitados junto ao OGMO. Já a movimentação de navios de terceiros ficou exclusivamente com trabalhadores avulsos do OGMO, com exceção dos conferentes (GEIPOT, 1999).

Contudo, esta garantia, no que se refere ao novo modelo portuário (os TUP), foi retirada com a Nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), que desobrigou os TUP da necessidade de contratar TPA junto ao OGMO, instituindo todo um complexo de problemáticas que afetam o conjunto dos trabalhadores portuários, em favorecimento dos interesses do capital.

Assim, a exemplo do TUP do Pecém, os terminais/OP/prestadora de serviços não têm obrigatoriedade de contratar meio a meio, pois o TUP encontra-se fora do polígono do PO do Mucuripe. Dessa forma, as empresas contratam trabalhadores, em sua maioria, de fora do sistema, recorrendo a prestadoras de serviços, e uma quantidade inferior de trabalhadores com vínculo empregatício, cedidos pelo OGMO à OP e que atuam no PO do Mucuripe e no TUP do Pecém. Isso acontece porque alguns OP atuam no porto e no terminal cearense.

A seguir, pontuamos alguns elementos e peculiaridades desta relação capital-trabalho-Estado que se expressa no PO de Santos e no TUP do Pecém, pautados, sobretudo, nos dados das pesquisas de campo.

3.3.1 As particularidades da relação capital-trabalho-Estado no PO de Santos

No que se refere ao conjunto de mudanças inseridas pela modernização portuária, no caso do PO de Santos, podemos destacar a questão da introdução de novas tecnologias e maquinários e seus reflexos no processo de trabalho. Para iniciar esse debate, destacamos, a seguir, alguns relatos que nos auxiliam a pensar este processo.

Um navio que precisava por exemplo de 18 homens, com a modernização precisa de 10. Agora perdemos muito trabalho de conexo. Por exemplo, na movimentação de açúcar, antigamente tinha que forrar o navio era mais 8 homens. Algodão solto precisava amarrar o algodão dentro do porão do navio, precisava de muita gente, o café também. Hoje essas coisas vão todas em contêineres (Entrevista com Liderança Sindical 1 do BLOCO, Santos, 2019).

Um exemplo, um terno de contêiner antigamente era 8, depois caiu pra 4 e agora são 2 homens. Porque? Por causa do advento do maquinário. A diminuição dos postos de trabalho é um grande problema (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINTRAPORT, Santos, 2019).

Nós tínhamos no contêiner dois portalós e oito homens, hoje é um portaló e dois homens. Isso com todas as fainas, reduziu muito a mão de obra no porto. A modernização é o principal fator dessa diminuição. Ela foi a que alavancou todo o processo, antes onde tinha um homem hoje tem uma máquina (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINDESTIVA, Santos, 2018).

Os relatos, bem como os dados secundários e a literatura sobre o tema, evidenciam que o capital nos portos (via modernização) age no sentido de reduzir os custos de produção e, assim, tem diminuído também o quantitativo de mão de obra empregada em favorecimento dos equipamentos e maquinários. Quer dizer, tem privilegiado aquilo que Marx (2017) denominou como trabalho morto (equipamentos/maquinários) em detrimento do trabalho vivo (mão de obra), com a finalidade de manter e expandir os níveis de produtividade, resultando no aumento da acumulação do capital.

Somam-se a esta dinâmica as novas formas de controle sobre a força de trabalho portuária, que, aliás, intensificaram-se também com o processo de arrendamento do PO à iniciativa privada; os terminais privados, diferentemente dos espaços públicos dentro do PO, são administrados pelo proprietário do terminal.

Então, você tem as regras e normas da empresa que você tem que segui-las, diferente do porto público, que você tem uma liberdade. O contra mestre da embarcação que é um estivador, ele que vai te orientar do material de proteção e como você vai organizar o teu trabalho. Já no terminal privado (fechado) não, vem um funcionário da empresa que vai te passar o trabalho (Entrevista com Trabalhador 1 em Santos, 2018).

Outra questão refere-se à organização e contratação do trabalho portuário. De um lado, o OGMO e sua gestão sobre o registro/cadastro dos trabalhadores portuários avulsos e, por outro lado, a resistência promovida por lideranças sindicais dos portuários contra tal mudança. Aliás, a relação dos sindicatos dos trabalhadores avulsos com o OGMO sempre foi de conflito, principalmente entre os estivadores de Santos.

Existe conflito, sempre vai existir! Porque você imagina, você estar dentro de sua casa e amanhã entrar alguém e dizer assim: “A partir de hoje a sala não é só mais sua, é minha também”. Então o OGMO veio para tomar essa condição do sindicato, fazer frente a tudo o que o sindicato fazia. Ele veio, até porque ele foi criado com a administração dele somente pelos empresários, quem faz parte da executiva dos OGMOS pelo Brasil são só os empresários que administram. Então você vai imaginar que eles vão administrar para nós? Não. Eles vão administrar para eles! Então eles administram, eles usam e abusam dessa condição como eles querem. (Entrevista com Liderança Sindical 2 do SINDESTIVA, Santos, 2018).

A lei criou o OGMO que beneficiou eles [empresários] no começo. Eles criaram o OGMO e em vez de ser um órgão de... digamos assim, de equalizar as forças, entendeu? Ele é extremamente beligerante com a gente, hoje ainda é, mas antes foi mais. Foi até de perseguição com a gente né (Entrevista com Liderança Sindical 1 dos CONFERENTES, Santos, 2019).

O conflito entre os trabalhadores e OGMO ocorre porque esse foi criado para realizar as atividades que o sindicato já realizava durante quase sete décadas com o *closed shop* e porque os OGMO são administrados pelos OP, os empregadores dos trabalhadores avulsos.

Para outra liderança sindical, a relação com o OGMO

[...] já esteve ruim. Já teve melhora e, agora, está mais ou menos. Depende muito de como está agindo o OGMO. Depende muito de quem está lá de gestor, dando as diretrizes. O OGMO ele é uma aberração da lei brasileira. Ele foi criado pra fazer a intermediação entre o trabalhador e o empresariado, só que quem coloca, quem comando o OGMO é o empresariado. Quem o banca é o empresariado. Você acha que o OGMO vai defender os trabalhadores avulso? Não vai (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINTRAPORT, Santos, 2019).

Este debate também se alia às mudanças inseridas pela modernização no tocante à incorporação de trabalhadores vinculados (formal) ao trabalho portuário, modificando a dinâmica laboral, que até então era constituída somente por um tipo de trabalho, o avulso, em suas categorias de estivador, capatazia, concertador, conferente, bloco e vigia.

Neste sentido, é pertinente apontar a questão dos acordos laborais que, sobretudo no caso do PO de Santos, marcaram (e ainda marcam) processos contraditórios e conflitivos que envolvem as formas de contratações de trabalhadores portuários entre os avulsos e os vinculados.

As negociações coletivas em Santos, por exemplo, ocorrem entre o sindicato dos trabalhadores avulsos e o patronal, o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP). Esta entidade visa “promover a conciliação dos dissídios de trabalho” com as entidades de representação dos trabalhadores (SOPESP, 2020).

Contudo, não é o que verificamos nos últimos anos em relação aos embates travados junto ao SINDESTIVA, sobretudo em relação à contratação de trabalhadores no formato meio a meio, especialmente, na operação dos contêineres em terminais privativos dentro do PO e nos TUP localizados próximo ao PO de Santos.

Esta disputa entre os trabalhadores avulsos e, em especial, a Câmara de Contêineres, seção especializada do SOPESP na negociação das empresas que

movimentam contêineres no PO de Santos, ganhou novos contornos com a inauguração do TUP da EMBRAPORT e do Terminal privado do BTP dentro do PO de Santos.

Ademais, devemos lembrar que outro fator determinante que surgiu com a Lei nº 12.815/13 foi a possibilidade da não obrigatoriedade da contratação de trabalhadores do OGMO na forma avulsa ou vinculada, isso é, os TUP foram autorizados pelo regimento a contratarem trabalhadores fora do sistema OGMO.

Estas alterações no marco regulatório, assim como sua aprovação em tempo recorde, criaram uma série de conflitos entre as entidades de representação dos trabalhadores e o Governo Federal, mais especificamente, da ex-presidenta Dilma Rousseff.

Na mesma linha, os TUP, tendo seus anseios garantidos, pressionaram, principalmente, aqueles localizados próximos ao PO pela aplicação da lei, o que levou, por exemplo, na cidade de Santos, o TUP da EMBRAPORT a lançar edital de seleção de trabalhadores de forma livre, fora do sistema OGMO.

Os trabalhadores avulsos da estiva, por sua vez, realizaram uma série de atos contra a atitude da empresa de contratar apenas vinculados, como o corte da Avenida Perimetral de Santos, em 10 de julho de 2013. E, no dia 11 de julho de 2013, outra manifestação importante dentro do conjunto de Mobilizações, denominada Dia de Nacional de Lutas, organizada pelas centrais sindicais (DIÉGUEZ, 2014).

Em Santos, esta mobilização, conforme pontua a autora supracitada, teve grande apoio e presença de lideranças da Força Sindical (FS), como o Paulinho da Força, deputado (SOLIDARIEDADE) e próximo às lideranças sindicais dos estivadores. Neste ato, os estivadores levaram faixas e cartazes em repúdio ao Governo Federal, especialmente à presidenta Dilma Rousseff. Para mais, os trabalhadores entraram no terminal da EMBRAPORT, por terra e pelo mar, e ocuparam o navio Maersk La Paz, com cerca de 200 trabalhadores. Entre eles, esteve presente na ocupação Paulinho da Força (DIÉGUEZ, 2014).

Em resposta, a empresa afirmou que tentou negociar com o SINDESTIVA e o SINTRAPORT o AC, que estabelecia a contratação de trabalhadores por vínculo empregatício indeterminado, pois isso representa maior segurança e garantias aos trabalhadores (DIÉGUEZ, 2014). Porém, os sindicatos foram intransigentes durante a negociação.

Neste conflito, a empresa cedeu e resolveu contratar trabalhadores avulsos, inicialmente por um mês, mas, devido às discordâncias entre as partes durante a

negociação, estendeu a contratação por mais seis meses (G1 SANTOS, 2013). Porém, a empresa decidiu abandonar as negociações e publicar um novo processo seletivo, com remunerações para estivadores, totalmente vinculados, de R\$ 1.028,00 mensal (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINDESTIVA, Santos, 2018).

Pressionado e sem negociação com a empresa, o SINDESTIVA fechou um ACT com a Câmara de Contêineres estabelecendo

[...] o vínculo de R\$ 3.500,00. Eles [EMBRAPORT] foram obrigados a aumentar o salário do pessoal deles de R\$ 1.028,00 para R\$ 3.500,00. Por que, se você exerce a mesma função, você não pode ganhar menos que eu. É tudo é uma categoria só, mesmo os terminais privativos e os operadores portuários buscando trabalhadores fora do sistema avulso (Fora do sistema Ogmo), 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 (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINDESTIVA, Santos, 2018, grifo nosso).

O acordo logrado entre o SINDESTIVA e a Câmara de Contêineres manteve a contratação de vinculados e avulsos meio a meio até o ano de 2015 (DIÉGUEZ, 2019), o que acabou forçando, de acordo com a autora, a EMBRAPORT a reconsiderar sua decisão de contratar apenas trabalhadores por vínculo.

Aliás, em novembro de 2013, o SINDESTIVA e a empresa chegaram a um ACT celebrado entre as partes, com vigência de novembro daquele ano a novembro de 2015, cuja cláusula terceira estabeleceu que o TUP deverá realizar, na vigência do acordo, suas operações utilizando “[...] do trabalho portuário de estivadores de forma mista, entre trabalhadores avulsos e trabalhadores com vínculo” (MEDIADOR, 2013, [p. 1]).

Contudo, na cláusula nona, coloca a condição que

[...] ao regime de trabalho misto previsto na Cláusula - Objeto e Abrangência, as Partes acordam que, a partir de 01 de julho de 2014, de forma impreterível e incondicional, o TERMINAL DE USO PRIVADO passará a realizar as suas operações portuárias conforme seu direcionamento gerencial, seja exclusivamente com trabalhadores com vínculo empregatício por prazo indeterminado, seja mediante trabalho misto em qualquer proporção com trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos requisitados diretamente ao “OGMO - Órgão Gestor de Mão-de-Obra”, a seu critério e necessidade (MEDIADOR, 2013, [p. 5]).

Assim, ficou estabelecido entre as partes que, a partir do ano de 2014, a empresa teria suas decisões gerenciais, quanto à proporção entre avulsos e vinculados, estipuladas por ela própria, de acordo com seus critérios e necessidades.

No início do ano 2015, chegou ao fim o acordo estabelecido com a Câmara de Contêineres, porém o SOPESP o manteve até realizar novo ACT. Durante as negociações, as partes não chegaram a um consenso e o SINDESTIVA entrou com ação no Tribunal Regional do Trabalho (TRT – SP) solicitando a prorrogação do sistema misto no PO (MÜLLER, 2015). O Tribunal emitiu parecer favorável à solicitação, porém, acentua a autora, o SOPESP recorreu da decisão no Superior Tribunal do Trabalho (TST), logrando a suspensão da mesma.

Neste conflito, o TST tomou a decisão de que a contratação de avulsos e vinculados alterar-se-ia no decorrer de três anos. Assim, 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, não paginado).

O ano de 2019 chegou e, com ele, o fim de um limite para contratação por vínculo nos terminais privativos no PO. Nessa perspectiva, o SINDESTIVA organizou uma paralisação no dia 1 de março de 2019 contra 100% de contratação por vínculo, assim como contra a intransigência do SOPESP em negociar um novo acordo referente à questão. Na Figura 19, temos uma imagem do ato organizado pela entidade dos trabalhadores.

Figura 19: Manifestação dos estivadores no Porto



Fonte: BRANDÃO, 2019.

Mas, mesmo com o conjunto de mobilizações e ações dos trabalhadores, a Câmara de Contêineres logrou vitória no que se refere ao limite de contratação de vinculados.

Quanto às outras categorias, a relação com o SOPESP não é tão conflituosa comparada a dos estivadores. Os trabalhadores da capatazia, representados pelo SINTRAPORT, por exemplo, descrevem que têm uma boa relação com a entidade patronal, inclusive, tendo fechado os dois últimos ACT com antecedência (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINTRAPOT, Santos, 2019). Este posicionamento do SINTRAPORT repete-se nas outras categorias de trabalhadores avulsos, como dos conferentes. Os trabalhadores de bloco, por sua vez, têm uma particularidade que é o processo de supressão do trabalho que a categoria executava, ocasionado pelo avanço da tecnologia.

Para o serviço de bloco, “[...] na legislação temos o batimento de ferrugem, pinturas, limpeza de tanque e máquinas. Esse seria o trabalho de bloco. Só que desde 1989, esse trabalho não se faz mais no Porto de Santos” (Entrevista com Liderança Sindical 1 do BLOCO, Santos, 2019).

Os trabalhadores de bloco, ainda, realizam com os estivadores o trabalho de conexo, ou seja, a atividade de amarrar e desamarrar cargas, assim como a amarração de “[...] carro, máquinas, caminhões. Conexo envolve esse tipo de trabalho. Colocar as redes no navio pra não cair produtos no cais. Aí nós começamos a trabalhar com a estiva a partir de 1990” (Entrevista com Liderança Sindical 1 do BLOCO, Santos, 2019). A função de conexo é a única atividade que os trabalhadores de bloco ainda exercem no PO de Santos e os trabalhadores dividem esta atividade com a estiva porque foram os dois sindicatos que pressionaram as autoridades a acabarem com os empreiteiros (intermediadores) que a dominavam até o a década de 1980 (Entrevista com Liderança Sindical 1 do BLOCO, Santos, 2019). Foi a partir deste acordo com os estivadores, na década de 1990, que o conexo passou a ser exercido pelas duas categorias.

A categoria de bloco é uma das categorias dos trabalhadores avulsos que corre sério risco de desaparecer. Primeiro, porque as funções de bater ferrugem, pintar e limpar as máquinas do navio e do tanque de óleo foram abarcados pelos estaleiros, pouco a pouco, com as inovações tecnológicas que transformaram os navios. Mas também, como a única atividade que mantém a categoria é o trabalho de conexo, dividido com outra categoria de trabalhadores avulsos, há um movimento entre algumas lideranças na estiva para assumir esta atividade totalmente e integrar os trabalhadores de bloco ao coletivo da

estiva (Entrevista com Liderança Sindical 1 do BLOCO, Santos, 2019). Como exemplo, temos o caso dos trabalhadores de bloco do Porto de São Sebastião em que

[...] a liderança da estiva me chamaram lá e, falaram que iriam colocar os 6 trabalhadores que tínhamos lá na estiva. E que eles iriam fazer todo o trabalho. Eu disse legal. Eu ia falar o que? Que não ia aceitar porque aquele pessoal contribuía com o sindicato! Não, esses cara agora tem a oportunidade de trabalhar em outras fainas. Eles estão em uma fase melhor, pois a estiva tem várias fainas. Você vai de mestre, de geral, guindasteiro etc. Bloco não, você só faz uma coisa só e, ainda, não ganha produção (Entrevista com Liderança Sindical 1 do BLOCO, Santos, 2019).

No que se refere ao processo de contratação de trabalhadores com vínculo (formal), obtivemos, durante a pesquisa de campo, alguns relatos que demonstraram as opiniões e perspectivas que este processo evoca no ambiente de trabalho portuário.

[...] o que nós interpretamos no artigo 40 da 12.815, coloca bem claro. O Operador portuário poderá trabalhar com trabalhadores portuários avulsos "e" vinculados. Ele não fala "ou" vinculado, ele fala "e" vinculado. O que nós entendemos é os dois. Eu tenho 50% de meus trabalhadores avulsos e 50% vinculado. Aquele que entende que deva se vincular, é um direito dele, ele vai e se vincula! Aquele que nasceu avulso e quer morrer avulso, ele continua avulso. Ele fica na posição de avulso. Agora, o mercado de um e de outro, da atividade portuária é que não pode deixar de existir. Eu não posso extinguir o trabalhador. O trabalho avulso está na Constituição, artigo 7, inciso 3 da Constituição, o trabalhador avulso tem o mesmo direito que o vinculado. Tem que existir os dois modelos. O que inclusive é um benefício ao operador portuário, porque? Se hoje eu tenho 10 navios operando em meu terminal e, passar amanhã e ter 5 somente. Vou ter problema se meu quadro estiver somente vinculados. Se eu descarrego 10 navios com 500 homens e amanhã eu passei ter 5 navios por mês porque eu vou ficar com 500 homens? Eu vou contratar só 250! Mas ai um dia aumentou, esse mês passou a ser 6 navios, eu vou buscar mais mão de obra avulsa para suprir aquela demanda. Quando há o excesso de trabalho você vai buscar o que? O avulso. O avulso completa aquela sua movimentação que aumentou, ele não deixa falta mão de obra. E você vai ter o percentual também de vínculo (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINDESTIVA, Santos, 2018).

Para a liderança, as particularidades do trabalho no porto podem garantir a existência dos dois modelos, inclusive, complementando-se. Assim como este e outros relatos evidenciam que o vínculo se dá com trabalhadores mais novos, enquanto que os trabalhadores mais velhos preferem continuar como avulsos.

Há também a questão financeira neste processo. Segundo relato de outra liderança entrevistada (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINTRAPORT, Santos, 2019), os trabalhadores avulsos possuem remunerações superiores aos vinculados. Isso, aliás,

também é um reflexo, conforme constatado em pesquisa de campo, de como as empresas negociam o vínculo geralmente de forma intransigente e sem dialogar com as lideranças sindicais, mesmo porque o Estado possibilitou, via lei, que as empresas realizem as contratações de trabalhadores seguindo seus próprios critérios.

O descrito é um retrato de como a implementação do vínculo deu-se de maneira vertical, as empresas, por meio de suas entidades de representação, impuseram o vínculo aos trabalhadores, sendo que, para as lideranças, de acordo com os relatos, as ofertas de trabalho deveriam ser divididas entre avulso e vinculado.

Em relação a esta preferência, foi explicitado por outra liderança que a maioria dos trabalhadores avulsos querem permanecer como avulsos, contudo

[...] o vínculo é uma realidade. Então a gente procura um salário mais justo para o pessoal vincular. O medo do desemprego vem, tá fazendo o pessoal se vincular, principalmente nos últimos dois/três anos. Hoje nós temos vinculados na operação portuária na Santos Brasil, BTP e na *Shipload* (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINTRAPORT, Santos, 2019).

Entendemos, portanto, que a questão entre avulso e vinculado nos portos, colocada pelo capital, não reflete seu principal interesse (sua real intenção). Quer dizer, a questão não está pautada de fato no sentido de valorizar o trabalho vinculado (formal) em relação ao trabalho avulso aos trabalhadores portuários. Muito pelo contrário, ter o trabalhador vinculado proporcionará ao capital ainda mais controle sobre a força de trabalho nos portos dentro do neoliberalismo, pois o capital busca a desregulamentação, em outras palavras o solapamento de conquistas trabalhistas históricas dos trabalhadores portuários. Conquistas, estas, alcançadas por meio de muita luta ao longo da história, no caso, durante o processo de organização dos trabalhadores portuários avulsos no Brasil no decorrer do século XX. Desta maneira, existem, como plano de fundo, outros (reais) interesses diante destas múltiplas formas/mecanismos de atuação nos portos.

Assim, o capital, com o apoio do Estado, tem pouco a pouco avançado nos portos, usando diferentes mecanismos e estratégias, como: inovações tecnológicas/maquinários, novas formas de controle do trabalho portuário, introdução de uma disputa interna dos trabalhadores entre ser avulso ou vinculado. Porém, evidentemente, existem tantos outros elementos, fatores, manifestações, dimensões e escalas que conformam as ações, intencionalidades, ou melhor, a dinâmica territorial do capital nos portos.

3.3.2 As particularidades da relação capital-trabalho-Estado no TUP do Pecém

Outra expressiva realidade que marca a atualidade do modelo de modernização portuária nacional, bem como reflete suas condições de trabalho, é o TUP. Desse modo, o TUP do Pecém, como objeto analítico desta tese, sem dúvida revela-se um campo importante de apreensão e reflexão, não no sentido de apontar que é o modelo único, exclusivo ou ideal de possibilidades de atuação do capital, mas, justamente, enquanto um exemplo prático, recente e em constante processo de interferência do capital.

Pois bem, averiguando o TUP do Pecém, devido ao próprio ordenamento jurídico, a Lei nº 12.815 de 2013, como já pontuamos, em seu art. 44, define que aos proprietários deste tipo de terminal é facultativa a contratação de trabalhadores portuários junto ao OGMO, ou seja, depende do interesse ou não dos empresários utilizar o órgão intermediador da força de trabalho portuária.

Compreendemos que o modelo do TUP foi pensado para superar as amarras de expansão do capital diante das lutas sindicais, históricas, promovidas pelos trabalhadores, dentro do neoliberalismo. Assim, sua superação foi condição necessária para o capital. Desta forma, com o intuito de diminuir os custos de produção, o valor pago pelo capitalista em relação à força de trabalho, essa deve ser reduzida (flexibilizada, precarizada), para, assim, aumentar os lucros do capital.

Nesta lógica, entendemos, a partir do exemplo do Pecém, porque as antigas categorias do trabalho portuário nacional foram deixadas de lado para trabalharem no TUP, assim como a representação sindical dos trabalhadores portuários ingressos no Pecém foi, de certa forma, orientada a organizar-se por outra entidade de representação dos trabalhadores.

É nesta dinâmica de expansão da lógica do capital que os trabalhadores portuários do TUP do Pecém estão envolvidos. Os responsáveis pela contratação da força de trabalho no Pecém são as Prestadoras de Serviços Operacionais (PSO), diferentemente do que ocorre no PO, onde os OP são quem têm esta finalidade. Existem 4 PSO no terminal, integrantes dos seguintes grupos econômicos: APM Terminals; UNILINK Transportes; VLI; e TECER Terminais Portuários (PECÉM, 2020b).

No início das operações, as PSO contrataram trabalhadores cedidos pelo OGMO-Fortaleza aos OP do PO de Mucuripe, como vinculados. Estes trabalhadores exerciam suas atividades tanto no Pecém como no PO do Mucuripe, ou seja, eram trabalhadores

com experiência no trabalho portuário, somados a 80 trabalhadores do Mucuripe, mais 100 trabalhadores da região do Pecém, os quais não possuíam experiência no setor, sendo que grande parte eram pescadores e trabalhadores rurais (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Ceará, 2018).

O relato apresentado na sequência retrata apontamentos realizados por um destes 80 trabalhadores que dividiam sua jornada de trabalho entre o PO de Mucuripe e o Terminal do Pecém.

Nós quando éramos requisitados pela empresa, ela ligava para nós trabalhador, tinha uma Topic [um veículo de passageiros] que fazia o traslado até Pecém. Toda vez que nós íamos tinha que ser escoltado do Mucuripe para o Pecém, porque os trabalhadores avulsos queriam tacar fogo na Topic (Entrevista com Trabalhador 1 em Pecém, 2018, grifo nosso).

O conflito entre estes trabalhadores vinculados aos OP do PO do Mucuripe, que alternavam suas jornadas de trabalho entre o porto e o TUP do Pecém, e os trabalhadores avulsos do PO tem uma de suas razões nas discussões que ocorreram dentro do sindicato dos estivadores, após a publicação da Lei de Modernização dos Portos, sobre a vinculação ou não aos OP.

Deste conflito, um grupo de estivadores dissidentes do sindicato vincularam-se à TEMARCO Logística, principal OP do PO do Mucuripe (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Ceará, 2018). Estes trabalhadores formaram “[...] um grupo de 20 trabalhadores composto de 2 guindasteiro, 2 sinaleiro e o restante de trabalhadores de baixo. Fizemos isso e passamos quase dois meses indo para o porto com escolta da polícia militar e federal” (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Ceará, 2018), os quais, de acordo com o entrevistado, anos depois dividiam sua jornada de trabalho entre Pecém e Mucuripe.

Os outros 100 trabalhadores do Pecém eram, em parte, compostos de pescadores, trabalhadores rurais e autônomos, muito dos quais tinham trabalhado durante as obras de construção do próprio terminal (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Ceará, 2018).

Esta estratégia de alocar trabalhadores que atuavam no PO foi uma forma dos empregadores enfraquecerem a entidade sindical daquele e, também, de maneira inicial, utilizar-se das experiências destes trabalhadores na condução dos trabalhos no TUP, inclusive, ensinando os trabalhadores sem experiência na área.

Em entrevista, os trabalhadores sem experiência no setor portuário relataram suas primeiras impressões quanto a esta atividade.

Rapaz o negócio era duro viu. Eu lembro que com três meses de trabalho eu perdi dez quilos. Porque na época a gente trabalhava com ovação num ritmo danado. Era saco de vicunha de 80-86 quilos pra pegar com outro trabalhador, pra poder fazer o trabalho em contêiner de 40. Tinha madeiras pra fazer a limpeza do porão, umas faixas de madeira dessa grossura. Ai eu cheguei em casa todo preto, e não tinha transporte pra cá não viu. Quem tinha sua bicicleta ia de bicicleta. Quem não tinha, ia a pé, eu mesmo ia a pé. Minha irmã até me disse, “rapaz você não vai aguentar não viu”. Eu nunca tinha trabalhado em lugar pesado não. Na Volben era pesado mais não como no porto. Eu mesmo ficava é surpreso nos primeiros dias. Eu não sabia o que era um navio, estava doido pra entrar (Entrevista com Trabalhador 8 em Pecém, 2018).

A ação dos empresários e do governo do estado do Ceará em relação à situação dos trabalhadores portuários e sua intransigência em ceder para que os trabalhadores avulsos do Mucuripe tivessem acesso às vagas de emprego no terminal gerou revolta entre os trabalhadores, que procuraram o Ministério Público do Trabalho (MPT) de Fortaleza para que intervisse na situação.

O procurador do MPT, em entrevista, ao falar sobre Pecém, argumentou que até seus colegas de trabalho não acreditavam que um terminal que obteve dinheiro público do Estado e da União recebesse o nome de privado, mesmo sendo propriedade do estado do Ceará e administrado por uma empresa pública (Entrevista com Procurador do MPT 1, Fortaleza, 2019). E, quando se iniciaram as atividades de movimentação de carga no terminal,

[...] acabou gerando uma disputa muito grande entre o PO Mucuripe e o TUP do Pecém em razão dessas facilidades econômicas que diminuíram os preços das tarifas o que acabou esvaziando a movimentação de cargas no Mucuripe. Na época, isso fez surgir uma pressão muito grande dos TPA, inclusive, provocando aqui o Ministério Público para que o TUP, por ser público, requisitasse a mão de obra dos TPA (Entrevista com Procurador do MPT 1, Fortaleza, 2019).

Destarte, sucessivas reclamações e denúncias dos trabalhadores portuários avulsos do Mucuripe em relação ao TUP fizeram com que o MPT ajuizasse ação para garantir que os trabalhadores do PO tivessem direito de serem alocados tanto para o PO quanto para ao terminal. Entretanto, eles perderam este direito diante da decisão do “[...] Tribunal Superior do Trabalho, perdemos em primeira, porque o Pecém não está localizado dentro

da área do PO. O PO é um decreto federal, uma poligonal, o governo federal traça as limitações do PO”¹¹⁹ (Entrevista com Procurador do MPT 1, Fortaleza, 2019).

Assim, os trabalhadores portuários do PO do Mucuripe, por um lado, estavam perdendo demanda de trabalho, devido à diminuição de navios no porto e, por outro lado, estavam impossibilitados de concorrer às oportunidades de emprego que surgiam no Pecém, devido à legislação e aos interesses dos empregadores em contratar uma mão de obra com custos menor.

Ademais, os 180 trabalhadores na operação do terminal laboravam na multifuncionalidade, por exemplo, o “[...] operador de empilhadeira operava na faixa, o da faixa operava no porão ou no guindaste e etc” (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Ceará, 2018).

Em relação às condições de trabalho, foi mencionada pelos trabalhadores a falta de mão de obra e, conseqüentemente, a maior intensidade de trabalho e o acúmulo de horas extras.

Eu trabalhava a noite, pegada 19 horas e largava a 7 da manhã. Ai dependia muito da demanda, eu fazia muito hora extras. Não tinha a quantidade suficiente de trabalhadores. Então a empresa pagava horas extras para os funcionários. A jornada de trabalho foi mudar a 4 anos atrás. Hoje está um pouco mais tranquilo porque tem a escala 12/36 (Entrevista com Trabalhador 8 em Pecém, 2018).

Nós costumamos dizer que na operação a gente faz milagre. Hoje nós temos 35 capatazia, 16 motoristas e 10 operadores de máquinas, isso no meu turno. Então quando tem 2 navios a gente trabalha tranquilo. Mas quando se parte para três, quatro navios temos muitas dificuldades de trabalhar. Mas o serviço não deixa de ser realizado. Então a gente consegue atingir a meta, atingimos a produtividade. É a partir daí que conta. A gente não consegue parar, é uma coisa intensa mesmo e a gente tem que estar preparado para o que der e vier. (Entrevista com Trabalhador 3 em Pecém, 2019).

As PSO também se utilizavam de outras estratégias para suprir a falta de trabalhadores no terminal, como, por exemplo, a utilização de trabalhadores oriundos do OGMO pelas empresas que atuavam tanto no terminal como no PO do Mucuripe e que, se necessitassem de mão de obra especializada, dividiam-na em dois grupos, parte iria para Fortaleza e a outra permanecia em Pecém (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Ceará, 2018).

¹¹⁹ A decisão do MPT que reconhece ao TUP do Pecém o direito por lei de não contratar trabalhadores avulsos do OGMO-Fortaleza encontra-se no PROCESSO Nº TST-AIRR-220400-83.2004.5.07.0004, do Poder Judiciário, Justiça do Trabalho, Tribunal Superior do Trabalho, Acórdão 7ª turma.

Os efeitos de utilizar trabalhadores sem experiência no trabalho portuário, mesclado com um número menor de trabalhadores com experiência, fazendo uso da multifuncionalidade, foram a criação de ambientes de trabalhos inseguros e suscetíveis a acidentes de trabalho. Como descrito nos relatos abaixo.

Era um dos problemas que a gente enfrentava no início né, a gente tinha muita dificuldade ao que diz respeito aos acidentes. Exatamente porque uma parte desses trabalhadores não conheciam a atividade. No início, a gente tinha muitos acidentes com mortes, com invalidez permanente, isso foi um dos impactos que eu tive em 2007 foi esse (Entrevista com Liderança Sindical 1 do MOVA-SE, Fortaleza, 2018).

Esses trabalhadores com bastante experiência na operação e, além da experiência própria, eles na maioria das vezes vinham de famílias que já trabalhavam no Mucuripe. Enfim, os caras praticamente se criavam dentro do Mucuripe, naquele ambiente e sob a tutela de um mais experiente né. Então o cara “sacava” aquela operação de muito tempo. E o pessoal que estava chegando, a partir dessa relação nova que veio da Lei nº 8.630/93, tinha gente que, por exemplo, tinha uma relação com a pesca artesanal com a agricultura de subsistência. Ou seja, pessoas que não tinham nenhuma relação com o porto, com a atividade portuária e começaram a enxergar o porto como uma possibilidade de trabalho. O cara teria acesso a um contracheque a uma renda fixa que ele poderia contar com isso. Aí o cara ia né, atraído por essas vantagens. Só que aí ele se deparava com um ambiente extremamente perigoso, que exige uma certa malícia né. O cara chegava ali mesmo sem saber aonde estava pisando e, normalmente, era esse o perfil de quem sofria acidente. Era cara muito novo que não tinham histórico de trabalho nessa atividade (Entrevista com Liderança Sindical 1 do MOVA-SE, Fortaleza, 2018).

Vi vários amigos meus se acidentando. Os mais comuns eram na movimentação de bobinas. Emprensava dedos, membros e até toda a pessoa. Eu perdi um amigo meu, trabalhando no turno da noite. Ele foi esmagado por uma bobina. Quando trabalhava no Daniel [é uma empresa de transporte e logística], um amigo meu merendou comigo aqui [lanchonete] e voltou para o trabalho. Chegando no pátio estava prendendo o contêiner um no outro e ele escorregou, desequilibrou e caiu. Bateu a cabeça no chão e morreu (Entrevista com Trabalhador 2 em Pecém, 2019, grifo nosso).

Desta forma, a viabilidade do novo modelo de expansão do capital nos portos, utilizando trabalhadores sem experiência na atividade para diminuir os custos de produção e, conseqüentemente, alavancar a acumulação do capital, teve como

reverberações, a produção de ambientes de trabalho suscetíveis a acidentes. Nestes ambientes, os trabalhadores do TUP do Pecém sofriam física e mentalmente¹²⁰.

Os relatos sobre acidentes de trabalho no terminal foram recorrentes durante as entrevistas realizadas, tanto com trabalhadores, como com as lideranças sindicais. Neste contexto, que buscava a viabilidade do novo modelo de expansão do capital nos portos, constatamos uma série de medidas com consequências aos trabalhadores. Dentre elas, destacamos as ações de utilizar uma grande maioria de trabalhadores sem experiência na atividade e manter poucos trabalhadores avulsos, no sentido de ajudar os demais trabalhadores, em uma espécie de retirada da obrigação e responsabilidade dos empregadores na preparação, no fornecimento de cursos de formação e na segurança do trabalho aos trabalhadores portuários no terminal, justamente como um dos mecanismos de redução de custos e ampliação dos lucros.

Somam-se a isso as possibilidades de multifuncionalidade do trabalho, o que, sem dúvidas, trouxeram mais um mecanismo de controle da dinâmica portuária, sem a necessidade de ampliar seus custos de produção. Em outras palavras, os relatos são importantes para compreendermos como as empresas (o capital), visando sua reprodução ampliada, transferem a sua responsabilidade de fornecimento de formação, prevenção e segurança do trabalho aos próprios trabalhadores, de maneira a possibilitar a ampliação de seus mecanismos de controle do processo de trabalho.

Acrescentam-se à situação, as fragilidades em termos de organização e representação destes trabalhadores, pois, como os sindicatos dos trabalhadores avulsos não os representavam na operação no Pecém, os mesmos ficaram sem organização sindical oficial até o ano de 2005, mais uma forma de ampliação do controle do capital no TUP. Apenas em 2005 surge o Sindicato dos Empregados Terrestre em Transportes Aquaviários, Operadores Portuários e Entidades Afins do Estado do Ceará (Entrevistam com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Ceará, 2018).

Atualmente, os trabalhadores portuários do Pecém são contratados por OP ou por PSO vinculadas aos OP ou às empresas de navegação, assim como por empresas terceirizadas, por meio de contratos de trabalho individuais. Desta forma, são prestadoras de serviços que estabelecem a forma como se dá o trabalho, suas condições, o número de trabalhadores, entre outras questões que são negociadas nos ACT junto ao sindicato de

¹²⁰ Vale explicar que nosso intuito foi o de demonstrar não a perspectiva de culpabilização do indivíduo (do trabalhador), mas o ambiente altamente perigoso, construído pelo próprio capital, de tal maneira que existe a tensão e risco à acidentes tanto aos trabalhadores com ou sem experiência.

representação dos trabalhadores. Em estudo sobre as condições de trabalho no TUP do Pecém realizado por Maciel, Gonçalves, Matos, Fontenelle e Santos (2015), também identificou-se a estratégia de contratação dos trabalhadores portuários realizada pelas PSO, como descrevemos acima.

Os autores destacam que as PSO contratavam trabalhadores com diferentes tipos de contratos de trabalho e remunerações. Os trabalhadores oriundos do OGMO-Fortaleza, contratados por vínculo empregatício por OP, recebiam remunerações melhores, enquanto a maior parte dos trabalhadores contratados por PSO e empresas terceirizadas ficavam com remunerações inferiores. Deste modo, conviviam no ambiente de trabalho trabalhadores em condições contratuais diferentes, mas, em muitos casos, realizando atividades semelhantes.

Os trabalhadores vinculados aos OP normalmente exercem atividades “nobres” dentro do processo de estivagem/desestivagem de cargas, funções ligadas ao manuseio de maquinários (guindastes, portainer, etc). Estas funções, dependendo da prestadora de serviço, possuem remunerações melhores que outras, mas um guindasteiro recebe em média R\$ 3.500,00 (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Ceará, 2018).

As PSO utilizam-se da contratação de trabalhadores com experiência, oriundos do OGMO, na atividade, mas contratam a maior parte dos trabalhadores na operação com condições salariais inferiores a estes outros, em média com remunerações de R\$ 1.200,00 a R\$ 1.800,00 (ACORDO COLETIVO DE TRABALHO 2019/2020). Além do mais, estes trabalhadores são, em sua maioria, jovens, sem experiência e com alta rotatividade no trabalho (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Ceará, 2018).

Outro fator importante a salientar é que os funcionários não são contratados como estivadores ou conferentes, mas sim com a inclusão de novas funções, como, por exemplo, carregador de armazém, assistente de operações, assistente de operações II, auxiliar de Operações, entre outras, como observamos no Quadro 13. Existem cerca de 1800 trabalhadores no TUP do Pecém, entre trabalhadores ligados diretamente à operação e à administração (servidores públicos do estado do Ceará e terceirizados) (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Ceará, 2018; Entrevista com Liderança Sindical 1 do MOVA-SE, Fortaleza, 2018).

Quadro 13: Principais Ocupações dos Trabalhadores do Pecém

Empresas	SINDACE	UNILINK Transportes Integrados	Mediterranean Shipping Logística (MSC) LTDA	TEMARCO	APM Terminals	Terminal Multimodal de Cargas	LOGMAIS
Função/Período	Jan. 2019 Dez. 2020	Mar. 2020 fev. 2022	2019	Mai. 2019 Mai. 2021	Jan. 2019 Dez. 2020	Set. 2019 Set. 2021	Jul. 2019 Jun. 2021
Assistente de Operações	R\$ 1.400,00	R\$ 1.400,00	R\$ 1.380,07		R\$ 1.520,08	R\$ 1.788,80	
Assistente de Operações II			R\$ 1.801,08		R\$ 2.077,84		
Assistente de Terminal					R\$ 1.216,05		
Controlador de Armazém			R\$ 1.961,09				
Auxiliar de Armazém			R\$ 1.341,51		R\$ 1.072,99		
Auxiliar de Operações	R\$ 1.100,00	R\$ 1.100,00	R\$ 2.132,53	R\$ 1.048,38	R\$ 1.278,71		R\$ 1.048,52
Auxiliar de Terminal			R\$ 2.132,53		R\$ 1.104,08		R\$ 1.048,52
Conferente	R\$ 1.313,60	R\$ 1.313,60	R\$ 1.728,41	R\$ 1.320,79	R\$ 1.389,54		R\$ 1.313,60
Conferente de Pátio					R\$ 1.392,15	R\$ 1.456,00	
Operador de Guindaste							
Motorista Portuário	R\$ 1.533,15	R\$ 1.639,65		RS 1.541,54	R\$ 1.641,68		R\$ 1.533,15
Operador de Empilhadeira até 6 ton	R\$ 1.048,38	R\$ 1.048,38		R\$ 1.048,38	R\$ 1.560,00	R\$ 1.560,00	
Coordenador de carga	R\$ 2.846,75	R\$ 2.846,75		R\$ 2.862,33			
Coordenador Operacional					R\$ 5.067,51	R\$ 5.067,51	
Coordenador Operações de Pátio	R\$ 1.072,99	R\$ 1.072,99		R\$ 1.614,30			R\$ 1.583,26
Supervisor de Pátio	R\$ 2.991,49	R\$ 2.991,49		R\$ 3.007,86		R\$ 2.050,00	
Assistente Operacional Pátio		R\$ 1.048,38	R\$ 2.064,63			R\$ 1.560,00	
Vistoriador	R\$ 1.048,38		R\$ 2.413,13	R\$ 1.048,38		R\$ 1.716,00	
Operador de Empilhadeira de 7 a 15 ton e Op. de Pá Mecânica		R\$ 1.048,38	R\$ 1.730,30	R\$ 1.048,38		R\$ 1.560,00	R\$ 1.048,52
Operador Empilhadeira Superior a 15 ton	R\$ 1.211,80	R\$ 1.211,80		R\$ 1.218,43		R\$ 1.576,85	R\$ 1.211,80
Operador de Empilhadeira Igual/superior 32 ton	R\$ 1.343,03	R\$ 1.567,23	R\$ 2.129,94	R\$ 1.350,38		R\$ 2.314,41	R\$ 1.343,03
Operador de Guindaste Portalino	R\$ 1.897,42	R\$ 1.897,42		R\$ 1.907,80			
Operador de Guindaste MHC	R\$ 3.166,88	R\$ 3.166,88		R\$ 3.184,21	R\$ 5.113,00		

Fonte: MEDIADOR (2020). Organização: Thiago Pereira de Barros (2020).

No Quadro 13, apresentamos os principais PSO no Terminal do Pecém, entre eles a *APM Terminals*, a Temarco e a UNILINK. A *APM Terminals* é uma das principais empresas em movimentação de contêineres no terminal e no mundo, operando com trabalhadores contratados como Assistente de Operações, Assistente de Terminal, Auxiliar de Armazém, Auxiliar de Operações, Auxiliar de Terminal, Conferente, Conferente de Pátio, Operador de Guindaste, Motorista Portuário, Operador de Empilhadeira até 6 toneladas, Coordenador Operacional, Operador de Guindaste MHC.

Para os trabalhadores da área primária, os profissionais que atuam diretamente na movimentação da carga, são: Operador MHC, assistente de operações, auxiliar de operação, conferente, coordenador de operações e os trabalhadores de capatazia/carregadores. Diferentemente, por exemplo, do que ocorre no PO, onde as atividades são realizadas por trabalhadores na estiva, no bloco, na capatazia (doqueiro), conferentes, etc.

Durante as entrevistas realizadas com os trabalhadores do Pecém, foi evidenciado por estes sujeitos que, no terminal, os trabalhadores ligados diretamente à operação, os quais trabalham dentro do porão e convés do navio movimentando as cargas, são trabalhadores chamados de capatazia, e as equipes de trabalho, por exemplo, escaladas na movimentação das principais cargas são:

- a) Bobina: 2 ternos - 2 conferentes; 2 capatazias; amarração (atividade de colocar as cintas na bobinas em cima da carreta), mínimo 4 capatazias;
- b) no recebimento da bobina no pátio de armazenamento: 1 conferente, 5 capatazias;
- c) Placas: 1 terno segue da seguinte forma - 2 conferentes (1 na faixa e outro enviando carga para o navio), 4 capatazias na faixa, 4 no porão do navio e 2 enviando placas;
- d) Granel: 1 conferente na faixa, 1 capatazia manuseando o equipamento (moega), 4 capatazias na escada fazendo o enlonamento das caçambas e 2 no serviço de limpeza;
- e) Contêineres: 1 conferente, 4 capatazias a bordo, 2 capatazias na faixa; Lembrando que para cada terno entra um sinaleiro e guindasteiro (Entrevista com Trabalhador 3 em Pecém, 2019).

Observamos, que, tanto os trabalhadores a bordo do navio, como os de terra são realizados por trabalhadores da capatazia, assim como são denominados pelos próprios trabalhadores. No relato a seguir, um trabalhador explica o que faz e onde trabalham os trabalhadores da capatazia.

Porém tem uma diferença, pois, aqui no Pecém, eles fizeram uma separação. Por exemplo, no porto do Mucuripe, que é público, existe o OGMO. Essa

instituição é formada por estivadores e arrumadores, ou seja, estivadores que trabalham a bordo e arrumadores que trabalharam na faixa do navio. No Pecém, porto privativo, os capatazias são todos que atuam na operação de navio, independente da sua posição no trabalho. Agora não sei te dizer bem o porquê que o Pecém mudou para essa função. Talvez tenha sido por questões financeira e operacionais (Entrevista com Trabalhador 3 em Pecém, 2019).

Ressaltamos que, nos TUP, o capital acabou com o antagonismo histórico que foi denominado por Sarti (1981) pela dicotomia Porto x Navio, em que os trabalhadores na estiva não trabalham em terra, quem realiza o trabalho é o doqueiro (capatazia). Esta separação na história do sindicalismo portuário é importante, pois possibilitou, entre os estivadores, o domínio sobre o processo de intermediação do trabalho, enquanto que entre os doqueiros isso não foi possível (SARTI, 1981).

Com o avanço da multifuncionalidade nos TUP, os trabalhadores da capatazia passaram a atuar alternando os serviços entre terra e bordo constantemente, como foi exposto pelos entrevistados. Além do mais, estes trabalhadores não são representados pelo sindicato dos trabalhadores de arrumadores/capatazia histórico que existe no estado do Ceará, mas sim pelo SETTAPORT-CE.

Em relação à remuneração destes trabalhadores,

[...] atualmente está da seguinte forma, salário de R\$ 1.130,00, porém tem um adicional quando tem operação no navio. Esse adicional são 30,00 para cada capatazia que esteja atuando na operação do navio, faixa e bordo (Entrevista com Trabalhador 3 em Pecém, 2019).

Averiguando o ACT negociado entre a *APL Terminals* e o SETTAPORT, referente aos anos de 2019 e 2020, com o número de registro no MTE CE0002019/2020, observamos que não há referência aos trabalhadores da capatazia, apenas às categorias expostas no Quadro 13. Entretanto, existe referência a um piso salarial mínimo praticado pela empresa de R\$ 1.072,99, mais adicional de periculosidade de 30% para trabalhadores da área primária e participação nos lucros assegurada, no valor de R\$ 450,00.

A TECER, outra importante PSO no terminal, também tem em seu ACT de 2017 a 2019, registrado no MTE com o número CE000976/2017, a referência ao piso mínimo praticado pela empresa de R\$ 962,87, mais adicional de risco de 30%. A cláusula 11 do ACT 2017, que trata do adicional de multifuncionalidade, traz um fato curioso, “A empresa pagará diárias aos trabalhadores que exercerem suas funções no pátio e eventualmente sejam transferidos para exercer atividades no costado ou abordo do navio” (MEDIADOR, 2017, p. 3).

Para estes trabalhadores, a empresa pagará, como descrito no parágrafo primeiro, da cláusula 11, “[...] o valor de cada dia trabalhado na multifuncionalidade, independentemente de sua remuneração normal será de R\$ 30,00 (trinta reais)” (MEDIADOR, 2017, p. 3).

Entrevistamos um trabalhador da TECER que informou que o carregador ou trabalhador da capatazia, denominado por esses dois nomes nesta empresa,

[...] é quem coloca o negócio pra rodar mesmo, no popular. É aquele cara que está no porão mesmo, pegando pesado. Carregando bobina e todos os materiais siderúrgicos que trabalhamos. Recebem cerca de R\$ 980,00, além desse salário, ele ganha um adicional de R\$ 30,00 para trabalhar no porão ou na faixa (Entrevista com Trabalhador 8 em Pecém, 2018).

Os trabalhadores na TECER são separados por turmas de trabalho, com 100 trabalhadores que atuam em jornadas de trabalho de 12/36. Estas turmas são formadas por “[...] 44 carregadores, 10 assistente operacional, 10 operadores, 2 auxiliar de coordenação, 1 coordenador, 1 assistente de supervisão, 13 motoristas. Tem o pessoal da manutenção são 4, mais um do almoxarifado (Entrevista com Trabalhador 8 em Pecém, 2019).

A seguir, mais dois relatos expõem um pouco desta visão em relação à multifuncionalidade no TUP do Pecém.

Hoje as empresas mudaram muito, antigamente você tinha uma função e a função era específica daquilo né. Hoje não, por eu ser um auxiliar de operação, hoje eu não trabalho só com a operação em si, eu tomo conta dos motoristas para elaborar a escala, por exemplo (Entrevista com Trabalhador 3 em Pecém, 2019).

Isso é bom e é ruim. É bom pela questão de aprendizado e experiência para o mercado. E ruim porque a gente tem uma demanda muito grande né. Você trabalhar 12 horas ali com um ritmo frequente e desgastante faz agente rebolar pra atender tudo dentro da expectativa da empresa (Entrevista com Trabalhador 3 em Pecém, 2019).

Como podemos observar nos relatos acima, além das empresas utilizarem de trabalhadores multifuncionais a bordo e no costado do navio, há também a sua utilização com os trabalhadores do pátio. Geralmente, as empresas utilizam-se da multifuncionalidade desses trabalhadores para solicitarem atividades a bordo e na costada, no sentido de suprir a demanda da mão de obra em momentos de picos de movimentação.

Outra empresa que remunera os trabalhadores por atuarem na área primária, no convés/porão do navio e na faixa do cais, é o Sindicato das Agências de Navegação Marítima

e dos Operadores Portuários do Estado do Ceará (SINDACE) que paga, aos trabalhadores da área primária, porcentagem por movimentação ou Participação nos Lucros e Resultados.

O SINDACE é o sindicato patronal representante dos OP no PO do Mucuripe. O SETTAPORT/CE realiza ACT com o mesmo, que representa os trabalhadores no PO. As lideranças sindicais do Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios do Estado do Ceará, o Sindicato dos Conferentes e Consertadores de Cargas e Descargas nos Portos de Fortaleza, Aracati e Camocim e o SETTAPORT-CE, durante entrevistas, informaram que mantêm trabalhadores portuários avulsos, cedidos ao OP pelo OGMO-Fortaleza, atuando no Terminal do Pecém.

Atualmente, no TUP do Pecém, labutam cerca de 80 trabalhadores na estiva vinculados ao OP do Mucuripe, mas que, no Pecém, são denominadas de PSO (Entrevista com Liderança Sindical 1 dos ESTIVADORES, Ceará, 2018).

De acordo com o entrevistado, os estivadores que trabalham no terminal recebem remunerações inferiores aos colegas que continuaram a trabalhar no PO do Mucuripe.

Então... eles [trabalhadores no TUP do Pecém] têm um salário menor, no máximo eles vão chegar a 4 mil, 4,5 mil. Já em Mucuripe o estivador aqui tem chance de chegar até uns 8 mil a 9 mil. É diferenciado. Na realidade o cabra com vínculo empregatício... o trabalhador é limitado pelo operador. O operador já faz as contas e, o trabalhador só pode chegar até aqui! Mas os encargos eles só paga em cima do que o cara ganha na carteira. Por exemplo, pensa que o cara tem 2 salários mínimos na carteira, 2 mil, e ele ganha mais 3 mil por fora de produção. Os encargos são pagos só em cima do que ele ganha na carteira (Entrevista com Liderança Sindical 1 dos ESTIVADORES, Ceará, 2018, grifo nosso).

Entre os trabalhadores conferentes, também identificamos trabalhadores atuando no Pecém, no caso, um trabalhador no ano de 2018 (Entrevista com Liderança Sindical 1 dos CONFERENTES, Ceará, 2018). Além disso, as duas lideranças sindicais entrevistadas descreveram que atuaram no terminal por um período, durante o início das atividades no TUP, um como estivador e o outro como conferente, mas, devido às condições inferiores de salários e o não reconhecimento de sua atividade, retornaram ao PO.

Em relação às diferenças salariais, estas também ocorrem entre os conferentes que atuam como avulsos no PO do Mucuripe e os vinculados no TUP. Os conferentes do PO recebem “[...] a média está em R\$ 3.000,00 a R\$ 4.000,00 reais. É a remuneração completa a base mais a porcentagem por tonelada, produção” (Entrevista com Liderança Sindical 1 dos

CONFERENTES, Ceará, 2018), enquanto que, aos conferentes no TUP, a empresa que oferece o maior rendimento é de R\$ 1.728,41, sem porcentagem por produção.

Em entrevista com trabalhadores, foi relatada a diferença salarial que, segundo estes, deve ser explicada pelo fato de não possuírem experiência no setor, mas também pela ausência de um processo histórico de luta e organização da classe para reivindicar melhores condições e salários.

Aliás, os próprios trabalhadores no terminal entendem que as diferenças nas remunerações entre eles e os trabalhadores portuários no PO ocorrem devido à quebra do “monopólio” que a legislação trouxe, retirando o poder dos avulsos de exercerem suas atividades na operação. Esta quebra permitiu que as empresas inserissem novas categorias para desenvolver as atividades que os estivadores e trabalhadores da capatazia fazem nos PO, por exemplo. Sendo que, no caso dos TUP, isso levou a remunerações inferiores, reflexo do processo de reestruturação produtiva no trabalho portuário e da expansão do controle do capital nos portos.

Destacamos que os trabalhadores que atuam diretamente na operação de cargas e descargas no TUP do Pecém recebem remunerações inferiores aos trabalhadores que exercem as mesmas funções no PO do Mucuripe. Assim como observaram Maciel, Gonçalves, Matos, Fontenelle e Santos (2015), persiste o modelo misto de trabalhadores no terminal, segundo o qual grande parte dos trabalhadores na operação são vinculados ao PSO ou a empresas terceirizadas, enquanto que outra pequena parte dos trabalhadores atuam como vinculados ao OP, cedidos pelo OGMO-Fortaleza e possuem uma remuneração diferenciada em relação ao demais trabalhadores do terminal.

Ainda de acordo com os ACT das PSO e das empresas terceirizadas analisados, vemos que as duas, atuam no terminal, colocam em suas cláusulas a necessidade da multifuncionalidade entre os trabalhadores (o trabalho polivalente). Inclusive, a TEMARCO descreve onde, preferencialmente, deseja aplicar a multifuncionalidade. Para esta empresa, a multifuncionalidade deve ser realizada nos porões, conveses e costados do navio (MEDIADOR, 2017).

No que se refere à jornada de trabalho, é relevante observar que esta varia de acordo com a empresa. Assim sendo, verificamos nos ACT que as principais jornadas de trabalho estabelecidas são: 12x36 (trabalha 12 horas e descansa 36 horas), tendo um total de 44 horas semanais, como na UNILINK; 5x1 (trabalha cinco dias com jornada de 8 horas e descansa no

sexto dia), com 44 horas semanais, assim como na MSC; e 12x36 e equipes especiais com 2x1 (trabalha dois dias com 12h e descansa 24), na APM *Terminals*.

Evidencia-se também que, apenas o SINDACE, UNILINK e a TEMARCO, das sete empresas cujos ACT, presentes no Quadro 13, analisamos, pagam adicional de risco de 30% para os trabalhadores da área primária, isso é, aqueles trabalhadores que atuam no interior do navio movimentando as cargas e na faixa. A APM *Terminals*, o Terminal Multimodal de Cargas e a LOGMAIS, por sua vez, pagam adicional de periculosidade, referente ao salário base, aos trabalhadores que atuam nas áreas primárias.

Observamos que, devido às mudanças na legislação trabalhista, oriundas da Reforma Trabalhista, Lei nº 13.467 de 13 de julho de 2017, as entidades de representação dos trabalhadores, com vistas a assegurar a continuidade dos direitos estabelecidos nos ACT, estão inserindo uma cláusula de ultratividade, a qual garante a permanência dos acordos estabelecidos nos ACT vencidos até que o sindicato patronal e aquele de representação dos trabalhadores cheguem a um novo ACT.

Em relação às contribuições sindicais, as entidades de representação dos trabalhadores, no caso a SETTAPORT-CE, também vêm inserindo nos ACT garantias que busquem a contribuição dos trabalhadores, como no ato da assinatura do contrato de trabalho em que a empresa entrega uma ficha de aceitação de desconto em folha de pagamento dos trabalhadores de uma porcentagem referente à contribuição sindical. Esta porcentagem, como observamos, é de 2% do salário mensal.

Desta forma, ao mesmo tempo que o capital dentro dos TUP diminui as remunerações dos trabalhadores portuários, por meio da contratação para novas funções, gera a perda da identidade (e, conseqüentemente, da captura da subjetividade) destes trabalhadores, já que os mesmos não se identificam como trabalhadores portuários, mas sim como colaboradores ou até mesmo como trabalhadores da logística, como observamos nos trabalhos de campo.

Portanto, como descrevemos, o capital, na busca por novos espaços para ampliar sua lógica de produção, vem utilizando-se deste novo modelo de exploração portuária no país, pois os TUP, além de garantirem melhores condições de expansão do capital; com a diminuição dos custos de produção, no que toca à gestão e a administração do terminal; também possibilitam o estabelecimento de melhores condições referentes aos custos com a força de trabalho, e ao controle do trabalhador.

Além do mais, o caso do TUP do Pecém, construído com um montante financeiro tanto do estado do Ceará como da União, corrobora o papel do Estado como agente importante no processo de transformação do capital dentro do neoliberalismo. Como descrito por autores como Dardot e Laval (2016) e Harvey (2008), o neoliberalismo não prega menos Estado, mas sim mais Estado, viabilizando os interesses do capital em detrimento dos trabalhadores, o que o torna um elemento importante na própria reprodução do capital e, neste caso em análise, na sua territorialização no setor portuário nacional.

Como apresentamos no decorrer desta tese, o “novo modelo” de ampliação do capital nos portos tem os TUP como elemento dinâmico e exponencial do processo de acumulação do capital na atualidade. Esses, inclusive, têm sua instituição atrelada às mudanças alicerçadas no neoliberalismo, na flexibilização e na precarização da força de trabalho, que debatemos de maneira mais detalhada no subcapítulo 4.2.

Enfim, o momento atual de expansão da lógica do capital nos portos brasileiros cria novos e redimensiona velhos conflitos entre capital e trabalho, bem como implica em (re)ajustes da atuação do Estado. Portanto, o nosso propósito neste subcapítulo foi apontar de que forma os trabalhadores portuários do PO de Santos e do TUP do Pecém estão inseridos nestas disputas e nuances que marcam suas condições sociais e laborais.

CAPÍTULO 4: ENTRE A PRECARIZAÇÃO LABORAL E A EMANCIPAÇÃO SOCIAL: OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS FRENTE AO CAPITALISMO NO BRASIL ATUAL

Neste último capítulo, a proposta é discutir as recentes alterações e reformas políticas que implicam nos direitos trabalhistas e sociais da classe trabalhadora no Brasil, refletindo sobre a questão da flexibilização e precarização do trabalho e a fragilização das entidades de representação dos trabalhadores portuários diante do avanço do capital no setor. Apontamos, ainda, os reflexos da pandemia da Covid-19 no setor portuário. Por fim, mas não menos importante, analisamos o sindicalismo no Brasil, enfocando principalmente as ações das entidades de representação dos trabalhadores portuários, dentre outras possibilidades de resistências destes sujeitos.

4.1 A retomada da ofensiva neoliberal no Brasil e as implicações para o conjunto da classe trabalhadora

Para as análises da retomada da ofensiva neoliberal no Brasil, é necessário compreendermos que, mesmo durante os governos do PT, o Brasil não interrompeu as políticas neste sentido, como já pontuamos no decorrer desta tese, a partir do neodesenvolvimentismo, deu continuidade às políticas neoliberais, então combinadas com políticas de redistribuição de renda (CASTELO, 2012).

Não obstante, o modelo econômico seguido pelo partido, o neodesenvolvimentismo e seu aprofundamento, já não mais atendia aos interesses de frações da burguesia nacional, o que desencadeou conflitos e uma guerra ideológica em favor dos cortes nos gastos públicos e elevação dos juros como forma de combater a inflação (BOITO JUNIOR, 2018). Se dentro da burguesia nacional formou-se uma coalizão contra a política e o modelo econômico levados a cabo pelo governo, também em parte da população, inclusive beneficiária de programas de redistribuição de renda, emergiu uma insatisfação, devido às próprias insuficiências destes programas (BOITO JUNIOR, 2018). A insatisfação da população deveu-se, ainda, às ações de políticos aliados envolvidos em casos de corrupção, do judiciário e da grande mídia, que

desenvolveram propaganda diária e eficaz, atrelando o PT a estes casos de corrupção¹²¹, o que deu margens ao processo de destituição da presidenta eleita (SINGER, 2018; ANDERSON, 2019).

Frações da burguesia e setores médios e dominantes encontravam-se insatisfeitos com as políticas redistributivas e o crescente espaço ocupado pelas classes populares na definição de políticas públicas no país. Com isto, viram no *impeachment* (golpe) contra a presidenta Dilma Rousseff, e a consequente nomeação do seu vice como presidente, o meio de viabilizar a ofensiva do projeto neoliberal no país (MARCELINO; GALVÃO, 2020).

Temer, por sua vez, iniciou a política de austeridade por meio da emenda constitucional (EC-95), a qual criou um teto de gastos por vinte anos, cuja base de cálculo atrela o crescimento das despesas públicas do Governo Federal à inflação do ano anterior. “O teto de gastos impõe um acentuado corte de recursos em saúde, educação e infraestrutura, sinalizando ao “mercado” o abandono da política neodesenvolvimentista” (MARCELINO; GALVÃO, 2020, p. 160).

O resultado da tomada do poder pela direita foi o aprofundamento das políticas neoliberais, concretizando os projetos de flexibilização de direitos universais e trabalhistas. Como exemplo, dentro do governo Temer, temos a implementação de novas modalidades de contratação de trabalhadores precários, representadas pela aprovação da Reforma Trabalhista (Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017), assim como a ampliação da terceirização (PL 4.302 de 1998), aprovada pela Câmara dos Deputados e sancionada pelo presidente Temer em março de 2017 (MARCELINO; GALVÃO, 2020).

A Reforma Trabalhista tem como fundamentação reduzir a proteção institucional aos trabalhadores “[...] por parte do Estado e do Sindicato, e aumentar as garantias e a autonomia das empresas nas relações de trabalho, diminuindo custos e aumentando a flexibilidade do trabalho” (DIEESE, 2017b, [p. 19]). É necessário compreendermos a reforma trabalhista e sindical, pois ela alterou aspectos em todo o sistema de relações de trabalho, como condições de trabalho, negociações trabalhistas, organização sindical e justiça do trabalho.

Nesse sentido, a reforma trabalhista reorientou aspectos da hierarquia normativa da legislação trabalhista, inserindo uma nova ordem hierárquica, em que os ACT valem mais do

¹²¹ A Operação Lava Jato, desde seu início, utilizou, como estratégia, vazamentos e histórias plantadas na imprensa, com o objetivo de interferir no devido processo legal, como exemplo, o grampo realizado na presidenta Dilma Rousseff e, posteriormente, sua exposição visando a condenação de seus alvos, *a priori*, pela opinião pública. “Moro os empregou impune e sistematicamente. E pôde fazê-lo porque a mídia, usada por ele como megafone, intimidava os juizes do STF, que temiam denúncias contra si mesmos caso criassem dificuldades” (ANDERSON, 2019, p. 231).

que a Convenção Coletiva (CC), podendo, em alguns casos, o negociado entre sindicato de trabalhadores e patronais valer mais que o legislado (DIEESE, 2017b). Anteriormente, a constituição dos acordos internacionais, leis, CC, ACT e os acordos individuais estabeleciam direitos mínimos que as negociações individuais não tinham poder de retirar, mas poderia ampliar (DIEESE, 2017b).

Agora, os aspectos alterados pela legislação impactam de diferentes formas os trabalhadores e trabalhadoras brasileiras, submetidos a:

- 1) ampliação de formas precárias de contratação (temporária, em tempo parcial, trabalho autônomo, terceirização, teletrabalho e trabalho intermitente);
- 2) ampliação da flexibilização da jornada de trabalho, a supressão das horas “*in itinere*”, hora extra, jornadas de 12x36, intervalos intrajornada e bancos de horas;
- 3) alteração nas condições de trabalho, reduzindo o conceito de salário, o alcance trabalho igual/salário igual, as incorporação de gratificações, permitindo o parcelamento de férias em até 3 vezes, a inserção de gestante/lactante em local insalubre¹²², diminuindo as pausas para amamentação;
- 4) Além da facilitação da demissão, revogando o direito à assistência na rescisão, ao termo de quitação anual, ao comum acordo, desobrigando a rescisão no sindicato, a quitação total de débitos em PDV e PDI e demissão coletiva sem negociação com o sindicato (DIEESE, 2017b).

Em relação à reforma trabalhista, os trabalhadores portuários entrevistados, por exemplo, demonstram sua insatisfação e o entendimento de que ocorre a retirada de seus direitos sociais e laborais.

Muitas vezes a gente enxerga que é aquilo, parece que ela [a reforma trabalhista] vem pra beneficiar de fato o empregador. E de fato é preocupante, não dá pra descartar essa possibilidade (Entrevista com Trabalhador 3 em Pecém, 2019 – grifo nosso).

[...] é um processo de retirada de direitos, um processo de aprofundamento de exploração de nossa classe. Sobre todos os pontos de vistas, exemplo: salário, condições de trabalho. Esse processo dos últimos dois anos [2016 e 2017] é

¹²² Em abril de 2019, o ministro do supremo, Alexandre de Moraes, concedeu limiar suspendendo o dispositivo da reforma trabalhista que permitia que mulheres gestantes ou lactantes laborassem em, alguns, ambientes de trabalho insalubres, devido a uma ação movida pela Confederação Nacional dos Trabalhadores Metalúrgicos (RICHTER, 2019). O dispositivo suspenso da lei determinava que as trabalhadores deveriam apresentar atestado médico ao empregador contrariando a realização de trabalho nestes ambientes. E, no dia 29 de maio de 2019, o Supremo Tribunal Federal (STF) considerou inconstitucional o trecho da reforma trabalhista que abria esta possibilidade, por 10 votos a 1 (RICHTER, 2019).

um processo que vem com a intenção de colocar nossa classe de joelhos né. Retirando direitos, oprimindo e explorando cada vez mais (Entrevista com Trabalhador 4 em Pecém, 2018 – grifos nosso).

A reforma ainda dificulta o papel da Justiça do Trabalho¹²³, pois não estabelece meios de resolução de conflito entre capital e trabalho nem assegura o equilíbrio na relação entre as partes, o que limita a intervenção da justiça do trabalho aos resultados das negociações coletivas. Limita, da mesma forma, o escopo dos enunciados de jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e dos Tribunais Regionais do Trabalho (TRT) de elaborações das súmulas, modifica o acesso gratuito à Justiça do Trabalho, impõe multa ao chamado “litigante de má-fé” e fixa custos judiciais ao reclamante (trabalhador ou trabalhadora) que faltar à audiência (DIEESE, 2017b).

Além disso, ataca financeiramente a Justiça do Trabalho, pois, nos debates sobre a proposta orçamentária para o ano de 2017, o deputado relator propôs o cancelamento de 50% das dotações para custeio e de 90% destinados a investimentos (DIEESE, 2017b).

As reverberações das mudanças em torno da Justiça do Trabalho, de acordo com dados do Tribunal Superior do Trabalho (TST), reduziu consideravelmente o número de processos nas varas. Em 2017, ano da reforma, chegaram aos tribunais 2,6 milhões de ações judiciais, em 2018, este número caiu para 1,7 milhão e, em 2019, chegou a 1,5 milhão (PARENTE, 2020).

Outro impacto fundamental da reforma foi na situação financeira dos sindicatos no país, pois o marco regulatório, em seu art. 579, definiu que

O desconto da contribuição sindical está condicionado à autorização prévia e expressa dos que participarem de uma determinada categoria econômica ou profissional, ou de uma profissão liberal, em favor do sindicato representativo da mesma categoria ou profissão ou, inexistindo este, na conformidade do disposto no art. 591 desta Consolidação (BRASIL, 2017a, [p. 14]).

Em outros termos, a reforma de Temer inviabilizou a existência da contribuição sindical (a qual equivale ao desconto de um dia de trabalho do trabalhador no mês de março, que é repassado para os sindicatos no mês de abril) tornando-a não mais obrigatória.

Em entrevistas com lideranças sindicais dos trabalhadores portuários, tanto em Santos como em Pecém, esses demonstraram preocupação concernente ao fim da obrigatoriedade da

¹²³ A Justiça do Trabalho abrange 24 Tribunais Regionais do Trabalho, aproximadamente 1.600 varas do trabalho, com 3.600 magistrados (titulares, auxiliares e substitutos) (RAMACCIOTTI, 2018).

contribuição, mas também às implicações que vêm com isso, que afetam a organização sindical e, conseqüentemente, os interesses dos trabalhadores.

O trabalhador aí atrás quando acabou o imposto sindical, falou "Putá legal, é uma coisa a menos que a gente vai pagar". Mas ele não enxergou o que vai acontecer lá na frente, que já está acontecendo. Que é a precarização do trabalho. Hoje tem pessoas aí no mercado, aí fora que por causa do trabalho intermitente ele só é contratado pra trabalhar por hora. O empregador não tem mais a obrigatoriedade de pagar um salário mínimo. Aí eu quero contribuir com a previdência mas a previdência tem que pagar no mínimo, pelo um salário mínimo. Aí como é que eu faço? Pago do meu bolso a diferença? Mas como vou fazer isso se não tenho dinheiro nem pra comer, pagar um aluguel, uma água. Criou-se um círculo vicioso. Foi isso que o governo fez e é isso que está acontecendo. (Entrevista Liderança Sindical 1 do SINTRAPORT, Santos, 2019).

Vou te fazer uma pergunta, hoje você tem um sindicato que não é mais obrigado fazer a tua contribuição sindical. Só que você não é associado do sindicato, você não é obrigado a se associar ao sindicato. Só que o sindicato ele te representa ele negocia o teu acordo coletivo de trabalho e outras benefícios. E aí eu te pergunto, quem vai pagar o sindicato? Quem vai custear o sindicato? (Entrevista Liderança Sindical 1 do SINTRAPORT, Santos, 2019).

De acordo com os relatos, as lideranças sindicais compreendem que o fim da contribuição sindical, de forma compulsória, é extremamente danoso à representação dos trabalhadores, pois inviabiliza a existência dos sindicatos e, conseqüentemente, as ações de enfrentamento/defesa dos trabalhadores que estas entidades podem organizar. Realmente, com esta ação orquestrada entre Estado e capital, sem dúvidas os trabalhadores e suas entidades de representação estão e serão afetadas de diferentes formas e proporção.

Entretanto, vale também problematizarmos esta visão das lideranças sindicais sobre a inviabilização da existência/continuidade dos sindicatos, afinal, faz também parte do sindicato construir seus próprios mecanismos para conseguir consolidar-se e atrelar-se a sua base de representação. Em outras palavras, é importante destacarmos a ideia de uma necessidade básica de atrelamento do sindicato ao Estado, isto é, será que não chegou (ou passou) o momento da ação sindical mudar de tática? De não ser tão dependente do Estado e buscar novas estratégias de luta e aproximação de sua base?

Em nossa concepção, é urgente buscar outras possibilidades e estratégias, não só porque estamos diante deste cenário de retomada neoliberal com implicações desastrosas ao conjunto da classe trabalhadora, mas porque, em um possível processo de emancipação e revolução contra este modelo, sem dúvidas, um dos princípios será a luta coletiva e organizada da classe

trabalhadora, ainda que não necessariamente e exclusivamente mediante a luta de trabalhadores urbanos e sindicalizados.

Retornando ao debate sobre a reforma trabalhista, esta vai além de alterar a compulsoriedade da contribuição sindical, esvazia prerrogativas das entidades de representação dos trabalhadores; como a possibilidade de rescisão contratual sem a intermediação do sindicato; inserindo a possibilidade de representação desses em seus locais de trabalho por pessoas de fora da entidade sindical, bem como deslocando definições de normativas

[...] que regem a relação de emprego para o interior da empresa, espaço em que o empregador tem mais possibilidade de determinar de forma discricionária, e até unilateral, as condições de contratação, uso e remuneração do trabalho (MARCELINO; GALVÃO, 2020. p. 166).

Aludindo a essas problemáticas, as lideranças sindicais apontam questionamentos sobre as possibilidades de representação dos trabalhadores dentro da empresa por pessoas sem vinculação com o sindicato da categoria e sobre a possibilidade de rescisão sem a intermediação do sindicato, o que fragiliza o poder de negociação entre as partes e expõe os trabalhadores às vontades dos empregadores.

[...] a gente vai se reunir, em 10 trabalhadores, e dizer que não quer mais ser sócio. Chega no RH da empresa, esses trabalhadores, e fala que quer um reajuste. O pessoal do RH vai e diz que a empresa está no vermelho e não tem como dar reajuste. Esses trabalhadores vão fazer o que? Vão fazer uma greve? O que eu fizer o cara me manda embora. Quem pensou nessa lei? Foi o empresário, que a gente sabe que foi. Não pensou no nosso dia-dia (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINTRAPORT, Santos, 2019).

Como é que você vai aprovar o negociado sobre o legislado sendo que você tira o imposto sindical, enfraquecendo o sindicato. Você enfraquece uma parte e diz o que você negociar vai valer. Cadê a paridade de armas? Não tem! Isso é um absurdo! Eu estou querendo negociar com os caras e cadê eles? Eles não vem. Tiraram a ultraatividade dos acordos, antigamente, o que é normal, enquanto não se negocia um outro acordo vale o anterior. Tiraram isso. Isso é logico? Ora não existe buraco negro. Ah não está bom para uma das partes vamos negociar. Tu tem um prazo pra negociar, se não conseguir nesse prazo vai na justiça pra regulamentar de novo. Ai o cara não, enfraquece aquela parte. Simplesmente, meus acordos venceram e cadê os caras pra negociarem? (Entrevista com Liderança Sindical 1 dos CONFERENTES, Santos, 2019).

A maior perda que os trabalhadores tiveram foi essa reforma. Ela está retirando direitos de tudo que é lado. Vou dá um exemplo, você fecha um acordo antes, antigamente antes da reforma, nosso acordo era válido por 2 anos. Tínhamos 40 clausuras garantidas por dois anos. Daqui a dois anos quando terminar esse acordo, tudo que está nele mesmo, assim, já é garantido para o próximo. Nessa nova lei não, ele vai lá e rasga esse acordo. Isso é tudo

negociado de novo. Tem empresas aí que já está cortando tudo. Sacaneando mesmo. Outra coisa que está pegando pra caramba é banco de horas. Eu sou extremamente contra banco de horas. Na lei anterior o que dizia a lei, que o banco de horas é negociado entre os sindicatos e os empregadores, agora é entre a empresa e os trabalhadores. O patrão chega para os funcionários e diz, você vai fazer banco de horas. Ficou também estabelecido as comissões por empresa pra negociar direitos, só que essas comissões quem escolhe é a empresa e os trabalhadores não possuem garantias como as lideranças sindicais possuem (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Santos, 2019).

Como observamos, as lideranças sindicais questionam e apontam diversas problemáticas que a reforma trabalhista inseriu na organização dos sindicatos e na defesa dos trabalhadores. Na concepção deles, tal reforma foi pensada

[...] para atender os interesses do capital. Ninguém vai discutir isso, os maiores baluartes da reforma foi a Confederação Nacional da Indústria, a FIESP, os latifundiários etc. Eles tinham esse interesse de flexibilizar as leis trabalhistas. Eu não vi vantagens para os trabalhadores e nem aumentou o número de empregos. E não deu segurança jurídica. Inclusive, os empresários querem fazer ajustes. Nós os trabalhadores, infelizmente as centrais sindicais se dividiram e não mobilizaram os trabalhadores através dos sindicatos. Os sindicatos tinham condições de fazer um enfrentamento melhor (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINDAPORT, Santos, 2019).

Portanto, o que se constatou em relação à reforma trabalhista e ao sindicalismo, sem dúvidas, foi a sua fragilização. No caso portuário, devemos mencionar que pouco se fez efetivamente, por parte dos sindicatos dos trabalhadores, no sentido de se mobilizar e enfrentar estas medidas, neste momento em que era fundamental uma articulação destes sindicatos.

Apesar da falta de articulação, apontamos algumas mobilizações ocorridas, como a das centrais sindicais no país, iniciativas para fazer frente a estes ataques (MARCELINO; GALVÃO, 2020). As autoras pontuam que a convocação de atos e paralisação contra os ataques do governo, que integrou também seis centrais, CUT, FS, União Geral dos Trabalhadores (UGT), Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB), Central dos Sindicatos Brasileiros (CSB) e Nova Central Sindical de Trabalhadores (NCST), levou uma denúncia contra a reforma trabalhista junto à OIT, pois se considerou que o marco regulatório infligia a Convenção 98 da entidade, a qual aborda o direito de negociação coletiva e de organização sindical por parte dos trabalhadores (MARCELINO; GALVÃO, 2020).

A CUT também levou a cabo uma campanha simultânea de coletas de assinaturas para um projeto de lei de “[...] iniciativa popular em prol da anulação da reforma trabalhista que contou com o apoio das demais centrais” (MARCELINO; GALVÃO, 2020. p. 166).

Por sua vez, outras centrais sindicais, como FS, UGT, CTB, CSB E NCST, negociaram com entidades patronais propostas para a criação de emprego, como, por exemplo, a abertura de créditos para a retomada das obras paralisadas por meio de incentivos à construção civil (MARCELINO; GALVÃO, 2020). Ainda de acordo com as autoras, estas centrais pretendiam discutir com o governo medidas provisórias que revissem cláusulas nefastas para os trabalhadores, como o fim do imposto sindical, o trabalho de gestante e lactante em ambientes insalubres, a negociação individual das condições de trabalho, etc.

Em relação aos reflexos financeiros nos sindicatos com o fim da obrigatoriedade da contribuição sindical, o prejuízo é perceptível já no primeiro ano pós reforma. A arrecadação dos sindicatos no ano de 2017 foi de R\$ 3,6 bilhões, passou para R\$ 500 milhões em 2018 e reduziu-se ainda mais em 2019, chegando a R\$ 128, 3 milhões (FERRARI, 2020). Comparando o ano de 2017 com o de 2019, a queda foi de 96,4% na redução destinada aos sindicatos dos trabalhadores e patronais.

No Quadro 14, observamos o impacto do fim do imposto sindical nas finanças das seis principais centrais sindicais no país e das federações e confederações de trabalhadores. Como exemplo destes cortes, a UGT passou a ter o maior orçamento entre as centrais, seguida da FS. Já a CUT deixou de ser a central com maior orçamento (em 2017) para ocupar o terceiro lugar em 2019.

Quadro 14: Recursos destinados às entidades de representação dos trabalhadores

Nome	2017	2018	2019
UGT	46 milhões	5,3 milhões	1 milhão
Força Sindical	51,3 milhões	5,3 milhões	948 mil
CSB	14,1 milhões	1,9 milhões	605 mil
CUT	62,2 milhões	3,5 milhões	442 mil
NCST	24,2 milhões	2,4 milhões	298 mil
CTB	15,4 milhões	1,4 milhão	261 mil
Federação	398,4 milhões	36 milhões	6,6 milhões
Confederação	213,3 milhões	19,8 milhões	2,5 milhões

Fonte: FERRARI, 2020. Elaborado pelo autor.

Ademais, as reduções dos recursos sindicais também atingiram as entidades de representação patronais, como demonstrado no Quadro 15. Em relação ao setor portuário, a entidade de representação patronal, Confederação Nacional dos Transportes (CNT), teve uma redução de aproximadamente 92% de seu orçamento, comparando os anos de 2017 (4,9 milhões) e de 2019 (438 mil).

Quadro 15: Recursos destinados às entidades sindicais patronais

Nome	2017	2018	2019
CNC	29,3 milhões	7,6 milhões	3,2 milhões
CNI	17,1 milhões	4,1 milhões	1,9 milhões
CNT	4,9 milhões	900 mil	438 mil
CNServiços	1,5 milhão	500 mil	247 mil
Confenem	1,2 milhão	400 mil	45 mil
CNTur	1 milhão	500 mil	222 mil
CNTA	1,2 milhão	200 mil	102 mil
CNCS	200 mil	100 mil	74 mil
CNCOOP	3,5 milhões	600 mil	72 mil
CONSIF	3,5 milhões	200 mil	70 mil
CNSaúde	1,8 milhão	400 mil	59 mil
CNR	500 mil	R\$ 0	R\$ 0

Fonte: FERRARI, 2020. Elaborado pelo autor.

Neste debate, coadunamos com Marcelino e Galvão (2020), que a atual conjuntura, desde o golpe de 2016, demonstra que qualquer modificação na legislação trabalhista reverbera prejudicialmente nos trabalhadores, como é o caso dos impactos da reforma trabalhista e as restrições orçamentárias da justiça do trabalho, o fim do imposto sindical (proposta que não foi debatida com os sindicatos) e os novos modelos de contratação de trabalhadores (precários, na forma intermitente).

Entre as principais mudanças da Lei nº 13.467/17 em relação a novas formas de contratação da força de trabalho, temos o trabalho intermitente. Sobre o qual versa o art. 396, em seu parágrafo terceiro, que considera

[...] como intermitente o contrato de trabalho no qual a prestação de serviços, com subordinação, não é contínua, ocorrendo com alternância de períodos de prestação de serviços e de inatividade, determinados em horas, dias ou meses, independentemente do tipo de atividade do empregado e do empregador, exceto para os aeronautas, regidos por legislação própria (BRASIL, 2017b, [p. 9]).

O contrato de trabalho intermitente, descrito no art. 452-A, é celebrado por escrito e deve conter o valor específico da hora de trabalho, não podendo ser inferior ao valor habitual pago aos demais empregados da empresa que exerçam a mesma função ou ao salário mínimo (BRASIL, 2017). Ainda no parágrafo primeiro do art. 452-A, é pontuado que o empregador poderá convocar o trabalhador por qualquer meio de comunicação, inclusive celulares –

aplicativos, informando a jornada a ser realizada com três dias de antecedência. O empregado convocado terá um dia útil para responder à convocação e, caso não responda, subentende-se que o convocado não aceitou a oferta.

Nos outros parágrafos que seguem, o art. 452-A descreve o processo de convocação

§ 3º A recusa da oferta não descaracteriza a subordinação para fins do contrato de trabalho intermitente.

§ 4º Aceita a oferta para o comparecimento ao trabalho, a parte que descumprir, sem justo motivo, pagará à outra parte, no prazo de trinta dias, multa de 50% (cinquenta por cento) da remuneração que seria devida, permitida a compensação em igual prazo.

§ 5º O período de inatividade não será considerado tempo à disposição do empregador, podendo o trabalhador prestar serviços a outros contratantes.

§ 9º A cada doze meses, o empregado adquire direito a usufruir, nos doze meses subsequentes, um mês de férias, período no qual não poderá ser convocado para prestar serviços pelo mesmo empregador (BRASIL, 2017b, [p. 9]).

A remuneração do trabalhador será paga ao final de cada prestação de serviço incluindo o pagamento dos seguintes itens, como descrito no parágrafo sexto do art. 452-A: I - remuneração; II - férias proporcionais com acréscimo de um terço; III - décimo terceiro salário proporcional; IV - repouso semanal remunerado; e V - adicionais legais.

Averiguar os efeitos da inserção legal do trabalho intermitente no país é importante, pois o empregador tem a possibilidade de acordo com a demanda da empresa, ou seja, quanto maior a necessidade de mão de obra em determinados períodos, seja dia (partes do dia), semana, mês ou ano, o empregador pode recorrer a uma lista de trabalhadores contratados, no modelo intermitente, e convocá-los para suprir esta necessidade.

O modelo de contrato intermitente permite ao empregador a liberdade de fazer uma contratação que se adeque a sua demanda. Aumentando a demanda, amplia-se a oferta de mão de obra (o contrário também é verdadeiro). Entretanto, esse é um modelo de contrato de trabalho que traz muita insegurança ao trabalhador, pois muitos não sabem se vão ser chamados, em que periodicidade ou o quanto vão conseguir receber financeiramente ao final do mês.

Em maio de 2020, de acordo com dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), foi registrado no Brasil o desligamento de 31,9 mil postos de trabalhos formais (o que também se deve à pandemia da Covid-19¹²⁴) (BARBOSA, 2020). No entanto, ao mesmo tempo, o país registrou um aumento de 2,4 mil vagas de trabalhadores

¹²⁴ Pandemia é a disseminação de uma nova doença que se espalha por diferentes continentes, neste caso recente, refere-se ao surto da doença transmitida pelo Sars-Cov-2 (Covid-19), que discutimos ao longo deste capítulo.

contratados como intermitentes neste mesmo mês, e “[...] por mais que tenha seguido o choque da Covid e fechado o mês anterior no vermelho, essa modalidade de trabalho acumula um saldo positivo de 16 mil vagas no ano” (BARBOSA, 2020, não paginado).

Nesta perspectiva, a reforma trabalhista criou várias possibilidades para a exploração da força de trabalho, por meios de novas formas de contratação (em especial o trabalho intermitente), o que, sem dúvidas, em relação ao setor portuário - que já possui como característica a incerteza do trabalho constante para os trabalhadores avulsos e a oscilação da demanda de trabalho com o aumento ou diminuição de navios - pode ser entendido pelos empresários como uma alternativa mais interessante para o setor.

Mas, para além destes processos e alterações, vale lembrar que Temer também iniciou um processo de depreciação da política de valorização do salário mínimo, instituída pela Lei nº 13.152 de 29 de julho de 2015, a qual versa sobre a política de valorização do salário mínimo e seus critérios¹²⁵. O presidente não reajustou o salário mínimo pela inflação nos anos de 2017 e 2018 nem pela variação do PIB, como estabelece a lei, fazendo com que o valor do salário mínimo no país decrescesse nos respectivos anos (MUNIZ, 2018). Diferentemente do que ocorrera durante os anos de 2003 a 2016 quando o mesmo valorizou-se em 77%.

Salientamos que tal política de valorização do salário iniciou-se em 2006¹²⁶ por meio de acordo entre as Centrais Sindicais e o Governo Federal do então presidente Lula da Silva. O significado deste acordo foi de resgatar “[...] parte de uma dívida social de várias décadas, em que o poder de compra desta remuneração foi achatado” (DIEESE, 2017a, p. 11).

Contudo, tal política foi rompida pelos governos de Temer e de Jair Bolsonaro. Primeiramente, porque o atual presidente não renovou a Lei nº 13.152/2015, que findava em 2019, e nem a substituiu por outra política de valorização do salário mínimo. Segundo, porque, desde 2019, primeiro ano de mandato do atual presidente, o salário mínimo vem sendo reajustado sem aumento real. Assim, a política de valorização do salário mínimo implementada no Brasil entre os anos de 2007 e 2019, acima da inflação, foi encerrada com Temer e Bolsonaro.

Em relação aos atuais R\$ 1.045, o aumento é de R\$ 22, valor que deve apenas repor a inflação projetada para 2020, medida pelo INPC (Índice Nacional de

¹²⁵ A fórmula utilizada para calcular o salário mínimo leva em conta a inflação do ano anterior, medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), e o resultado do Produto Interno Bruto (PIB) dos dois últimos anos para estabelecer o valor do mínimo, seu reajuste (TEMÓTEO, 2020).

¹²⁶ O acordo previa uma política permanente de valorização de 2007 até o ano de 2023 (DIEESE, 2017a).

Preços ao Consumidor), de 2,09%. Na prática, significa que o salário mínimo ficará sem aumento por dois anos (TEMÓTEO, 2020, não paginado).

Ressaltamos que, o presidente, durante e após a campanha eleitoral, deixou claro inúmeras vezes que “hoje em dia continua muito difícil ser patrão no Brasil” e que menos direitos poderiam trazer mais empregos (LINDNER; MONTEIRO, 2018). Vale dizer que Bolsonaro, ainda enquanto deputado pelo PSC, votou a favor da PEC 95 (Teto dos Gastos) da Reforma Trabalhistas de 2017 e absteve-se na votação da PL 4.302 de 1998 (mas seu filho, Eduardo Bolsonaro, votou a favor) (G1, 2016b; G1, 2017; CONGRESSO EM FOCO, 2017).

O atual presidente também relatou ter recomendado aos empregadores que entrassem na guerra pela mudança da legislação, argumentando que “[...] não dá para deixar só com o governo” (LINDNER; MONTEIRO, 2018, não paginado).

Neste cenário de ataques à organização sindical dos trabalhadores, o governo Bolsonaro, além de extinguir o Ministério do Trabalho em seus primeiros dias de governo, investiu contra os sindicatos com a Medida Provisória MP 873 (SUDRÉ, 2019). Esta MP estabeleceu que a contribuição sindical deve estar condicionada à autorização “prévia e voluntária do empregado” e precisa ser “individual, expressa e por escrito”. O texto torna nula a contribuição, mesmo referendada por negociação coletiva ou assembleia e obriga a efetuar o desconto via boleto, em vez de desconto em folha (SUDRÉ, 2019).

As ações desenvolvidas pelo governo de Jair Bolsonaro contra as entidades de representação dos trabalhadores têm por objetivo fragilizar a atuação das entidades na defesa dos trabalhadores. A MP, em especial, dificulta o pagamento da contribuição sindical dos trabalhadores a suas entidades de representação, consequentemente, aprofundando ainda mais a dificuldade financeira das entidades de representação dos trabalhadores. Essas, além disso, vêm sendo impactadas desde a reforma trabalhista, que tem aberto caminho para a implementação de reformas “antipovo”, dentro do aprofundamento das políticas neoliberais.

Somado a isso, o governo Bolsonaro vem dificultando o recebimento de outras fontes de recursos pelos sindicatos.

Seguindo entendimento do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e do Supremo Tribunal Federal (STF) em relação à outra das contribuições previstas em lei, a contribuição assistencial, o governo buscou limitar a cobrança de quaisquer contribuições (não apenas do imposto sindical) aos trabalhadores sindicalizados. Além disso, definiu que o direito de oposição deveria ser exercido de modo individual – e não votado em assembleia – e impediu o desconto de qualquer contribuição estabelecida pelos sindicatos,

inclusive mensalidades, em folha de pagamento (MARCELINO; GALVÃO, 2020, p. 170).

Para as autoras supracitadas, a perspectiva das lideranças sindicais sobre as ações tomadas pelo governo contra a representação dos trabalhadores é de que essas nada mais são do que uma tentativa de asfixiar financeiramente estas entidades e, conseqüentemente, evitar possíveis manifestações contrárias às reformas neoliberais contra os direitos dos trabalhadores brasileiros.

Ademais, Marcelino e Galvão (2020) evidenciam que as medidas de Bolsonaro contradizem a vocalização dos defensores da reforma trabalhista de que o governo intervinha na organização dos sindicatos com o imposto sindical obrigatório, já que o governo permanece intervindo quando diz quem paga e como paga. Não só o imposto, mas qualquer contribuição, inclusive aquelas decididas pelos sindicatos por meio de suas instâncias de decisões (assembleia, estatutos, etc.) (MARCELINO; GALVÃO, 2020).

Nas palavras do presidente da CUT, Vagner Freitas “[...] o objetivo do governo é enfraquecer a luta da classe trabalhadora, já que a organização sindical é única forma dos trabalhadores lutarem contra a reforma da previdência” (MACHADO, 2019, não paginado).

Depois de muita pressão dos sindicatos, inclusive com liminares judiciais contra a MP 873, essa perdeu validade em julho de 2019, já que os deputados não votaram a medida no prazo de 120 dias (G1, 2019b).

No que tange à Reforma da Previdência, essa foi prioridade do governo Bolsonaro, que apresentou um projeto ainda mais danoso aos trabalhadores e trabalhadoras do que a proposta do presidente anterior Michel Temer (PEC 287/2016) (MARCELINO; GALVÃO, 2020). O governo de Bolsonaro, de acordo com as autoras, alterou a proposta de Temer e inseriu, por exemplo, o sistema de capitalização, retirando o de repartição, atrelando a aposentadoria a uma espécie de poupança feita individualmente por cada trabalhador (MARCELINO; GALVÃO, 2020).

Os movimentos sociais e os sindicatos organizaram um calendário de lutas contra essa reforma entre os meses de maio de junho de 2018, tendo programado uma greve geral para o dia 14 de junho, a qual reuniu mais de 45 milhões de trabalhadores por 380 cidades no país (DA REDAÇÃO, 2019a).

A Reforma da Previdência (Emenda Constitucional 103 - oriunda da Proposta de Emenda à Constituição 6/19), assim como a Reforma Trabalhista, durante o governo Temer,

foi apresentada para a sociedade como a única maneira de colocar o Brasil nos trilhos, o único meio para o país gerar emprego e modernizar-se. Por sua vez, para o presidente da CUT, Vagner Freitas “Além de não apresentar ao país uma proposta de retomada do crescimento econômico com geração de emprego e distribuição de renda” o que se observa é justamente a tentativa de “jogar a conta da crise nas costas dos trabalhadores” (MELIM, 2019, não paginado).

Por fim, o sistema de capitalização acabou sendo retirado na Câmara, entretanto a reforma foi aprovada¹²⁷ por 370 votos favoráveis a 124 contrários, na madrugada de 7 de agosto de 2019. Salientamos que, dos 26 partidos representados na casa, apenas o PCdoB, PSOL e o PT votaram totalmente contra a matéria, enquanto que 9 partidos votaram integralmente a favor (Cidadania, DEM, MDB, Novo, Patriota, PHS, PSC, PSL e PTB) (MORTARI, 2019).

Destarte, as principais alterações na previdência com a reforma para os trabalhadores e trabalhadoras foram

[...] a instituição da idade mínima como condição geral para o acesso à aposentadoria (65 anos para os homens e 62, para as mulheres), o que afeta especialmente os trabalhadores que ingressam mais cedo no mercado de trabalho, que serão obrigados a contribuir por mais tempo, até alcançar a idade mínima. Além disso, devido ao aumento da informalidade e dos contratos precários de trabalho, ampliados ainda mais pela reforma trabalhista, uma parte significativa dos trabalhadores não contribui para o INSS, de modo que não consegue acumular o tempo de contribuição necessário para se aposentar. Por fim, o rebaixamento dos salários, possibilitado por essas novas formas contratuais, e o fim da política de valorização do salário mínimo reduzem o valor das contribuições. Esse fato, associado à mudança na regra que elimina do cálculo da aposentadoria 20% das contribuições mais baixas, reduzirá o valor dos benefícios a serem futuramente recebidos. (MARCELINO; GALVÃO, 2020, p. 168-169).

Salientamos que a reforma da previdência aprovada dentro do governo Bolsonaro não é página virada, pois os debates em torno desta questão continuam em tramitação com a PEC 133 nas duas casas do Congresso Nacional, prevendo, até mesmo, a inserção de termos novos que possuem grande potencial de impacto para os trabalhadores (DIEESE, 2019a). Como exemplo, temos a aplicação das regras da reforma para os servidores municipais, estaduais e do Distrito Federal, assim como “[...] a instituição do “incidente de prevenção de litigiosidade”, pois ele pode

¹²⁷ No senado, a reforma foi aprovada por 60 votos a favor e 19 contra, no dia 22 de outubro de 2019. Das legendas partidárias presentes na votação, apenas o PT, PSB e Rede foram totalmente contra e os partidos que votaram integralmente a favor foram Podemos, PSC, PSDB, DEM (Davi Alcolumbre, presidente do Senado, absteve-se), PP, PSL, PL e Republicanos (PODER 360, 2019).

resultar em centralização excessiva de poderes nas instâncias superiores do judiciário, sem a formação de jurisprudência pelas demais instâncias (DIEESE, 2019a, p. 15).

Outros pontos importantes que também estão sendo debatidos no Congresso Nacional são referentes à

[...] legislação infraconstitucional os parâmetros de concessão de benefícios (tempo de contribuição, valor dos benefícios, regras das pensões etc.) e a possível privatização da oferta de benefícios não programados (pensão, auxílio-doença, auxílio-acidente, salário maternidade, auxílio-reclusão e aposentadoria por incapacidade para o trabalho). Por fim, o governo diz ter a intenção de voltar com a proposta de criação de um regime de capitalização, apesar do rechaço generalizado na sociedade e no Congresso a esse tipo de proposta e dos problemas vivenciados em países que o adotaram, como exemplificado no caso do Chile (DIEESE, 2019a, p. 15).

Entretanto, o “pacote de maldades” de Bolsonaro contra o conjunto dos trabalhadores brasileiros não se encerrou. Até as Normas Regulamentadoras (NR) de segurança e saúde do trabalho são alvos do presidente. O governo quer rever todas as 36 NR, com o objetivo de suprimir em 90% as normas vigentes que impliquem na competitividade do país e exijam muito dos empregadores, pois a regulação vigente representa elevado potencial de multas a empresas por fiscais do trabalho e uma carga que impacta na competitividade dos produtos brasileiros.

Ainda segundo o secretário de Previdência e Trabalho, Rogério Marinho, as “NRs de segurança e saúde no trabalho vão passar por um amplo processo de modernização, e toda a normatização nessas duas áreas está sendo revista, com foco na desregulamentação e na simplificação” (ROCHA; FREIRE, 2019, não paginado).

No contexto portuário, em entrevista com liderança da FNE (2020), foi exposto que os empresários do setor, juntamente com suas entidades de representação, estão trabalhando junto ao governo para suprimir normas presentes dentro da NR29 (Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário), a qual define a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, as condições de segurança e saúde dos trabalhadores portuários, além de facilitar os primeiros atendimentos aos trabalhadores acidentados.

Outra importante bandeira de luta do capital nos portos é a definição das poligonais desses. Afinal, alguns TUP encontram-se próximos ou encravados nos PO e os empresários vêm pressionando as autoridades como SNP, ANTAQ, Ministério da Infraestrutura pela adequação das poligonais dos PO, seja para retirar suas áreas de dentro do PO, seja para ressaltar que estes terminais não estão dentro do mesmo. Esta adequação permitiria a isenção de taxas/tarifas pagas pelos OP e donos de terminais privados dentro PO às AP locais.

Em relatório anual, a própria ATP (2018) expõe que há muitos anos pressiona o Governo Federal para a adequação das poligonais, defendendo sua atualização, pois muitos bens privados estão de forma indevida dentro desta delimitação, causando insegurança jurídica e financeira aos empresários (ATP, 2018).

Para isso, a redefinição das poligonais dos PO deve considerar

[...] a preservação dos limites estabelecidos nos atuais contratos de adesão e a existência de projetos da iniciativa privada que tragam benefícios ao setor portuário, sem distinção em razão da localização (dentro ou fora do porto organizado) ou natureza jurídica (arrendamento ou autorização) (ATP, 2018, p. 45).

Para a entidade, a própria Lei nº 12.815/13, em seu art. 68, estabeleceu a redefinição das poligonais, estipulando o prazo de um ano, após sua publicação, para a execução da medida. Porém, ainda em 2018, não foram readequadas as poligonais dos principais portos (ATP, 2018). Desde a publicação da Lei dos Portos até o ano de 2018, foram readequados 13 poligonais dos PO, são eles: Paranaguá; Vila do Conde; Vitória; Aratu; Salvador; Porto Velho; Antonina; Porto Alegre; Santana; Pelotas; Forno; Cabedelo e Barra do Riacho. Outros 15 portos (entre eles os portos de Mucuripe (Fortaleza), Angra dos Reis, Santos, Itaguaí e Belém) encerraram a etapa de consultas públicas, entretanto suas poligonais não foram demarcadas (ATP, 2018). Os portos que ainda não iniciaram o processo de demarcação são: Rio Grande, Suape, Itaqui, Rio de Janeiro e Imbituba. Alguns portos, ainda, encontram-se com consultas públicas em andamento, como é o caso de São Sebastião, e outros estão paralisados, como ocorre em Manaus (ATP, 2018).

Portanto, a ação do capital nos portos nacionais vem expandindo sua lógica de reprodução territorial com o neoliberalismo e suas entidades de representação no setor portuário, a exemplo do SOPESP, ATP, ABTP, entre outras, são atores importantes no processo de disputa e implementação desta lógica no setor.

Estas entidades, conforme apontado em relatórios e anuários, atuam pressionando as instituições, órgãos e agentes públicos ligados ao setor, no convencimento para implantar/facilitar seus interesses de classe, os quais versam, por exemplo, sobre o aumento da produtividade e eficiência, fim da burocracia do Estado, maior participação do setor privado nas decisões sobre os portos, descentralização do poder de decisão da SNP para as AP, incentivos e prioridade do trabalho por vínculo nos portos (ABTP, 2016; ATP, 2018; SOPESP, 2018).

Assim, as entidades de representação de classe dos empresários mostram-se unidas frente ao propósito de atuação e ampliação dos lucros, enquanto que as entidades dos trabalhadores, como já demonstramos, vêm sofrendo neste contexto de retomada da ofensiva neoliberal no país com um processo de fragilização de sua organização, em que os trabalhadores são afetados diante da flexibilização e precarização da força de trabalho. Por um lado, constata-se novas formas de controle do capital em relação à força laboral no âmbito do processo de trabalho e, por outro, disseminam-se intrigas e disputas entre os sindicatos, assim como realizam-se práticas antissindicais, como no caso de não aceitação da negociação de novos ACT.

Ademais, o posicionamento político e ideológico de algumas lideranças sindicais dos trabalhadores portuários, conforme também constatamos em pesquisa de campo, que demonstram estar mais próximos dos interesses patronais do que dos trabalhadores, expressam-se como uma barreira à organização dos trabalhadores e à defesa de seus direitos.

Nessa perspectiva, o governo Bolsonaro vem trabalhando, incansavelmente, para fragmentar e fragilizar as entidades de representação dos trabalhadores e, assim, retirar direitos sociais e trabalhistas. Com este intuito, o Governo Federal, por meio do secretário Especial de Previdência e Trabalho, do Ministério da Economia, Rogério Marinho¹²⁸, criou, em setembro de 2019, o Grupo de Altos Estudos do Trabalho (GAET), para propor novas regras trabalhistas em 90 dias (FERRARI, 2019). A intenção da criação do grupo é dar prosseguimento à reforma trabalhista de 2017 e sua função é “[...] acompanhar o mercado de trabalho “sob a ótica da modernização das relações trabalhistas e matérias correlatas” (FERRARI, 2019, não paginado).

Desta forma, o governo Bolsonaro trabalha com a ideia de realizar uma nova reforma trabalhista e debate o fim da unicidade sindical. Marinho é favorável a acabar com a unicidade sindical

[...] para que os trabalhadores possam exercer a “autonomia da vontade” e suas liberdades individuais, filiando-se ao sindicato de sua preferência²⁵. Conforme essa perspectiva, a unicidade deve ser destruída em prol de um modelo pluralista, que assegure a liberdade e a livre-competição entre organizações (MARCELINO; GALVÃO, 2020, p. 171).

Por sua vez, os sindicatos, com o emitente fim de sua unicidade, descrevem as autoras, vêm elaborando propostas de alteração de sua unidade, para antecipar-se ao governo. Duas

¹²⁸ Foi Deputado Federal (2015 – 2019) pelo PSDB do Rio Grande do Norte e, no governo de Michel Temer, foi relator do projeto da Reforma Trabalhista na Câmara dos Deputados (FERRARI, 2019).

propostas estão em pauta, a primeira, a PEC 169/19 (de Marcelo Ramos do Partido Liberal [PL] do Amazonas), a qual já foi aprovada pela Comissão de Constituição e Justiça e tem apoio da CUT, FS, UGT e CSB (MARCELINO; GALVÃO, 2020). Esta PEC estabelece o fim da unicidade sindical dentro dos termos da Convenção 87 da OIT, entretanto

[...] mantém a exclusividade de representação e de negociação para os sindicatos pré-existentes, desde que a cobertura da negociação coletiva alcance no mínimo 10% da base nos dois primeiros anos após a promulgação da emenda e 50% no prazo de 10 anos. A proposta delimita a base territorial por setor econômico ou ramo de atividade e impede que essa base seja inferior ao município, de modo a inviabilizar o sindicato de empresa (MARCELINO; GALVÃO, 2020, p. 172).

A outra proposta, defendida pelas CTB Nova Central e CGTB e pelo Fórum Sindical dos Trabalhadores (constituído pelas confederações que defendem historicamente a unicidade sindical) é a PL 5552/19 (MARCELINO; GALVÃO, 2020). Esta PL, descrevem as autoras, busca manter a unicidade sindical, justificando que esta é um princípio constitucional. Além disso, estende a representação sindical a toda categoria, inclusive aos trabalhadores não filiados aos sindicatos, o que, por sua vez, autoriza cobrança do custeio da negociação coletiva de trabalho dos “[...] trabalhadores, contrariando o entendimento do STF e do TST, anteriormente apontado. O valor da cota de custeio será definido em assembleia, observando-se o limite de 1% da remuneração anual bruta do trabalhador” (MARCELINO; GALVÃO, 2020, p. 172).

Além da questão sindical, as ações de desmonte dos direitos sociais e laborais continuam no governo Bolsonaro. Em novembro de 2019, o presidente assina a MP 905, conhecida como a MP da Carteira Verde e Amarela, uma de suas promessas de campanha. Em abril de 2020, em meio à pandemia da covid-19, o Plenário da Câmara dos Deputados aprova a MP com 313 votos a favor e 21 contra (REDAÇÃO, 2020), assim cria-se a modalidade de Contrato de Trabalho Verde e Amarelo (CTVA), a qual é um caso específico de

[...] contrato de trabalho por prazo determinado que se destina à contratação de jovens de 18 a 29 anos de idade, em primeiro emprego, para atividades permanentes ou temporárias da empresa. A MP considera como primeiro emprego inclusive a contratação de jovens que tenham tido vínculo anterior como aprendiz, em contrato de experiência, em contrato intermitente ou como trabalhador avulso. Nessa modalidade, o salário de contratação não pode superar um e meio salário mínimo mensal (R\$ 1.567,50, atualmente) (DIEESE, 2020c, p. 2).

A Carteira Verde e Amarela, também chamada de “mini reforma trabalhista”, modifica vários dispositivos concernentes aos direitos trabalhistas, entre eles a redução nas alíquotas para

o FGTS e a isenção de contribuições sociais; a autorização da abertura de bancos aos sábados (o que representa um aumento na jornada dos bancários); a redução de 40% para 20% a multa em caso de demissão; a isenção da contribuição previdenciária patronal e do salário educação e a autorização, sem pagamento em dobro, em caso de folga durante a semana.

Além disso, a MP 905 dificulta a fiscalização do trabalho, mesmo em situações de risco iminente, e retira do sindicato a prerrogativa de interditar o local de trabalho nessas situações; retira das mãos dos sindicatos, também, a negociação da Participação nos Lucros e Resultados e permite o pagamento do seu valor em até quatro parcelas (antes eram duas); por fim, institui a cobrança de contribuição previdenciária para aqueles que acessam o seguro-desemprego, uma política de “taxação de grandes misérias” por meio da qual os desempregados financiariam os incentivos fiscais dado às empresas para contratar jovens (MARCELINO; GALVÃO, 2020, p. 174-175).

Dentro das investidas de Bolsonaro contra as entidades de organização dos trabalhadores, houve, ainda, a tentativa de inserção de uma multa de até 100 mil reais para quem não votasse nas eleições sindicais no Contrato Verde e Amarelo, mostrando, portanto, mais uma vez sua hostilidade contra os sindicatos dos trabalhadores¹²⁹. Em relação a esta questão, Marcelino e Galvão (2020) argumentam que o governo vislumbrava dois impactos significativos para os trabalhadores, primeiro o de “[...] interferir de maneira ainda mais insidiosa sobre a vida sindical; segundo, provocar uma debandada de associados aos sindicatos, visto que apenas eles estariam sujeitos às multas” (MARCELINO; GALVÃO, 2020, p. 178).

A Carteira Verde e Amarela não foi votada no Senado, devido à pressão das centrais sindicais contra a medida, mas também por desentendimentos entre o presidente e líderes do governo, como o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia, assim como pela falta de tempo para apreciar a medida no Senado (REDAÇÃO, 2020).

Assim (felizmente), o governo não conseguiu implementar a Carteira Verde e Amarela, porém o seu conjunto de maldades¹³⁰ não cessou. Bolsonaro tem outros focos, como os servidores públicos, que vêm sendo alvo do governo desde a cruzada contra os “marajás” implementada por Collor.

¹²⁹ Outro exemplo desta atuação do governo em relação aos sindicatos foi a condução de uma ação (absurda) que visava impor uma multa de R\$ 32 milhões a nove sindicatos ligados à área de petróleo e à Federação Única dos Petroleiros (FUP) em razão de uma greve de dois dias, em 25 e 26 de novembro de 2019. A ação deu-se por meio do Supremo Tribunal do Trabalho, na figura do ministro Ives Gandra (alinhado à condução político-econômica de Paulo Guedes e Bolsonaro e que, inclusive, participou do GAET na produção de proposições para alterar a reforma trabalhista) (MARCELINO; GALVÃO, 2020).

¹³⁰ O governo avança para implementar outras medidas já na pauta do Congresso e do Senado, como: o marco legal da cabotagem (com possíveis impactos para o setor portuário), a reforma tributária (com autonomia para o Banco Central), a PEC dos Fundos Públicos, o Marco Legal do Setor Elétrico (MARCELINO; GALVÃO, 2020).

Marcelino e Galvão (2020) pontuam que esta investida do governo contra os servidores públicos, na verdade, é uma tentativa de subtrair áreas do Estado e, por conseguinte, os trabalhadores presentes, que compõem a estrutura pública de bem-estar social. Neste cenário, o governo já enviou, em fevereiro de 2020, uma proposta de Emenda à Constituição que versa sobre a reforma administrativa, poucos dias após o Ministro da Economia Paulo Guedes chamar os servidores públicos de parasitas do Estado, evocando o discurso de Collor no início da década de 1990.

As principais medidas proposta pelo governo são:

(1) acabar com a estabilidade do servidor; (2) extinguir a garantia de irredutibilidade salarial; (3) permitir a redução de salário e de jornada; (4) ampliar o estágio probatório; (5) reduzir o salário de ingresso no serviço público; (6) proibir as progressões e promoções automáticas; (7) criar uma carreira transversal cujos servidores serão contratados pela CLT e distribuídos para os órgãos governamentais; entre outros (MARCELINO; GALVÃO, 2020, p. 176).

Para as autoras supracitadas, esta investida de Bolsonaro acomete um dos bastiões da luta sindical no país desde a redemocratização, na década de 1980, os servidores públicos. Os quais têm estado na “[...] vanguarda das greves; poucos foram os anos nessas quatro décadas em que as greves do setor privado ultrapassaram em número as greves do setor público” (MARCELINO; GALVÃO, 2020, p. 176).

Neste cenário de fragilização das entidades de representação e de suas ações/pautas defensivas, do aumento do desemprego e também do baixo crescimento da economia, é que avançam as pautas que visam o desmonte de direitos sociais e laborais e a desestruturação de instituições e órgãos estatais.

Com relação a este último quesito, no que tange ao contexto portuário nacional, podemos citar o caso das auditorias realizadas pelo TCU na situação dos portos nacionais. Os relatórios mais recentes concebidos pelo TCU, inclusive, indicaram ao governo a privatização dos portos do país. Isso ocorreu ainda durante o governo de Temer, no ano de 2017, com o Relatório de Auditoria Operacional (TC 024.768/2017-0), com o intuito de avaliar os principais pontos de ineficiência e seus causadores que, por sua vez, refletem no aumento dos custos e do tempo no trâmite das cargas (TCU, 2018).

No documento, os gargalos levantados foram:

- 1) Os custos de praticagem¹³¹;
- 2) A burocracia nos arrendamentos das áreas dentro PO;
- 3) A não prioridade das áreas que já estão com seus respectivos estudos realizados;
- 4) A dragagem de manutenção dos canais de acesso aos portos;
- 5) Os problemas na infraestrutura terrestres, gerando maior tempo de trânsito das mercadorias, seja ele relacionado ao acesso rodoviário ao porto (como no caso do PO de Santos, em que há filas de caminhões ao longo da rodovia para acessar os terminais) ou à interferência entre a linha férrea (rodovias que prejudicam o acesso ao porto – passagem de nível);
- 6) A delegação de competência, descentralização do poder decisório para dar mais eficiência aos portos, dotar as AP de mais autonomia, como nos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA);
- 7) A rotatividade e inexperiência dos gestores na área, sendo necessário aplicar a Lei nº13.303, de 2016, a qual estabelece requisitos (experiência profissional e formação acadêmica) para assumir o cargo para o qual foi indicado e
- 8) Os problemas na fiscalização da ANTAQ, em relação à cobrança de preços abusivos pelos terminais privados (TCU, 2018).

Frente a estes desafios para dotar os portos de maior eficiência e competitividade, o TCU (2018) apontou a possibilidade de o Governo Federal privatizar os portos, aliás, citando alguns, como o Porto de Santos, Porto do Rio de Janeiro, Vila do Conde e de Itajaí (TCU, 2018).

Certamente, quando Bolsonaro e sua equipe chegaram ao poder, tomaram conhecimento do relatório do TCU de 2018 e, a partir dos dados produzidos, solicitaram nova auditoria nos portos, na expectativa de traçar soluções para as possíveis problemáticas. Assim, o TCU realizou nova auditoria, o TC 022.534/2019-9, entre agosto de 2019 e março de 2020, desta vez denominada “Auditoria operacional sobre as limitações dos portos organizados em comparação com os TUPs”.

Esta auditoria baseou-se nas seguintes questões: “Quais são as principais limitações observadas até a celebração de contratos de arrendamento, em contraposição ao processo de obtenção de autorização de implantação de terminal de uso privado? Quais as principais limitações inerentes à execução dos contratos de arrendamento portuário, em comparação à

¹³¹ É a atividade de pilotar embarcações (navios) nos canais de acesso aos portos, exercida pelo práctico (APPA, 2006). O Governo Federal, por meio do PL 8.535/2017, de autoria do deputado Júlio Lopes PP-RJ, pretendia regular os serviços de praticagem pela ANTAQ, prevendo, por exemplo, a fiscalização e cobrança de preços máximos. O projeto foi arquivado pela Mesa Diretora da Câmara dos Deputados. (TCU, 2018).

operação de terminais de uso privado? Quais são as principais limitações enfrentadas pelos terminais arrendados relacionadas ao porto organizado e ao modelo de autoridade portuária pública?” (TCU, 2020).

Entendemos que a auditoria realizada pelo governo Bolsonaro acentuou as diferenças entre os PO e o TUP, sejam elas econômicas, de montante geral de movimentação, tributárias e tarifárias ou trabalhistas. Além disso, indicou a alteração do modelo portuário seguido no país, o *Landlord Port* (administração dos portos públicos e operação privada), manifestando, mais uma vez, o viés entreguista do atual governo e sua perspectiva de ataques aos direitos dos trabalhadores portuários. Ademais, os problemas apresentados pela auditoria foram:

- I - Apesar de ter apresentado avanços, o processo licitatório para arrendamento portuário é complexo, rígido e moroso, incompatível com a agilidade necessária para a otimização do espaço público;
- II - O modelo de contrato de arrendamento portuário não confere aos terminais arrendados e à autoridade portuária a flexibilidade necessária para permitir adaptações das operações ao dinamismo dos fluxos de comércio e geram consequências negativas durante e após a execução contratual;
- III - O monopólio do OGMO sobre o fornecimento de mão de obra constitui uma limitação imposta aos terminais arrendados;
- IV - A dificuldade de contratar e a falta de recursos das autoridades portuárias públicas prejudicam a prestação de serviços adequados ao complexo portuário; e
- V - Nomeações de gestores sem qualificação técnica ou gerencial representam obstáculo à gestão profissional, orientada a resultados, transparente e eficiente de autoridades portuárias públicas (TCU, 2020, p. 3).

Pois bem, as estratégias metodológicas utilizadas pelos auditores do TCU para chegarem aos principais problemas apontados passaram por pesquisa bibliográfica, entrevistas/reuniões com diversos atores (como gestores da SNPTA, da ANTAQ, da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia, da CODESP), entrevistas com representantes das principais entidades patronais (ATP, das empresas Santos Brasil, BTP, DP World, ABTP, ABRATEC) e com especialistas da área, como Luis Claudio Santana Montenegro (consultor e especialista do setor portuário) e Frederico Bussinger (assessor do Senado e especialista do setor portuário), além de pesquisa bibliográfica e de exemplos portuários no exterior (como dos portos Ingleses e do Porto de Houston) (TCU, 2020).

Evidenciamos que os trabalhadores portuários e suas entidades de representação não fizeram parte da estratégia metodológica utilizada pelo TCU. Além do mais, estes sujeitos aparecem no relatório como obstáculo para o crescimento do país.

Analisando a primeira problemática, a burocracia no arrendamento dos terminais à iniciativa privada, percebemos uma diferença de tempo entre o arrendamento, que leva 28 meses (dos estudos técnicos até o final do processo), isso se não for necessário nenhuma adequação (TCU, 2020), e a autorização para a instalação de TUP. A SNPTA calculou o tempo médio de arrendamento em torno de 2 anos, por sua vez, o tempo de autorização para a instalação do TUP é em torno de 16 meses em média, sendo que alguns variam “[...] de 6 meses, nos casos mais céleres (quando toda a documentação apresentada está de acordo com as exigências), a 26 meses, no caso mais lento observado no período” (TCU, 2020, p. 22).

Outra diferença marcante entre o processo de licitação para arrendamento portuário e o de autorização de TUPs reside no fato de que os eventuais interessados a participar da licitação de arrendamento precisam se adaptar a um “pacote fechado” de parâmetros pré-estabelecidos (como por exemplo o tipo de carga, área, investimentos a serem realizados, tipo de maquinário a ser utilizado, capacidade a ser atingida, etc.) para poder concorrer pela área. Já no caso da autorização de TUP, o postulante define livremente todos os parâmetros do seu projeto de investimento e o apresenta à Antaq e à SNPTA (TCU, 2020, p. 21-22).

A segunda problemática refere-se à falta de flexibilidade necessária aos terminais arrendados para modificar/adaptar as operações ao dinamismo dos fluxos comerciais, principalmente no que diz respeito à alteração do tipo de carga movimentada e armazenada pelo terminal e à autorização para a realização de investimentos (TCU, 2020). Outro empecilho encontrado pelos arrendatários refere-se à reversão de bens (presente no contrato de arrendamento em seu art. 4 da Lei 12.815/13), o que, na justificativa dos empresários, inibe a alteração dos contratos e a realização de investimentos. Os empresários ainda argumentam que

[...] os ativos adquiridos por conta dessas inversões de capital acabam por ser revertidos ao patrimônio da União ao término da concessão. Ou seja, surge a necessidade de realizar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e, por conseguinte, discussões sobre orçamentos das obras e serviços, de forma a compensar o arrendatário pelo investimento não amortizado e que será incorporado ao patrimônio público, a exemplo de indenizações e aumento do prazo de contrato (TCU, 2020, p. 37).

Nesta perspectiva, os arrendatários têm como premissa que “[...] os ativos estejam totalmente amortizados ao final do contrato, cabendo ao arrendatário entregar a área como a encontrou” (TCU, 2020, p. 39), ou seja, desejam que os contratos de arrendamentos sejam lavrados sem contrapartidas para eles, inclusive, considerando que estes terminais se tratam de

áreas estratégicas para o desenvolvimento da economia nacional. Assim, o Estado pode entregar seus ativos ao capital e o mesmo não necessita fazer nenhuma compensação.

Deixamos a terceira problemática a ser analisada posteriormente neste item, pois entendemos que esta questão deve ser compreendida de maneira particularizada.

A quarta problemática corresponde às dificuldades das AP em realizar contratações de prestadores de serviços, as quais prejudicam a manutenção das atividades estratégicas do complexo portuário, acarretando em:

a) ausência de realização de dragagens de manutenção e de melhorias do acesso marítimo; b) falta de manutenção regular das linhas férreas e das vias rodoviárias de acesso; c) manutenção precária das defensas e dos equipamentos do porto; d) falta de segurança; e) falta de capina e precária iluminação das vias internas do porto; f) falta de observância do ISPS Code (Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias), bem como de outras normas do porto, tais como as de atracação e de utilização; g) ausência de alfandegamento do porto público dificultando operações portuárias; e h) morosidade no atendimento de solicitações (TCU, 2020, p. 53).

Observamos que estes mesmos problemas também foram apontados no relatório de 2017, sobre as limitações ao acesso marítimo e terrestre ao porto. Tais questões são consideradas pela auditoria com vistas a atender o controle e as exigências dos órgãos de fiscalização, o que, por sua vez, acaba resultando em um tempo maior para tomada de decisões (TCU, 2020).

A quinta problemática diz respeito à nomeação de gestores para as AP por meio de cargos comissionados, sendo que esses nomeados, muitas vezes, não possuem qualificação para exercer suas funções (TCU, 2020). Em questionário realizado com proprietários de terminais arrendados nos PO, foi revelado que “[...] 70% afirmam que a autoridade portuária do porto onde atuam é prejudicada por indicações políticas, sendo que 43% dizem ser muito prejudicada” (TCU, 2020, p. 60).

Finalmente, retornamos à terceira problemática, que diz respeito diretamente aos trabalhadores portuários e que foi abordada pelo TCU (2020) tendo em vista o “monopólio” do OGMO no fornecimento da mão de obra portuária no país. Para chegar a esta conclusão, os auditores partiram de três critérios: 1) a não obrigação dos TUP de usar mão de obra do OGMO; 2) o princípio da eficiência; 3) os monopólios, em regra, indesejáveis para qualquer mercado.

Como demonstramos neste texto, o OGMO é o intermediador da mão de obra avulsa, constituída nos OP, ou seja, os próprios solicitantes/contratantes desta mão de obra, como

descrito nos art. 32 e art. 33 da Lei 12.815/13¹³². Por sua vez, os empresários ouvidos pelos auditores pontuaram que, entre eles existia a expectativa do OGMO ter sido passageiro/transitório, ou seja, sua existência seria necessária apenas no momento de adequação da nova legislação (Lei nº 8.630/93) e, posteriormente, deveria ser extinto (TCU, 2020). Contudo, tanto na Lei de Modernização dos Portos, como na Lei dos Portos, não há menção a esta fase transitória do OGMO, pelo contrário, o mesmo é tratado como essencial para manter o trabalho portuário.

Aliás, este argumento de que o OGMO é um monopólio é, em si, questionável. É um monopólio para quem? Pois, de acordo com a lei, o OGMO foi criado e é mantido pelos OP, os contratantes/arrendatários, logo, nessa lógica, a luta do empresariado é para acabar com este monopólio que foi/é mantido por ele mesmo. Os trabalhadores não têm poder de decisão nos conselhos do OGMO, este poder está nas mãos apenas dos OP.

Os trabalhadores, como descrito no art. 32, são registrados no sistema de escala do OGMO, que faz a escala dos trabalhadores e tem a obrigação de habilitá-los, arrecadar e pagar seus benefícios e salários, entre outras funções. Nem os trabalhadores, nem suas entidades de representação têm o poder de criar ou manter o OGMO no país.

Ademais, os empresários ouvidos pela auditoria pontuaram que os arrendatários não podem contratar trabalhadores por vínculo fora do sistema OGMO¹³³, sendo obrigados a contratar os trabalhadores dentro do sistema mantido pelo órgão, como manda a lei. Para eles, a escala de rodízio mantida pelo OGMO

[...] não favorece a eficiência, pois possibilita que trabalhadores avulsos pouco produtivos participem da escala de trabalho, com contratação obrigatória pelos terminais arrendados, sem qualquer possibilidade de o contratante selecionar os profissionais (TCU, 2020, p. 47).

A ineficiência do sistema OGMO, na visão dos empresários, é traduzida em duas características principais, “[...] composição eficiente de ternos, aumentando custos do setor portuário; e desenvolvimento e qualificação profissional dos trabalhadores avulsos” (TCU, 2020, p. 48). Isso quer dizer que, para os OP/arrendatários, o OGMO não prioriza a formação

¹³² Na Lei de Modernização dos Portos, Lei nº 8.630/93, nos art. 18 e art. 19, os OGMOS também são colocados como órgãos criados e mantidos pelos OP.

¹³³ O TST julgou recentemente ação movida pelos empresários e suas entidades de classe referente à exclusividade que o art. 40 da Lei dos Portos coloca para a contratação dos trabalhadores via sistema OGMO, seja no modelo avulso ou vinculado. O parecer do juiz pontuou que “nesse caso, a interpretação literal é suficiente para entender que a contratação de trabalhadores portuários deve ser realizada apenas dentre aqueles que possuem registro no OGMO [...]” (TCU, 2020, p. 48).

profissional dos trabalhadores, o que é, em si, um atestado de culpa dos próprios empresários do setor portuário em escala nacional, visto que, como determina a Lei nº 12.815/13 em seu art. 33, inciso II, compete ao OGMO “promover: a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários” (BRASIL, 2013a).

Ainda em relação à problemática da qualificação dos trabalhadores portuários, existe o Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo¹³⁴, voltado para a formação dos trabalhadores portuários, porém, a verba de R\$ 1,8 bilhões tem sido contingenciada pelo governo (REDAÇÃO, 2018). Este fundo é mantido, em parte, pelo recolhimento de 2,5% da folha de pagamento dos trabalhadores. Entretanto, como o próprio TCU (2020) reconheceu, os OGMO responsáveis pela qualificação dos trabalhadores portuários não conseguem acessar o fundo destinado à formação dos trabalhadores, porque esse se encontra com certidão negativa de débitos junto à União. Isso se deve a passivos financeiros que o órgão adquiriu, devido, sobretudo, às sucessivas más gestões do OGMO, as quais foram praticadas pelos próprios OP (Entrevista com Liderança Sindical 1 da FNE, Brasília, 2020).

Em outras palavras, os OP e suas entidades de representação travam uma batalha pelo fim do OGMO alegando “monopólio” e falta de formação profissional dos trabalhadores administrados pelo órgão, sendo que os próprios empresários do setor, os OP, são as pessoas jurídicas que mantêm este órgão.

Os auditores ainda apresentam uma proposta de transformarem o OGMO¹³⁵ em empresas de trabalho, como ocorreu, por exemplo, em Portugal, onde se encerrou o controle da força de trabalho pelos sindicatos e os trabalhadores foram vinculados a empresas de trabalho portuário. O problema é, como já pontuamos neste texto, que as empresas de trabalho portuário não estão arcando com as suas obrigações junto aos trabalhadores. Neste sentido, o exemplo do caso português colocado pelos auditores não apresenta as problemáticas que as empresas de

¹³⁴ O fundo é gerido pela Marinha do Brasil (TCU, 2020).

¹³⁵ O relatório do TCU (2020) comenta que o OGMO brasileiro foi criado tendo o modelo português como inspiração, nesse sentido, os auditores utilizaram como justificativa a transitoriedade que ocorreu naquele país com o OGMOP para empresas de trabalho em estiva, como se na legislação nacional estivesse presente, em algum artigo, a mesma recomendação. Outra questão é que a Lei nº 8.630/93 foi publicada em fevereiro de 1993 e a portuguesa em 13 de agosto do mesmo ano o que impede que aquela tenha sido inspirada nesta. (BRASIL, 1993; DECRETO, 1993).

trabalho portuário apontaram para os trabalhadores portugueses, no que se refere ao processo de precarização da força de trabalho.

Por fim, os auditores apresentam algumas sugestões para o governo. Entre elas está a isonomia entre os TUP e os terminais arrendados, o que representa, nada mais, que a equalização de direitos entre os dois modelos, até mesmo o direito de contratar trabalhadores livremente, como já ocorre no TUP. Compreendemos, assim, que a intenção das entidades patronais, as quais ajudaram na elaboração do relatório do TCU (2020), na verdade, é abrir a contratação de trabalhadores nos portos de forma livre, como já acontece nos TUP. Inclusive, como ocorre no caso do TUP do Pécem, onde as PSO contratam trabalhadores como outras categorias para exercerem a atividade de estivadores e capatazia.

Em outros termos, o vínculo defendido por estas entidades de representação patronal não é o modelo vinculado que os trabalhadores no sistema do OGMO exercem, pelo contrário, eles querem trabalhadores vinculados nos moldes do que ocorre nos TUP. Para isso, os empresários sugeriram a criação de um novo marco regulatório para o setor portuário com a intenção de levar ao “[...] fim do monopólio do OGMO no fornecimento de mão de obra portuária e à transição para um sistema que permita ganhos de eficiência ao setor portuário e estimule a capacitação e a especialização dos trabalhadores” (TCU, 2020, p. 52).

Com esta perspectiva, torna-se necessário que o Estado, por meio de um novo marco regulatório, estabeleça as condições necessárias para que a livre negociação adentre nos PO, de forma semelhante ao que ocorre nos TUP.

As propostas das entidades empresárias para o novo marco regulatório foram amplamente apresentadas e discutidas durante a comemoração dos 25 anos da FENOP, realizada em Recife/PE em agosto de 2019.

Os empresários acreditam que o OGMO deve ser extinto, assim como o regime jurídico de contratação de trabalhadores portuários como avulso. Este órgão, dentro da proposta dos empresários, deve deixar de gerir a mão de obra avulsa (escalar, pagar, responder pelas questões de saúde e segurança do trabalho, etc.), transferindo estas prerrogativas para as empresas contratantes (BURATTINI, 2019).

Ainda, destaca o autor supracitado, para garantir esta nova função do OGMO, é necessário remanejar os recursos destinados à formação dos trabalhadores portuários do Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo para o sistema S portuário. Assim, o OGMO passaria a chamar-se “Órgão Formador de Mão de Obra Portuária” e sua única função

seria “[...] proporcionar a formação efetiva de trabalhadores capacitados a operar no setor portuário” (BURATTINI, 2019, [p. 8]).

Outrossim, os empresários veem a necessidade de manter, com esta possível nova legislação, um modelo de contratação de trabalhadores ocasional, pois acreditam que, devido à sazonalidade da demanda por mão de obra no setor, esta nova modalidade pode ser suprida por estes tipos de trabalhadores.

Dessa forma, entra em cena a possibilidade de se fazer uso do trabalho intermitente no setor portuário, pois este modelo garante a proteção dos empresários para suprir a mão de obra eventualmente devido à sazonalidade ou aos baixos volumes das operações (BURATTINI, 2019). Aliás, na perspectiva do capital, o modelo intermitente ainda

[...] assegura ao trabalhador contratado a liberdade em escolher o trabalho, o empregador e, inclusive, se trabalhará ou não na data da oferta de trabalho (inexistência de choque cultural com avulso atual), desde que faça a sua escolha nos termos e no prazo previsto na legislação vigente (BURATTINI, 2019, [p. 8]).

Nesta perspectiva, Rênior (2019) acrescenta que o Brasil deve criar empresas de trabalho portuário, semelhante ao caso português, sendo que algumas destas poderiam especializar-se na contratação de trabalhadores com contratos intermitentes, ou seja, para os empresários, o trabalho intermitente solucionaria as flutuações que ocorrem no setor em relação a picos de contratação de mão de obra. Porém, como intermitentes, os trabalhadores não terão os direitos conquistados pelos avulsos ao longo da história.

Rênior (2019) ainda pontua a necessidade de estabelecer programas de redução do contingente de trabalhadores portuários no país por meio de plano de incentivo à aposentadoria ou de PDV. Ressaltamos que, de acordo com dados levantados pelas próprias entidades patronais, o Brasil já reduziu a mão de obra avulsa nos portos em cerca de 66% entre os anos de 1995 (56.601 trabalhadores) e 2019 (19.136 trabalhadores) (AQUINO, 2019).

Por outro lado, sabemos que os sindicatos dos trabalhadores buscam manter a exclusividade do trabalho portuário nos PO, como descrito na Lei nº 12.815/13, e ampliar a oferta de trabalho para os TUP, dentro ou próximo dos PO. Para isso, as entidades tentam efetivar o reconhecimento dos portuários como categoria diferenciada e a consequente negociação coletiva com os respectivos sindicatos.

Nesse sentido, a FNE vem pleiteando, junto às autoridades públicas, o reconhecimento da representação sindical dos trabalhadores dentro do TUP pelos sindicatos portuários

existentes nos PO, pois a Lei nº 12.815/13, em seu art. 44, coloca a categoria profissional representativa destes trabalhadores (Entrevista com Liderança Sindical 1 da FNE, Brasília, 2020). Também, o próprio MTE e a AGU reconheceram que os trabalhadores portuários, conforme descrito no art. 44, são tidos como categorias diferenciadas. As diferenciações entre o PO e os TUP são conceitos jurídicos, “todavia, é possível afirmar com clareza que ambos realizam operações portuárias e necessitam de mão de obra para funções iguais ou muito similares” (AGU, 2013 p. 2 apud DIEESE, 2013, p. 4).

Nessa perspectiva, os trabalhadores e os seus sindicatos veem a possibilidade de aumentar a demanda de trabalho com os TUP, assim como de ampliar sua base de representação sindical. Entretanto, os trabalhadores portuários nos TUP são contratados como outras categorias, diferentes das do PO, mas que exercem funções similares, recebendo remunerações inferiores, o que cria um campo de disputa ainda maior para os sindicatos, na luta por isonomia entre os trabalhadores do TUP e do PO.

Os trabalhadores também defendem que, em uma possível nova legislação, mantenham-se os portuários como categoria diferenciada e a negociação coletiva entre as partes como princípio essencial, como ocorreu na Lei nº 12. 815/13. Assim como defende, inclusive, o modelo mundial *landlord*, com a autonomia das AP, ou seja, dotar as autoridades de poder de decisão sobre o PO (semelhante ao estabelecido durante a Lei de Modernização dos Portos -Lei nº 8.630/93), sendo que, ao Governo Federal, caberia a função de fiscalizar estas entidades (Entrevista com Liderança Sindical 1 da FNE, Brasília, 2020).

Entretanto, o cenário econômico e político recentes do país, combinados às reformas empreendidas pelos últimos governos, sobretudo as ações neoliberais de ataques aos direitos dos trabalhadores, demonstram uma possibilidade muito mais favorável ao empresariado. Sem dizer, que, recentemente, com a pandemia da Covid-19, mais um fator preocupante foi adicionado à lista de problemáticas e rebatimentos que assolam a classe trabalhadora, bem como os trabalhadores portuários.

4.2 A precarização do trabalho: a face oculta da modernização portuária

A precarização possui um sentido de perda de direitos acumulados pelos trabalhadores (ALVES, 2007). É por isto que entender a modernização dos portos como precarização do trabalho portuário é compreender que o conjunto de mudanças inseridas nos portos, a partir da

adoção do neoliberalismo, buscou solapar direitos trabalhistas que os trabalhadores conquistaram ao longo da história do trabalho portuário nacional, que, aliás, também se reflete na história social do trabalho como um todo no país.

É comum lermos e escutarmos nos principais meios da grande mídia sobre a procura dos empresários por trabalhadores flexíveis e, que no atual momento da economia, não há mais espaços para aquele tipo de trabalhador rígido, que corresponde ao modelo anterior de acumulação (taylorismo-fordismo). Agora, as grandes empresas necessitam de trabalhadores flexíveis, que cumprem uma jornada de trabalho maleável e versátil.

Dal Rosso (2017) elucida que a flexibilidade do trabalhador relacionada à jornada de trabalho não é uma criação do capital, pelo contrário, ela nasce com os próprios trabalhadores, porém dentro de um modo de produção e organização da sociedade não capitalista. “A flexibilidade de horas foi inventada pelos trabalhadores. Trabalhadores livres, como aqueles entre tribos indígenas, camponeses, pequenos produtores rurais e urbanos, sempre decidiram em que momentos trabalhar” (DAL ROSSO, 2017, p. 21).

No entanto, o modo capitalista de produção e, conseqüentemente, a subordinação do trabalho ao capital e o assalariamento do trabalho, transformou o sujeito que trabalha em mero custo de produção. Os trabalhadores tornaram-se mercadoria e, com isso, perderam a autonomia de decisão, passando o controle do trabalho de suas mãos para os empregadores.

O trabalho foi organizado em jornadas repetitivas e rígidas dia a dia e com duração extremamente longa, de modo que os trabalhadores produzissem muitas mercadorias e deixassem parcelas cada vez maiores de excedentes nas mãos dos empregadores (DAL ROSSO, 2017, p. 21).

Com este processo, praticamente não se encontravam formas de distribuição flexível dos horários de trabalho a partir da revolução industrial, sobressaindo-se as jornadas repetidas, o trabalho rígido (DAL ROSSO, 2017). Portanto, flexibilizar nada mais é que o movimento do capital direcionado a alterar a regulamentação estabelecida na relação capital-trabalho anterior, retirando, *in totum* ou parcialmente, direitos conquistados pelos trabalhadores ou estabelecendo atalhos, “[...] por meio dos quais os tempos e horários de trabalho se tornem mais adequados ao processo de acumulação de capital das empresas privadas e públicas. Em síntese, desregulamentar significa desconstituir direitos sociais” (DAL ROSSO, 2017, p. 65).

Os efeitos da flexibilização das normas e regras estabelecidas pelo pacto capital e trabalho é

[...] aumentar ainda mais os mecanismos de extração do sobretrabalho, ampliar as formas de precarização e destruição dos direitos sociais que foram arduamente conquistados pela classe trabalhadora, desde o início da Revolução Industrial, na Inglaterra, e especialmente pós-1930, quando se toma o exemplo brasileiro (ANTUNES, 2011, p. 411).

Centrando estas análises no trabalho portuário, percebemos que o processo de flexibilização do trabalho e sua precarização estão associados à ruptura do modelo estabelecido pelos trabalhadores. No caso brasileiro, o *closed shop* e a construção de um novo modelo, com a finalidade de corroborar o desenvolvimento do capital dentro da lógica de acumulação flexível.

Nesta perspectiva, averiguamos as transformações inseridas no setor portuário brasileiro com a modernização dos portos, tais como o surgimento do OGMO e, conseqüentemente, a retirada do controle sobre a intermediação da mão de obra dos trabalhadores e de suas entidades de representação. Essa se traduziu no processo de ruptura de uma relação de trabalho anterior, a qual simbolizava um obstáculo ao avanço da lógica do capital nos portos. Em outros termos, o conjunto de elementos instituídos pela modernização portuária implicou em alterações na dinâmica dos portos em si, mas também nas relações de trabalho e vida dos trabalhadores, o que teve influência do próprio modelo neoliberal e, conseqüentemente, implicou no solapamento de direitos trabalhistas, precarização, flexibilização, multifuncionalidade, conforme vimos retratando durante toda a tese e, em especial, no capítulo 3, nos casos do PO de Santos e do TUP do Pecém.

Vale mencionar que as relações de trabalho estabelecidas dentro do neoliberalismo, suas características centrais de solapamento dos direitos trabalhistas e, conseqüentemente, da criação de trabalhos precários são elencadas como: a) precarização dos vínculos contratuais, direitos trabalhistas e perdas salariais; b) organização do trabalho orientado para intensificação e multifuncionalidade, reverberando nas relações sociais dos trabalhadores e em sua saúde mental; c) fragilização e degradação (ambientes de trabalho degradantes - estrutura precária, falta de equipamentos de segurança); d) fragilização da identidade do trabalhador (individual e coletiva) e de sua representação (sindicatos) (FRANCO; DRUCK; SELIGMANN-SILVA, 2010).

Salientamos que a Lei nº 8.630/93 trouxe a definição de Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA) e suas respectivas categorias, são elas: capatazia (antigos doqueiros), estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações. Para mais, a legislação também definiu que essas categorias deveriam implementar a multifuncionalidade

em um prazo de 5 anos, com o propósito de “modernizar” a dinâmica portuária, de manipulação das cargas, visando a eficiência e produtividade. Por fim, transformando os TPA em uma categoria de trabalhadores multifuncionais, polivalentes.

Entendemos que a polivalência do trabalho é uma característica marcante do atual modelo de produção do capital, o *toyotismo*, pois, “[...] a aplicação prática do princípio da polivalência, pelo qual o trabalhador é flexível para realizar simultaneamente mais de uma tarefa. Esses elementos deixam o *toyotismo* distantes dos sistemas rígidos de trabalho” (DAL ROSSO, 2017, p. 117).

Desta maneira, as categorias deveriam integrar-se e formar uma só, a dos TPA, e estes trabalhadores poderiam ser contratados de forma avulsa ou vinculada pelos OP. Esta unificação das categorias estendia-se também às entidades de representação dos trabalhadores, fazendo com que os seis sindicatos deixassem de existir, para se criar apenas um que representaria os TPA em conjunto.

Assim, no Brasil, a Lei de Modernização Portuária iniciou um processo de mudança na organização e gestão da força de trabalho com o mote de flexibilizar tais relações, dotando os trabalhadores de característica mais “adaptável, maleável e eficiente”.

Nesta perspectiva, Dardot e Laval (2016) pontuam que, no atual momento de acumulação do capital, busca-se construir um novo tipo de trabalhador ideal, trabalhador este que represente todas as virtudes que destacamos acima.

Não basta que o trabalhador seja mutável, que se dobre, ou que seus tempos sejam modificáveis, mas acima de tudo que seja maleável e adaptável aos novos objetivos das condições de acumulação nesse início do século XXI. Esse sentido de maleável, adaptável, indica com precisão o sentido da controvérsia moderna sobre a flexibilidade ou a rigidez dos tempos de trabalho (DAL ROSSO, 2017, p. 54).

Ainda que de forma inicial (mas abrindo espaço para avanços significativos nos interesses do capital), a Lei de Modernização Portuária estabeleceu em seu art. 57 a orientação para implementação da multifuncionalidade, sendo que seus termos devem ser fixados em Convenção Coletiva e nos Acordos Coletivos de Trabalho (ACT) das respectivas categorias. Nas entrevistas com os trabalhadores, a questão da multifuncionalidade é vista, em sua maioria, de forma negativa, como descrito a seguir: “A multifuncionalidade eu não acredito, ninguém pode fazer a função de ninguém além da sua própria” (Entrevista com Trabalhador 11 em Santos, 2019).

Outros trabalhadores identificam a possibilidade maior de aplicar a multifuncionalidade entre os trabalhadores vinculados aos terminais do que entre os avulsos, sobretudo pela relação mais direta de mando dos empregadores com os trabalhadores vinculados, que é diferente no caso dos avulsos, que têm a intermediação dos OGMO.

A multifuncionalidade também é relacionada pelos trabalhadores com a possibilidade de emprego em momentos de baixa demanda de trabalho no porto para os avulsos, quer dizer, apesar de entenderem a sua relação com a dinâmica do capital, estes trabalhadores também em situações desfavoráveis buscam saídas para se manterem financeiramente.

A multifuncionalidade é boa quando o serviço cai. Quando o serviço no porto cai, na estiva. Ó poderia ter me vinculado lá, poderia estar trabalhando ali [como vinculado]. Poderia, porque ali é um segmento que não para né. Ele tem o salário fixo dele e vai fazendo todos os períodos, todos os dias. E nós aqui [como avulso] não, o serviço fica dois dias sem trabalhar, daqui a pouco pega um servicinho. Isso daí já é rotina nossa de quem pega a senha, já sabe como é que funciona. Então já vai fazendo seu pezinho de meia, e quando não tem trabalho, sobrevive. E são poucos, acho que de 1% a 2% que passa para a multifuncionalidade, usa a multifuncionalidade para poder ir para outros segmentos dentro do porto (Entrevista com Trabalhador 5 em Santos, 2019 – grifo nosso).

Essa relação da multifuncionalidade com o vínculo, comentada pelos trabalhadores avulsos, também está relacionada aos embates que os trabalhadores travam desde a implementação da Lei nº 8.630/93 e à possibilidade de contratação de trabalhadores avulsos e vinculados pelos terminais.

Tal conflito, como já evidenciamos nesta tese, expressa-se com o ***fim do trabalho casual*** no Brasil, o fim do *closed shop*, cujo modelo avulso de contratação era o principal, agora vem sendo substituído pelo vinculado, o qual foi determinado para uma legislação portuária lavrada dentro do ideário neoliberal de iniciativa do capital. Na legislação em questão, a privatização dos portos e a precarização do trabalho perpassam os 76 artigos que a compõem, ainda que mais acentuada em uns do que em outros.

Isso posto, a finalidade de lançar o trabalho portuário em um novo modelo que garanta a acumulação do capital em níveis superiores está dada. Para isso, tem-se a necessidade de fragilizar as formas de contratação, modificar as remuneração e jornada de trabalho dos trabalhadores, assim como privatizar os ativos públicos.

Desta forma, entendemos a imposição do vínculo, desde a Lei de Modernização Portuária, como estratégia do capital para eliminar barreiras para a expansão de sua lógica de

(re)produção na relação capital-trabalho nos portos. No Brasil, esta barreira era o *closed shop*, mas também o próprio trabalho avulso, como se constituiu e o que representa para os trabalhadores, tanto simbolicamente quanto em relação aos direitos trabalhistas.

Evidencia-se, contudo que, após os dois marcos regulatórios (Lei nº 8.630/1993 e a Lei nº 12.815/2013), o trabalho avulso não foi suprimido dos portos brasileiros, ainda que o capital venha logrando avanços com os dispositivos impostos por estas duas regulamentações.

Como também já pontuamos anteriormente, os trabalhadores avulsos são compreendidos dentro de concepções teóricas do direito como trabalhadores adventícios. Estes trabalhadores não são trabalhadores formais, celetistas, porém são trabalhadores que possuem direitos trabalhistas semelhantes aos formais (férias, 13º salário, DSR, amparo pela previdência social, etc.). Assim, esses se diferenciam dos trabalhadores informais, os quais não estão amparados pela seguridade social, muito menos possuem direitos trabalhistas.

Antunes (2011) descreve que o momento atual de expansão do capital é marcado pela “destrutividade” que se expressa no descarte de trabalhadores, tornando-os supérfluos e colocando milhões de trabalhadores realizando trabalhos parciais, precarizados, na informalidade, ou até mesmo desempregados.

Isso porque na eliminação/utilização dos resíduos da produção, o capital desemprega cada vez mais trabalho estável, substituindo-os por trabalhos precarizados, que se encontram em enorme expansão no mundo agrário, industrial e de serviços, bem como nas múltiplas interconexões existentes entre eles, como na agroindústria, nos serviços industriais ou na indústria de serviços. A eclosão generalizada do desemprego estrutural em escala transnacional é a expressão-limite mais aguda e trágica dessa destrutividade presente no mundo do trabalho (ANTUNES, 2011, p. 407-408).

E é nesta perspectiva que, tanto os trabalhadores portuários do Pecém, como os de Santos estão inseridos, em uma lógica que visa à redução da demanda de trabalho, aumento da tecnologia, combinadas com as novas estratégias de controle sobre a força de trabalho, a exemplo do trabalho multifuncional.

Entre os defensores da modernização dos portos, principalmente no que se refere à questão de tecnologia, existe o discurso de que o porto está automatizado. Em pesquisa de campo feita por meio das entrevistas, constatamos que existem novas tecnologias na movimentação de cargas, porém o porto não é automatizado e, em algumas fainas, ainda existem equipamentos velhos e deteriorados, o que prejudica a realização do trabalho.

A descrição abaixo feita por um dos entrevistados expressa este momento.

Antigamente o conferente escrevia hoje ele digita. Mas acontece o seguinte. Você fala assim, ah hoje digitar é mais fácil! Depende, o trabalho de campo diz como é. Por exemplo, se está chovendo tu não enxerga, depende do sinal. A coisa não funciona como no escritório. Eu pego um coletor de dados e vou para o costado. Pego o contêiner vou digitar seus dados, aí cai o sinal. Tenho que pegar um papel pra terminar o trabalho pra lembrar depois. É mais tranquilo e funciona? Funciona, mas tem que está tudo em ordem. Se o coletor está com a tela velha? É ruim pra enxergar. A noite a iluminação já não é boa. Tem essas dificuldades. Não existe essa de automatização, que está tudo automatizado. Isso é mentira, é balela! O mesmo sistema que opera hoje os granéis sólidos é o mesmo que operava quando eu entrei aqui há 46 anos. É o mesmo. Só mudou o porte do equipamento. Por exemplo, a dala que fazia mil toneladas por dia hoje faz 6 mil (Entrevista com Liderança Sindical 1 dos CONFERENTES, Santos, 2019).

Novas formas de controle sobre a força de trabalho portuária em Santos intensificaram-se também com o processo de arrendamentos do PO à iniciativa privada, em que os terminais privados, diferentemente dos espaços públicos dentro do PO, são administrados pelo proprietário do terminal.

Então, você tem as regras e normas da empresa que você tem que segui-las, diferente do porto público, que você tem uma liberdade. O contra mestre da embarcação que é um estivador, ele que vai te orientar do material de proteção e como você vai organizar o teu trabalho. Já no terminal privado fechado não, vem um funcionário da empresa que vai te passar o trabalho (Entrevista com Trabalhador 1 em Santos, 2018).

Quando indagamos as lideranças sindicais sobre os rebatimentos da modernização dos portos para os trabalhadores, evidenciam-se as opiniões de que este modelo foi, sem dúvida, crucial para a ampliação da reprodução do capital nos portos.

[...] eu vejo assim, que foi muito boa para as empresas. Para os trabalhadores portuários perderam muito. Com essa briga das empresas, por causa dos lucros, quem sofre é os trabalhadores, pois seus salários estão sempre sendo achatados. Pois as empresas estão sempre buscando aumentar seus lucros (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Santos, 2019).

[...] ela foi elaborada para quebrar as forças dos sindicatos. Não só o nosso, como nos demais. Então, mudou muito, veio numa maldade muito grande pra quebrar as forças do sindicato. Colocou a relação capital-trabalho mais aberta para negociação, mas por um lado tirando a força do sindicato. (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINDESTIVA, Santos, 2018 – grifo nosso)

Eu acho que foi muito mal conduzida. Principalmente nas licitações. Foi muito mal conduzida [...]. Não se olhou, realmente, não se fez um diagnóstico do porto. Hoje em dia você vai dizer assim: aumentou a produtividade? Sim, em tese aumentou, porque os equipamentos são outros. Entendeu? Mas eu não

acho que se modernizou o sistema. O sistema não se modernizou. Acho que poderíamos ter feito coisas melhores se toda parte do seguimento fossem reunidas (Entrevista com Liderança Sindical 1 dos CONFERENTES, Santos, 2019).

Nas falas dos representantes sindicais, questões como renovação dos equipamentos apareceram de forma positiva, porém eles destacam que vem ocorrendo a redução das remunerações dos trabalhadores, enquanto o capital vem aumentando seus lucros. Noutra ponta do processo, apontou-se, ainda, que a modernização dos portos veio para fragilizar os sindicatos, retirar seu poder, assim como implicou na entrega dos ativos públicos ao setor privado, no caso, a entrega dos terminais dentro e fora do PO. Soma-se a este cenário, a discussão anteriormente feita sobre o trabalho vinculado, ou seja, todo esse conjunto de elementos e mecanismos têm implicações aos trabalhadores portuários nacionais.

Concluimos que esse modelo veio como estratégia de inserção de novas formas de controle sobre a força de trabalho nos portos, pois a propaganda do trabalho vinculado realizada pelos empresários disfarça uma miríade de problemáticas com o discurso de que esta é a forma de trabalho mais adequada, a que representa melhores direitos laborais dentro do sociometabolismo do capital. Em outros termos, a condição de vinculado é uma forma utilizada pelas empresas para garantir um maior controle e exploração destes trabalhadores (HECK, 2013).

Elucidamos que não estamos fazendo uma defesa do trabalho avulso ou informal, até mesmo porque poderíamos ser refutados por uma série de estudos e dados que apontam, justamente, a precarização e degradação dos sujeitos que vivem do trabalho nesta condição. A própria condição de avulso, para os portuários, ocasiona uma miríade de incertezas e insegurança, com a ausência de limites na jornada de trabalho, falta de garantia de emprego, etc. O que argumentamos é que a forma como a questão do trabalho por vínculo vem sendo implementada no setor portuário requer maiores reflexões de maneira a elucidar as contradições do processo em questão, pois compreendemos que o sociometabolismo do capital (por sua imprescindibilidade de ampliar seu processo de acumulação de maneira exponencial) transforma as velhas estratégias de exploração do trabalho em “novas” formas, que tendem a ampliar sua lógica de acumulação (MÉSZÁROS, 2007).

Sendo assim, apontamos que, tanto o modelo anterior, como o atual estão ligados à subordinação dos trabalhadores às amarras do capital. A diferença é que, no setor portuário apresentou-se, com uma nova roupagem, o vínculo formal de trabalho. Outro fator a considerar-

se nesta análise entre avulso e vinculado é como os trabalhadores compreendem esta questão, se querem ou não o vínculo, e o seu motivo. Nas entrevistas com os trabalhadores, identificamos que o *closed shop* e as experiências propiciadas aos trabalhadores por eles próprios, expressam-se por meio de ideias de liberdade, solidariedade, companheirismo, trabalho coletivo, e ainda estão presentes na personalidade e na memória destes sujeitos.

Na literatura sobre o trabalho portuário, diversos autores apontam que os trabalhadores avulsos não querem o vínculo, não meramente por condições financeiras, mas também por questões simbólicas que a experiência do *closed shop* proporcionou a esses sujeitos e que ainda percorre os “ares” do cais no porto. Como descrito no relato a seguir

Será que eu vou me dar bem batendo cartão todos os dias de manhã? Pô mas eu gosto de trabalhar a tarde. E o vínculo tem tantos períodos de manhã, tantos períodos a tarde, tantos a noite. Pra tu folgar dois. E aqui [como avulso] eu folgo quando eu quero. Tem esse negócio ainda sabe, de liberdade (Entrevista com Trabalhador 5 em Santos, 2019 – grifo nosso).

É que no avulso já diz tudo né? Você vai quando você quer trabalhar. E tem gente que gosta dessa liberdade da estiva, gosta da liberdade de trabalho. Tem gente que não gosta de ficar batendo cartão né, tem gente aqui... Ah eu tô ruim? Não vou no trabalho de manhã. Vou à tarde. O vínculo não, tá de manhã, tem que ir de manhã! Tem gente que não gosta por causa disso né. E assim, o avulso é avulso né! O avulso vem quando você quer e o vinculado tem a obrigação de estar ali, ruim ou legal ele tem que estar ali. (Entrevista com Trabalhador 1 em Santos, 2018).

Queiróz, Melo e Medeiros (2015) acrescentam que outros motivos para os trabalhadores avulsos não optarem pelo vínculo é que, nos terminais, como vinculados, os trabalhadores devem seguir e trabalhar do jeito que o patrão quer, inclusive, cumprindo uma série de metas estipuladas pelo chefe, sendo que estas metas vão sendo alteradas cada vez com mais exigências, a cada mês. Além disso, o supervisor da movimentação no terminal fica constantemente exigindo maior redução do tempo de movimentação de cargas para aumentar os índices de produtividade da empresa, o que desgasta os trabalhadores física e mentalmente (QUEIRÓZ; MELO; MEDEIROS, 2015).

Destacamos, nesta questão, a necessidade de compreendermos o conceito de produtividade, pois, muitas vezes, esse vem associado ao de intensidade e, para Dal Rosso (2017), devem ser separados, pois intensidade é a o grau de envolvimento do trabalho humano no processo laboral enquanto que produtividade seriam os

[...] ganhos de rendimento unitário por meio da inserção de elementos tecnológicos nos sistemas de trabalho ou de qualidade decorrentes de fontes organizativas tal qual a reorganização dos sistemas de trabalho, sem com isso elevar o grau de consumo das energias dos trabalhadores, e de outras fontes reais, tais como a fertilidade do solo, a existência de depósitos minerais e semelhantes (DAL ROSSO, 2017, p. 95).

Ademais, para o autor, o que vem acontecendo é que a produtividade das empresas vem crescendo com a intensificação do trabalho, ou seja, com o grau que os gerentes conseguem exigir de seus empregados. “Portanto, a época atual é de elevação da produtividade, por meios de investimentos tecnológicos, assim como de crescente intensidade laboral” (DAL ROSSO, 2017, p. 96).

Conforme o autor supracitado, a intensificação laboral ocorre quando os empregadores reduzem a jornada de trabalho, porém ditando ritmos de trabalho mais constantes, mais rápidos. Pois

Quanto mais longa ela for, menor a rapidez do trabalho; quanto menor ela for, maior a aceleração do trabalho. Essa relação permite entender a situação na atualidade em que horas laborais são em menor número, mas a condensação do trabalho é maior. Isso ocorre por meio do aumento da rapidez das máquinas e da colocação de maior número de máquinas sob controle de um mesmo trabalhador. A essência da intensificação do trabalho está naquilo que realmente ela é: “maior quantidade de trabalho” (DAL ROSSO, 2017, p. 106).

A intensificação laboral tem reflexos na saúde dos trabalhadores, pois possibilita construir ambientes de trabalho suscetíveis a acidentes. Para Queiróz, Melo e Medeiros (2015), por exemplo, os reflexos da modernização dos portos - com a redução do tempo de circulação das mercadorias entre os pontos de conexão entre os países, principalmente os portos com a inserção de novas tecnologias - mas também do aumento do ritmo de trabalho exigido dos trabalhadores, têm implicações na saúde dos trabalhadores. Isso quer dizer que, com a diminuição do tempo de trabalho para realizar a movimentação de mercadorias nos portos infringindo sobre os trabalhadores e outros ritmos de produção e de controle sobre a força de trabalho, notam-se impactos na saúde dos trabalhadores.

Os trabalhadores sob a organização do trabalho restritiva adoecem por não ter controle sobre seu próprio trabalho. Convivem com a pressão por produtividade e produção exigida pelas empresas/operadoras portuárias; desenvolvem a faina em ritmo de trabalho acelerado e em tempo cada vez mais reduzido; sofrem com a precarização do trabalho; além de sentir a desvalorização de seu trabalho e do coletivo que com a ele se soma. O adoecimento incide sobre os trabalhadores na forma de fadiga profunda e crônica, estresse patológico, lesões osteomusculares, burnout, acidentes de

trabalho, transtornos mentais, entre outras patologias (QUEIRÓZ; MELO; MEDEIROS, 2015, p. 65-66).

Ademais, os autores apontam, diante de estudo comparativo sobre as condições de trabalho entre os trabalhadores avulsos de Santos e os trabalhadores com contratos por tempo indeterminado em Portugal, que entre os portugueses estão os trabalhadores em grau maior de precariedade. Segundo os levantamentos realizados, 62% dos trabalhadores em Santos sentiam dor lombar, 40,2% nos joelhos e 43% no pescoço e na região cervical, por sua vez, entre os portugueses, os 72% entrevistados informaram sentir dores lombares e 50%, dores no joelho.

Motter, Santos e Guimarães (2015) pontuam que o ambiente de trabalho dos portuários expõe os trabalhadores à suscetibilidade de uma miríade de riscos, como de acesso aos navios, na descida para os porões e na exposição ao calor nos mesmos, contato com diferentes produções e afecção respiratória (poeira das cargas a granel), vibrações de corpo inteiro, ruídos, exposição a intemperes, contato com substâncias químicas, levantamento manual de maneira irregular de cargas, entre outros.

Durante as entrevistas em trabalho de campo, os trabalhadores, tanto de Santos como do Pecém, relataram que trabalham em ambientes considerados por eles como perigosos. Dez trabalhadores relataram ter presenciado algum tipo de acidente e, inclusive, mortes.

Se você marcar, por exemplo, você desce no porão e não prestar a atenção se as cargas estão solta ou presas. Se ela estiver solta e passar um navio grande, ele forma onda e balança o navio onde você está, se a carga estiver solta essa carga cai em cima de você. Você tem que prestar a atenção, inclusive onde está pisando. Tem que prestar a atenção. Por exemplo no agulheiro é uma parede que você tem que descer, na escada. Se você não prestar atenção e muito perigoso você cair e parar lá em baixo, principalmente à noite (Entrevista com Trabalhador 6 em Santos, 2019).

[...] quando eu era matriculado eu sofri um acidente. Eu preendi um dedo na funda (onde vem a sacaria). Chegou até quebrar um pedaço do osso (Entrevista com Trabalhador 6 em Santos, 2019).

E já presenciei, inclusive morte de companheiro. O acidente que sofri foi trabalhando com contêiner no dia 22/10/2007, estava manuseando um contêiner um cabo de aço estourou e me acertou. Cortei a cabeça e as costas. Sorte que estava de capacete (Entrevista com Trabalhador 11 em Santos, 2019).

Eu já sofri acidente de trabalho. Uma vez a carga despreendeu e eu tive que sair correndo pra não morrer. Isso dentro do porão. Já presenciei também outros acidentes, inclusive com mortes e mutilação (Entrevista com Trabalhador 10 em Santos, 2019).

O trabalhador chegou a perder o dedo trabalhando no recebimento de placa, isso trabalhando a noite. Ele foi manusear uma carga deu o sinal para o operador de maquinário descer a placa e acabou deixando o dedo dele, acabou perdendo metade do dedo (Entrevista com Trabalhador 3 em Pecém, 2019).

Como descrito nos relatos acima, o ambiente de trabalho dos portuários coloca estes trabalhadores em situações suscetíveis a acidentes de trabalho. E o processo de flexibilização da força de trabalho imposta pelo capital, dentro do neoliberalismo, vem expondo estes trabalhadores a situações ainda mais arriscadas, pois a diminuição constante dos tempos de produção no processo produtivo de trabalho intensificam os perigos (QUEIRÓZ; MELO; MEDEIROS, 2015).

Eis então a racionalidade econômica do capital que, valendo-se dos preceitos neoliberais, impulsiona as empresas à flexibilização do trabalho, às novas formas e condições de trabalho, jornada, contratos e remunerações. Para o autor, o momento atual do capital cria e (re)cria “[...] novas relações e formas de trabalho que frequentemente assumem feição informal” (ANTUNES, 2011b, p. 410).

Desta forma, entendemos que, nem o trabalho avulso, nem o trabalho formal (inserido no trabalho portuário para os trabalhadores avulsos com a Lei nº 8.630/93) são modelos ideais de contratação de trabalhadores nos portos, pois o capital busca formas dinâmicas e flexíveis, como Antunes (2011) pontua, formas informais de relação capital-trabalho, como trabalho *part-time*, terceirizado, cybertariado, infoproletariados, trabalhadores de plataformas digitais, etc.

Diante da lógica sociometabólica do capital, o trabalho formal torna-se cada vez menos necessário para sua produção e reprodução e as formas diversificadas de trabalho vêm sendo o mote das transformações no mundo do trabalho (ANTUNES, 2011b).

Nesta perspectiva, observando outras realidades de expansão do capital nos portos e o conflito entre capital e trabalho, como no caso dos trabalhadores portuários em Portugal, podemos visualizar esta atual tendência que reverbera também no caso brasileiro. Tendência esta que está pautada na flexibilização das relações de trabalho (trabalhos precários) e na degradação do trabalho e dos trabalhadores por meio de práticas de controle sobre a força de trabalho, sejam elas materiais ou imateriais (simbólicas).

No caso português, a título de exemplo, os trabalhadores portuários estão, desde o fim dos anos 1980, inseridos no mercado formal de trabalho, o qual se intensificou com o novo marco regulatório de 1993. Por mais que tenha se reduzido consideravelmente o número de trabalhadores, esses possuíam contratos formais. Entretanto, com a intensificação das medidas

neoliberais, os trabalhadores formais em Portugal foram dividindo cada vez mais suas jornadas de trabalho com trabalhadores em condições precárias, o que culminou nas lutas promovidas pelo “sindicato de Lisboa” (SEAL), como é conhecida a entidade de representação dos trabalhadores (VARELA, 2019).

Somado a isso, a Associação-Empresa de Trabalho Portuário de Lisboa (ETPL) entrou com um pedido de falência, alegando que não conseguia cumprir com o ACT firmado com o SEAL, devido à falta de receitas (AGÊNCIA LUSA, 2020) e o SEAL, desde o dia 19 de fevereiro de 2020, decretou greve devido ao parcelamento dos salários realizado pela empresa nos últimos meses (AGÊNCIA LUSA, 2020). Os estivadores de Lisboa nos últimos 18 meses receberam seus salários em 48 prestações, sendo que, em 2020, receberam apenas 390€ (euros) por todo o trabalho realizado (MARIANO, 2020). As empresas estão violando os acordos assinados entre as partes, no que tange às atualizações salariais (não revistas desde a década de 1990), enquanto elas (como o grupo Yilport¹³⁶) acumulam lucros significativos, os quais as fazem anunciar um projeto de investimento de 122 milhões de euros em um terminal de Lisboa (MARIANO, 2020).

Na verdade, esta ação dos empregadores é mais uma resposta às conquistas recentes do SEAL, entre elas, o fim da empresa que contratava só trabalhadores precários. O intuito dos patrões é ampliar a contratação de trabalhadores eventuais, precários, nem que para isso seja necessário pôr fim à ETPL e, posteriormente, criar nova empresa de contratação, com a prioridade dos contratos precários.

Observando o caso português, percebemos que, na conjuntura atual do modo capitalista de produção, com a acumulação flexível, a precariedade do trabalho é regra e o que se passa em Portugal é mais uma evidência de que o capital não tem o intuito de inserir o trabalho vinculado no modelo de gestão. Mas sim ampliar o controle portuário intensificando o processo de precarização do trabalho, através de contratos precários.

Logo, a tendência do capital não é acabar com o avulso e viabilizar o trabalho vinculado, formal, muito pelo contrário, é, justamente, controlar o trabalho a seu modo e interesse, e isso também é entendido em alguns relatos de campo.

[...] o OP não tem intenção de acabar com o avulso não. Porque, primeiro de tudo o trabalhador vinculado para ele dá prejuízo, porque ele não tem navio

¹³⁶ A Yilport/Yildirim é um grupo de origem turca e que ficou, no ano de 2018, entre os 20 maiores operadores portuários do mundo, mais precisamente, 17º colocado, movimentando 6,4 milhões de TEU no mundo (UNCTAD, 2020).

todo dia. Mas se for num porto grande [Santos] que opera todo dia, e mais fácil ter. Porém, não é todo o operador que opera todo dia. Pode estar cheio de navio lá mas é de um operador ou de outro. O que os OP querem é baixar os salários [...], reduzir nossas condições e direitos, isso pra ele é sensacional (Entrevista com Liderança Sindical 1 dos CONFERENTES, Ceará, 2019).

Desta forma, devemos olhar o conflito capital-trabalho nos portos brasileiros, no tocante à problemática entre o trabalho de vínculo-avulso, com um olhar mais atento. Afinal, para o capital na conjuntura atual, nenhuma destas duas formas de contratação representa o modelo ideal para suas necessidades de diminuição dos custos de produção.

No século XXI estamos, portanto, diante de outras modalidades e modos de ser da precarização, “[...] próprias da fase da flexibilidade toyotizada, com seus traços de continuidade e descontinuidade em relação à forma tayloriano-fordista” (ANTUNES, 2011b, p. 416).

Com esta perspectiva, a precarização no modo capitalista vem aglutinando novas e velhas formas de se reproduzir, apresentando dinamismo entre as práticas *fordistas/taylorista* e o *toyotismo*.

Não podemos olvidar que o modo de produção capitalista, em sua trajetória histórica, “[...] apresenta dinamismo diante das conjunturas, apresentando distintos padrões de acumulação em decorrência dos fatores sociais, econômicos e políticos” (DRUCK, 2011, p. 48).

Na atual conjuntura, o capitalismo flexível vem apresentando altas taxas de lucros em sua expansão mundial (vide o caso dos recordes de movimentação de cargas nos portos – principalmente das *commodities* agrícolas no Brasil), em compensação, deterioram-se as condições de trabalho com sua intensificação, resultado da flexibilização e precarização (DRUCK, 2011). Ademais, para a autora, a esfera financeira vem ditando “[...] o funcionamento para gerenciar o trabalho, e o Estado executa o papel de gerenciar os interesses da burguesia, através da desregulamentação financeira e do trabalho” (DRUCK, 2011, p. 48).

Devemos, pois, compreender a precarização do trabalho como um processo multidimensional, resultante das novas exigências determinadas pela expansão do capital, transcendendo a dimensão econômica e atingindo, assim, a própria deterioração de todo o tecido social. Para Alves (2010), a conjuntura atual do capital, com a adoção do modelo *toyotista*, tem a importância de capturar a subjetividade da força de trabalho, disseminando uma miríade de valores-fetiches, expectativas e utopias de mercado. O que tem suas expressões, por exemplo, na individualização no envolvimento dos trabalhadores, nos colaboradores, na metas e competências que, de acordo com Antunes (2011: 416), “[...] povoam o universo discursivo do

capital são, portanto, traços fenomênicos, encobridores de uma acentuada informalização e precarização do trabalho”.

Dardot e Laval (2017), por sua vez, descrevem que o capital, com a adoção do neoliberalismo, está levando a racionalidade, os valores de mercado, para os indivíduos e suas relações sociais, buscando criar um novo sujeito, um novo tipo de trabalhador que tenha apropriado em si, em sua subjetividade, os valores de mercado, como a lógica da concorrência e o modelo de empresa.

Esta lógica foi perceptível nas entrevistas com os trabalhadores portuários no PO de Santos e no TUP do Pecém, sobretudo neste último, em que ficaram visíveis os mecanismos de “apagamento” e “negação” da história dos trabalhadores portuários brasileiros, de suas identidades e sociabilidades.

Conforme constatamos pelos relatos dos trabalhadores nas entrevistas e como salientam os autores Maciel, Gonçalves, Matos, Fontenelle e Santos (2015), são notáveis estes distanciamentos identitários e, até mesmo, de fragilização da luta e sociabilidade da classe. Prova disso é que há vários relatos entre os trabalhadores no terminal do Pecém que dizem não existir estivadores, trabalhadores da capatazia, isso é, as categorias históricas do trabalho portuário não existem para os sujeitos, agora só existem trabalhadores ou colaboradores.

Compreendemos, portanto, que esta estratégia de controle simbólico dos trabalhadores pode ser verificada na tentativa de construir um novo tipo de trabalhador que atua nas operações nos portos, afastado da identidade construída há décadas pelos trabalhadores portuários brasileiros.

Desta maneira, analisando o universo do trabalho portuário no Brasil por meio das políticas e ações do Estado, desde a Lei de Modernização dos Portos de 1993 até a Lei dos Portos de 2013, o cenário para os trabalhadores (sejam eles avulsos ou vinculados, a OP ou os trabalhadores inseridos nos TUP em novas categorias de trabalhadores portuários) é a imersão na lógica de produção que vem tornando o processo de trabalho portuário cada vez mais precário e fragilizado.

Como apresentamos no decorrer desta tese, o “novo modelo” de ampliação do capital nos portos tem no TUP elemento dinâmico e exponencial do processo de acumulação do capital na atualidade, muito devido à criação deste próprio modelo portuário dentro das mudanças alicerçadas no neoliberalismo, na flexibilização e na precarização da força de trabalho. Analisamos, assim, a introdução de um novo modelo de exploração portuária no Brasil, no caso

os TUP, como um arranjo espacial de reprodução do espaço do capital, tendo como um de seus elementos essenciais a busca por espaços com condições ideais (melhores) para a reprodução e intensificação da acumulação capitalista.

As entidades de representação patronais também querem que os proprietários de terminais arrendados nos PO tenham os mesmos direitos dos proprietários de TUP, ou seja, querem ter os mesmos direitos de contratarem trabalhadores fora do sistema OGMO que o TUP possui, como consta no art. 44 da Lei nº 12.815/13 (Entrevista com Liderança Sindical 1 da FNE, Brasília, 2020). Para além de contratar trabalhadores fora do sistema OGMO, os empresários querem implementar o mesmo modelo de contratação de trabalhadores por outras categorias, como observamos no TUP do Pecém. Assim, devemos compreender que a defesa e priorização do trabalho vinculado exaltado, por exemplo, pela ATP ou pela ABTP não visam garantir mais direitos para os trabalhadores avulsos ou melhores condições de trabalho, ao contrário, o que o capital busca é flexibilizar e precarizar ainda mais a força de trabalho, reduzindo custos de produção e ampliando seus ganhos, suas margens de lucros.

Neste sentido, os espaços escolhidos para instalação deste fixo (o TUP, por exemplo) traduzem as intencionalidades do capital e, com a adoção do neoliberalismo, estes devem ser dotados de características flexíveis, principalmente no que tange à força de trabalho.

Portanto, é necessário compreender a expansão do capital por uma dimensão mais ampla, averiguando como esse tem se territorializado, pois as estruturas espaciais de reprodução do capital, os portos/TUP, tendem a seguir as melhores práticas e estratégias organizacionais e de controle da força de trabalho experimentadas em outras localidades, em outros países.

Obviamente, esta expansão dependerá de muitos fatores, entre eles o grau de aceitação ou negação das propostas feitas pelos agentes capitalistas, a facilitação ou não da implementação destas propostas pelo Estado e pelos trabalhadores. Trabalhadores esses que são sujeitos sociais que constroem, atuam e dão sentido às movimentações e dinâmicas que fazem essas estruturas espaciais funcionarem. Por isto, esses sujeitos são parte fundamental no processo, ainda que, por vezes, vivenciem mecanismos de negação, flexibilização e precarização do seu trabalho e de suas estratégias de resistências.

Além disso, o debate colocado pelo capital em relação ao trabalho avulso e vinculado, como demonstramos ao longo desta tese, não é a essência do conflito capital-trabalho nos portos brasileiros. O que o capital busca implementar nos portos nacionais, de fato, é uma relação de trabalho precária, caracterizada por trabalhadores flexíveis e eventuais (vide o caso do trabalho

intermitente como saída apresentada pelos empresários e suas entidades de representação) (ABTP, ATP, etc.) para substituir o trabalho avulso e garantir a liberdade destes trabalhadores de escolher ir ou não trabalhar, mas, agora, como trabalhadores intermitentes.

Também é pertinente apontarmos a visão tendenciosa do capital, que compara a liberdade conquistada pelos trabalhadores e suas entidades de representação diante do *closed shop* com a suposta liberdade que o modelo de contratação intermitente traria aos trabalhadores. Esta comparação é incoerente, pois, como descrevemos no Capítulo 1 desta tese, o *closed shop* foi a estratégia que os trabalhadores portuários utilizaram para superar a eventualidade do trabalho no século XX, as investidas sobre o controle do processo de trabalho portuário pelo capital, isto é, sobre as formas que se daria o trabalho e o próprio mercado de trabalho.

Os trabalhadores portuários têm na memória as marcas do que significou e representou o *closed shop* para o conjunto, as conquistas trabalhistas, o processo de democratização dos cargos de mando dentro da categoria, a liberdade de construir suas próprias jornadas de trabalho, etc. Esta memória percorre o cais, ressaltada pela permanência de algumas conquistas que se mantiveram mesmo com o fim do *closed shop* (o próprio modelo de escalação utilizado pelo OGMO, a liberdade dos trabalhadores engajarem-se nos trabalhos que querem trabalhar, ou seja, fazer sua jornada, ou em pequenos atos de resistências, coletivas ou solitárias, implementadas por esses sujeitos nos locais de trabalho), o que ajuda estes trabalhadores a manterem-se contrários ao fato de terem que abdicar de suas liberdades conquistadas como avulsos, que já possibilitaram mais direitos trabalhistas, se comparado aos trabalhadores formais.

Portanto, o que o capital enseja não é de fato a preocupação em promover a formalidade dos trabalhos portuários, mas sim a precarização do trabalho, a desconstrução de direitos trabalhistas nos portos, a negação das memórias das lutas e conquistas que os trabalhadores estabeleceram e mantiveram durante 7 décadas a partir do *closed shop*.

É por isto que, aparentemente, a questão colocada pelo capital gira em torno da decisão/definição de novas formas de contratação de trabalho, no caso o formal, “jogando a bucha” para os trabalhadores e suas entidades de representação, como se coubesse a estes em sua totalidade resolver como permanecerá o trabalho portuário, se avulso ou vinculado. Cria-se, assim, uma espécie de disputa entre os trabalhadores portuários, para ver quem conseguirá permanecer na atividade. Mas, para além disso, em essência, a real face e interesse do capital nos portos e diante do trabalho portuário, visando a reprodução ampliada, é, cada vez mais,

buscar estratégias de controle e exploração do trabalho, o que implica na consequente intensificação da precarização do trabalho e não o contrário.

Neste sentido, no próximo subcapítulo, nosso intuito é debater os aspectos e problemáticas que surgem diante da crise sanitária (da doença da Covid-19) que atingiu o mundo a partir do final de 2019, primeiramente na China, e que chegou ao Brasil no início de 2020. Também, analisamos as ações do Governo Federal e seus impactos para os trabalhadores portuários, principalmente com a proposta de construção de um novo marco regulatório nos portos nacionais.

4.3 O setor portuário em meio ao cenário de crise da pandemia da Covid-19

No final de 2019, descobriu-se na cidade de Wuhan, capital da província de Hubei, na China, um foco de infecção de uma nova variedade de Severe Acute Respiratory Syndrome (SARS), causadora de infecções respiratória, o qual foi denominado de SARS-CoV-2, gerador da doença COVID-19 (LANA et. al., 2020).

Castilho (2020) ressalta a importância de compreendermos a geografia da propagação do vírus relacionando-a aos principais fluxos da economia mundial o que, por sua vez, propiciou “[...] um acesso fácil a diferentes pontos do globo, o que se explica pela posição da China na atual economia mundial e pelas redes de conexões aéreas que terminaram por impulsionar a difusão do vírus” (CASTILHO, 2020, p. 2).

No dia 11 de março de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) declarou a pandemia de Sars-Cov-2, orientando os países para o tratamento além da mitigação dos doentes e públicos prioritários, mas também com a busca pela contenção da circulação do vírus (MOREIRA; PINHEIRO, 2020).

No Brasil, foram tomadas algumas medidas iniciais no dia 4 de fevereiro, quando foi declarada emergência sanitária. O primeiro caso diagnosticado foi registrado em 26 de fevereiro e o primeiro caso de falecimento de um paciente ocorreu no dia 12 de março, na cidade de São Paulo (G1 SP, 2020).

Desta forma, o Brasil, além de vivenciar uma conjuntura de cortes profundos nos direitos sociais, resultado da intensificação das políticas neoliberais, como as reformas da previdência e trabalhista, a ampliação da terceirização e o congelamento dos gastos por 20 anos

(saúde e educação), passou a enfrentar os efeitos da crise sanitária da Covid-19. (MARCELINO; GALVÃO, 2020).

Tais políticas neoliberais, que incluem os cortes nos gastos com saúde, fragilizam o Sistema Único de Saúde (SUS), que atua no enfrentamento da pandemia. Paralelamente, o país tem um presidente¹³⁷ que, desde o início da pandemia, procurou desviar-se de suas obrigações, negligenciando os impactos da doença para a população e menosprezando-a, utilizando-se do discurso de “gripezinha”, e boicotando as ações, mínimas, de contenção do vírus empreendidas por governadores e prefeitos.

Durante a pandemia, Bolsonaro trocou três¹³⁸ ministros da Saúde, até indicar interinamente, no dia 15 de maio, o militar Eduardo Pazuello, paraquedista, sem experiência na área médica e que já estava atuando dentro do ministério como secretário-executivo do ministro Teich (URIBE; CANCIAN, 2020). Pazuello¹³⁹ foi efetivado como Ministro da Saúde no dia 14 de setembro, após 4 meses na interinidade.

Ademais, devemos entender a crise sanitária, atrelada à própria crise estrutural do capital, ou seja, os 40 anos de adoção de medidas neoliberais (flexibilização, reestruturação produtiva, deslocalização das empresas), os valores individualistas e sociais do capitalismo apenas acentuam as desigualdades sociais, criando condições favoráveis de expansão do vírus e, por sua vez, deixando a sociedade despreparado para enfrentá-lo (SALAS; SILVERMAN, 2020).

O cenário para os países da América Latina decorrente dos efeitos da adoção do receituário neoliberal, como pontuamos neste texto, vem retirando os investimentos do Estado nas políticas sociais, fazendo com que estes países não invistam o suficiente, em seus sistemas de saúde, o que prejudica o atendimento médico à população (SALAS; SILVERMAN, 2020). Alguns governos, após fragilizar/desmontar seus sistemas de saúde, privatizaram-no, como resultado, acabaram afastando e colocando o atendimento médico, “[...] fuera del alcance de la mayoría de la población. Como resultado, la gran mayoría de las personas se automedican sin consultar a un médico” (SALAS; SILVERMAN, 2020, não paginado).

¹³⁷ Além do mais, Bolsonaro defendeu o uso da cloroquina como tratamento precoce (medicamento sem comprovação da eficácia e sem recomendações da OMS), foi contra o isolamento social e participou de atos antidemocráticos organizados contra o STF no dia 19 de abril (MACHADO, 2020; MILITÃO, ANDRADE, 2020).

¹³⁸ Além de Mandetta, passou pelo ministério o médico Nelson Teich.

¹³⁹ A gestão de Pazuello é marcada pela nomeação de militares para ministério, um total de 11 até o momento, assim como pelo atendimento às investidas do presidente, ao protocolar o uso de cloroquina nos casos leves de Covid-19 e modificar a forma de divulgação dos casos da doença, criando questionamentos sobre as intencionalidades e lisura do governo (GARCIA, 2020).

No Brasil, o SUS, apesar dos ataques e da redução dos investimentos do Governo Federal com a EC 95, tem importância evidente durante a pandemia

[...] sem o SUS a pandemia teria instalado o caos social e o Estado contabilizaria um enorme prejuízo com muito mais vidas perdidas. “Fica claro nesta pandemia o quanto o SUS é importante. Não só aqui em Sergipe, mas em todo país é visível o quanto nós crescemos, principalmente na mobilização e construção de leitos de UTI, tornando a oferta maior na rede pública (GOVERNO DO ESTADO DE SERGIPE, 2020, não paginado).

Entretanto, a EC 95 criou um cenário de contenção de investimentos públicos na saúde. Em 2017, por exemplo, ano em que a emenda entrou em vigor, os recursos públicos destinados à saúde representaram 15,77% do orçamento da união, “Já em 2019, os recursos destinados à área representaram 13,54%. A receita da Saúde vem em ‘queda livre’ desde a implementação da emenda” (CONSELHO NACIONAL DA SAÚDE, 2020, não paginado).

A previsão dos gastos em saúde determinada na Lei Orçamentária Anual (LOA) para o ano de 2020 era o montante de 125,6 bilhões, sendo que R\$ 4,3 bilhões estavam condicionados à aprovação de crédito adicional para a área (DA REDAÇÃO, 2019b).

Em maio de 2020, em meio à pandemia, o governo promulgou a PEC do “orçamento de guerra”, flexibilizando os gastos governamentais no combate à pandemia até 31 de dezembro de 2020 (RESENDE; RODRIGUES, 2020). Com esta medida, o governo criou um orçamento paralelo emergencial, que não precisará cumprir a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), assim como adotou processos simplificados de contratação de pessoal, obras, serviços e produtos, sem a necessidade de garantir a competição aos possíveis fornecedores (RESENDE; RODRIGUES, 2020). Neste pacote, de acordo com os autores, foi autorizado que o Banco Central compre ou venda títulos no mercado secundário (local ou internacional), inclusive ações privadas de empresas.

Até o dia 20 de outubro de 2020, de acordo com a Consultoria de Orçamento da Câmara dos Deputados, o Governo Federal gastou com saúde, dentro do orçamento de guerra, R\$38,2 bilhões (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2020). Por outro lado, apontou a consultoria, o Estado disponibilizou R\$ 140 bilhões para que as empresas mantivessem seu capital de giro e os empregos.

Nesta perspectiva, na crise, o Estado vem demonstrando sua prioridade de reduzir os impactos financeiros para os rentistas e os grandes grupos econômicos. Paulo Guedes, na fatídica reunião ministerial do dia 22 de abril, disse, inclusive, que “Nós vamos ganhar dinheiro

usando recursos públicos pra salvar grandes companhias. Agora, nós vamos perder dinheiro salvando empresas pequenininhas" (LARA, 2020).

O que a pandemia da Covid-19 vem descortinando é que ela

[...] não é a causa da crise do neoliberalismo como modelo econômico. É, ela mesma, uma crise de natureza neoliberal: revela ao mundo a insustentabilidade, a injustiça e a crueldade do capitalismo neoliberal e as ruínas que deixa pelo caminho. O neoliberalismo, baseado na “primazia do mercado, na competição, na intervenção estatal mínima e na eficiência do setor privado” (HARMAN, 2011, p. 5), materializou-se em políticas de ajustamento estrutural focadas na contenção da despesa pública, que por sua vez resultaram em constante precarização do SUS (SILVA; RUIZ, 2020, p. 2).

Neste contexto, o governo Bolsonaro publicou o Decreto nº 10.530, de 26 de outubro de 2020, visando privatizar as unidades básicas de saúde, ou seja, entregar o SUS ao capital privado. Como descrito no art.1º

Fica qualificada, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI, a política de fomento ao setor de atenção primária à saúde, para fins de elaboração de estudos de alternativas de parcerias com a iniciativa privada para a construção, a modernização e a operação de Unidades Básicas de Saúde dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (BRASIL, 2020a, [p. 1]).

O decreto de Bolsonaro gerou uma série de críticas e pressão em torno do governo, tanto por parte da oposição quanto de alguns de seus apoiadores, assim como da sociedade, pois o decreto era um passo dado pelo governo para privatizar o sistema de saúde, acabando com a sua universalidade (SAMPAIO, 2020). Guilherme Boulos, liderança do PSOL, classificou a ação de Bolsonaro como “[...] parte de um projeto político-ideológico. “Em 2019, o Teto de Gastos tirou 20 bilhões de reais do SUS. Em 2020, querem privatizar e transformar a Saúde da Família em um ‘modelo de negócio’. Não é crise, é projeto” (SAMPAIO, 2020, não paginado). Após a repercussão negativa, o governo voltou atrás e revogou o decreto, na quarta feira dia 28.

Envolto nestas problemáticas a que o Brasil chegou, no dia 13 de novembro, havia 5.748.375 casos confirmados de Covid-19 e 163.373 mortes, com uma letalidade de 2,9%. (WHO, 2020), tendo o estado de São Paulo, o mais afetado pela pandemia, 1.123.299 casos confirmados e 39.549 mortes (BRASIL, 2020b). Analisando os impactos da doença pelas regiões brasileiras na mesma data, o Sudeste registrou 1.957.496 casos e 73.261 óbitos; o Nordeste, 1.487.853 casos e 42.480 mortes; o Norte, 707.908 casos e 16.064 mortes; o Sul, 736.175 casos e 14.335 óbitos; o Centro-Oeste, 700.593 casos e 14.966 mortes.

Em escala mundial, o Brasil, até 13 de novembro, é o segundo país em número de casos confirmados e de mortes, ficando atrás apenas dos EUA¹⁴⁰.

Firmiano (2020) acredita que existem três pontos fundamentais a serem destacados, decorrentes da crise provocada pela pandemia e, ao mesmo tempo, afirma que os mesmos são acentuados pelas condições do próprio funcionamento do modo de produção capitalista. Primeiramente, temos a própria incapacidade do sistema de saúde de enfrentar as consequências da crise, muito devido a décadas de desmonte do Estado de bem-estar social. Segundo, a deslocalização de empresas, de setores produtivos para países em desenvolvimento, em especial a China, o que, com a crise sanitária, desencadeou uma disputa concorrencial interestatal global por recursos necessários para enfrentar a doença. Por fim, para o autor, “[...] o adensamento das condições de crise econômica e social na periferia do sistema do capital, com graves consequências para a classe trabalhadora” (FIRMIANO, 2020, p. 289).

Frente ao desafio que a Covid-19 coloca, o que se constata no caso nacional é um reflexo no modo capitalista de produção, de trilhar o caminho para salvar a economia em detrimento da saúde e das vidas da população. Basta ver o repasse financeiro para os bancos e as empresas, a forma com que se menospreza a crise sanitária em contraposição ao mercado e, mais recentemente, a investida privatista do sistema público de saúde. Coadunamos com Silva e Ruiz (2020), sobre a necessidade, por parte dos brasileiros e brasileiras, de defenderem de forma intransigente o SUS, como modelo público de saúde, garantir sua universalidade e lutar por maiores investimentos no sistema.

Tendo esta compreensão das problemáticas políticas e econômicas sobre o enfrentamento da Covid-19 no país, podemos abordar, mais especificamente, as ações do Estado e suas reverberações no mundo do trabalho portuário.

A OIT, em abril, lançou uma síntese setorial, “A COVID-19 e o transporte marítimo e as pescas”, abordando os possíveis impactos da pandemia no transporte marítimo e nas pescas no mundo. Neste documento, a entidade acentuou a importância do transporte marítimo no comércio mundial, cerca de 90% do que é transportado por navios, e as possíveis reduções no fluxo comercial devido à pandemia, porém evidenciou a necessidade de manter o setor

¹⁴⁰ Os EUA tinham 10.266.631 casos confirmados e 240.044 mortes até o dia 13 de novembro (WHO, 2020). O continente americano registrou 22.438.205 casos e 669.493 mortes, EUA e Brasil representam juntos quase dois terços no número de mortes (403.417) e de casos (16.015.006) no continente (WHO, 2020). Estes dados referem-se a evolução da doença até 13 de novembro. Como ilustra o gráfico da WHO (2020), tanto o Brasil como os EUA demonstram sinais de crescimento de novos casos e de mortes.

funcionando para garantir aos países o abastecimento de produtos necessários para o enfrentamento da própria crise sanitária, com medidas de segurança para os trabalhadores.

Ademais, abordou os possíveis impactos à saúde dos trabalhadores marítimos, tendo em vista o laboro em ambientes de contato constante, seja com mercadorias ou com pessoas (OIT, 2020). Neste sentido, a OIT pontua a importância do diálogo com outras entidades do setor portuário na busca de implementar estratégias eficazes para combater a pandemia e proporcionar segurança à vida dos trabalhadores.

A International Transport Workers Federation (ITF) lançou o documento “#COVID19: ITF Global Demands for Government and Employers” (Anexo 1), sugerindo algumas ações governamentais de enfrentamento à pandemia, tais como: proteger os trabalhadores é vital para a resposta à COVID-19; deve-se priorizar a saúde; viabilizar proteção e rendimento a todos os trabalhadores; antever ações de estímulo governamental para a economia funcionar; e manter cadeias de abastecimento sustentáveis (ITF, 2020).

O IDC, por sua vez, publicou em março um comunicado (Anexo 2), em conjunto com *European Transport Workers Federation* (ETF), *The Federation of European Private Port Companies and Terminals* (FEPORT) e a *European Sea ports Organisation* (ESPO), sobre as possíveis consequências econômicas da pandemia e a importância das ações governamentais, tanto para garantir a saúde dos trabalhadores portuários, como para garantir seus empregos. O comunicado aponta a necessidade de tomar medidas rigorosas para combater a propagação do vírus, assim como, nos locais de trabalho, preservar a saúde dos trabalhadores.

O coordenador geral da IDC, Dennis Daggett, também, em entrevista para a *Naucher Global* ressaltou que a entidade vem repassando orientações para os sindicatos filiados, como sobre a necessidade de seguirem as determinações da WHO e dos cientistas. Ele declarou que

[...] muchos puertos ha faltado o aún falta material de protección personal: mascarillas, guantes, equipos de protección individual, geles hidroalcohólicos, desinfección de material y herramientas de uso común... Como en muchos otros colectivos, los estibadores hemos puesto en peligro nuestras vidas sin dejar de trabajar para un beneficio común. Esto no puede seguir pasando. Exigimos a empresas y Gobiernos que, allí donde no lo hayan hecho, preserven la vida del colectivo y les reclamamos que tomen medidas de prevención para casos como el que se ha dado ahora (MOLERO, 2020, não paginado).

Observamos que as principais entidades internacionais ressaltaram preocupações em relação às condições de trabalho dos portuários durante a pandemia, assim como aos possíveis impactos com a possibilidade de uma crise econômica no setor.

No contexto brasileiro, Bolsonaro publicou o Decreto nº 10.282/2020¹⁴¹, determinando que as atividades essenciais, em cujo conjunto o setor portuário foi enquadrado, deveriam funcionar normalmente.

Em Entrevista com Liderança Sindical 1 da FNE (2020), relatou-se que o governo, diante da pandemia, abriu canal de negociação com a federação, assim como com entidades patronais e empresários, para traçar medidas de controle da doença no setor portuário. Assim, a FNE participou de negociação com representantes do governo e da SNPTA, trocando protocolos possíveis de serem aplicados nos portos. Ainda de acordo com a liderança, a participação da FNE foi importante para evitar que o governo implementasse medidas prejudiciais aos trabalhadores e para pautar ações que garantissem a segurança dos trabalhadores e seus rendimentos.

Em Santos, no mês de março, o sindicato dos estivadores colocou como pauta uma possível ação grevista dos trabalhadores, devido à pandemia e aos riscos de contaminação aos quais o ambiente de trabalho portuário expõe os trabalhadores.

O governo, em abril, publicou a Medida Provisória (MP 945/2020), regulamentando a atuação das atividades portuárias durante a pandemia, com uma série de modificações e implicações para os trabalhadores em relação à Lei nº 12.815/13.

No art. 2, ficou definido que o OGMO não poderá escalar os trabalhadores nas seguintes hipóteses:

- I - quando o trabalhador apresentar os seguintes sintomas, acompanhados ou não de febre, ou outros estabelecidos em ato do Poder Executivo federal, compatíveis com a covid-19:
 - a) tosse seca;
 - b) dor de garganta; ou
 - c) dificuldade respiratória;
- II - quando o trabalhador for diagnosticado com a covid-19 ou submetido a medidas de isolamento domiciliar por coabitação com pessoa diagnosticada com a covid-19;
- III - quando a trabalhadora estiver gestante ou lactante;
- IV - quando o trabalhador tiver idade igual ou superior a sessenta anos;
- V - quando o trabalhador tiver sido diagnosticado com:
 - a) imunodeficiência;
 - b) doença respiratória; ou
 - c) doença preexistente crônica ou grave, como doença cardiovascular, respiratória ou metabólica (BRASIL, 2020c, não paginado).

¹⁴¹ O decreto “Regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais” (BRASIL, 2020d, não paginado).

Os trabalhadores impedidos de concorrerem ao trabalho, por estarem enquadrados nas hipóteses acima, teriam o direito de receber uma indenização¹⁴², como define o art. 3 da medida, “[...] compensatória mensal no valor correspondente a cinquenta por cento sobre a média mensal recebida por ele por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra entre 1º de outubro de 2019 e 31 de março de 2020” (BRASIL, 2020c, não paginado). As indenizações seriam pagas aos trabalhadores pelo prazo de 120 dias, como elenca o art. 9 da medida.

Ademais, a MP 945/20 estabelece em seu art. 4 que os OP poderiam contratar trabalhadores livremente com vínculo empregatício fora do sistema OGMO, no caso de os trabalhadores não responderem às requisições elaboradas, podendo contratar trabalhadores para realizar os “[...] serviços de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações.” (BRASIL, 2020c, não paginado).

O parágrafo 1º do art. 4 representa violação ao direito de greve e paralisação dos trabalhadores, quando estabelece que um dos motivos para contratação de trabalhadores livremente pelos OP poderia ser decorrente das possíveis greves organizadas pelas entidades de representação dos trabalhadores.

[...] considera-se indisponibilidade de trabalhadores portuários qualquer causa que resulte no não atendimento imediato às requisições apresentadas pelos operadores portuários ao Órgão Gestor de Mão de Obra, tais como greves, movimentos de paralisação e operação-padrão (BRASIL, 2020c, não paginado).

E o 2º parágrafo do art. 4 determina o tempo de contratação livre que os OP poderiam realizar em um período de 12 meses, o que abre a possibilidade de diminuição de vagas de trabalho aos trabalhadores portuários avulsos por este período e possíveis problemáticas futuras em relação à renovação ou à contratação definitiva destes trabalhadores pelos OP, pois se os OP contratam trabalhadores de fora do sistema por 12 meses, neste período, as vagas ofertadas para os avulsos tendem a diminuir, principalmente para aqueles que, por ventura, ficarem um período afastado devido à contaminação.

Se o cenário, antes mesmo da pandemia, para os trabalhadores portuários não era dos melhores, diante da crise sanitária e das consequentes ações tomadas pelo Estado, juntamente com o capital, o cenário teve ainda maiores implicações e consequências negativas para o

¹⁴² O OGMO-Santos anunciou o pagamento antecipado dos débitos referentes às indenizações compensatórias aos trabalhadores, como previsto na Portaria 46, de 8 de maio de 2020 do Ministério da Infraestrutura (MERLIN, 2020). A partir do mês de maio ou enquanto durar a MP, os pagamentos serão realizados em 3 prestações, são elas: 30%, no dia 15 do mês em curso; 30%, no dia 25 do mês em curso; e 40%, no dia 5 do mês subsequente.

conjunto da classe trabalhadora, inclusive, com o aumento de desemprego e reduções salariais e o risco de morte diante da doença. Dentre as ações citadas, vemos medidas que já eram de interesse do capital em detrimentos dos trabalhadores, tais como a escala digital e a própria contratação livre de trabalhadores pelos OP.

No tocante à escala digital nos portos, o secretário nacional dos portos, Diogo Piloni, evidencia sua importância, uma vez que

[...] a MP garante que as aglomerações nos portos sejam evitadas. “Eu via grandes quantidades de trabalhadores reunidos e ficava preocupado. Trouxemos a escalação eletrônica, que tem sido um sucesso. (BRASIL, 2020e, não paginado).

No trecho da citação, o secretário pontua que, devido à pandemia, o governo, em conjunto com os empresários, implantou a escala totalmente eletrônica e acabou com a demanda de trabalho nos espaços físicos, com o argumento de evitar aglomerações como as que ocorriam, por exemplo, na sede do OGMO-Santos para os engajamentos dos trabalhadores avulsos. Contudo, a implantação da escala digital em Santos já tem gerado conflito entre os trabalhadores e o OGMO-Santos desde julho de 2019 (DA REDAÇÃO, 2019c). Os trabalhadores ressaltam que os mais velhos não têm preferência pela escalação digital, pois o sistema é inconstante e apresenta problemas, o que gera prejuízos aos trabalhadores que não conseguem responder às requisições dos operadores (DA REDAÇÃO, 2019c).

No que concerne os casos de contaminação dos trabalhadores portuários no Brasil, tentamos obter dados junto às federações e aos sindicatos de trabalhadores, mas infelizmente não conseguimos. Sem embargo, o secretário da SNPTA, Diogo Piloni, em uma *live* durante o *Intermodal South America*, comentou que entre 15% e 20% dos trabalhadores foram afastados com a garantia salarial pelos Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMOs) por serem do grupo de risco e que, do total de trabalhadores portuários no país, “[...] de um universo de 50 mil trabalhadores, somente 1% (cerca de 500 profissionais) foram diagnosticados com a Covid-19” (BRASIL, 2020e, não paginado), segundo os dados levantados até o início do mês de junho de 2020.

Com o prolongamento da crise sanitária no país o governo Bolsonaro, na madrugada do dia 30 de julho de 2020, aprovou a MP 595, convertida na Lei nº 14.047, de 24 de agosto de 2020. Com a aprovação do novo marco regulatório, novas problemáticas foram inseridas no mundo do trabalho portuário, pois a Lei nº 14.047/20 altera determinações importantes

presentes na Nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/13) assim como em outros ordenamentos jurídicos importantes para os trabalhadores brasileiros.

Entre as mudanças inseridas pela nova lei, temos uma ampliação da porcentagem paga aos trabalhadores portuários afastados durante a pandemia, regimentada no art. 3, passando de 50% para 70%.

[...] o trabalhador portuário avulso terá direito ao recebimento de indenização compensatória mensal no valor correspondente a 70% (setenta por cento) sobre a média mensal recebida por ele, por intermédio do órgão gestor de mão de obra, entre 1º de abril de 2019 e 31 de março de 2020, a qual não poderá ser inferior ao salário-mínimo para os que possuem vínculo apenas com o referido órgão (BRASIL, 2020f, p. 2).

O art. 4 definiu a forma de contratação que as empresas/OP podem realizar caso a demanda de trabalho seja maior que o número de trabalhadores avulsos para atendê-la, assim, os empresários poderão contratar trabalhadores de fora do sistema no modelo vinculado por tempo determinado. Contudo, assim como na MP 945, a primeira aprovada, manteve-se a greve como uma das possíveis causas para os OP contratarem trabalhadores de fora do sistema OGMO, como descrito no parágrafo 1º da Lei nº 14.047. Em seu parágrafo 2º foi estabelecido o tempo máximo que durará o vínculo dos trabalhadores contratados fora do sistema OGMO pelos OP, 12 meses.

Outro ponto importante de alteração da Lei nº 14.047 refere-se ao art. 5, parágrafo 1º, que estabelece que “o órgão gestor de mão de obra fará a escalação de trabalhadores portuários avulsos por meio eletrônico, de modo que o trabalhador possa habilitar-se sem comparecer ao posto de escalação” (BRASIL, 2020f), ou seja, o governo, junto com os empresários, conseguiu inserir na legislação a escalação dos trabalhadores avulsos exclusivamente por meio eletrônico/digital, vedando a escalação presencial, como descrito no parágrafo 3º deste artigo.

Alterou-se ainda, conforme consta no art. 6 da Lei, o fato de que a atividade portuária é considerada como essencial, como regulamenta no art. 10 da Lei nº 7.783 de junho de 1989 (são considerados serviços ou atividades essenciais). A Lei nº 7.783/89 versa sobre o direito de greve e a inserção das atividades portuárias neste artigo pode acarretar em violação do direito de greve dos trabalhadores portuários, pois, sendo a atividade portuária considerada uma atividade essencial, os sindicatos das categorias assim reconhecidas devem seguir parâmetros particulares antes e durante as ações de paralisação. Conforme estabelecido no art. 11 da Lei de Greve

[...] os sindicatos, os empregadores e os trabalhadores ficam obrigados, de comum acordo, a garantir, durante a greve, a prestação dos serviços indispensáveis ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade (BRASIL, 1989, p. 2).

O parágrafo único do artigo citado descreve como atividades inadiáveis da comunidade, apontando “[...] aquelas que, não atendidas, coloquem em perigo iminente a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população” (BRASIL, 1989, p. 2).

Compreendemos que esta ação, combinada com o art. 4 da Lei nº 14.047/20, é uma clara tentativa do Estado, por meio do direito (normas e regulamentações), de dificultar as possíveis ações grevistas dos trabalhadores e proteger e garantir os interesses do capital nos portos.

Os reflexos da Lei nº 14.047/20 não cessam por aqui. Em seu art. 7, estabeleceu-se que os trabalhadores portuários (capatazia, estiva, bloco, conferentes, consertadores e vigilância de embarcações) poderão ser contratados pelos OP de forma direta, desde que possuam qualificação para tais atividades. Passando, por exemplo, por cima dos ACT e outras negociações que suas entidades de representação tenham estabelecido com os sindicatos patronais anteriormente, como descrito no parágrafo 5º.

Desde que possuam a qualificação necessária, os trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados poderão desempenhar quaisquer das atividades de que trata o § 1º deste artigo, vedada a exigência de novo registro ou cadastro específico, independentemente de acordo ou convenção coletiva (BRASIL, 2020f, p. 3).

Aqui há outra problemática importante, pois a Lei nº 12.815/13, assim como a Nota Técnica 012/2012/SRTE/MTE, reconheceu as categorias dos trabalhadores portuários avulsos como categorias diferenciadas, assim, as convenções e ACT devem ser tratadas de forma separada, atendendo às particularidades inerentes a cada categoria. A mudança inserida pelo novo marco, contudo, contraria outros entendimentos jurídicos expedidos anteriormente, inclusive, não reconhecendo a nota técnica 012/2012/SRTE/MTE.

A nosso ver, é mais uma tentativa do capital de fragilizar os sindicatos, de passar “por cima” de acordos já estabelecidos entre as partes, assim como de facilitar a inserção da multifuncionalidade nos portos, o que precariza o trabalho portuário.

Esta alteração contraria ainda a nova hierarquia estabelecida pela reforma trabalhista de 2017, em que o negociado vale mais que o legislado. Com a alteração promovida pelo art. 7 da Lei nº 14.047/20, nem o negociado valerá para os trabalhadores portuários, pois os empresários

poderão passar por cima dos acordos com as entidades de representação para contratarem trabalhadores multifuncionais.

A Lei nº 14.047/20, além de alterar questões referentes à relação capital-trabalho, aprofundou o processo de entrega dos PO e das AP à iniciativa privada, introduzindo novas determinações no que tange ao processo de arrendamento de terminais e da própria privatização das AP brasileira.

Nesta perspectiva, a Lei nº 14.047/20 altera importantes regulações da lei anterior (Lei nº 12.815/13), em seu Capítulo 2º, que inicia, já em seu título, destacando “da concessão de porto organizado, do arrendamento e do uso temporário de instalação portuária”, revelando o objetivo do governo Bolsonaro de privatizar as AP.

Assim, em seu art. 4, estabelece que as concessões devem ser celebradas por contrato, precedidas de licitação. Todavia, o art. 5 também se revela danoso, ao estabelecer que

[...] a concessionária e terceiros, inclusive os que tenham por objeto a exploração das instalações portuárias, serão regidos pelas normas de direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o poder concedente, sem prejuízo das atividades regulatória e fiscalizatória da Antaq (BRASIL, 2020f, p. 5).

Em relação ao arrendamento de áreas dentro dos PO, o art. 5 abre um precedente preocupante em relação aos processos de licitação dentro dos portos. Visto que

Poderá ser dispensada a realização da licitação de área no porto organizado, nos termos do regulamento, quando for comprovada a existência de um único interessado em sua exploração e estiverem presentes os seguintes requisitos:
I - realização de chamamento público pela autoridade portuária com vistas a identificar interessados na exploração econômica da área; e
II - conformidade com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto (BRASIL, 2020f, p. 5).

Por fim, o novo marco regulatório estabelece um novo tipo de seção de áreas dentro do PO, a chamada temporária, como descrito no art. 5-D, segundo o qual a AP poderá acordar com empresas interessadas “[...] na movimentação de cargas com mercado não consolidado o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado, dispensada a realização de licitação” (BRASIL, 2020f, p. 6).

O objetivo de Bolsonaro com estas alterações é o de avançar com o processo de privatização dos ativos públicos, inclusive das AP. Ademais, o secretário da SNPTA comenta sobre a importância de o governo avançar neste tema,

[...] mesmo durante a pandemia, as agendas de concessões do setor continuam em andamento, com a recente publicação dos editais para leilões de terminais de celulose no Porto de Santos (SP), por exemplo, além do cronograma de desestatizações e contratos assinados para a implementação de novos Terminais de Uso Privado (TUPs) (BRASIL, 2020e, não paginado).

Portanto, mesmo o país passando por um dos momentos mais críticos de sua história, imerso em uma crise de saúde pública, a qual tem reverberações ainda imensuráveis para a população, notamos o avanço da política neoliberal de entrega dos ativos públicos.

Além de terminais em Santos, o governo prevê arrendar 4 terminais de granéis líquidos em Itaqui/MA (REDAÇÃO, 2020). Também estão previstas outras áreas para arrendar, ainda em 2020, que só estão esperando o

[...] Tribunal de Contas da União (TCU) liberar os estudos de quatro terminais, sendo dois de granéis minerais e vegetais, em Aratu (BA), um de granéis líquidos, especialmente ácido sulfúrico, de Maceió, e outro de granéis vegetais, em Santana (AP). Os demais passam por ajustes finais para entrarem em audiência pública (REDAÇÃO, 2020, não paginado).

Compreendemos que as mudanças da Lei nº 14.047/20 trazem uma miríade de desdobramentos e impactos aos trabalhadores, o que, muito possivelmente, gerará uma série de conflitos no setor, decorrentes deste avanço do capital.

Entendemos, também, que a crise sanitária no país está sendo usada pelo governo e o capital para avançar com as mudanças no setor portuário, inclusive com a retirada de direitos dos trabalhadores. Na nossa percepção, tais modificações não poderiam ser implementadas pelo Estado em um cenário de crise, nem sem abrir espaços de diálogo e discussão de forma ampla com os trabalhadores e os outros atores do setor portuário. As ações do governo Bolsonaro só revelam o papel do Estado de facilitador de ações e projetos dos interesses do capital que, neste caso, também têm se expressado no setor portuário nacional.

4.4 Sindicalismo e a necessária luta por direitos dos trabalhadores portuários

Analisar os entraves que o capital impõe contra os interesses dos trabalhadores brasileiros, em especial os portuários, diante da conjuntura atual de intensificação das políticas neoliberais que o país vem passando é de suma importância para entendemos os horizontes que se abrem para os trabalhadores portuários.

Neste cenário, os sindicatos têm papel de grande importância na organização e na luta dos trabalhadores, seja na negociação dos acordos coletivos de trabalho ou na luta/debate de pautas universais que atingem os trabalhadores e trabalhadoras, como já retratado na história do movimento sindical (CARDOSO, 2015).

Ademais, há um grande debate sobre as amarras que a própria estrutura sindical, erigida através do pacto capital-trabalho e Estado estabelecido por Vargas, colocou para as ações de enfrentamento dos trabalhadores (ANTUNES, 2011a), visto que condicionou as entidades de representação dos trabalhadores a uma estrutura sindical corporativista, caracterizada por um sindicalismo único (unicidade sindical), poder normativo e imposto sindical (MATTOS, 2009).

Diante disso, o Estado criou o sindicato estruturado por categorias de trabalhadores, orientada

[...] 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, 2002a, p. 240).

Esta estrutura sindical atravessou a ditadura militar brasileira e encontra-se presente nos dias atuais, com algumas modificações, como o reconhecimento das Centrais Sindicais, em 2008, por meio da Lei nº 11.648, como parte oficial desta estrutura (MARCELINO; GALVÃO, 2020).

O censo sindical, realizado pelo IBGE no ano de 2001, contabilizou 7.700 sindicatos no país, sendo que 1.900 foram constituídos entre os anos de 1991 e 2000 (CARDOSO, 2015). Para o autor, estes novos sindicatos foram criados, em sua maioria, por trabalhadores da esfera pública, pois, até a CF88, estes profissionais não poderiam se sindicalizar.

De acordo com Campos (2016, p. 9-10), no ano de 2015 existiam “[...] 15.892 sindicatos, 549 federações, 43 confederações e 7 centrais sindicais, totalizando 16.491 organizações que representam empregadores (5.251) e trabalhadores (11.240).”.

Em relação aos sindicatos dos trabalhadores, existem no país 10.817, sendo que a maioria dos sindicatos representam trabalhadores urbanos, 7.986 (73,8%), enquanto que os trabalhadores rurais são representados por 2.831 (26,2%).

Referente à dispersão das entidades de representação dos trabalhadores, evidencia-se uma concentração “[...] principalmente na região Sudeste (33,1%), Nordeste (27,0%) e Sul

(23,8%). Esses sindicatos representam, principalmente, empregados (43,4% dedicados aos empregados privados e outros 17,4% dedicados aos públicos)” (CAMPOS, 2016, p. 10).

A principal característica da base territorial de representação destes sindicatos, de acordo com Campos (2016), é ser territorial local, ou seja, restrita a um único município, totalizando 50,1%. Em seguida, temos sindicatos que possuem sua base territorial para além de um único município, o que representa 30,3%.

Ressaltamos que a CLT reconhece, na seção II, do reconhecimento sindical, a criação de sindicatos de trabalhadores e empregadores como descrito no art. 515

[...] reunião de um terço, no mínimo, de empresas legalmente constituídas, sob a forma individual ou de sociedade, se se tratar de associação de empregadores; ou de um terço dos que integrem a mesma categoria ou exerçam a mesma profissão liberal se se tratar de associação de empregados ou de trabalhadores ou agentes autônomos ou de profissão liberal (BRASIL, 2017b, p. 86).

Com isso, a estrutura sindical no país tem, de um lado, os sindicatos dos trabalhadores e, de outro, os sindicatos patronais e as federações e confederações em um grau superior, como determinado no art. 533.

Ensaio para alterar a estrutura sindical brasileira sempre estiveram presentes entre os sindicalistas, inclusive no chamado novo sindicalismo, o qual abalou a relação capital-trabalho no país durante a ditadura militar na década de 1970. As lideranças sindicais tinham uma perspectiva crítica à estrutura sindical e propunham alterações.

Mesmo tendo grande participação nos trabalhos da Assembleia Nacional Constituinte, que deu origem à Constituição de 1988, as lideranças sindicais não lograram alterações na estrutura sindical. Por outro lado, obtiveram importantes conquistas trabalhistas, entre elas: o direito à greve; redução da jornada de trabalho para 44 horas semanais; salário férias de um terço; ampliação da licença maternidade; igualdade de direitos trabalhistas para trabalhadores urbanos e rurais; liberdade de organização partidária (CRUZ. A, 2000).

Contudo, com a eleição de 1989 e a vitória de Collor, a agenda neoliberal ganhou o fôlego necessário para ser aplicada, resultando em um momento inóspito para os trabalhadores e suas entidades de representação, assim como para o conjunto dos movimentos sociais (BOITO JUNIOR, 1999).

Mattos (2009) identifica a década de 1990 para os trabalhadores como um momento de refluxo cujos motivos são variados e de origens diversas. Para o autor, três dos principais são:

[...] a experiência dos trabalhadores com as transformações no mundo do trabalho, decorrentes da chamada reestruturação produtiva; a permanência dos elementos centrais da estrutura sindical corporativista (o sindicato único, o poder normativo, imposto...) e as opções políticas das lideranças da CUT em um quadro marcado pelos condicionantes relacionados aos dois níveis anteriores (MATTOS, 2009, p. 126).

Para Thomaz Junior (2011), a crise do sindicalismo no Brasil tem origem nos próprios aspectos da estrutura sindical brasileira, em que as entidades de representação estão orientadas por uma estrutura corporativista, o que, por sua vez, segmenta os sindicatos em categorias, representando imensas dificuldades para assimilar as transformações e horizontalidades construídas no mundo do trabalho pelo modelo de acumulação flexível.

Desta maneira, os sindicatos fragmentados em categorias, reafirmando o ser bancário, metalúrgico, portuário, etc., objetivam-se no campo de batalha também de forma fragmentada, por meio de identidades minadas, que contribuem para aumentar a fragmentação dos sujeitos que trabalham (THOMAZ JUNIOR, 2011). Este movimento colabora para o processo de intensificação da precarização do trabalho pelo capital, já que este se coloca no campo em disputa de maneira ampla.

Assim, enquanto os sujeitos hegemônicos do capital constroem leituras/compreensões de forma ampla, pois não se encontram presos a nenhuma territorialidade que impossibilite o entendimento da realidade que se apresenta; os trabalhadores, por sua vez, fazem suas análises a partir de um campo minado, com base em suas categorias, o que resulta em leituras fragmentadas, estilhaçadas, que impedem a visão do todo, limitando a compreensão do movimento do capital (CRUZ, A., 2000).

Esta fragmentação na representação por categoria reproduz, para os trabalhadores, uma série de problemáticas, como, por exemplo, as disputas entre sindicatos por base de representação e a criação de novos sindicatos para representar uma determinada categoria de um setor específico (como observamos em campo no estado do Ceará com a criação do Sindicato dos Empregados Terrestres em Transportes Aquaviários, Operadores Portuários e Entidades Afins do Estado do Ceará (SETTAPORT-CE), para representar os trabalhadores do TUP do Pecém).

Os trabalhadores portuários do Ceará, como já pontuamos, não são representados pelos sindicatos históricos dos trabalhadores avulsos (entre eles os da estiva, conferente de carga e descarga e carregadores). As PSO que atuam no terminal contratam trabalhadores como outras

categorias para exercerem atividades já exercidas, por exemplo, pelos avulsos, além de não contratarem trabalhadores oriundos do OGMO, possibilidades criadas pela liberdade de contratação que as PSO possuem, de acordo com a Lei dos Portos. Assim, inserem trabalhadores com outras nomenclaturas para realizarem as fainas no terminal fazendo com que, dessa forma, os sindicatos dos trabalhadores avulsos não representem a maioria dos trabalhadores no TUP. Quem tem esta representação é o SETTAPORT-CE.

Além do SETTAPORT-CE, que representa os trabalhadores da operação, os trabalhadores nas áreas retroportuárias do porto e os trabalhadores terceirizados (tanto das PSO e das terceirizadas, sejam elas ligadas à operação portuária ou à administração do terminal), temos os trabalhadores (servidores públicos) da CEARÁPORTOS (atualmente Pecém CIPP S/A), representados pelo Movimento de Valorização e Articulação dos Servidores Estaduais (MOVA-SE).

O MOVA-SE foi criado ainda antes da liberação de representação dos servidores e trabalhadores públicos, no ano de 1988, com a Constituição da República Federativa do Brasil em 1988 (MOVA-SE, 2020). Oficialmente, de acordo com o autor, o nome do sindicato é Sindicato dos Trabalhadores no Serviço Público Estadual do Ceará, mas o MOVA-SE permaneceu como identidade da categoria.

O Mova-se, atualmente, possui “[...] mais de 7 mil sindicalizados, dentre os servidores e empregados públicos estaduais nos órgãos (secretarias, autarquias, fundações e empresas públicas e de economia mista) do Estado” (MOVA-SE, 2020, não paginado).

Desta forma, como o estado do Ceará é o maior acionista da CIPP S/A, autoridade portuária do TUP do Pecém, os trabalhadores que atuam na área administrativa da empresa são contratados por concurso público e estão dentro da base de representação do Mova-se.

Assim como o SETTAPORT-CE, o MOVA-SE também apresenta problemas de identidade dos trabalhadores com a categoria de trabalhadores portuários, pois

O MOVA-SE é um sindicato de servidor público estadual. Ai a gente já perde a identidade, isso é uma consequência da falta de identidade como trabalhador portuário. A carta sindical do MOVA-SE habilita o sindicato para representar nas três esferas: legislativo, judiciário e executivo. Além dos trabalhadores das empresas públicas. Então é um sindicato gigante, complexo. Eu sou secretário geral do MOVA-SE e atendo demandas, por exemplos: do pessoal dos hospitais públicos estaduais, demandas dos servidores da assembleia legislativa do estado do poder judiciário, dos trabalhadores da EMATER, que fazem assistência técnica rural. Cara é um universo o MOVA-SE. Temos filiados ao sindicato, policiais civis, professores da rede estadual e de nível

superior, tenho o pessoal da saúde, tenho o poder legislativo (Entrevista com Liderança Sindical 1 do MOVA-SE, Fortaleza, 2018).

Devido às particularidades do MOVA-SE, sindicato cuja base de representação é ampla e diversa, os trabalhadores da administração do terminal ficaram, de 2002, quando iniciaram-se as atividades do terminal, até o ano de 2008, sem um diretor dentro do sindicato que conhecesse as pautas dos trabalhadores (Entrevista com Liderança Sindical 1 do MOVA-SE, Fortaleza, 2018). A partir desse ano, os trabalhadores do terminal conseguiram eleger 3 diretores para trabalharem com questões mais próximas da categoria dentro da entidade de representação.

Além de fragmentar a representação dos trabalhadores portuários no estado do Ceará e criar disputas por base de representação entre os sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos e os novos sindicatos, o capital também investe na dimensão simbólica dos trabalhadores. No caso do Pecém, por exemplo, as PSO tentam distanciar os trabalhadores dos terminais dos trabalhadores portuários do Mucuripe, e esses de suas conquistas, sua identidade construída no próprio fazer-se destes trabalhadores.

Conforme constatamos em pesquisa de campo, assim como salientaram Maciel, Gonçalves, Matos, Fontenelle e Santos (2015), é visível este distanciamento que as empresas realizam, isso é, há vários relatos entre os trabalhadores no terminal do Pecém, sobretudo, que apontam este processo de “apagamento” ou “negação” da história dos trabalhadores portuários brasileiros, de suas identidades e sociabilidades.

Uma das principais é essa questão da identidade. Porque o porto de Pecém já surgiu a partir da nova lei de portos de 93 [1993]. E surgiu com essa característica muito forte né, a gente trabalha no porto mas, assim, a administração, a estrutura, não reconhece aquilo como um porto né. Inclusive, nem denominam como porto né, é um terminal né. E nós, assim, temos grandes diferenças entre o terminal portuário do Pecém e o outro porto que a gente tem aqui que é o Porto do Mucuripe. Que aí já é um porto organizado e que tem toda uma história né, aí já faz todo um link com isso né, com essa identidade, com os direitos e com os problemas também que essa categoria enfrenta ao longo da história. Aí o Pecém surge com essa nova roupagem, aí você não tem mais trabalhadores avulsos, todos os trabalhadores são vinculados e grande parte desses trabalhadores sem nenhuma relação [anterior] com essa atividade. Gente como eu que sai das telecomunicações e ingressei na atividade sem saber muito bem como isso funcionava. Então é mais ou menos essa a história (Entrevista com Liderança Sindical 1 do MOVA-SE, Fortaleza, 2018 – grifo nosso).

Não tem assim uma identificação com eu ser portuário não. Hoje por nós estarmos numa área onde o desemprego é muito grande, o que vier a turma

está aceitando né. Hoje por conta desse desemprego muito grande não tem como você se identificar, um cara que é dali é da área (Entrevista com Trabalhador 3 em Pecém, 2019).

No Pecém a gente realmente não tem né, por exemplo no meu caso específico, eu não sou considerado trabalhador portuário, sou trabalhador da logística. Então assim, não tenho nenhuma identidade. Eu tenho particularmente, mas isso é negado o tempo todo. Inclusive é uma das lutas que travamos no Pecém é essa né, de resgate da identidade (Entrevista Trabalhador 4 em Pecém, 2018).

Conforme constatamos pelos relatos dos trabalhadores nas entrevistas e como salientam os autores Maciel, Gonçalves, Matos, Fontenelle e Santos (2015) são notáveis estes distanciamentos identitários e, até mesmo, a fragilização da luta e sociabilidade da classe. Aliás, há vários relatos entre os trabalhadores no terminal do Pecém que dizem não existir estivadores, trabalhadores da capatazia. Isto é, as categorias históricas do trabalho portuário, e que agora só existem colaboradores.

Esta estratégia de controle do capital sobre a dimensão simbólica tem relação com a própria implementação da Lei de Modernização dos Portos, entendida nessa pesquisa como uma ação política de classe, dentro do ideário neoliberal.

Compreendemos que este controle simbólico dos trabalhadores encontra-se na tentativa de construir um novo tipo de trabalhador que atua nas operações nos portos, afastado da identidade construída há décadas pelos trabalhadores portuários brasileiros.

E com estes mecanismos de distanciar os trabalhadores do TUP desta identidade, favorece-se também o distanciamento das lutas e reivindicações por melhores conquistas de trabalho e vida e dos problemas e barreiras que a categoria precisa enfrentar. Isso significa a fragilização das entidades de representação dos trabalhadores, seja pelo fato de induzir a negação da possibilidade do trabalhador se ver/perceber enquanto trabalhador portuário e não colaborador/trabalhador da logística, assim como o processo de disputas pela base de representação, o que, por sua vez, abre possibilidades dos empresários atuarem para apoiar lideranças sindicais mais próximas dos seus interesses do que dos trabalhadores.

Para melhor compreensão dos sindicatos que atuam em nossos recortes de pesquisa, os quais nos propusemos a averiguar durante esta tese, no Quadro 16 apresentamos estas entidades e dados gerais sobre elas, tais como a categoria representada, a base territorial de representação, o número de trabalhadores na base, entre outras informações.

As disputas envolvendo lideranças sindicais por base de representação também estão presente no PO de Santos; como é o caso do Sindicato dos Empregados Terrestres em Transportes Aquaviários e Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SETTAPORT), Sindicato dos Operadores em Aparelhos Guindastescos, Empilhadeiras, Máquinas Equipamentos Transportadores de Carga dos Portos e Terminais Marítimos e Fluviais do Estado de São Paulo (SINDOGEESP) e o Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários em Geral nas Administrações dos Portos e Terminais Privativos e Retroportos do Estado de São Paulo (SINTRAPORT); no que tange, principalmente, aos trabalhadores da operação em terra nos terminais retroportuários e dos trabalhadores que manuseiam máquinas, como guindastes, operadores de portêiner, entre outros.

Quadro 16: Entidades de Representação dos Trabalhadores Portuários de Santos e Pecém

nº	Entidade Representação dos Trabalhadores	Fundação	Número de Trabalhadores na Base	Trabalhadores Filiados	Duração Gestão	Representa Trabalhadores	Base de Representação	Central Sindical	Federação
1	Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga e Capatazia do Porto de Santos	1932	404	90%	3 anos	Avulso/vinculado	Santos, São Vicente, Guarujá, Cubatão e São Sebastião	FS	FENCCOVIB
2	Sindicato dos Trabalhadores de Bloco nos Portos do Estado de São Paulo	1979	320	-	3 anos	Avulso/vinculado	Santos, São Vicente, Guarujá, Cubatão e São Sebastião	Sem Filiação	FENCCOVIB
3	Sindicato dos Empregados Terrestres em Transportes Aquaviários e Operadores Portuários do Estado de São Paulo	1937	15.000	2.500	5 anos	Agências de Navegação	Estado de São Paulo	CUT	Sem Filiação
4	Sindicato dos Trabalhadores Administrativo em Capatazia, nos Terminais Privativos e Retroportuários e na Administração em Geral dos Serviços Portuários do Estado de São Paulo	1933	6.000	4.000	5 anos	Administrativos e de capatazia nas empresas que atuam no PO e nos TUP	Estado de São Paulo	CUT	FNP
5	Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão	1930	3.200	-	3 anos	Avulso/Vinculado	Estado de São Paulo (Menos Litoral Norte)	FS	FECPB
6	Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários Em Geral nas Administrações dos Portos e Terminais Privativos e Retroportos do Estado de São Paulo	1938	8.000 a 10.000	-	4 anos	Avulso/Vinculado	Estado de São Paulo	CUT	FECPB
7	Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga nos Portos do Estado de São Paulo	1950	142	-	4 anos	Avulso/Vinculado	Estado de São Paulo	-	FENCCOVIB
8	Sindicato dos Vigias Portuários do Estado de São Paulo	1938	-	-	-	Avulso/Vinculado	Estado de São Paulo	-	FENCCOVIB
9	Sindicato dos Empregados Terrestres em Transportes Aquaviários, Operadores Portuários e Entidades Afins do Estado do Ceará	2005	1.800	435	4 anos	Agencias de navegação e prestadoras de serviço operacional no TUP do Pecém e no PO de Mucuripe	Estado do Ceará	CUT	Sem Filiação
10	Sindicato dos Trabalhadores no Serviço Público Estadual do Ceará	1988	7.000 a 8.000*	7.000	4 anos	Serviços públicos do estado do Ceará	Estado do Ceará	CUT	FENASEPE**
11	Sindicato dos Estivadores e Trabalhadores Em Estiva de Minérios do Estado do Ceara	1926	790***	790	-	Avulso/Vinculado	Estado do Ceará	CSB	FNE
12	Sindicato dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga dos Portos do Estado do Ceará	1959	32	32	5 anos	Avulso/Vinculado	Estado do Ceará	CTB	FENCCOVIB
* Desses apenas 70 são trabalhadores na administração do TUP do Pecém									
** O sindicato é filiado a Federação Nacional dos Servidores Públicos Estaduais e do Distrito Federal (FENASEPE), contudo o diretor de área portuária do sindicato informou diálogos com a FNP)									
*** Desses 290 são trabalhadores na ativa e o restante aposentados									

Fonte: Dados confeccionados a partir das entrevistas realizadas nos trabalhos de campo no decorrer da pesquisa. Organizado pelo autor.

Como exemplo, o SETTAPORT-Santos, antes da Lei de Modernização Portuária, tinha como sócios do sindicato cerca de 800 trabalhadores, após o marco regulatório, alcançou 6 mil filiados até o início da crise de 2013. Tendo, atualmente, cerca de 2,5 mil sócios, em uma base de 15 mil trabalhadores (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Santos, 2019).

Antes da Lei de Modernização Portuária, os trabalhadores da operação em terra eram representados pelos sindicatos como SINTRAPORT, SINDOGESP, já os trabalhadores das

[...] empresa privada, eles não representava, quem representava era o SETTAPORT. Quando o FHC privatizou todo o porto e, começou entrar empresas portuárias privadas, essa representatividade caiu toda em nosso colo. A gente deu uma esticada grande em nossa categoria. Inclusive, existe uma rixa com esses outros sindicatos até hoje. Legalmente, essa representatividade dos trabalhadores em empresas privadas é nossa. Sempre foi o DNA nosso, a origem do nosso sindicato é os trabalhadores do agenciamento marítimo das empresas privada do Porto de Santos (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Santos, 2019).

Observamos que o processo de entrega de terminais portuários no PO de Santos atingiu diretamente a base de representação dos sindicatos, aumentando os conflitos internos entre as entidades de representação dos trabalhadores. Enquanto o capital soube aproveitar-se destes conflitos para barganhar acordos que expressassem os seus interesses e minar a organização dos trabalhadores com rivalidades e disputas por base. Disputas que apresentam um caráter mais econômico para as entidades de representação dos trabalhadores do que críticas ao atual desenvolvimento do capital nos portos e, por consequência, às condições de vida e trabalho dos trabalhadores.

Como exemplo deste conflito, deu-se a disputa pela base de representação na instalação de dois novos TUP em Santos, o da EMBRAPORT e do Brasil Terminal Portuário no ano de 2013. Com a EMBRAPORT, o SETTAPORT-Santos chegou a definir os termos do ACT, porém a empresa relutou em alguns pontos, tais como jornada de trabalho e remuneração de algumas categorias, e, por fim, a empresa desistiu desta negociação, buscando outro sindicato com termos contratuais mais favoráveis (Entrevista com Liderança Sindical do SETTAPORT, Santos 1, 2019).

Caso semelhante ocorreu com os trabalhadores da empresa SCH (empresa que opera veículos no cais santista). O SETTAPORT-Santos representava os trabalhadores desta empresa desde o início de suas atividades no porto e, em certo momento, quando

estavam negociando o ACT, a SCH fechou acordo com outro sindicato (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SETTAPORT, Santos, 2019).

Nas entrevistas com lideranças de outros sindicatos, por exemplo, no SINTRAPORT, também se evidenciam as disputa pela base dos trabalhadores.

A gente tem ações na justiça contra o SETTAPORT que é um sindicato que se aproveitou de um momento de abertura da legislação em 1993 e começou a pegar essa representação da retaguarda. É um sindicato que a gente chama de chapa branca. É um sindicato que a maioria das empresas gostam. É um sindicato que não tem o tradicional avulso (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINTRAPORT, Santos, 2019).

Os sindicatos com presença tradicional dos trabalhadores avulsos são: SINDESTIVA, representante dos trabalhadores na estiva; SINTRAPORT, representante dos trabalhadores da capatazia; Sindicato dos Trabalhadores de Bloco; SCCDCPS, representante dos conferentes; Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga do Porto de Santos; o Sindicato dos Vigias Portuários; e o SINDOGEEESP, representante dos operadores de guindastes, empilhadeiras, máquinas e equipamentos de cargas nos portos.

Com as mudanças causadas pela Lei de Modernização Portuária, outros sindicatos, como o SINDAPORT, que representa os trabalhadores das Companhias de Docas, perderam trabalhadores em sua base, devido ao processo de demissões voluntárias causadas pelo enxugamento das Companhias de Docas. Os trabalhadores da capatazia e dos terminais retroportuários, por exemplo, foram absorvidos por outros sindicatos que representam os trabalhadores vinculados às empresas privadas, no caso o SITRANPORT e o próprio SETTAPORT.

Ademais, a Lei de Modernização Portuária, ao criar os OP como pessoa jurídica responsável pela operação nos portos e pela contratação dos TPA, estabeleceu também a organização em um sindicato patronal. Surgiu, então, a entidade de representação dos OP nos portos do estado de São Paulo, o SOPESP, criada em dezembro de 1993, apenas onze meses após a publicação da Lei nº 8.630/93, em fevereiro daquele ano.

Esta entidade patronal representa os OP que atuam no PO de Santos e no PO de São Sebastião, litoral Norte do estado. Atualmente, a entidade tem como presidente Regis Gilberto Prunzel (2019-2020), do Terminal Exportador do Guarujá (TEG). De acordo com a própria entidade, seus objetivos são: representar os interesses dos OP, realizar as negociações trabalhistas, representar os OP institucionalmente no estado e apoiar estudos técnicos e financeiros para o setor (SOPESP, 2020).

O SOPESP dividiu os OP de acordo com suas atividades específicas na movimentação de cargas, denominadas Câmaras Setoriais, são elas: 1) Contêiner em Terminais Portuários Especializados; 2) Contêiner em Cais Público; 3) Granel sólido em Terminais Portuários Especializados; 4) Granel sólido em Cais Público; 5) Açúcar ensacado em Terminais Portuários Especializados; 6) Açúcar ensacado em Cais Público; 7) Ro-Ro e Carga geral em Terminais Portuários Especializados e em Cais Público; 8) e Setorial de Papel e Celulose, totalizando oito câmaras (SOPESP, 2020).

Salientamos que as câmaras estabelecidas pelo sindicato patronal, colocando empresários com interesses semelhantes para dialogarem e traçarem planos e estratégias para seus segmentos, demonstram mais uma estratégia do capital de olhar para o campo de disputa de uma perspectiva mais ampla, para lograrem acordos e condições mais favoráveis nas negociações com os trabalhadores. Por sua vez, as entidades de representação dos trabalhadores colocam-se neste campo de disputa de forma fragmentada, ou seja, cada sindicato negocia os interesses específicos de sua categoria, o que ressalta as diferenças escalares de percepção do conflito.

Ademais, o SOPESP representa um total de trinta e cinco associados, entre eles: ADM do Brasil; Adonai Química; Agência Marítima Orion; BRASIL Terminal Portuário; COPERSUCAR; CITROSUCO; CODESP; CONCAIS; ECOPORTO Santos; Bandeirantes Deicmar Logística Integrada; EMBRAPORT; Granel Química; FJM Operações Portuárias; Local Frio; MARIMEX; Elevações Portuárias S.A. (RUMO); NST Terminais; Grupo Rodrimar; Santos Brasil; AGEO Norte Terminais e Armazéns Gerais S.A; STOLTHAVEN Santos; SM; TEAG; TERMINAL 12 A; TEG; TGG; Terminal Químico de Aratu (TEQUIMAR - ULTRACARGO); TERMAG; T-GRÃO Cargo; VOPAK; TRANSBRASA; TEV Santos; Terminal XXXIX; RISHIS; Terminal Exportador de Santos (TES).

Os sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos de Santos realizam suas negociações e ACT com o SOPESP, assim como com outros OP que atuam no porto de forma direta, os quais operam em terminais públicos no PO ou privados, que não são representados pela entidade patronal. Atualmente, em Santos, existem 63 OP com certificados vigentes e aptos (CODESP, 2020d).

Concernente à representação sindical como um todo no Brasil, os sindicatos representam todos os trabalhadores que estão circunscritos em sua base de representação, ou seja, representam os trabalhadores filiados e não filiados aos sindicatos. A taxa de sindicalização no país, referente ao ano de 2014, assinala que apenas 16,2%, isto é, 17.337

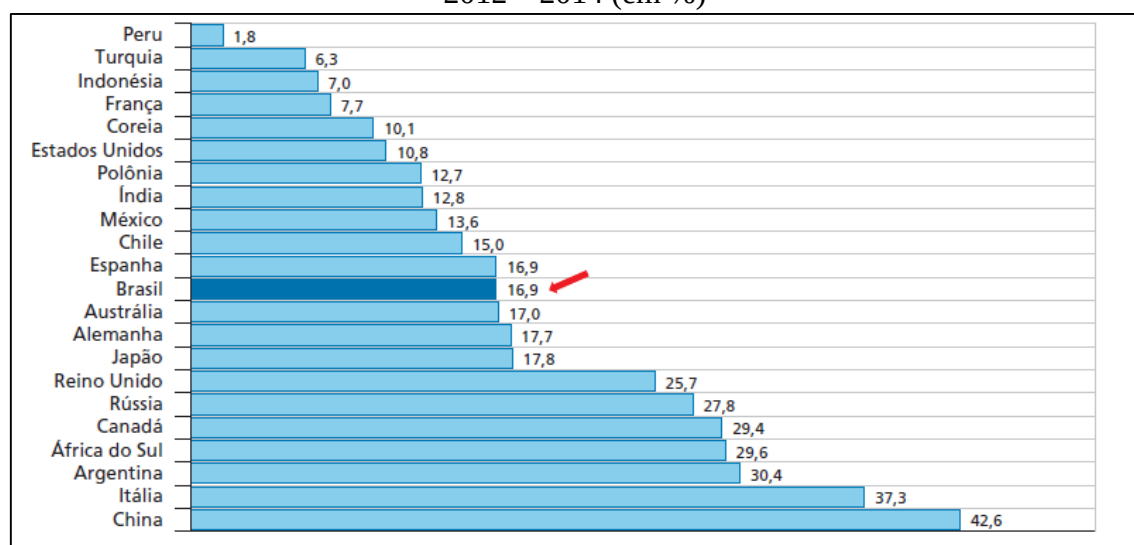
milhões de brasileiros, são sindicalizados (filiados), enquanto que 89.832 milhões não o são, o que representa 83,8% do total (CAMPOS, 2016).

A taxa de filiação é maior entre os trabalhadores rurais, com 22,7%, já os trabalhadores urbanos filiados correspondem a 15% (CAMPOS, 2016). “E, considerando-se apenas os trabalhadores urbanos, é possível ver que a filiação é maior entre os empregados públicos (36,8%) e empregados privados registrados (20,3%)” (CAMPOS, 2016, p. 12).

Os dados referentes às regiões do país revelam que o Nordeste possui o melhor índice de filiação, com 19,1%, seguido do Sul (17,7%), Sudeste (15%), Centro-Oeste (14,1%) e Norte (12,1%).

Ampliando nossa escala de análise, o Brasil, como demonstrado no Gráfico 14, possui o segundo maior índice de sindicalização na América Latina, ficando atrás da Argentina. Seguidos por outros países desta região, presentes no gráfico, como Chile, México e Peru.

Gráfico 14: Taxa de Sindicalização de trabalhadores assalariados em diferentes países 2012 – 2014 (em %)



Fonte: (AIAS/IC+wss, OECD e ILO apud IPEA, 2016).

Todavia, não devemos tomar estes dados como algo bom para o movimento sindical brasileiro, pois a taxa de filiação dos trabalhadores a sua entidade de representação vem caindo, como demonstrado por Cardoso (2015). No ano de 2006, foi registrado 21% de filiação, enquanto que, em 2014, esse número passou para 16,9%.

Para o autor supracitado, o aumento do número de sindicatos no país não representou um aumento do número de trabalhadores filiados à entidade de representação dos trabalhadores, mas sim “[...] parece ter significado, de fato, maior fragmentação da

representação sindical e, ao que tudo indica, perda de capacidade de atração de adeptos” (CARDOSO, 2015, p. 494).

A representatividade dos sindicatos, principalmente quando abordamos a filiação voluntária dos trabalhadores, é uma das problemáticas presentes no movimento sindical e suas explicações são variadas. Para Cardoso (2015), uma justificativa para a perda de filiados a entidades de representação é a qualidade dos empregos abertos aos trabalhadores, caracterizados por alta rotatividade e pela remuneração de dois salários mínimos (CARDOSO, 2015). Assim, para o autor, com remunerações baixas e alta rotatividade no emprego, criou-se um cenário difícil para os trabalhadores filiarem-se às entidades de representação.

Averiguando os dados sobre filiação sindical dos trabalhadores portuários, como descritos no Quadro 16, apenas o MOVA-SE, Estiva e conferentes do Ceará, e conferentes de São Paulo têm dados de filiação próximos a 100% da categoria. Ainda de acordo com as lideranças sindicais portuárias entrevistadas em nossos dois recortes da pesquisa, há problemas na filiação sindical, principalmente entre os trabalhadores que se vinculam nos TUP.

Em entrevista com liderança da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), foi apontado que vem sendo traçada estratégia para superar este problema que ocorre em escala nacional e que vem, também, impactando nas receitas dos sindicatos da base (Entrevista com Liderança Sindical 1 da FNE, Brasília, 2020).

Ainda, de acordo com os dados expostos no Quadro 16, SETTAPORT Ceará e São Paulo apresentam menores índices de filiações, 24% e 16,6% respectivamente, do que os sindicatos dos trabalhadores avulsos. Um dos motivos para esta diferença pode ter relação com as qualidades (remunerações e rotatividade) dos empregos que os trabalhadores da base destes sindicatos obtêm nos TUP, pois, como apontamos no capítulo anterior, as empresas contratam trabalhadores para atuarem diretamente na operação com outras nomenclaturas/categorias para exercerem atividades como de estivador e capatazia com condições de trabalho diferentes daquelas dos avulsos.

Outro aspecto importante, como já pontuamos neste texto, refere-se à própria estrutura sindical, visto que houve um abandono, por parte das lideranças dos trabalhadores, da execução de projetos de renovação de seus quadros, assim como um não questionamento da estrutura sindical vigente (CARDOSO, 2015).

Neste cenário, além das problemáticas que a própria estrutura sindical impõe às ações dos trabalhadores, temos o avanço de ideologias políticas mais à direita, que prezam

pela adesão dos trabalhadores à lógica econômica neoliberal, como forma de, por meio da colaboração econômica com os empresários, lograrem vantagens materiais para os trabalhadores.

A principal entidade de representação dos trabalhadores que demonstra este espírito de colaboração com os empresários é a Força Sindical, criada no ano de 1991, cujo primeiro presidente foi Luiz Antônio de Medeiros, que também foi presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo.

Para Trópia (2009), a pretensão da FS era desarticular os trabalhadores e suas resistências frente às políticas neoliberais implementadas no país na década de 1990. Ressalta, ainda, a autora, que a bandeira definida pela central foi de sintonizar o movimento sindical com a modernidade.

Em outras palavras, esta central apresenta anuência “[...] com a sociedade de mercado e o reconhecimento da vitória do capitalismo; sua ação sindical deveria buscar a melhoria das condições de trabalho, sem extrapolar este âmbito da melhoria da força de trabalho” (ANTUNES; SILVA, 2015, p. 521).

A FS sindical teve papel político importante durante os governos neoliberais no país, na onda neoliberal dos anos 1990, defendendo as políticas neoliberais como as privatizações e as políticas de desregulamentação do mercado de trabalho (ANTUNES; SILVA, 2015).

Recentemente, a FS, não olvidando de suas origens, apoiou o Projeto de Lei 4.330/2004 em 2011, o qual liberava a terceirização para todos os tipos de atividades (MARCELINO; GALVÃO, 2020). Esta PL retornou à discussão em 2015, na câmara dos deputados, e a FS continuou a apoiar a medida, enquanto as outras centrais, inclusive Conlutas e Intersindical – surgidas de divergências de correntes dentro da CUT – estiveram presentes nas paralisações e atos organizado pelos trabalhadores (MARCELINO; GALVÃO, 2020).

Averiguando nosso recorte de análise, em especial em Santos, vale dizer que as lideranças do SINDESTIVA têm costurado alianças estreitas com centrais sindicais, com alinhamento mais próximo aos interesses do capital do que aos da classe trabalhadora (vide o caso da FS).

Aliás, sabemos que o antigo presidente do sindicato do SINDESTIVA, Vanderlei José da Silva, pai do atual presidente desta entidade, ajudou a criar a regional da FS na baixada santista (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINDESTIVA, Santos, 2018; Entrevista com Liderança Sindical 2 do SINDESTIVA, Santos, 2018).

Todavia, a filiação do SINDESTIVA à FS só concretizou-se no início da segunda década dos anos 2000, pois, dentro do sindicato, havia resistência e outras opções de filiação a centrais sindicais (Entrevista com Liderança Sindical 2 do SINDESTIVA, Santos, 2018).

Ademais, a aproximação do deputado Paulinho da Força com a entidade foi fortalecido pelo seu papel durante os trâmites da Medida Provisória 595, transformada na Lei nº 12.815/13, ajudando a concretizar a filiação da entidade à central. O deputado esteve presente em diversos atos organizados pelo sindicato em Santos, até mesmo durante a ocupação de um navio atracado no terminal da EMBRAPORT, no ano de 2013.

Ainda no que tange ao processo de fragmentação e fragilização dos sindicatos, o presidente da estiva de Santos fundou uma nova federação dos trabalhadores portuários no ano de 2017. A assembleia de fundação foi realizada no dia 12 de setembro desse ano, na sede do SINTRAPORT, criando a Federação dos Estivadores, Capatazia e Portuários do Brasil (FECPB)¹⁴³. A assembleia contou com a participação do presidente da estiva e de outras lideranças, como Claudiomiro Machado, o Miro, do SINTRAPORT, Everandy Cirino dos Santos, do SINDAPORT e de dirigentes sindicais de Paranaguá e de Manaus.

Figura 20: Emblema da Federação dos Estivadores, Capatazia e Portuários do Brasil (FECPB)



Fonte: Imagem obtida em trabalho de campo na cidade de Santos, 2018.

Vale dizer que, em nossa percepção (considerando a pesquisa de campo e o referencial teórico) este emblema e o discurso da nova Federação criada estão nitidamente atrelados ao contexto atual do Brasil, isso é, de retomada da ofensiva neoliberal tendo

¹⁴³ Observamos o emblema da nova federação na Figura 20 (REDAÇÃO PORTOGENTE, 2017).

uma série de medidas desastrosas implementadas e aprovadas por governantes como Temer e Bolsonaro, que atacam deliberadamente a classe trabalhadora, em favor de um discurso de “ordem e progresso”, de avanço e modernização do país. Isso, sem dúvidas, está embutido na ideia do emblema ou por detrás da ideia da constituição desta Federação, que tende a fortalecer os mecanismos de fragilização e impactos da luta da classe trabalhadora.

Os motivos apresentados para ruptura dos sindicatos dos trabalhadores com suas ex-federações - como a Federação Nacional dos Estivadores (FNE), Federação Nacional dos Portuários (FNP) e a Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVIB) - foi que “[...] ‘elas não unificam as lutas dos trabalhadores de todas as categorias’, argumenta Nei.... Miro diz que “deixaram os anseios dos trabalhadores em segundo plano” (REDAÇÃO PORTOGENTE, 2017).

O presidente da estiva, Nei, foi eleito o primeiro presidente desta Federação, porém, ela não conseguiu o reconhecimento oficial do governo e a filiação de outros sindicatos portuários, tanto no PO de Santos como nos outros portos pelo país. Em entrevista com liderança sindicais do bloco e conferentes, por exemplo, notou-se a percepção de que esta Federação era problemática e trazia impactos aos conjuntos dos trabalhadores.

Me chamaram eu dei meu nome e depois quando eu procurei ver como seria eu me desfilei. Uma semana eu já estava fora! Porque era justamente uma falcatura, gestada por Paulinho da Força [...] Ainda bem que graça a Deus eu tive uma visão e sai. E não saiu a federação. E nem vai sair. Não sei se te passaram isso, não pode em nível nacional surgir uma federação onde já existe outra (Entrevista com Liderança Sindical 1 do BLOCO, Santos, 2019).

Nós recebemos um convite, mas nós estamos satisfeito com a nossa federação. Eu acho uma babaquice. Se o cara tem pretensões e acha que pode fazer melhor do que a direção da federação da estiva, ele que brigue dentro da federação pela liderança. O da capatazia eu acho que já abandonou [...] (Entrevista com Liderança Sindical 1 dos CONFERENTES, Santos, 2019).

Observamos que a criação da nova federação trouxe divergências entre as lideranças sindicais portuárias em Santos, assim como em escala nacional, com as três federações, FNE, FNP e a FENCCOVIB.

Entre as lideranças contrárias à criação da nova federação, foram apontados a participação e apoio do deputado federal Paulinho da Força na criação da entidade. Em

outro relato, outra liderança coloca que existem conflitos políticos e de poder por trás da criação da nova central, entre lideranças do sindicato da estiva de Santos.

Também foi relatado pelas lideranças sindicais que as três federações dos trabalhadores portuários possuem problemas, mas a solução não é romper e criar uma outra, mas organizar as bases e mudar o que está errado dentro destas entidades (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINDAPORT, Santos, 2019).

Vale dizer que, em meio ao conflito entre as bases de representação com o surgimento da FECPB as entidades filiadas à FNE, em 2018, foi eleito o estivador José Adilson Pereira, sindicalista e presidente do Sindicato dos Estivadores, Trabalhadores Avulsos e com Vínculo Empregatício em Estiva nos Portos do Estado do Espírito Santo (SETEMEES), como presidente da FNE no quadriênio 2018-2022. A posse da nova diretoria ocorreu em setembro, na sede dos estivadores de Paranaguá.

No discurso de posse, José Adilson

[...] ressaltou sua experiência de 20 anos como presidente do Sindicato dos Estivadores do Espírito Santo, que é um dos modelos para todo o País na luta por direitos dos trabalhadores e relação democrática com o setor patronal. “Organizamos pesadamente a mão de obra avulsa na busca de qualidade, responsabilidade e eficiência”, explica, trabalhando conjuntamente por convenções coletivas positivas (FOLHA DO LITORAL, 2018, não paginado).

Em entrevista com a liderança da FNE, foi relatado que a federação reorganizou sua estrutura, inserindo delegados regionais (Sul, Sudeste, Norte, Nordeste) além do presidente, para melhor atender as pautas dos trabalhadores. Ademais, a entidade vem desenvolvendo um planejamento estratégico para discutir com a base e traçar planos para a categoria. Entre os pontos presentes neste planejamento, estão a retomada de negociações coletivas em escala nacional, o enfrentamento do modelo do vínculo, defendendo o avulso (competente e profissional) como principal formação sindical, o projeto de trabalho multifuncional elaborado pelos trabalhadores, etc. (Entrevista com Liderança Sindical 1 da FNE, Brasília, 2020).

Em relação ao conflito com o surgimento da FECPB e a disputa dentro da base de representação, a liderança pontuou que a FNE teve dificuldades para superar problemas que surgiram com os sindicatos filiados, assim como agiu de forma política, influenciando em eleições sindicais em gestões anteriores da federação, o que acabou criando problemas de representatividade junto à base. Porém, evidenciou-se que a base está unida e firme

para enfrentar os problemas a serem resolvidos (Entrevista com Liderança Sindical 1 da FNE, Brasília, 2020).

Está união entre a base e seus representantes sindicais foi pontuada na Carta de Porto Alegre, publicada durante XIII Congresso Nacional dos Estivadores, realizado na cidade de Porto Alegre em agosto de 2018.

É consenso de toda a categoria, com aprovação deste XIII Congresso Nacional dos Estivadores, a busca pela unidade da Estiva do Brasil, com ampla ação de mobilização neste sentido que vise o fortalecimento das nossas instituições, Federação Nacional dos Estivadores - FNE e os Sindicatos da Estiva do Brasil (FNE, 2018, [p. 3]).

Nesta perspectiva, informou-se que os três presidentes das três maiores federações de trabalhadores portuários do país (FNE, FNP, FENCCOVIB) estão unidos e, inclusive, discutindo a possibilidade de formarem uma Intersindical Portuária entre as três federações, principalmente, para enfrentarem os avanços da política de flexibilização do trabalho no país.

Com este intuito, ainda durante o Congresso Nacional dos Estivadores na “Carta de Porto Alegre”, foram evidenciadas a crise política e econômica pela qual o país passava e a importância da categoria lutar para defender a soberania nacional e ter um “olhar político mais concentrado” em relação ao processo eleitoral de 2018, a fim de analisar os perfis dos candidatos à presidência e seus respectivos planos de governo.

Dito isso, chamamos à atenção para o fato de que nesta eleição estão inseridos candidatos que representam, na realidade, o continuísmo da política desse atual governo. Ou seja, significam, além do continuísmo da agenda anti-povo, anti-pobre, também a anti-classe trabalhadora [...] As candidaturas de Henrique Meireles, Geraldo Alckimin, João Amoedo e Jair Bolsonaro, são a materialização daquilo que chamamos de os verdadeiros inimigos da classe trabalhadora; logo, não nos absteremos em apontar, desde já, a necessidade de derrotarmos essa agenda Neoliberal (FNE, 2018, [p. 2]).

Durante a entrevista com a liderança da FNE, relatou-se que a entidade, desde o ano de 2018, com a nova diretoria, vem realizando um conjunto de congressos e assembleias com a base para discutir a importância de organizar, de forma qualitativa, o trabalho avulso (Entrevista com Liderança Sindical 1 da FNE, 2020).

Para isso, as lideranças sindicais, em suas bases, devem estabelecer normas disciplinares como assiduidade (estabelecimento de um número mínimo de engajamento mensal para os trabalhadores avulsos), dimensionamento dos quadros (oferta de trabalho, número de trabalhadores e assiduidade, obtendo um número de trabalhadores ideal com

uma remuneração média satisfatória), multifuncionalidade (ganho do trabalhador pela atividade que fará como multifuncional, e forma de acesso aos quadros por meio de seleção pública (Entrevista com Liderança Sindical 1 da FNE, 2020). Frisamos que, na opinião desta liderança, a multifuncionalidade, para os avulsos pode ser a conquista do “pleno emprego”.

Existem pontos centrais a serem analisados, bem como revistos, a exemplo do que se entende e o que de fato tem se representado como multifuncionalidade no trabalho portuário. Por isso, entendemos como necessária a reaproximação destas entidades com os trabalhadores da base, que de fato vivenciam estes trabalhos e que têm outras percepções do que significam determinadas atividades e relações laborais.

Outro ponto importante destacado diz respeito à negociação. Para a FNE, essa deve ser feita de forma única, com todas as categorias em comum acordo, criando unidade portuária nas orlas. Nesta perspectiva, o que foi negociado com um OP deve ser mantido com os outros e os sindicatos têm que buscar, constantemente, igualar as condições de todos os trabalhadores, em relação à escalação da mão de obra, remuneração, jornada, etc. (Entrevista com Liderança Sindical 1 da FNE, 2020).

Salientamos, também, que, para além desta dinâmica mais recente, no caso do PO de Santos, por exemplo, já existe um histórico de lutas e experiências vividas pelos trabalhadores portuários, inclusive no processo de organização contra a implementação da PL 8 que deu origem à Lei 8.630/93.

Em Santos, segundo liderança do sindicato SINDAPORT, os trabalhadores criaram uma entidade de representação denominada de Unidade Portuária, envolvendo lideranças sindicais dos trabalhadores avulsos e dos trabalhadores da Companhia de Docas, com o intuito de articularem ações de defesa em relação ao processo inicial da Lei de Modernização Portuária em 1993.

A Unidade Portuária construída entre as lideranças sindicais e os trabalhadores foi importante para manter o trabalho avulso nos PO, assim como para outros pontos relevantes para os trabalhadores. Isso deveu-se ao próprio caráter do marco regulatório aprovado em 1993, descrito pelo Entrevistado Liderança Sindical Estiva 1 (2018) de Santos como uma estratégia patronal que buscou fragilizar os sindicatos.

Porque foi uma lei bancada pelo patrão para quebrar as forças do sindicato, e bancada em todos os sentidos mesmos. Então, os sindicatos na época, principalmente o nosso aqui de Santos. Foram vários pelo Brasil, os sindicatos todo na estiva e também das outras categorias se

uniram para enfrentar a MP (Entrevista com Liderança Sindical 1 do SINDESTIVA, Santos, 2018).

De acordo com o relato, os trabalhadores portuários brasileiros estabeleceram união em torno do projeto de lei que viria a ser conhecido como Lei de Modernização Portuária, criando Intersindicais Portuárias. O principal exemplo deste modelo de organização ocorreu em Vitória/ES, onde os trabalhadores souberam unificar-se e traçar estratégias de luta e organização, tendo o coletivo de trabalhadores portuários como base de representação, rompendo as trincheiras de cada categoria (LOGISTICA PORTUÁRIA, 2011). Este exemplo, assim como outros

[...] servem de apoio para que as categorias vejam o quão importante é ter uma visão unificada, esquecendo as divergências políticas e pessoais. Quando cada trabalhador deixa de lado todas aquelas atitudes que podem influenciar negativamente no processo de luta por melhores condições para o grupo, o resultado é um só: a evolução contínua (LOGISTICA PORTUÁRIA, 2011, não paginado).

Em Vitória, por exemplo, a organização dos trabalhadores portuários avulsos orientou-se na construção de uma unidade portuária para enfrentar as mudanças inseridas no mundo do trabalho portuário com a Lei de Modernização dos Portos. Com a experiência de luta e organização coletiva que o SETEMEES teceu, juntamente com outros sindicatos avulsos, constituíram uma Intersindical atuante no porto (Entrevista com Liderança Sindical 1 da FNE, 2020).

Em Santos, como observado nos trabalhos de campo, os trabalhadores já organizaram unidades portuárias¹⁴⁴, que foram, inclusive, fundamentais no enfrentamento da PL8 (projeto de lei que resultou na Lei de Modernização Portuária), contudo a unidade e as ações da entidade não se concretizaram como uma expressão fundamental de organização e luta dos trabalhadores, ou seja, as lideranças sindicais não deram continuidade a esta unidade. Assim, eventualmente, organizações aparecem e desaparecem para depois ressurgirem novamente, fato que dificulta as possibilidades de união entre as categorias portuárias santistas.

Como exemplo desta oscilação, temos o ressurgimento da Unidade Portuária durante a discussão da MP 595 (que resultou na Lei dos Portos) e, mais recentemente, a Unidade Portuária foi retomada para o posicionamento contra o decreto presidencial que colocou a atividade portuária como essencial, levando os trabalhadores a manterem os

¹⁴⁴ Sindicatos que compõem a unidade são: Bloco; Conferentes de Carga e Descarga; Consertadores; Estivadores; SINDAPORT; SINDOGEESP; SINTRAPORT; e Vigias (UNIDADE PORTUÁRIA SANTOS, 2013).

serviços durante a pandemia da Covid-19 no Brasil. Já outra ação do governo de Bolsonaro deu-se através de outra medida provisória, a MP 945, a qual regula a operação nos portos durante a pandemia. (SANTAPORTAL, 2020).

Analizando o universo do trabalho portuário no Brasil, com as políticas e ações do Estado, desde a Lei de Modernização dos Portos de 1993 e a Lei dos Portos de 2013, o cenário para os trabalhadores, sejam eles avulsos ou vinculados a OP ou os trabalhadores inseridos dentro dos TUP, por meio de novas categorias de trabalhadores portuários, é de imersão na lógica de acumulação do capital. Vivenciando, pois, novas formas de controle sobre a força de trabalho, o que, por sua vez, acarreta em precarização laboral e na busca do capital em fragilizar e fragmentar as entidades de representação dos trabalhadores.

No Brasil, as principais lideranças sindicais têm no “conflito” entre avulso e vinculado uma grande atenção e compreendem que o avulso é a única forma de manter o mercado de trabalho “mais digno” para os trabalhadores portuários, tendo em vista os direitos trabalhistas historicamente conquistados por estes trabalhadores. Entretanto, ampliando o olhar e apreensão das ações e intencionalidades do capital nos portos, percebemos que este debate e posicionamento dos sindicatos dos trabalhadores portuários têm sido permeados pela aparência e não pela essência, a raiz da questão em si, que se coloca diante de um modelo de acumulação flexível, que visa, a qualquer custo, a reprodução ampliada do capital.

Afinal, como exemplificamos a partir dos casos inglês, português e chileno ao longo desta tese, a precariedade do trabalho, o solapamento de direitos e conquistas dos trabalhadores são, de fato, os motes que orientam o modo de expansão e territorialização do capital nos portos. Deste modo, torna-se até vantajoso para o capital que os sindicatos e os trabalhadores estejam ainda disputando e debatendo a questão entre o avulso ou vinculado, já que isso mascara a real face e interesse por trás das novas medidas e seus mecanismos de atuação no setor portuário.

Na realidade, o objetivo do capital não é construir um mercado de trabalho portuário centrado no trabalho vinculado, formal, com garantias e direitos trabalhistas, mas sim superá-lo, criando um mercado de trabalho sem garantias, sem direitos e com uma representação sindical fragilizada ou inexistente.

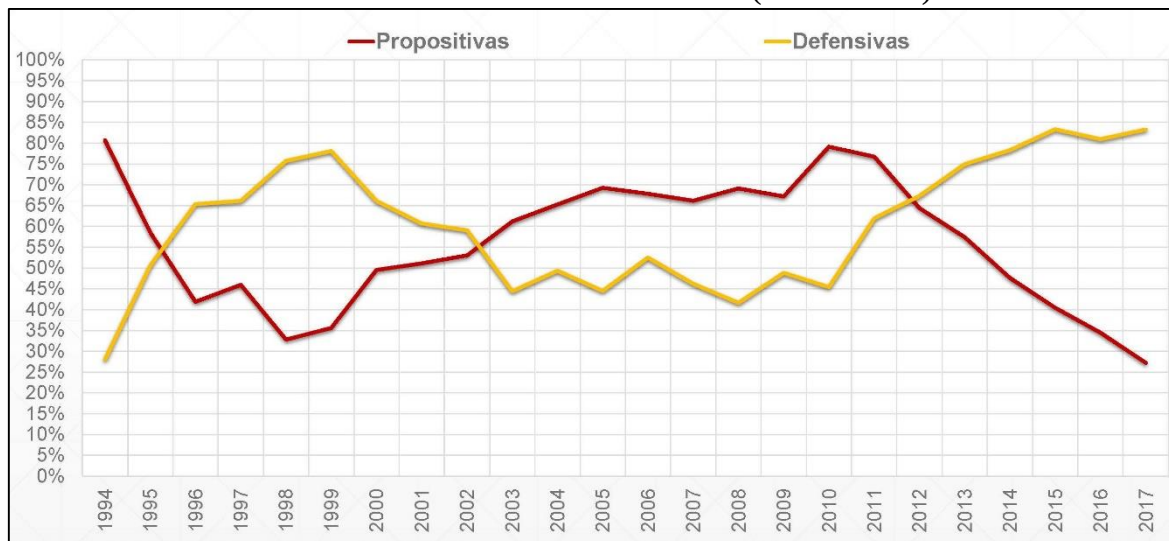
Soma-se a este processo, o contexto recente do capitalismo no Brasil e a sua relação com a classe trabalhadora, marcados por ataques a organização dos trabalhadores, principalmente diante do avanço das políticas neoliberais, após o processo de golpe contra

a ex-presidenta Dilma Rousseff. Sendo que, no movimento sindical, o que se notou foi a retomada de seu caráter defensivo diante das mesas de negociações.

[...] dada a sobreposição entre crise política e econômica. Como vimos, as reivindicações de tipo defensivas se ampliaram nas greves ocorridas no período. Observa-se também uma redução na capacidade dos sindicatos negociarem reajustes com ganho real de salário: em 2014, 90,4% dos acordos foram superiores à inflação, em 2015, esse número caiu para 52% (Dieese, 2015) e em 2016 para 18,3% (Dieese, 2016a). Por outro lado, desde 2015 vimos aumentar o número de manifestações conjuntas dos movimentos sociais e sindicais contra a austeridade e a perda de direitos (MARCELINO; GALVÃO, 2020, p. 163).

Como sinalado por Boito Junior (1999), os sindicatos, durante a onda neoliberal dos anos 90, pautaram suas ações grevistas na manutenção de direitos, caracterizando um período defensivo. Todavia, em meados da primeira década dos anos 2000, este caráter alterou-se para ações grevistas de caráter propositivo, como levantado pelo DIEESE, a partir do monitoramento das greves registradas no Sistema de Acompanhamento de Greves (SAG-DIEESE). Porém, esta tendência tem mudado nos últimos anos, conforme observamos no Gráfico 15, resultando na predominância das ações defensivas.

Gráfico 15: Caráter das Greves no Brasil (1994 – 2017)



Fonte: DIEESE, 2017b. Adaptado pelo autor.

Tendo como referência o ano de 2016, das 2.093 greves ocorridas, apenas 721 foram propositivas e 1.694 foram defensivas (DIEESE, 2017b). As ações grevistas de caráter defensivo no ano de 2016 tiveram como causa o descumprimento de direitos por parte dos empregadores (totalizando 1.165) e a manutenção das condições vigentes, ou seja, greves para não perder direitos (com um total de 839) (DIEESE, 2017b).

Averiguado dados mais recentes, o caráter defensivo das paralisações no país permanece, no ano de 2018, quando 1.189 (81,8%) greves tiveram esta natureza. Nesse ano, o descumprimento de direitos foi o maior motivo para a paralisações, 765 (52,6%), seguidos das ações por manutenção das condições vigentes 630 (43,4%) (DIEESE, 2019b). Por sua vez, as greves propositivas registraram 572 (39,4%), de um total de 1.453¹⁴⁵ greves no ano de 2018.

Em 2019, ocorreram 1.118 greves, representando uma redução de 23,06% em relação ao ano de 2018. Assim como em 2018, o ano de 2019 manteve o caráter defensivo das paralisações, registrando 921 (82,4%), sendo que, dessas, o caráter de maior número registrado foi por descumprimento de direitos, com 590 (52,8%) das paralisações e, para manutenção das condições vigentes, foram 511 (45,7%) (DIEESE, 2020a).

Os dados referentes ao primeiro semestre de 2020 demonstram a contabilização de 355 greves, sendo que, novamente, o caráter defensivo é o principal com 318, isto é, 89,6% do total de greves (DIEESE, 2020b). Neste primeiro semestre, as greves defensivas, de caráter de manter direitos e as de descumprimento de direitos registraram o mesmo número, 186 cada uma. Outro dado importante até aqui registrado foi que, nesse ano, as greves vêm ocorrendo em maior número na esfera privada, que registrou 195, em comparação às 160 que ocorreram na esfera pública (DIEESE, 2020b). Dado diferente dos dois últimos anos, em 2018, registraram-se 791 paralisações na esfera pública e 655 na privada e, em 2019, ocorreram 566 registros na esfera pública e 548 na privada.

Deste modo, entendemos que o conjunto de medidas do governo, intensificado com o golpe de 2016, bem como a conjuntura política, econômica e ideológica recente do país, refletiram nos dados apresentados sobre as greves no país e em seu caráter.

Entendemos também que o panorama que se desenha para os trabalhadores e trabalhadoras no país, assim como para suas entidades de representação nos próximos anos, é de uma difícil luta defensiva, luta para manter direitos conquistados, pela democracia, pela própria existência (MARCELINO; GALVÃO, 2020).

Salientamos que, desde o governo Temer, as propostas impopulares de supressão de direitos trabalhistas e universais dos trabalhadores foram propagandeadas pelo governo e pela mídia, sempre dentro do discurso da modernização e de sua necessidade para aumentar o número de empregos.

¹⁴⁵ Salientamos que o DIEESE, além de registrar o caráter das greves como propositivas e defensivas, registra outras naturezas, como de protesto e de solidariedade. Também, a soma entre estas parcelas pode ser superior ao total de greve anual porque uma mesma paralisação pode apresentar distintas motivações (DIEESE, 2019a).

Contudo, os anos de 2017, 2018 e 2019 demonstram uma retomada tímida do crescimento econômico, que, aliás, os analistas tratam como a mais lenta recuperação econômica brasileira da história (MARCELINO; GALVÃO, 2020).

Por outro lado, o que vem aumentando, segundo as autoras supracitadas, nesse triênio, são os números de subemprego ou o emprego precário. O ano de 2018 registrou um pífio crescimento econômico, isso é, um crescimento do PIB de 1,3%, fazendo com que a taxa de desemprego atingisse o mesmo nível de 2016 (MARCELINO; GALVÃO, 2020). Já no primeiro ano de Bolsonaro no governo, o PIB registrou uma retração em relação ao crescimento do PIB de 2018, atingindo 1,1% no ano de 2019, ou seja, menos 0,2%. Em relação ao número de desempregados, o ano de 2019 terminou com uma taxa de 11,9% (mais de 11,6 milhões de pessoas), inferior ao ano de 2018, que foi de 12,3% (ABDALA; BRASIL, 2020)

As reformas neoliberais implementadas desde o governo de Temer e intensificadas por Bolsonaro não vêm promovendo qualquer aumento significativo de número de empregos no país, pelo contrário, tais reformas só fragilizaram e geraram precárias condições de trabalho (MARCELINO; GALVÃO, 2020). Aliás, argumentam as autoras, as vagas de emprego criadas foram por meio de contratos intermitentes e em tempo parcial, por exemplo.

A informalidade fechou o ano de 2019 atingindo 41,1% da população ocupada, o que representa 38,4 milhões de pessoas, sendo o maior contingente desde 2016 (BRITO; NAIME, 2020). Outro dado refere-se à subutilização da força de trabalho (pessoas desocupadas, subocupadas por insuficiência de horas trabalhadas ou força de trabalho potencial) que chegou a 27,6 milhões em 2019, um crescimento de 1,2% em relação ao ano de 2018 (BRITO; NAIME, 2020).

Em suma, a conjuntura recente do país também tem trazido implicações de diferentes ordens no que se refere aos mecanismos de resistências e lutas dos trabalhadores portuários brasileiros. Neste sentido, entendemos que as entidades de representação dos trabalhadores têm papel importante de resistência diante das medidas implementadas contra os direitos dos trabalhadores, pelo capital com a anuência do Estado. Contudo, o sindicalismo no país também vivencia uma crise, cujos sintomas podem ser observados, por exemplo, no afastamento das lideranças de sua base de representação, nas disputas entre os sindicatos por base de representação e na representação ensejada em categorias específicas.

O primeiro aspecto mencionado é, se não o principal, um dos maiores problemas, justamente porque implica na inversão de valores e identidades, levando a uma transposição das ações em prol dos trabalhadores para o favorecimento do capital, seja ao negar o enfrentamento direto ou, mesmo indiretamente, ao minar e não incentivar os movimentos, ações, manifestações e debates que possam viabilizar ações concretas que atendam aos anseios dos trabalhadores da base.

O segundo ponto levantado refere-se às disputas entre os sindicatos por base de representação, com propósito, por exemplo, de aumentar a arrecadação do imposto sindical. Esta questão em si se apresenta como uma falta de preocupação com a luta e anseios dos trabalhadores, inclusive do conjunto da classe trabalhadora, pois, o que se nota, é a falta de solidariedade, de iniciativas de fortalecimento e de união entre as entidades, com o propósito de ampliar o “olhar” de suas lutas para além do aumento salarial.

Consequentemente, os dois pontos anteriores também correlacionam-se com a outra problemática elencada: a estrutura sindical enrijecida por divisões em categorias específicas, que atrapalha as possibilidades de ampliação do debate articulado e fortalecido em favor de direitos sociais e laborais da classe trabalhadora.

A estrutura sindical corporativa no Brasil subordinou estas entidades ao Estado, não que isso signifique um pleno controle, mas representação sua integração, pois é o próprio Estado que reconhece ou não se um sindicato pode representar os trabalhadores (ZANETTI, 1991).

Nesta perspectiva, acreditamos ser importante debater os obstáculos que a estrutura sindical impõe a luta dos trabalhadores e à própria ação sindical. Assim, questionamos: até que ponto o atrelamento sindical ao Estado no contexto brasileiro é favorável ou prejudicial para o processo de construção real, concreta, no sentido de defender e avançar nas conquistas de direitos dos trabalhadores e condições humanas básicas e elementares a estes sujeitos; até que ponto este atrelamento Estado-sindicato não dificulta a possibilidade de um processo de transição e, até mesmo, de emancipação das amarras do capital.

Ainda que não devamos nos esquivar de considerar as particularidades de cada categoria, de cada singularidade destes sujeitos, homens, mulheres, urbanos, rurais, jovens, idosos, negros e negras, indígenas, etc., é preciso que se viabilizem mecanismos de correlação, fortalecimento e união das lutas, eliminando o “campo minado” e

fragmentado (o *ser* bancário, *ser* estivador, *ser* professor, etc.), como também o incentivo contraditório ao capital e ao Estado.

Para Thomaz Junior (2002a), enquanto os sindicatos não romperem com esta segmentação imposta pela estrutura sindical, não assimilarão as transformações e horizontalidades inseridas no mundo do trabalho pelo capital. Nesse sentido, é necessário alterar o olhar minado, segmentado, para compreender as reverberações do capital em uma escala mais ampla, suas intencionalidades, isso é, suas territorialidades.

No caso deste estudo, é preciso que os trabalhadores portuários busquem estratégias de luta que unifiquem, por exemplo, os trabalhadores do setor (avulsos e vinculados) em contraposição às ofensivas do capital, inclusive em uma escala nacional, rompendo com a unicidade sindical e as amarras que a estrutura sindical coloca para as ações destas entidades.

Consoante a isto e a título de comparação, apesar de também existirem problemáticas e limitações em relação às ações das entidades de representação dos trabalhadores e às interferências do capital, na Colômbia, os sindicatos portuários são organizados em âmbito nacional, representando trabalhadores de mais de uma atividade/categoria dentro e fora do setor portuário. Isso tem possibilitado uma ampla articulação, debates, bem como trocas de experiências e problemáticas, promovendo, mesmo que pontualmente, significativas proposições e sociabilidades, ou seja, implicando não só em movimentos e ações materiais, mas também em laços de solidariedade, que envolvem aspectos simbólicos, também fundamentais aos trabalhadores.

Na Colômbia, os trabalhadores portuários são representados por dois sindicatos portuários, o Sindicato Nacional de Trabajadores de Rama y Servicios de la Industria del Transporte de Colombia (SNTT), criado em 2006 e ligado aos trabalhadores de transporte (motorista de ônibus, caminhões, etc.), que, contudo representa somente os trabalhadores com vínculo empregatício; e a Unión Portuaria (UP), sindicato que nasceu para representar os trabalhadores portuários, com vínculos de trabalho, terceirizados e subcontratados. A UP nasceu no ano de 2002, onze anos após a implementação da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº1 de 1991 - Lei de Constituição Política¹⁴⁶) naquele país,

¹⁴⁶ Entre as principais medidas propostas está a privatização dos portos, com a instalação das Sociedades Portuárias Regionais dos Operadores Portuários e dos Portos Privativos (PÉREZ; MORENO, 2008). Ainda, com a lei, proliferou-se o regime de contratação laboral por meio das Cooperativas de Trabajo Asociado (CTA) e das Empresas de Servicio Temporal (EST), as quais burlam os direitos do trabalhadores e fragilizam as entidades sindicais.

ou seja, surge diante dos rebatimentos do processo de precarização implementados com a modernização portuária, visando, assim, organizar os trabalhadores frente a este processo (BARROS, 2017).

Para citar mais um exemplo de organização sindical para além de determinadas categorias, que rompe com a leitura fragmentada, temos o caso do SEAL em Portugal. Este sindicato representa os trabalhadores portuários portugueses, assim como os trabalhadores no setor da logística.

Obviamente que as estruturas sindicais do Brasil, Colômbia e Portugal são diferentes, possuem suas particularidades em contextos históricos, políticos, etc, porém, mesmo com a entidade de representação organizada de maneira mais próxima da base, para além de uma categoria e em escala nacional, como nos casos colombiano e português, há também as dificuldades e barreiras destas entidades¹⁴⁷, visto que ambas também se inserem mundialmente diante do sistema capitalista de produção.

É por isto que, todos esses três aspectos elencados anteriormente, nos fazem refletir sobre a necessidade do sindicalismo no Brasil não se acomodar e/ou se burocratizar. É preciso retomar os processos históricos e os contextos atuais, centrando-se nos anseios da classe trabalhadora na busca de estratégias e proposições significativas, sejam elas materiais ou simbólicas. Afinal, a conjuntura atual do modo capitalista de produção coloca desafios para os trabalhadores e trabalhadoras pelo mundo, pois as medidas político-econômicas dentro do neoliberalismo impõem aos homens e mulheres processos de subordinação e precarização.

Urge, portanto, a criação de mecanismos que visem a quebra destes preceitos e tendências instituídos pelo sociometabolismo do capital, sendo necessária outra forma de gerir os portos e, principalmente, de pensar e organizar o trabalho portuário. Isso deve ocorrer de tal modo que os trabalhadores retomem o controle de suas vidas, dos processos e meios de trabalho e de suas relações com a natureza, sendo ainda preciso que se revejam as estruturas, ações e estratégias dos sindicatos, pois, conforme apontamos ao longo de todo o trabalho, as entidades de representação dos trabalhadores brasileiros, estando

¹⁴⁷ Na Colômbia, por exemplo, as empresas relutam em reconhecer os sindicatos como representantes dos trabalhadores, o que levou a UP a fechar seu primeiro ACT somente após 11 anos de sua criação. Assim como no caso Português, em que o SEAL vem sofrendo com ações e práticas antissindicais realizadas por grandes grupos econômicos mundiais que se recusam a cumprir acordos trabalhistas e as próprias leis laborais do país. Vide o caso da tentativa de abertura de falência da ETPL e o despedimento dos trabalhadores para serem recontratados, com contratos de trabalhos precários, por uma empresa terceirizada.

atreladas ao Estado, também viabilizam as brechas, as interferências do capital, sendo que os sindicatos portuários em questão também se inserem neste contexto.

Em Santos, nos últimos anos, o que se viu foi a total perda dos preceitos históricos de ideologias e posicionamentos políticos. Ainda que tenhamos partido de um sindicato pungente e combativo, que se negou a carregar navios com destino à Espanha do ditador Francisco Franco (1936-1975) em 1946; de um sindicato com figuras históricas e importantes dentro do movimento sindical no país, como Oswaldo Pacheco da Silva, presidente do sindicato dos estivadores e que exerceu mandato de deputado na Assembleia Nacional Constituinte de 1946, eleito pelo Partido Comunista do Brasil (PCB). Foram estes trabalhadores portuários, como descrito por Silva (2003), que contribuíram para o reconhecimento da cidade de Santos como a “Barcelona Brasileira”, período em que os anarquistas tinham importante influência na organização sindical, e, posteriormente, como a “Moscouzinha Brasileira”, quando os comunistas influenciaram a cidade.

Na história do movimento sindical, tivemos inúmeros exemplos de que, mesmo com uma miríade de dificuldades e barreiras, os trabalhadores souberam organizar-se e dotar suas entidades de representação de significados e ações emanadas a partir da própria base.

É por isto que acreditamos na necessidade de um sindicalismo autônomo, independente das ações governamentais e dos empresários, que possa compreender o conceito de classe trabalhadora de forma ampla, integrando os trabalhadores terceirizados, os informais, os pescadores, quilombolas, os camponeses etc., como sujeitos que compõem esta classe e são, por sua vez, diversos e possuem suas particularidades.

Nesta perspectiva consideramos que o processo de formação do Brasil deixou vestígios, ainda presentes na memória da população, das importantes lutas e revoltas travadas por diferentes movimentos, o que influencia de diferentes formas os trabalhadores brasileiros, inclusive culturalmente. Estas “[...] ‘marcas’ desta história nos ajudam a entender a linguagem, os valores e os símbolos presentes no imaginário do povo e podem explicar, em muitos aspectos, suas reações e comportamentos” (ZANETTI, 1993, p. 136).

Concordando com o autor supracitado, a articulação entre as dimensões política, cultural e econômica pode oferecer elementos importantes para o movimento sindical,

seus campos de atuação, estratégias de luta, organização e contribuir, para a própria concepção e elaboração de suas pautas.

Não estamos aqui fazendo somente uma crítica, esquecendo que os sindicatos são constituídos de pessoas e que suas atuações e proposições têm limitações, muito pelo contrário. Entretanto, é preciso evidenciar os problemas, no sentido de possibilitar a construção de mecanismos que visem uma reorganização, melhorias e avanços, que possam auxiliar em condições sólidas de afirmação e resistência. Ainda mais diante do contexto de intensificação das políticas neoliberais no país, representadas pelas contrarreformas, aplicadas desde o golpe de 2016, expressadas na Reforma Trabalhista, na Ampliação da Terceirização, Reforma Previdenciária e nas MP decretadas por Bolsonaro, enfim, medidas que visam reorganizar a dinâmica laboral e social no país, com contratos intermitentes, terceirização, ampliação do desemprego, etc.

Igualmente, diante da pandemia da Covid-19, novas preocupações assolam a classe trabalhadora, que receia ter que continuar a trabalhar e ser contaminada (e, conseqüentemente, contaminar seus familiares) ou não ir trabalhar e ser desligada de seus serviços, ou seja, um misto de insegurança e ataques envolve estes trabalhadores.

Portanto, os desafios que se colocam para os trabalhadores brasileiros frente ao avanço de todos estes processos são inúmeros. É por isto também que é fundamental apreendermos que a resistência destes trabalhadores não se fará somente via ações organizadas, por meio de uma entidade sindical ou movimento social, ainda que estas expressões sejam importantes. Entretanto, as resistências, enquanto relação social e espacial, que pressupõem conflitos entre sujeitos com finalidades distintas podem também se expressarem pelas experiências cotidianas (RIBEIRO, 2012; THOMPSON, 1981).

Até mesmo porque a resistência não deve ser entendida a partir de seu resultado estrito, mas pelo processo que ela produz, pois ela pode não se restringir, essencialmente, com o horizonte de um projeto revolucionário, como já destacamos anteriormente. As resistências apresentam-se de maneiras diferentes, podem ser coletivas e organizadas, mas também individuais, no cotidiano, de caráter múltiplo e diverso (RIBEIRO, 2012; SCOTT, 2002; 2011; THOMPSON, 1981).

Em outros termos, as resistências dos trabalhadores portuários, além do mecanismo organizacional coletivo dos sindicatos, também se processam diante das práticas cotidianas, dentro e fora dos locais de trabalho, pois resistem quando, apesar das

dificuldades e não garantias de serem avulsos, continuam e mantêm a identidade e a memória de trabalhadores “sem patrões”, como caracterizou Silva (2003).

O trabalho avulso, ainda hoje nos portos, conserva a memória de glórias históricas conquistadas pelos trabalhadores, contudo, as entidades de representação destes sujeitos distanciaram-se, a cada dia, de suas bases, muito devido à própria estrutura sindical, conforme estamos apontando.

Todavia os trabalhadores resistem à sua maneira, às vezes, simplesmente visam manter as condições e os direitos mínimos conquistados de outrora. Porém, resistem também quando decidem não ir trabalhar em um dado dia ou quando se negam a exercer determinadas funções, ainda que isso possa parecer um motivo trivial. Entretanto, estes motivos, por vezes tidos como banais, ganham significados concretos e simbólicos para estes sujeitos, assim como representam uma afronta para o próprio capital, já que o modo de produção capitalista é fundamentado na extração do trabalho excedente e, quando o trabalhador não dispõe sua força de trabalho ao capital, o mesmo não se realizará sem estes sujeitos dentro de seus espaços de produção.

No caso dos portos, nos porões, conveses, cais, armazéns, dentro dos maquinários pela orla, como tratores, porteineres, ou seja, o capital não realizará sua finalidade de extrair a mais valia, que lhe possibilitará a acumulação do capital.

Deste modo, a despeito da crise que os sindicatos portuários vêm enfrentando, existem resistências nos portos e, apesar dessas serem, por vezes, restritas a momentos específicos, descontínuas, individuais, são fundamentais, pois expressam descontentamentos e reações diante da territorialidade e intencionalidade do capital nos portos. Isso demonstra que existem os contrapontos, bem como outras territorialidades, emanados pelos trabalhadores portuários.

Destarte, ainda que sejam territorialidades subordinadas ao modo capitalista de produção, também são dialeticamente territorialidades autônomas, diante das resistências em suas diferentes expressões: contínuas, descontínuas, cotidianas, individuais, coletivas, materiais/concretas (greves, paralisações) ou simbólicas (disputas de narrativas), etc.

Em suma, apesar da fragilização das entidades de representação dos trabalhadores portuários, conforme apontamos nos casos pesquisados, e, sobretudo, diante de uma combinação de fatores de caráter interno dos sindicatos, externos, como das territorialidades do capital e do seu atrelamento ao Estado, entendemos que estas entidades se fazem fundamentais no processo de resistência e mobilização junto aos trabalhadores.

Igualmente, são importantes as lutas travadas na cotidianidade, mesmo que por ações individuais e descontínuas dos sujeitos, afinal, diante deste acirramento neoliberal e dos ataques aos direitos sociais e laborais, faz-se necessária, mais do que nunca, a rearticulação e mobilização do conjunto da classe trabalhadora. Sobretudo para demarcar seus descontentamentos e anseios por um futuro de emancipação social dos trabalhadores do modelo sociometabólica do capital.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo de doutorado em Geografia teve como tema de análise os reflexos do processo de modernização portuária nos portos brasileiros e seus significados para os trabalhadores, sejam eles avulsos ou vinculados. Para isto, como recorte espacial foram selecionados 2 modelos portuários distintos, o Porto Organizado de Santos, tipo *landlord port*, e o Terminal Privativo do Pecém, terminal em que tanto a autoridade portuária quanto a operação estão sob controle da iniciativa privada.

Como demonstrado no decorrer do texto, tais modelos possuem suas particularidades e singularidades, inclusive de condições jurídicas e laborais. Entretanto, em ambos, frutos do processo de intensificação das medidas neoliberais, é visível o processo de precarização e flexibilização das relações de trabalho, bem como de fragilização de suas entidades de representação e a reorientação do sistema organizacional e estrutural portuário ditado pelo modelo de produção capitalista.

Qual a relação ou importância disso tudo para a Geografia? Diferentemente de outros pesquisadores que estudam os portos ou a questão portuária, não tivemos como princípio norteador uma perspectiva meramente econômica, pautada nas possibilidades de correlação entre o desenvolvimento econômico do país; a rede de transporte, de logística; ou mesmo um enfoque urbano, do desenvolvimento urbano e as possibilidades e problemáticas dos portos neste contexto.

Reconhecemos a importância destas contribuições e abordagens e, inclusive, utilizamos autores que teorizaram e refletiram sobre este objeto espacial nestas perspectivas. Entretanto, para nós, em nossas análises, escolhemos como central o trabalho e as relações entre capital, trabalho e Estado para pensar os portos. Optamos por compreender o conjunto de mudanças introduzidas nestes objetos espaciais, dentro do ideário do neoliberalismo e seus impactos para os trabalhadores, a partir do conflito entre capital e trabalho.

Em outras palavras, a importância deste estudo, no que se refere à ciência geográfica, faz-se ao revelar as possibilidades de apreender a atuação do capital na produção de espaços, de dinâmicas e objetos espaciais, de territorialidades, bem como de apreender os sujeitos trabalhadores que também produzem espaços e também possuem suas territorialidades.

Por isto, além de enfatizar o porto, como estrutura, funcionalidade, e o capital com sua interferência na dinâmica portuária, sobretudo mediante a modernização portuária,

temos como sujeitos deste estudo aqueles que vivem da venda de sua força de trabalho nos portos, quer dizer, os trabalhadores portuários avulsos e vinculados, que possuem relações sociais, laborais e territoriais e ações e reações, enfrentamentos e resistências à lógica de expansão do capital no sistema portuário nacional.

Conforme apontado durante o texto, frente à crise de superacumulação do capital dos anos 1970, foram inseridas medidas político-econômicas que garantissem a continuidade de seu processo de acumulação. Para isso, foram necessárias múltiplas estratégias de acumulação, como a incorporação de novos territórios, ajustes espaço-temporais que possibilitassem condições ideais à contínua (re)produção da lógica do capital. Os portos também estão incluídos neste cenário e ganharam ainda mais importância por serem objetos espaciais, incrustados nos territórios, os quais conectam lugares, cidades, bem como dinâmicas de produção e de consumo, dentro da divisão internacional do trabalho.

Neste sentido, a expansão do capital não se trata apenas de controlar a dinâmica e gestão do espaço portuário, mas também o trabalho, o processo de trabalho portuário, assim como as formas de organização do trabalho na busca por implementar os preceitos da flexibilidade representados, por exemplo, pela exploração do trabalho, precarização e fragmentação direta ou indireta das entidades de representação dos trabalhadores.

Desta maneira, nossas análises pautaram-se no conflito capital-trabalho nos portos e no objetivo geral estabelecido de compreender o trabalho portuário no país frente à recente atuação do capital nos portos, buscando entender as condições de trabalho e os reflexos das estratégias de controle do capital nos portos, alicerçados no processo de modernização portuária.

A modernização portuária no Brasil, conforme apontamos, teve como marco a promulgação da Lei nº 8.630/93, que inseriu um conjunto de modificações no setor portuário, entre elas a criação da AP, do CAP e dos OP, os quais tiveram a obrigação de estabelecerem em cada PO um OGMO. Isso, por sua vez, acabou com o *closed shop* no país, ou seja, com o controle da intermediação da mão de obra dos sindicatos dos trabalhadores avulsos, assim como iniciou o processo de privatização dos terminais portuários dentro do PO e de autorizações para instalação do novo modelo de exploração nos portos, o Terminal de Uso Privado (TUP).

O Terminal do Pecém nasceu neste contexto de estabelecimento de um novo modelo portuário, um porto privado da administração à operação, com diferenças significativas no que tange às obrigações fiscais, tributárias, à contratação da força de

trabalho em relação aos PO ou, até mesmo, em relação aos terminais arrendados dentro do mesmo.

Além de levar os trabalhadores avulsos a perderem o controle sobre a intermediação do trabalho nos portos, a legislação inseriu novas modalidades de contratação no setor, o próprio trabalho avulso, o vinculado e por cooperativas de trabalho portuário.

A Lei de Modernização Portuária também estabeleceu uma nova nomenclatura sobre os trabalhadores avulsos registrados no OGMO, que passaram a se chamar Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA). O objetivo desta alteração foi o de unificar todas as 6 categorias de trabalhadores em apenas uma, o TPA, e aplicar a multifuncionalidade entre estes trabalhadores. Nesse contexto, a própria existência dos sindicatos de cada categoria estava ameaçada¹⁴⁸.

Depreendemos, também, que a modernização dos portos no país marcou um processo que foi muito além de alterações na dinâmica, estrutura, técnicas e gestão dos portos, isto é, da reestruturação produtiva do setor, implicando, e talvez esta seja a maior razão e anseio de ser do interesse do capital nos portos, em alterações no controle e organização da força de trabalho portuária. Dentre elas, destacamos a flexibilização e precarização, que buscam torna o trabalho mais adaptável, maleável e eficiente.

Por mais que o capital utilize do discurso de vincular os trabalhadores avulsos para acabar com o trabalho casual nos portos, este ocorre sem o diálogo com os trabalhadores. Não se discute em que condições se dará o vínculo, muito menos como manter os direitos dos TPA, os quais foram conquistados no laboro por quase 7 décadas como casual.

Aliás, argumentamos no texto que, em nossa percepção, a real intenção do capital não é a preocupação com a melhoria das condições de trabalho dos trabalhadores portuários, ao propor a vinculação destes sujeitos, ou seja, a sua suposta formalização laboral. Mediante as análises teóricas e os dados empíricos e secundários, inclusive correlacionados com experiências de contextos na Colômbia, Chile e Portugal, demonstramos a real intenção e consequência da modernização portuária imposta pelo capital.

¹⁴⁸ A possibilidade de unificação das categorias dos trabalhadores avulsos em apenas uma foi alterada na Nova Lei dos Portos em seu art. 40, parágrafo 4º, que reconheceu que as categorias que compõem os TPA são categorias profissionais diferenciadas. Vale dizer que, de 1993 a 2015, ano de publicação da Nova Lei dos Portos, algumas categorias foram incorporadas por outras, como no caso dos trabalhadores de bloco de São Sebastião, incorporados ao quadro da estiva deste porto e ao próprio sindicato dos estivadores.

O que delineamos é que o capital, diante do sistema portuário, vê como um caminho/via/estratégia espacial, ou seja, uma concreta possibilidade de ampliar sua acumulação, sendo, contudo, necessário o seu controle total, o que impacta fundamentalmente no trabalho, visto que resulta em um propósito maior, diante da territorialização da modernização do setor portuário. Este se concretiza controlando e ditando o trabalho, isto é, as condições e formas do trabalho portuário, o que implica em sua precarização e flexibilização.

Nesta perspectiva é que devemos entender o porquê do fim do *closed shop*, que garantia direitos aos trabalhadores, pois representava empecilhos para a plena expansão da lógica de reprodução do capital com o *toyotismo*, dado que a precarização do trabalho possuiu o sentido de perda de direitos acumulados pelos trabalhadores. É por isso que entendemos a modernização dos portos como processo que remete à precarização do trabalho portuário, porque visa retirar direitos dos trabalhadores portuários conquistados ao longo de sua história, dando possibilidades concretas de controle e atuação do capital nos portos.

Assim, flexibilizar as relações de trabalho nos portos é uma investida do capital que objetiva alterar a relação estabelecida entre capital e trabalho anteriormente, buscando suprimir *in totum* ou parcialmente os direitos dos trabalhadores. Sob este prisma que compreendemos o fim do *closed shop*, mas também a tentativa de acabar com o próprio trabalho avulso, que representa barreiras para a flexibilidade do trabalho portuário dentro dos interesses do capital.

Por isto, devemos entender o TUP e sua possibilidade de contratação de trabalhadores portuários fora do sistema OGMO com outras nomenclaturas/categorias como um processo de flexibilização do trabalho portuário, visto que propicia a flexibilidade dos tempos e horários de trabalho, de maneira a satisfazer o atual modelo de produção do capital, o *toyotismo*.

No Pecém, esta permissão do Estado ao capital resulta em condições laborais distintas entre trabalhadores que exercem atividades similares nos TUP e nos PO, sendo que, neste primeiro, os trabalhadores recebem remunerações inferiores aos TPA, assim como vivenciam jornadas de trabalhos e a própria condição de trabalho diferenciadas.

As estratégias de expansão do capital nos portos nacionais realizam-se tendo um novo modelo portuário como o mais ideal, no caso os TUP e, mesmo que estes sejam ainda os principais terminais em movimentação de cargas em tonelagem, por terem em sua gênese a ligação com grandes empresas extrativistas de bens naturais (como petróleo,

minério de ferro, bauxita, etc.), só diversificaram os tipos de movimentação de carga após a Lei de Modernização dos Portos. Isso resultou na ampliação da participação na movimentação de cargas, como nos contêineres inclusive, tornando-se, para o capital, um importante espaço de acumulação.

Aliás, também frisamos o papel do Estado neste processo todo, já que a ação estatal é essencial para a funcionalidade e implementação da modernização portuária. O Estado cria condições para a expansão territorial da lógica do capital, como por exemplo, com a elaboração de políticas públicas, as quais refletem nas relações de trabalho, nas condições de vida e no cotidiano dos trabalhadores.

Assim, entendemos que, tanto a Lei nº 8.630/93 como a Lei nº 12.815/13, são exemplos da atuação do Estado, facilitando o processo de inserção da lógica do capital nos territórios, modificando as relações sociais e solapando os direitos trabalhistas, com a finalidade de derrubar as barreiras para o processo de acumulação do capital.

Neste sentido, por mais que a Lei de Modernização tenha avançado em aspectos importantes para o capital, em seu processo de reorganização territorial, com os TUP e a entrega de terminais dentro do PO à iniciativa privada, era necessário prosseguir com as transformações e eliminar as barreiras ainda existentes, pois, como afirmou Mészáros (2011), o sistema de metabolismo social do capital é incontrolável, na medida em que seu impulso à expansão e à acumulação é irrestringível. Com este intuito, é necessário sobrepor-se a quaisquer barreiras que impedem a maximização da rentabilidade do capital.

Portanto, nesta perspectiva, criou-se a Nova Lei dos Portos, por meio da qual o Estado, visando atender aos interesses do capital, possibilitou, por exemplo, o fim de qualquer restrição de movimentação de cargas de terceiros nos TUP e ainda entendeu que os TUP próximos ou dentro do PO não deveriam contratar os trabalhadores do sistema OGMO. Além disso, buscou também desburocratizar e diminuir as exigências do Estado em relação ao arrendamento de terminais, facilitando a entrega dos ativos públicos, estabelecendo o leilão de terminais.

Com estas mudanças, os TPA estão perdendo vagas de trabalho nos TUP dentro ou próximo do PO. Em Santos, por exemplo, a justiça do trabalho determinou que a redução se fizesse de forma gradual e, a partir do ano de 2019, neste porto, os TUP não têm mais obrigação de contratar TPA, ou seja, neste porto os TUP podem contratar trabalhadores fora do sistema OGMO, inclusive, por outras categorias, para realizarem atividades similares aos TPA, reduzindo seus custos de produção.

Ademais, discutimos as condições de trabalho nos dois modelos portuários, o que evidenciou, em ambos os casos (de Pecém e Santos), elementos de organização e controle sobre a força de trabalho ditadas pelos interesses do capital, representada por exemplo na multifuncionalidade dos trabalhadores portuários. Igualmente, revelou a introdução de novas tecnologias que reduzem a demanda de trabalho para estes sujeitos, ao mesmo tempo que aumenta as exigências de produtividade e eficiência.

Em outras palavras, não é só pela inserção de novas tecnologias no processo de trabalho portuário que se reduzem os tempos de movimentação, consequentemente, aumentando a produtividade e levando os portos a baterem recordes de movimentação anuais. Este processo se dá, também, por meio da precarização do trabalho, pois, com a redução do número de trabalhadores por ternos e equipes de trabalho, aumenta-se a intensidade do trabalho. Os ritmos de trabalho nos portos estão sendo intensificados, o que gera exigências e pressão sobre os trabalhadores para aumentarem seus níveis de produção de forma incessante, mesmo com o número insuficiente de trabalhadores no terno.

Além do mais, os trabalhadores portuários do Pecém trabalham de forma multifuncional, realizando atividades dentro e fora do navio, no cais ou na área retroportuária. Estes trabalhadores recebem remunerações inferiores para realizarem atividades semelhantes aos TPA nos PO. Outra problemática encontrada é que as PSO neste terminal se utilizam de um sistema misto de contratação, ou seja, contratam trabalhadores vinculados oriundos do PO de Mucuripe (como os estivadores e conferentes) para trabalharem no Pecém, com condições contratuais, salariais e de jornada diferentes da grande maioria dos trabalhadores no terminal.

A redução dos custos com a força de trabalho no TUP proporcionou ao capital (vide o caso do Pecém) um modelo a ser levado para os PO, tornando-se bandeira de luta das principais entidades de representação patronal (entre elas a ABTP, ATP, FENOP). Elas desejam isonomia entre os TUP e os proprietários de terminais arrendados dentro do PO, o que pode resultar na redução da demanda de trabalho para os TPA ou, até mesmo, no fim do trabalho avulso como conhecemos no Brasil.

Dentro deste cenário, o avanço dos interesses do capital no país ganhou novas dimensões com o golpe de 2016. Como resultado, o Brasil intensificou as políticas de austeridade com a EC 95, a Reforma Trabalhista de 2017, a qual retirou direitos dos trabalhadores inserindo-os em novas modalidades de contratação (intermitente, terceirização, *part time*, etc.), além de ampliar a terceirização para a atividade fim.

Outrossim, as eleições de 2018 e a vitória de Jair Messias Bolsonaro deu continuidade ao projeto neoliberal de intensificação das políticas de contenção de gastos públicos e ataques aos direitos dos trabalhadores e trabalhadora.

Em relação ao setor portuário, desde o ano de 2019, Bolsonaro mantém relação estreita com os empresários do setor, o que resultou, por exemplo, na auditoria do TCU (2020) sobre os portos nacionais, a qual apontou, como uma das causas de ineficiência do setor, o “monopólio do OGMO” no fornecimento da mão de obra nos PO.

Nesta auditoria, entretanto, olvidaram de mencionar que são os próprios OP responsáveis legais por manterem e controlarem o OGMO, assim como por estabelecerem programas de treinamentos para os trabalhadores portuários. Todavia, os cursos de capacitação e treinamentos que o órgão deveria implementar não estão sendo realizados, de acordo com o próprio TCU (2020), pois o OGMO está com dívidas junto à União, o que o impede de acessar os recursos do fundo para formação do trabalhador.

A nosso ver, os ataques dos empresários ao OGMO e a tentativa de colocá-lo como “monopólio” sobre a força de trabalho buscam resgatar todo um discurso elaborado pelo capital durante a aprovação da Lei de Modernização dos Portos, ainda em 1993, o qual apontava 2 “monopólios” que deveriam ser exorcizados dos portos brasileiros, o estatal e o dos trabalhadores. Isso ocorreria, respectivamente, retirando o controle do Estado sobre a operação e colocando a operação para as empresas, por meio do que criaram-se os OP; e eliminando o *closed shop* criando, justamente, o OGMO para realizar as atividades do anterior.

Em vista disso, o capital tentar remontar o discurso de “monopólio”, agora por parte do OGMO, aproximando-o dos trabalhadores, como se estes fossem os responsáveis por mantê-lo e, conseqüentemente, os reais culpados pela dívida que o órgão contraiu e pela não qualificação dos próprios trabalhadores. Mais uma vez, culpa-se os trabalhadores portuários e busca-se pôr fim ao OGMO, como uma estratégia de ampliação do controle do capital.

Nesta disputa, entendemos que o interesse do capital em acabar com o OGMO revela-se porque o mesmo mantém a prioridade de contratação de trabalhadores avulsos dentro dos PO, estabelecida desde a Lei de Modernização dos Portos e mantida pela Nova Lei dos Portos de 2013, seja como avulso ou vinculado. O capital enxerga esta obrigatoriedade como uma imposição do governo, que onera os custos de produção das empresas, as quais têm, no horizonte, estabelecer isonomia entre os PO e os TUP,

principalmente em relação à livre contratação dos trabalhadores, como se faz nestes terminais.

Para mais, as entidades empresarias como ABTP e ATP defendem o fim do trabalho avulso como conhecemos, pois representa um modelo de relação entre capital e trabalho que dificulta sua flexibilização, uma vez que o avulso construiu, ao longo da história, uma série de direitos trabalhistas que, no atual momento de expansão do capital, devem ser solapados, para dar lugar a relações de trabalhos precarizadas, sem direitos trabalhistas e sociais.

As entidades patronais reconhecem a necessidade de manter um modelo de trabalho casual devido à própria sazonalidade da atividade portuária, fazendo com que a demanda por força de trabalho altere-se ao longo do ano, mas o trabalho avulso não cabe neste projeto, pois possui direitos garantidos que não se encaixam na conjuntura e propósitos atuais do capitalismo. A alternativa apresentada pelo capital, portanto, é contratar trabalhadores como intermitentes, utilizando as novas modalidades de contratação de trabalhadores implementadas pela Reforma Trabalhista, ou seja, a contratação de trabalhadores com contratos precários de trabalho.

Desta forma, o trabalho vinculado colocado no setor portuário e defendido pelos empresários não é um trabalho que garante melhores direitos trabalhistas ou condições de trabalho aos portuários. Pelo contrário, como averiguamos, as ações dos empresários no Brasil e em escala mundial, atreladas à racionalidade neoliberal, visam condições precárias de trabalho.

Ademais, o capital vem trabalhando em anuência com o Estado para garantir seus interesses mesmo dentro da crise sanitária (Covid-19) que atingiu o mundo no final de 2019. Neste sentido, em relação aos trabalhadores portuários, o governo de Bolsonaro, para manter algumas atividades funcionando normalmente durante a pandemia, publicou o Decreto nº 10.282/20, o qual definiu as atividades essenciais e o setor portuário foi incluído como tal.

Especificamente para os portos, o governo implementou a MP 945/2020, que dispõe sobre medidas temporárias em virtude da pandemia. Entre as principais orientações da MP está o afastamento de trabalhadores que apresentam sintomas de Covid-19 e dos trabalhadores considerados de grupo de risco de suas atividades. Afastados, eles receberiam uma indenização de 50%, calculados com base nos últimos 12 meses de trabalho.

Autorizou-se, também, a contratação de trabalhadores de fora do sistema OGMO, caso a demanda de trabalho fosse maior que a o número de trabalhadores no órgão. A MP atacou, ainda, o direito de greve durante a pandemia, estabelecendo a contratação de trabalhadores de fora do sistema OGMO caso os trabalhadores paralisassem suas atividades. Além de implementar a escala digital em todos os portos brasileiros. A escala, por exemplo, em Santos, vem sendo tentada desde 2019, mas os trabalhadores foram contra tal modelo, mantendo as escalas presenciais.

A MP foi transformada na Lei nº 14.047/2020 em agosto, a qual manteve as determinações principais e ampliou os ataques aos trabalhadores, modificando, inclusive, artigos importantes da Lei dos Portos de 2013. As consequências das mudanças inseridas por este novo regulamento são importantes e atingem diretamente os trabalhadores. Por exemplo, em seu art.6º, estabelece-se a atividade portuária como essencial e, por isso, as paralisações/greves dos trabalhadores devem seguir as determinações da Lei nº 7.783/89 em seu art. 10, o qual trata das categorias essenciais e do direito à greve.

Outra alteração importante é referente ao art. 7, que determina que os trabalhadores portuários (capatazia, estiva, bloco, conferentes, consertadores e vigilância de embarcações) poderão ser contratados pelos OP de forma direta, desde que possuam qualificação para tais atividades, passando por cima, por exemplo, dos ACT e outras negociações que as entidades de representação dos trabalhadores tenham firmado com os sindicatos patronais anteriormente, como descrito no parágrafo 5º.

Esta investida do capital é mais um mecanismo de aprofundamento da retirada de direitos laborais, inclusive em relação à própria reforma trabalhista que estabelece que o negociado vale mais que o legislado, já que com a Lei nº 14.047/2020, não valerá mais no que se refere à multifuncionalidade, por exemplo.

Este novo marco busca facilitar, ainda mais, o processo de privatização dos portos, inclusive entregando as AP à iniciativa privada, como determinado no Capítulo II da Lei nº 14.047/2020.

Com tudo isso, apreendemos que a Lei nº14.047/20 é só mais uma amostra da intenção do governo Bolsonaro de aprofundar o desmonte do Estado e de atacar os direitos dos trabalhadores, até mesmo utilizando-se da pandemia da Covid-19, a qual já levou a vida de quase 200 mil brasileiros, para implementar seu conjunto de medidas antipovo, antitrabalhador e de interesse do capital, avançando contra os direitos dos trabalhadores e trabalhadoras. E os trabalhadores portuários, como demonstramos, não estão de fora, são alvos destas ações.

Por outro lado, entendemos que os trabalhadores e suas entidades de representação são sujeitos importantes e que podem intervir no processo de territorialização da lógica do capital, visto que os sujeitos sociais, os trabalhadores portuários, têm relevância neste processo de aceite ou negação das propostas e significados implementados pelo capital.

Nesta lógica, foram essenciais os trabalhos de campo, as entrevistas que, aliadas ao referencial teórico, permitiram-nos apreender e identificar as contradições, as disputas, os enfrentamentos e estratégias de resistências contra os avanços do capital implementadas por estes sujeitos. Resistências essas que devem ser compreendidas em suas variadas formas, estratégias e escalas praticadas, o que demonstra sua indignação e descontentamento com o capital.

Os trabalhadores resistem de diversas maneiras em seu cotidiano de trabalho, principalmente na tentativa de manter toda a simbologia que representa o modelo de trabalho avulso. Os trabalhadores portuários resistem quando se recusam a engajar-se no trabalho por variados motivos, como por estarem cansados do dia de trabalho anterior ou, simplesmente, por tirarem o dia de folga para estar com a família, confraternizar com os amigos, sem receber punições por tais atos ou ter que explicar ao patrão o porquê da falta ao trabalho.

Por outro lado, também identificamos durante a pesquisa empírica algumas problemáticas no que diz respeito às entidades de representação destes trabalhadores, que, em muitos casos, estão em situação de acomodação, burocratização, mas também são impactadas pelas ações da relação capital-Estado, que tendem, diante da modernização portuária, a fragilizar estes sindicatos.

A questão da permanência do trabalho portuário avulso ou de sua conversão em vinculado, inclusive, tende a ser um debate sindical. É o caso de Santos, que reflete estas processualidades e interferências do capital e o atrelamento dos sindicatos ao Estado, pois isso lhe impossibilita, por vezes, de compreender questões além da aparência, vendo as ações de fundo e concretas que o capital, com auxílio estatal, busca implementar nos portos e no processo de trabalho.

Aliás, estas dificuldades de compreender as ações do capital e seus interesses têm inúmeros motivos, a própria estrutura sindical, que distanciou as lideranças sindicais de suas bases de representação; os conflitos entre os sindicatos dos trabalhadores por base de representação; as posições políticas e ideológicas das lideranças sindicais que, muitas vezes, estão distantes dos interesses dos trabalhadores; o pensamento corporativista das lideranças sindicais (cada categoria enxerga apenas o que diz respeito a seus interesses),

etc.; que resultam em fragmentação da luta, falta de diálogo entre as categorias e disputas por poder.

Desta forma, compreendemos que os preceitos da modernização dos portos, seus significados concretos e imateriais para os trabalhadores, apresentam-se na precarização das relações de trabalho nos portos. Esta, por sua vez, lança o conjunto dos trabalhadores, sejam eles avulsos ou vinculados, em condições de trabalho precarizadas, flexíveis, assim como busca entregar os ativos públicos nacionais à iniciativa privada, no caso os portos.

Deste modo, a tese defendida neste trabalho é de que esta expansão do capital nos portos está relacionada à vigência do neoliberalismo no contexto do capitalismo atual. No caso brasileiro, a expansão foi mediada por um projeto de modernização do setor, que apresentou os portos e o trabalho portuário como atrasados, inflexíveis e monopolizados, o que atrasaria o pleno desenvolvimento do setor e oneraria as grandes empresas.

Diante disso, questionamos, neste estudo, esta expansão do capital nos portos, a implementação de regulamentos/leis/projetos que são frutos deste processo neoliberal (de caráter global, aliás) e a ideia de modernização do setor. Sobretudo porque a modernização dos portos, ao invés de se apresentar como avanço e progresso para os trabalhadores, tem representado um retrocesso, já que combina ações de precarização do trabalho, fragilização das entidades sindicais dos trabalhadores e reestruturação produtiva dos portos (transformando a gestão, operação, técnicas), o que resulta em benefícios e mecanismos necessários à reprodução ampliada do capital.

Destarte, é um fato, como expomos nesta tese, que a modernização dos portos apresenta-se nos territórios, nas relações de trabalho e no cotidiano dos trabalhadores como precarização do trabalho, não importando se este é avulso ou vinculado, revelando a intenção do capital nos portos, que na atual conjuntura visa a redução dos custos referentes à força de trabalho e o controle total do processo de trabalho portuário, podendo, assim, inserir seus métodos de controle e de produção compatíveis com a acumulação flexível.

Em suma, o presente estudo constatou que a modernização dos portos é só uma nomenclatura diferente para a ampliação da reprodução do capital no setor, já que esta modernização vem acompanhada da privatização dos portos e terminais portuários, isto é, da entrega à iniciativa privada. Então, além de implicar na tentativa do capital de controlar o trabalho, busca também o poder de controle da gestão portuária.

A propósito, se formos pensar quais são os territórios de expansão do capital, diante da modernização/privatização do setor, identificamos no estudo que são áreas já

consolidadas/existentes, como o PO de Santos; áreas construídas com financiamento público, visando a privatização, a exemplo do TUP do Pecém; ou, ainda, áreas em processo ou futura construção, também com financiamento público, que serão, em seguida, abertamente entregues à iniciativa privada.

E mais, o estudo apontou que os principais resultados dos efeitos da modernização dos portos consistem na continuidade, mas também, em alguns casos, na intensificação do trabalho, ou melhor, na precarização e flexibilização do trabalho portuário frente à dinâmica sociometabólica do capital, bem como na tentativa de fragmentação e fragilização, isto é, de minar as resistências individuais e coletivas dos trabalhadores, seja impondo a lógica do colaborador, criando “rachas” dentro dos sindicatos dos trabalhadores, seja desmontando os direitos sociais e laborais historicamente conquistados.

Tendo isso em vista, urge a efetivação de processos que visem a quebra destes preceitos e tendências “lógicas” instituídos pelo sociometabolismo do capital. É necessária outra forma de gerir os portos e, principalmente, de pensar e organizar o trabalho portuário, de tal modo que os trabalhadores retomem o controle de suas vidas, dos processos e meios de trabalho e de suas relações com a natureza. É, também, preciso que se revejam as ações e estratégias de lutas de suas estruturas sindicais-organizativas.

Aliás, estes são preceitos necessários ao conjunto da classe trabalhadora, para que esta possa à sua maneira, buscar estratégias de lutas e resistências, por direitos sociais, laborais, territoriais, sem perder de vista a superação do modelo degradante e desumano do capital.

Outrossim, as discussões e análises realizadas nesta tese sobre os efeitos da modernização portuária para os trabalhadores foram elaboradas de maneira a contribuir, modestamente, não só com estudos sobre o tema na ciência geográfica ou demais áreas, mas, sobretudo, com a luta destes sujeitos por melhores condições de vida e trabalho.

Igualmente, não temos a intenção de encerrar nossas discussões sobre a temática neste estudo, porque há, ainda, muito a ser revelado, debatido e questionado sobre a modernização portuária, sobre o avanço do capital nos portos e sobre os trabalhadores portuários brasileiros, assim como sobre as resistências emanadas pelos trabalhadores, que trazem possibilidades de mudanças, readequações e negação do projeto do capital nos portos que, sem dúvidas, serão também importantes de serem analisadas e evidenciadas. Além disso, são necessários estudos que façam comparecer as vozes, visibilidades e protagonismos de ações, lutas e estratégias de resistências destes sujeitos,

suas histórias, suas territorialidades, ou seja, não os negando ou silenciando, seja pela geografia do trabalho, a história social do trabalho ou por outras áreas relacionadas ao universo da classe trabalhadora.

REFERÊNCIAS

- ABDALA, V. BRASIL, C. Í. do. **Taxa de desemprego cai no país e fecha 2019 em 11,9%**. Agência Brasil: Economia, 2020. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-01/taxa-de-desemprego-no-pais-fecha-2019-em-119>. Acessado em: 05 out. 2020.
- ABRATEC. **Home**: Mapa dos Associados. ABRATEC, 2020. Disponível em: <https://abratec.terminais.org.br/>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ABTP. **Sobre a ABTP**: História. ABPT, 2020. Disponível em: <https://www.abtp.org.br/site/sobre-la-abtp.php>. Acesso em: 20 abr. 2020.
- _____. **Política Portuária Empresarial uma Proposta**: promover uma nova abertura dos portos. ABTP, 2016. 2p.
- AGÊNCIA BRASIL. **Ministro da infraestrutura afirma que leilão de portos do Pará superou expectativa**. UOL: Canal Rural, 2019. Disponível em: <https://canalrural.uol.com.br/noticias/agricultura/ministro-da-infraestrutura-afirmaque-leilao-de-portos-do-para-superou-expectativa/>. Acesso em: 20 jan. 2020.
- AGÊNCIA LUSA. **Economia Estivadores**: Empresa de trabalho portuário de Lisboa vai pedir insolvência. Observador, 2020. Disponível em: <https://observador.pt/2020/02/20/empresa-de-trabalho-portuario-de-lisboa-vai-pedir-insolvencia/>. Acesso em: 24 fev. 2020.
- AGUIAR, M. A. F; JUNQUEIRA, L. A. P; FREDDO, A. C. de M. O Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos e o processo de modernização portuária. **Revista RAP**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 997-1017, nov-dez, 2006.
- ALIANÇA. **About us**: História da Aliança. Aliança, 2020. Disponível em: https://www.alianca.com.br/alianca/pt/alianca/company_alianca/aboutus_alianca/index.html. Acesso em: 07 out. 2020.
- ALVES, G. **Trabalho, subjetividade e capitalismo manipulatório**: o novo metabolismo social do trabalho e a precarização do homem que trabalha. 2010. Disponível em: http://www.giovannialves.org/Artigo_GIOVANNI%20ALVES_2010.pdf. Acesso em: 20 jan. 2020.
- _____. **A condição de proletariado**: a precariedade do trabalho no capitalismo global. Londrina: Praxis: Bauru, 2009. 240p.
- _____. **Dimensões da reestruturação produtiva**: Ensaios de sociologia do trabalho. Londrina: Praxis Bauru: Canal 6, 2007.
- 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.

AMORA, Z. B. Indústria e espaço no Ceará. In: SILVA, J. B. da; CAVALCANTE, T. C; DANTAS, E. W. C. (Org.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2005.

AMORIM, L. C. C. Cooperativas no capitalismo contemporâneo: funcionalidade ao capital em seu momento de crise estrutural. In: **V Jornada Internacional de Políticas Públicas**, São Luiz, Maranhão, 2011.

ANDERSON, P. O Brasil de Bolsonaro. **Novos estudos CEBRAP**, SÃO PAULO, v. 38, n. 1, p. 215-254, jan-abr, 2019.

ANDRADE, F. **Doria quer privatizar o Porto de Santos**. Destak São Paulo, 2019. Disponível em: <https://www.destakjornal.com.br/cidades/sao-paulo/detalhe/doria-quer-privatizar-porto-de-santos>. Acesso em: 28 jun. 2019.

ANDRÉ, M. M. **A Organização do trabalho portuário: o cotidiano de vida e trabalho dos portuários avulsos**. Espírito Santo: Editora EDUFES, 1998. 276p.

ANTAQ. **Estatístico Anuaviário**. ANTAQ: WEB. 2020 Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>. Acesso em: 13 fev. 2020.

_____. **Anuário Estatístico 2019**. ANTAQ, 2019. 27p. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas/>. Acesso em: 21 jan. 2020.

_____. **Estatístico 2018: Desempenho do Setor Aquaviário**. ANTAQ, 2018. 15p. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas/>. Acesso em: 13 set. 2019.

_____. **Anuário 2017**. ANTAQ, 2017. 35p. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas/>. Acesso em: 13 mai. 2018.

_____. **Anuário estatístico: desempenho do setor aquaviário 2016**. ANTAQ, 2016. 41p. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas/>. Acesso em: 15 mai. 2018.

_____. **Anuário estatístico 2011**. ANTAQ, 2011. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas/>. Acesso em: 13 jun. 2017.

ANTUNES, R. **O continente do Labor**. São Paulo: Boitempo, 2011a.

_____. Os modos de ser da informalidade: rumo a uma nova era da precarização estrutural do trabalho? **Revista Serviço Social e Sociedade**, São Paulo, n. 107, p. 405-419, jul-set, 2011b.

_____. **Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. 6. ed. São Paulo: Boitempo, 2002.

ANTUNES, R; SILVA, J. B da. Para onde Foram os sindicatos? Do sindicalismo de confronto ao sindicalismo negocial. **Caderno CRH**, Salvador, v. 28, n. 75, p. 511-528, Set-Dez, 2015.

APM TERMINALS. **About us**. APM Terminals: Lifting Global Trade, 2018. Disponível em: <http://www.apm-terminals.globalcareercompany.com/about-apm-terminals/>. Acesso em: 20 jun. 2018.

_____. **Our Company**. About: Terminal Locations. 2020. Disponível em: <https://www.apmterminals.com/en/about/our-company>. Acesso em: 07 out. 2020.

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: 10 nov. 2019.

AQUINO, S. Estatística do Trabalho Portuário Avulso Quantitativo e Qualificativo. In: **Comemoração 25 anos da FENOP**, Recife, p. 40, 2019. Disponível em: <http://25anos.fenop.org.br/apresentacoes/>. Acesso em: 15 out. 2020.

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, P. M. P de; CRISPIM, N. C. do N. O Trabalhador Portuário Avulso na Atualidade. In: QUEIRÓZ, M. F. F; MACHIN, R; COUTO, M. T. (Org.). **Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização**. São Paulo: Editora Unifesp, p. 97-109, 2015.

ARAÚJO, S. M de. Da precarização do trabalhador portuário avulso a uma teoria da precariedade do trabalho. **Revista Sociedade e Estado**, Brasília, v. 28, n. 3, p. 565-586, set-dez, 2013.

ARRIGHI, G. **O Longo Século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo**. Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Editora UNESP, 1996. 393p.

A.S. WATSON GROUP. **Our Brands**. A.S. Watson Group, 2020. Disponível em: <https://www.aswatson.com/our-brands/#.X32Jw2hKjIV>. Acesso em: 07 out. 2020.

ATP. **Relatório Anual 2018: Análise do Setor, das Atividades e das Finanças**. Associação de Terminais Privados (ATP), 2018. 40p.

_____. Apresentação Institucional. Associação de Terminais Privados (ATP), s/d. In: **2º Encontro ATP**, 2015. Disponível em: <https://www.portosprivados.org.br/namidia/eventos/2-encontro-atp>. Acesso em: 20 mar. 2019.

_____. **Apresentação Institucional ATP: A competição do país passa por aqui**. Associação de Terminais Privados (ATP), s/d. Disponível em: <https://slideplayer.com.br/slide/12282946/>. Acesso em: 13 mai. 2020

BALBINO, F. **Proposta de privatização do Porto de Santos preocupa setor: entidades portuárias temem que mudanças no modelo de gestão do Porto de Santos vá na contramão das práticas mundiais**. A Tribuna: Porto & Mar, 2019. Disponível em: <https://www.atribuna.com.br/noticias/portoemar/proposta-de->

privatiza%C3%A7%C3%A3o-do-porto-de-santos-preocupa-setor-1.12800. Acesso em: 25 jun. 2019.

BARBOSA, M. **Trabalho intermitente volta a crescer em meio à crise da pandemia**. Correio Braziliense: Economia, 2020. Não paginado. Disponível em: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2020/07/26/internas_economia,875409/trabalho-intermitente-volta-a-crescer-em-meio-a-crise-da-pandemia.shtml. Acesso em 02 nov. 2020.

BARBOSA, M. R. C. Eficiência e Produtividade dos Terminais Privados. In: **2º Encontro ATP**, Brasília, 2015. Disponível em: <https://www.portosprivados.org.br/namidia/eventos/2-encontro-atp>. Acesso em: 20 abr. 2020.

BARBOSA, M. M. R. C; GUERISE, L. C. **Portos Para não Portuários**. s/d. Disponível em: <https://www.portosprivados.org.br/files/portos-para-nao-portuarios-versao-web.pdf>. Acesso em: 02 mar. 2018. 43p.

BARROS, T. P. de. **Os estivadores do porto de Santos/SP: uma análise geográfica sobre o trabalho, o sindicato e a modernização dos portos**. 236f. Dissertação (mestrado) Programa de Pós-Graduação em Geografia, UNESP, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2017.

BASTOS, G. **Obras de construção do Porto Sul começam no segundo semestre**. Correio: Bahia, 2019. Não paginado. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/obras-de-construcao-do-porto-sul-comecam-no-segundo-semester/>. Acesso em: 13 mai. 2020.

BATISTA, F. G. **Reestruturação socioespacial do Ceará: o projeto portuário do Pecém**. 228f. Dissertação (Mestrado) em Geografia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2005.

BECKER, H. S. **Método de pesquisa em ciências sociais**. São Paulo: Editora HUCITEC, 1999.

BOITO JÚNIOR, A. **Reforma e crise política no Brasil**. Campinas/São Paulo, Editora da Unicamp/Editora da Unesp, 2018.

_____. **Política neoliberal no Brasil**. São Paulo: Editora Xamã, 1999.

BORGES, H. **Quem é o empresário milionário que faz a reforma trabalhista passar no Senado**. Rede Brasil Atual (RBA): Política, 2017. Disponível em: <https://www.redebrasilatual.com.br/politica/2017/06/quem-e-o-empresario-milionario-que-faz-a-reforma-trabalhista-passar-irretocada-no-senado/>. Acesso em: 21 abr. 2020.

BRANDÃO, E. **Estivadores realizam manifestação nesta sexta feira no Porto de Santos**: categoria protesta contra medida que permitia aos terminais de contêineres utilizarem apenas trabalhadores portuários contratados com base na CLT. A Tribuna: Porto e Mar, 2019. Disponível em: <https://www.tribuna.com.br/noticias/portoemar/estivadores-realizam-manifesta%C3%A7%C3%A3o-nesta-sexta-feira-no-porto-de-santos->

1.14831?fb_comment_id=2507875502617165_2508029282601787. Acesso em: 13 jul. 2019.

BRASIL. **DECRETO Nº 10.530**, de 26 de outubro de 2020. Presidência da República Secretaria-Geral Subchefia para Assuntos Jurídicos, Brasília, 2020a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10530.htm. Acesso em: 30 out. 2020.

_____. **Coronavírus Brasil**. ministério da Saúde: Painel geral, 2020b. Disponível em: <https://covid.saude.gov.br/>. Acesso em: 11 nov. 2020.

_____. **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 945**, de 4 de abril de 2020. Dispõe sobre medidas temporárias em resposta à pandemia decorrente da covid-19 no âmbito do setor portuário e sobre a cessão de pátios sob administração militar. 2000c. Não paginado. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/Mpv/mpv945.htm. Acesso em: 20 mai. 2020.

_____. **DECRETO Nº 10.282**, de 20 de março de 2020. Regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais. 2020d. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm. Acesso em: 20 mai. 2020.

_____. **Apenas 1% dos trabalhadores portuários são diagnosticados com a Covid-19**. Ministério da Infraestrutura: Portos, 2020e. Não paginado. Disponível em: <http://transportes.gov.br/ultimas-noticias/9885-apenas-1-dos-trabalhadores-portu%C3%A1rios-s%C3%A3o-diagnosticados-com-a-covid-19.html>. Acesso em: 07 out. 2020.

_____. **LEI Nº 14.047**, de 24 de agosto de 2020. Secretaria Geral da Presidência da República, Brasília, 2020f. 7p.

_____. **Portaria nº 1.001**, de 4 de setembro de 2019. Ministério da Economia, Brasília, 2019. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-1.001-de-4-de-setembro-de-2019-214576646>. Acesso em: 02 out. 2020.

_____. **Lei nº 13.467**, de 13 de julho de 2017. Câmara dos Deputados, Brasília, 2017a. 27p.

_____. **Consolidação das Leis do Trabalho (CLT)**: e normas correlatas. Senado Federal, Brasília, 2017b. 193p.

_____. **LEI Nº 13.334 de 13 de setembro de 2016**. 2016. Cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e dá outras providências. 2016. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/Lei/L13334.htm. Acesso em: 10 dez. 2017.

_____. **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. 2013a.

_____. **DECRETO Nº 8.033, 2013.** Brasília, Regulamenta o disposto na Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. 2013b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8033.htm. Acesso em: 20 mai. 2018.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil 1988.** Biblioteca Digital da Câmara: Câmara dos Deputados, Brasília, 35ª ed., 2012.

_____. **LEI Nº 11.518, de 5 de setembro de 2007.** Cria a Secretaria Especial de Portos e dá outras providências. 2007.

_____. **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. 1993.

_____. **LEI Nº 8.212,** de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências. 1991. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8212cons.htm. Acesso em: 20 mai. 2018.

_____. **LEI Nº 7.783,** de 28 de junho de 1989. Dispõe sobre o exercício do direito de greve, define as atividades essenciais, regula o atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, e dá outras providências. Presidência da República, Casa Civil, 1989. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7783.HTM, Acesso em: 30 out. 2020.

_____. **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, 1975.

_____. **LEI Nº 5.764,** de 16 de dezembro de 1971. Define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativas, e dá outras providências. 1971. Não paginado. Disponível em: <http://www.portaltributario.com.br/legislacao/lei5764.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%205.764%2C%20DE%2016%20DE%20DEZEMBRO%20DE,Nacional%20decreta%20e%20eu%20sanciono%20a%20seguinte%20Lei%3A>. Acesso em: 20 mai. 2018.

_____. **DECRETO-LEI Nº 561,** de 30 de abril de 1969. Acrescenta um parágrafo, sob o nº 5 ao art. 26 do Decreto-Lei nº 5 de 4 de Abril de 1966. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1960-1969/decreto-lei-561-30-abril-1969-376791-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 12 mai. 2017.

BRASIL BNDES. **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 abr. 2018.

BRAVERMAN, H. **Trabalho e Capital Monopolista:** A degradação do trabalho no século XX. Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 1987.

BRITO, C. NAIME, L. **Desemprego fica em 11% em dezembro, mas ainda atinge 11,6 milhões, diz IBGE.** G1: Economia, 2020. Disponível em:

<https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/01/31/desemprego-fica-em-11percent-em-dezembro-diz-ibge.ghtml>. Acesso em: 03 out. 2020.

BTP. **Quem somos**. Brasil Terminal Portuário, 2020. Não paginado. Disponível em: <https://www.btp.com.br/quem-somos/>. Acesso em: 17 abr. 2020.

BURATTINI, F. N. OGMO e Trabalho Portuário Avulso: Problemas, Desafios e Possibilidades Futuras. In: **Comemoração 25 anos da FENOP**, Recife, p.10, 2019. Disponível em: <http://25anos.fenop.org.br/apresentacoes/>. Acesso em: 15 out. 2020.

BURKHALTER, L. **Privatización Portuaria**: bases, alternativas y consecuencias. CEPAL, Nações Unidas, Santiago de Chile, 1999. 248p.

CADE. **Mercado de serviços portuários**. Departamento de Estudos Econômicos (CADE), Ministério da Justiça Conselho Administrativo de Defesa Econômica, Brasília/DF, 2017. 78p.

CALDEIRINHA, V. M. dos R; FELÍCIO, J. A. Política governamental dos portos portugueses no período 2005-2015. **Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios**, Florianópolis, v.10, Edição Especial 1, abr., 2017.

CÂMARA. **Câmara aprova MP com medidas de prevenção à Covid-19 no setor portuário**. Câmara dos Deputados, Brasília, 2020. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/680410-camara-aprova-mp-com-medidas-de-prevencao-a-covid-19-no-setor-portuario/>. Acesso em: 07 out. 2020.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Bibliografia**: deputados. Câmara dos Deputados, Brasília, 2020. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/deputados/160646/biografia>. Acesso em: 07 out. 2020.

_____. **Gastos do governo com pandemia chegam a R\$ 38,2 bi na Saúde e R\$ 2,7 bi na Cultura**. Agência Câmara de Notícias: Saúde, 2020. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/701831-gastos-do-governo-com-pandemia-chegam-a-r-382-bi-na-saude-e-r-27-bi-na-cultura/> Acesso em: 30 out. 2020.

CAMPOS, A. G. **Sindicatos no Brasil**: o que esperar no futuro próximo? Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA): Texto para discussão, Rio de Janeiro, 2016. 36p.

CARDEN, M. A luta dos estivadores de Liverpool de setembro de 1995 a janeiro de 1998 e as origens da traição. In: VARELA, R (Org.). **“Don’t Fuck my Job”**: as lutas dos estivadores uma perspectiva global. Editora Humus: Universidade Nova de Lisboa, p. 103-128, 2019. 235p.

CARDOSO, A. M. Dimensões da Crise do Sindicalismo Brasileiro. **Revista Caderno CRH**, Salvador, v. 28, n. 75, p. 493-510, set-dez, 2015.

_____. **A década neoliberal**: e as crises do sindicalismo no Brasil. São Paulo: Editora Boitempo, 2003.

CARVALHO, F. E. **Trabalho portuário avulso antes e depois da lei de modernização dos portos**: antes e depois da Lei de Modernização dos Portos. São Paulo: Editora LTr, 2005.

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.

CASTILHO, D. Um vírus com DNA da globalização: o espectro da perversidade. **Revista Espaço e Economia**, Revista Brasileira de Geografia Econômica, v. 17, ano IX, p.1-7, 2020.

_____. Os sentidos da modernização. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 30, n. 2, p. 125-140, 2010.

CASTRO, N. R; LAMY, P. **A desregulamentação do setor transporte**: O caso do subsetor portuário. Texto para discussão nº 284, Instituto de Pesquisas Econômica Aplicada (IPEA), 1992.

CEARÁPORTOS. **Mensário estatístico 2016**: Terminal Portuário do Pecém. CEARÁPORTOS, 2016. Disponível em: <http://www.complexodopecem.com.br/download/>. Acesso em: 18 jan. 2018.

CHAGAS, J. A natureza do Estado em Marx, Engels e Lenin. **Revista Crítica do Direito**, vol. 36, n. 2, mai-jun, 2012.

CHALHOUB, S. **Trabalho, Lar e Botequim**: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986. 249p.

CKH. **About us**: Overview. CK Hutchison Holdings Limited, 2020. Disponível em: <https://www.ckh.com.hk/en/about/overview.php>. Acesso em: 07 out. 2020.

CODEBA. **Histórico**: Porto de Aratu - Candeias. CODEBA, 2020. Não paginado. Disponível em: http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodedba/pt-br/porto_aratu.php?secao=porto_aratu_historico. Acesso em: 13 fev. 2020.

CODESP. **Terminais**. Santos Autoridade Portuária: Infraestrutura, 2020a. Não paginado. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/relacoes-com-o-mercado/terminais/>. Acesso em: 13 mai. 2020.

_____. **Infraestrutura**. SPA: Infraestrutura, 2020b. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/infraestrutura/infraestrutura-2/>. Acesso em: 23 mai. 2020.

_____. **Áreas Arrendadas pelo Porto de Santos**. Santos Autoridade Portuária, 2020c. Disponível em: http://intranet.portodesantos.com.br/lei_acesso/proaps.asp. Acesso em: 27 mai. 2020.

_____. **Operadores Portuários**. Santos Autoridade Portuária: SEPOP, 2020d. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/relacoes-com-o-mercado/operadores-portuarios/>. Acesso em: 15 mar. 2020.

_____. **Mensário Estatístico 2019**. DODESP, 2019. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/relacoes-com-o-mercado/estatisticas/mensario-estatistico/>. Acesso em: 13 fev. 2020.

_____. **Mensário estatístico do porto de Santos 2017**. CODESP, 2017. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/relacoes-com-o-mercado/estatisticas/mensario-estatistico/>. Acesso em: 15 ago. 2018.

_____. **Análise do movimento físico do porto de Santos 2015**. CODESP, 2015. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/relacoes-com-o-mercado/estatisticas/mensario-estatistico/>. Acesso em: 14 mai. 2017.

_____. **Análise do movimento físico do Porto de Santos: dezembro de 2013**. CODESP, 2013. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/relacoes-com-o-mercado/estatisticas/mensario-estatistico/>. Acesso em: 14 mai. 2017.

_____. **Análise do movimento físico do Porto de Santos: dezembro de 2011**. CODESP, 2011. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/relacoes-com-o-mercado/estatisticas/mensario-estatistico/>. Acesso em: 14 mai. 2017.

_____. **Análise do movimento físico do Porto de Santos: dezembro de 2009**. CODESP, 2009. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/relacoes-com-o-mercado/estatisticas/mensario-estatistico/>. Acesso em: 14 mai. 2017.

COLOGNESE, S. A.; MÉLO, J. L. B. de. A técnica de entrevista na pesquisa social. **Cadernos de Sociologia**, Porto Alegre, v. 9, p. 143-59, 1998.

CONGRESSO EM FOCO. **Como cada deputado votou na proposta que amplia a terceirização**: Projeto aprovado pelo plenário da Câmara permite que todas as atividades-fim de uma empresa sejam terceirizadas. Confira a lista de votação por estado. Congresso em Foco, Radar do Congresso, 2017 Disponível em: <https://congressoemfoco.uol.com.br/especial/noticias/como-cada-deputado-votou-na-proposta-que-amplia-a-terceirizacao/>. Acesso em: 30 out. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE. **Saúde perdeu R\$ 20 bilhões em 2019 por causa da EC 95/2016**. Conselho Nacional de Saúde: últimas notícias, 2020. Não paginado. Disponível em: <https://conselho.saude.gov.br/ultimas-noticias-cns/1044-saude-perdeu-r-20-bilhoes-em-2019-por-causa-da-ec-95-2016>. Acesso em: 14 out. 2020.

COOPER, F. Dockworkers and labour history. In: DAVIES, S. (Org.). **Dock Workers: International Exploration in Comparative Labour History, 1790-1970**, p. 523-541, 2000. 863p.

COSCO SHIPPING. **Cosco Shipping Port Limited: Overseas Terminals**. 2020. Não paginado. Disponível em: <https://ports.cc.com/en/Businesses/Portfolio/#OverseasTerminals>. Acesso em: 07 out. 2020.

COSCO SHIPPING LIMTED. **With strong financial position and captive demand**, we are confident of standing out on and the ride of recovery momentum. COSCO Shipping: INTERIM REPORT, 2020. 72p.

CRUZ, A. **A janela estilhaçada**: a crise do novo sindicalismo. Petrópolis: Vozes, 2000.

CRUZ, M. C. V. e. Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930. **Revista Afro-Ásia**, Salvador, n. 4, p. 243-290, 2000.

CSP. **Nossa história**. Sobre a CSP: Nossa história, 2020. Disponível em: <https://www.cspecem.com/pt-br/sobre-a-csp/nossa-historia/>. Acesso em: 15 mar. 2020.

CURSOH. **Gigante dos mares**: Maersk Line compra Hamburg Süd. CURSOH: Notícias do setor, 2016. Não paginado. Disponível em: <https://cursoh.com.br/blog/gigante-dos-mares-maersk-line-compra-hamburg-sud/>. Acesso em: 07 out. 2020.

DARDOT, P; LAVAL, C. **A nova razão do mundo**: ensaios sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Editora Boitempo, 2016. 416p.

DA REDAÇÃO. **Greve Geral termina com mobilizações em 380 cidades contra a reforma da Previdência**. Brasil de Fato: Política, 2019a. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2019/06/14/greve-geral-termina-com-mobilizacoes-em-360-cidades-contr-a-reforma-da-previdencia/>. Acesso em: 15 ago. 2020.

DA REDAÇÃO. **Congresso aprova Orçamento da União para 2020**. Agência Senado: Notícias, 2019b. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2019/12/17/congresso-aprova-orcamento-da-uniao-para-2020>. Acesso em: 14 out. 2020.

DA REDAÇÃO. **OGMO retira funcionários de postos de escalação do Porto de Santos**: Entidade diz que medida foi necessária para garantir a integridade física e psicológica desses empregados. Estiva diz que trabalho está prejudicado. Porto e mar, 2019c. Disponível em: <https://www.atribuna.com.br/noticias/portoemar/ogmo-retira-funcion%C3%A1rios-de-postos-de-escala%C3%A7%C3%A3o-do-porto-de-santos-1.65575>. Acesso em: 13 out. 2019.

DAL ROSSO, S. **O Ardil da Flexibilidade**: os trabalhadores e a teoria do valor. São Paulo: Editora Boitempo, 2017. 286p.

DAVIS, C. J. Formation and reproduction of dockers as an occupational group In: DAVIES, S. (Org.). **Dock Workers**: International Exploration in Comparative Labour History, 1790-1970, p. 542-559, 2000. 863p.

DIEESE. **Balanço das greves de 2019**. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), Estudos e Pesquisas, n. 93, 2020a. 28p.

_____. **Balanço das greves do primeiro semestre de 2020**. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), Estudos e Pesquisas, n. 97, 2020b. 16p.

_____. **A reforma trabalhista sem fim e a “bolsa patrão” do Contrato Verde e Amarelo.** Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), Nota Técnica Número 221, 2020c. 24p.

_____. **PEC 6/2019:** como ficou a Previdência depois da aprovação da reforma no Senado Federal. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), Nota Técnica Número 214, 2019a. 17p.

_____. **Balanço das greves de 2018.** Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), Estudos e Pesquisas, n. 89, 2019b. 55p.

_____. **A importância da organização sindical dos trabalhadores.** Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE): Nota Técnica Número 177, abr, 2017a. 14p.

_____. **XIV Jornada Nacional de Debates:** campanhas salariais no pós reforma trabalhista. São Paulo, Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), jul, 2017b.

_____. **Nota Técnica:** Os trabalhadores e o novo marco regulatório do setor portuário brasileiro, Nota Técnica Número 126, 2013. 16p.

DIEESE; FNP. **Perfil dos Trabalhadores nos Portos do Brasil.** Brasília, 2015. 31p.

DIÉGUEZ, C. R. M. A. Automação e mudanças no processo de trabalho: um novo trabalhador portuário? In: QUEIRÓZ, M. F; DIÉGUEZ, C. R. M. A (Org.). **As Metamorfoses do Trabalho Portuário:** Mudanças em contexto de modernização. São Paulo: Editora Sociologia e Política, p. 155-168, 2019. 224p.

_____. **Trabalho à deriva:** contradições e ambiguidades nas lutas e percepções dos estivadores de Santos (1993-2013). 336f. Tese (Doutorado) Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 2014.

_____. **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.

DP WORLD. **Who We Are.** DP World: about us, 2020a. Disponível em: <https://www.dpworld.com/en/about-us/who-we-are>. Acesso em: 07 out. 2020.

_____. **About us:** our-locations. DP World, 2020b. Disponível em: <https://www.dpworld.com/en/about-us/our-locations>. Acesso em: 07 out. 2020.

DRUCK, G. Trabalho, Precarização e Resistências: novos e velhos desafios? **Revista Caderno CRH, Salvador**, v. 24, n. especial 1, p. 37-57, 2011.

DUPAS, G. O processo de globalização e seu impacto na adição de valor de logística e transporte. In: BARAT, J. (Org.). **Logística e transporte no processo de globalização**. São Paulo, UNESP, 2007.

DURÃES, B. J. R. **Trabalhadores de Rua de Salvador**: Precários nos *cantos* do século XIX para os *encantos* e *desencantos* do século XXI. 238f. Dissertação (mestrado em Sociologia), Departamento de Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), 2006.

ELIAS, D; PEQUENO, R. Reestruturação Econômica e nova Economia Política da Urbanização no Ceará. **Revista Mercator**, Fortaleza, v. 12, n. 28, p. 95-112, 2013.

ESTACHE, A; RUS, G. de. **Privatización y regulación de infraestructuras de transporte**: una guía para reguladores. Banco Mundial en coedición con Alfaomega Colombiana S. A, 2003. p. 329.

FERNANDES, B. M. Movimentos socioterritoriais e socioespaciais. **Revista NERA**, Presidente Prudente/SP, n. 6 ano 8, p. 14-34, 2005.

FERRARI, H. **Imposto sindical cai 96% em 2 anos, de R\$ 3,64 bilhões para R\$ 128,3 milhões**. Poder360, 2020. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/economia/imposto-sindical-cai-96-em-2-anos-de-r-364-bilhoes-para-r-128-milhoes/>. Acesso em: 15 out. 2020.

_____. **Governo cria grupo de estudos para propor novas regras trabalhistas**. Poder360: Economia, 2019. Não paginado. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/economia/governo-cria-grupo-de-estudos-para-propor-novas-regras-trabalhistas/>. Acesso em: 02 out. 2020.

FIGUEIREDO, L. **Terminais do Porto de Santos são arrendados em leilão**. A Tribuna, 2015. Disponível em: <http://www.tribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/porto&mar/terminais-do-porto-de-santos-sao-arrendados-em-leilao/?cHash=795de861d33072ae40786ce22a7ff7a3>. Acesso em: 13 mai. 2018.

FIRMIANO, F. D. A Pandemia da crise do capital e a classe trabalhadora. **Revista Pegada**, Presidente Prudente/SP, vol. 21, n. 2, p. 283-301, mai-out, 2020.

FNE. **Carta de Porto Alegre**. In: XIII Congresso nacional dos estivadores, Federação Nacional dos Estivadores, Porto Alegre/RS, 2018. 5p.

FRANCO, T; DRUCK, G; SELIGMANN-SILVA, E. As novas relações de trabalho, o desgaste mental do trabalhador e os transtornos mentais no trabalho precarizado. **Revista Brasileira Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 35, n. 122, p. 229-248, 2010.

FRÔBEL, F; HEINRICHS, J; KREYE, O. **The new international division of labour**: Structural unemployment in industrialised countries and industrialisation in developing countries. London: Cambridge University Press, 1980. 407p.

FOLHA DO LITORAL. **Nova diretoria da Federação Nacional dos Estivadores toma posse em Paranaguá**. Folha do Litoral: Trabalho, 2018. Não paginado.

Disponível em: <https://folhadolitoral.com.br/trabalho/nova-diretoria-da-federacao-nacional-dos-estivadores-toma-posse-em-paranagua>. Acesso em: 30 out. 2020.

FREIRE, P. **Pedagogia da autonomia**: saberes necessários à prática educativa. São Paulo: Editora Paz e Terra S.A, 2002. 54p.

GALVÃO, C. B. **Os portos marítimos na mundialização do capital**. 129f. Dissertação (mestrado) em Economia, Programa de Estudos Pós Graduated em Economia Política, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC), 2009.

GARCIA, G. **Em ato no Planalto, Pazuello é efetivado**, e Saúde passa a ter ministro titular após 4 meses. G1: Política, 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2020/09/16/em-ato-no-planalto-pazuello-e-efetivado-e-saude-passa-a-ter-ministro-titular-apos-4-meses.ghtml>. Acesso em: 07 out. 2020.

_____. **Dono da maior fortuna do Senado será relator da reforma da Previdência**. UOL: Congresso em Foco, 2019. Disponível em: <https://congressoemfoco.uol.com.br/legislativo/quem-e-tasso-jereissati-o-relator-da-reforma-da-previdencia-no-senado/>. Acesso em: 21 abr. 2020.

GEIPOT. **A Reforma Portuária Brasileira**. Brasília: GEIPOT: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Ministério dos Transportes, 2001. 92p.

_____. **A Reforma Portuária Brasileira**. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), Ministério dos Transportes, 1999.

GIBBS, G. **Análise de dados qualitativos**. Porto Alegre: ArtMed, 2009.

GIDDENS, A. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Editora UNESP, 1991. 177p.

GONÇALVES, R. Novo desenvolvimentismo e liberalismo enraizado. **Revista Serv. Soc. Soc.**, São Paulo, n. 112, p. 637-671, 2012.

GITAHY, M. L. C. **Ventos do mar**: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992. 188p.

_____. **Os Trabalhadores do Porto de Santos (1889-1910)**. 337f. Dissertação (mestrado em História), Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas/SP, 1983.

GOMES, J. C; JUNQUEIRA, L. A. P. Cultura e transformação do trabalho no porto de Santos. **Revista RAP/FGV**, Rio de Janeiro 42 (6), p. 1095-1119, nov-dez, 2008.

GONÇALVES, A.; NUNES, L. A. D. P. **O Grande Porto**: a modernização no Porto de Santos. Santos: Realejo Edições, 2008.

GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ. **Porto do Pecém**: Obras de expansão do terminal e implantação da Rodovia de Placas avançam. Porto do Pecém: Governo do Estado do Ceará, 2017. Não paginado. Disponível em:

<https://www.ceara.gov.br/2017/03/30/porto-pecem-obras-de-expansao-terminal-e-implantacao-da-rodovia-de-placas-avancam/>. Acesso em: 22 abr. 2020.

GOVERNO DO ESTADO DE SERGIPE. **SUS tem papel fundamental durante a pandemia**. Secretaria de Estado da Saúde, 2020. Não paginado. Disponível em: <https://www.saude.se.gov.br/sus-tem-papel-fundamental-durante-a-pandemia/>. Acesso em: 25 set. 2020.

GREEN, A. The work process. In: DAVIES, S. (Org.). **Dock Workers: International Exploration in Comparative Labour History, 1790-1970**, p. 560-579, 2000. 863p.

G1. **Obra do Porto Central vai gerar 4 mil empregos em Presidente Kennedy, ES**: A previsão é que a construção comece em 2020. Trabalhadores da construção civil e operadores de máquina estão entre os profissionais a serem contratados. G1: ES, 2019a. Disponível em: <https://g1.globo.com/es/espírito-santo/noticia/2019/11/13/obra-do-porto-central-vai-gerar-4-mil-empregos-em-presidente-kennedy-es.ghtml>. Acesso em: 25 abr. 2020.

_____. **MP que impedia desconto em folha de contribuição sindical perde a validade**. G1: Política, 2019b. Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2019/07/01/mp-que-impedia-desconto-em-folha-de-contribuicao-sindical-perde-a-validade.ghtml>. Acesso em: 03 out. 2020.

_____. **Saiba como votou cada deputado no texto-base da reforma trabalhista**: Proposta principal foi aprovada por 296 votos a favor e 177 contrários. Deputados aceitaram apenas uma sugestão de mudança ao texto e rejeitaram 16 destaques. G1: Política, 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/saiba-como-votou-cada-deputado-no-texto-base-da-reforma-trabalhista.ghtml>. Acesso em: 30 out. 2020.

_____. **Mauricio Quintella Lessa (PR)**, ministro dos transportes de Temer: Advogado já se elegeu deputado federal quatro vezes por Alagoas. Político vai assumir a pasta de transportar no governo Temer. G1: Política, 2016a. Disponível em: <http://g1.globo.com/politica/noticia/2016/05/mauricio-quintella-lessa-pr-ministro-dos-transportes-de-temer.html>. Acesso em: 22 jun. 2019.

_____. **Saiba como cada deputado votou em relação à PEC do teto de gastos**: Emenda à Constituição foi aprovada por 366 votos a favor e 111 contra. Ainda é necessária votação em segundo turno e depois no Senado. G1: Política, 2016b. Disponível em: <http://g1.globo.com/politica/noticia/2016/10/saiba-como-cada-deputado-votou-em-relacao-pec-do-teto-de-gastos.html>. Acesso em: 30 out. 2020.

G1 SANTOS. **Embraport passará a trabalhar com portuários avulsos por um mês**: Decisão foi tomada nesta quarta-feira (31) durante reunião em Brasília. Durante esse mês, empresa e trabalhadores continuarão as negociações. G1: Santos e Região, TV Tribuna, 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2013/07/emraport-passara-trabalhar-com-portuarios-avulsos-por-um-mes.html>. Acesso em: 13 fev. 2018.

G1 SP. **Primeiro caso confirmado de Covid-19 no Brasil ocorreu em SP e completa seis meses nesta quarta**. G1: São Paulo, 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/08/26/primeiro-caso-confirmado-de->

covid-19-no-brasil-ocorreu-em-sp-e-completa-seis-meses-nesta-quarta.shtml Acesso em: 17 out. 2020.

HAESBAERT, R. Da Desterritorialização à Multiterritorialidade. In: **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina (EGAL)**, São Paulo, p. 6774-6792, 2005.

HARVEY, D. **O Neoliberalismo: história e implicações**. São Paulo: Edições Loyola, 2008.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005. 252p.

_____. **Espaços de Esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

_____. **Condição Pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens de mudança cultural**. 8. ed. São Paulo: Loyola, 1999.

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, UNESP, Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente, 2013.

HONORATO, C. T. **O Polvo e o Porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)**. São Paulo: Hucitec, 1996. 270p.

HUTCHISON PORTS. **About us**: The world's leading port network. 2020. Disponível em: <https://hutchisonports.com/en/about-us/company-profile/>. Acesso em: 07 out. 2020.

IBGE. **Cidades**: IBGE. 2020. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/sao-goncalo-do-amarante/panorama>. Acesso em: 13 mai. 2020.

IDC. **About us**. IDC: Organisation, 2020. Não paginado. Disponível em: <http://www.idcdockworkers.org/en/presentation/organisation>. Acesso em: 15 mar. 2019.

ILHÉUS24H. **Porto Sul**: MPS e estado da Bahia firmam acordo para evitar danos ambientais. Ilhéus24H, 2019. Não paginado. Disponível em: <http://www.ilheus24h.com.br/v1/2019/11/07/porto-sul-mps-e-estado-da-bahia-firmam-acordo-para-evitar-danos-ambientais/#more-80488>. Acesso em: 15 mai. 2020.

INEMA. **Avaliação Ambiental Estratégica do Programa Intermodal e Logístico Porto Sul**. INEMA, Governo da Bahia, 2011.123p.

INFRAESTRUTURA. **Engenheiro naval Casemiro Tércio Carvalho assume administração da Codesp**. Infraestrutura: PORTOS, 2019a. Disponível em: <http://transportes.gov.br/ultimas-noticias/8338-engenheiro-naval-casemiro-t%C3%A9rcio-carvalho-assume-administra%C3%A7%C3%A3o-da-codesp.html>. Acesso em: 13 out. 2019.

_____. Tarcísio defende as concessões em seu 1º discurso como ministro.

INFRAESTRUTURA: Nova gestão, 2019b. Disponível em: <http://infraestrutura.gov.br/ultimas-noticias/8225-tarc%C3%ADsio-freitas-defende>

asconcess%C3%B5es-%C3%A0-iniciativa-privada-em-seu-primeiro-discurso-comoministro.html. Acesso em: 25 jan. 2020.

JAPIASSU, H. **O mito da neutralidade científica**. Rio de Janeiro: Imago Editora LTDA, 1975.

KLEIN, N. **A doutrina do choque**: a ascensão do capitalismo de desastre. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008. 590p.

LABTRANS. **Plano Mestre Terminal Portuário do Pecém**: Cooperação técnica para apoio à SEP/PR no planejamento do setor portuário brasileiro e na implantação dos projetos de inteligência logística portuária. Laboratório de Transportes e logística, 2015. 80p.

LANA, R. M; COELHO, F. C; GOMES, M. F; CRUZ, O. G; BASTOS, L. S; VILLELA, D. A. M; CODEÇO, C. T. Emergência do novo coronavírus (SARS-CoV-2) e o papel de uma vigilância nacional em saúde oportuna e efetiva. **Caderno de Saúde Pública**, São Paulo, v. 36, (3), p. 1-5, 2020.

LARA, R. "**Vamos perder dinheiro salvando empresas pequenininhas**", diz Guedes. IG: Economia, 2020, Disponível em: <https://economia.ig.com.br/2020-05-22/vamos-perder-dinheiro-salvando-empresas-pequenininhas-diz-guedes.html>. Acesso em: 07 out. 2020.

LARA, S. H. Escravidão, cidadania e história do trabalho o Brasil. **Projeto História**: revista do programa de estudos em pós-graduados de história, São Paulo, v. 16, p. 25-38, 1988.

LEÃO, C. **Top 25 da navegação mundial**. Guia Marítimo: Notícia, 2016. Não paginado. Disponível em em: <https://www.guiamaritimo.com.br/noticias/maritimo/top-25-da-navegacao-mundial>. Acesso em: 06 out. 2020.

LEFEBVRE, H. **O Direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001a. 143p.

_____. A cidade do capital. Rio de Janeiro: DP&A, 2ed., 2001b. 180p.

LINDNER, J.; MONTEIRO, T. "**Hoje em dia é muito difícil ser patrão no Brasil**", diz Bolsonaro. UOL: Economia, 2018. Não paginado. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2018/12/04/hoje-em-dia-e-muito-dificil-ser-patrao-no-brasil-nao-ha-duvida-diz-bolsonaro.htm>. Acesso em: 30 out. 2020.

LOGISTICA PORTUÁRIA. **A unificação faz a força portuária**. Power Blogger: Logística Portuária, 2011. Não paginado. Disponível em: <https://joresimao.blogspot.com/search?q=Unidade+Portu%C3%A1ria>. Acesso em: 15 set. 2018.

LOURENÇO, E. Â. de S. **Na trilha da saúde do trabalhador**: a experiência de Franca/SP. 2009. 426f. Tese (Doutorado em Serviço Social), Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista, Franca, 2009.

LUKÁCS, G. **Os princípios ontológicos fundamentais de Marx**. São Paulo: L.E.C.H., 1979.

MACIEL, R. H; GONÇALVES, R. C; MATOS, T.G. R; FONTENELLE, M. F; SANTOS, J. B. F dos. Análise da dinâmica do trabalho portuário: estudo comparativo entre os portos do Mucuripe e do Pecém, no Ceará. **Revista Brasileira Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 40, n. 132, p. 70-182, 2015.

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, São Paulo, 2012.

MACHADO, N. **44 sindicatos derrubaram MP 873 por meio de liminar**. CUT: Notícias, 2019. Não paginado. Disponível em: <https://www.cut.org.br/noticias/31-sindicatos-derrubaram-mp-873-por-meio-de-liminar-1494>. Acesso em: 03 out. 2020.

MACHADO, R. **Pazuello afirma que não sabia o que era o SUS 'até este momento da vida'**. Folha de São Paulo: Coronavírus, 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/equilibrioesaude/2020/10/pazuello-afirma-que-nao-sabia-o-que-era-o-sus-ate-este-momento-da-vida.shtml>. Acesso em: 14 out. 2020.

MAGIOLI, F. S. O trabalhador portuário avulso. **WebArtigos**, 2008. Não paginado. Disponível em: <https://www.webartigos.com/artigos/o-trabalhador-portuario-avulso/6558>. Acesso em: 13 out. 2018.

MAPA DE CONFLITOS. **Povo indígena Anacé**, pescadores, agricultores e outras comunidades tradicionais lutam e resistem contra impactos negativos do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP. Mapa de conflitos envolvendo injustiça ambiental e saúde no Brasil: CE 2020. Disponível em: <http://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/?conflito=ce-povo-anace-e-desrespeitado-e-expulso-de-seu-territorio-para-construcao-do-complexo-industrial-e-portuario-do-pecem>. Acesso em: 20 fev. 2020.

MARCELINO, P; GALVÃO, A. O sindicalismo brasileiro diante da ofensiva neoliberal restauradora. **Tempo Social**, revista de sociologia da USP, São Paulo, v. 32, n. 1, p. 157-182, Jan-abr, 2020.

MARIANO, A. **Carta de apoio do IDC à greve em Lisboa: apelo ao governo português e convocação de ações de solidariedade**. O estivador: Blogue do Sindicato dos Estivadores e da Actividade Logística. Disponível em: <https://oestivador.wordpress.com/2020/02/24/carta-de-apoio-do-idc-a-greve-em-lisboa-apelo-ao-governo-portugues-e-convocacao-de-accoes-de-solidariedade/>. Acesso em: 25 fev. 2020.

MARRE, J. A. L. **A construção do objeto científico na investigação empírica**. Cascavel: Seminário de Pesquisa do Oeste do Paraná (UNIOESTE), 1991.

MARREIRO, F. **Citado na Lava Jato, Moreira Franco vira ministro e ganha foro privilegiado**. El País: Brasil, 2017. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2017/02/02/politica/1486069819_455685.html. Acesso em: 20 mai. 2018.

MARTUSCELLI, D. E. **Crises Políticas e Capitalismo Neoliberal no Brasil**. 334f. Tese (Doutorado em Ciência Política), Universidade Estadual de Campinas, Campinas: Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2013.

MARX, K. **O Capital**. São Paulo: Editora Boitempo, 2017.

_____. **Para além da criticada economia política: salário, preço e lucro.** Rendimentos e suas fontes. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

MARX, K; ENGELS, F. **O manifesto comunista**. Editora Paz e Terra, 1996. 67p.

MATTOS, M. B. **Trabalhadores e sindicatos no Brasil**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

MEDIADOR. **Sistema de Negociações Coletivas de Trabalho**. Secretaria de Relações do Trabalho (SRT), 2020. Disponível em: <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/ConsultarInstColetivo>. Acesso em: 13 mar. 2020.

_____. **Acordo coletivo de trabalho 2013/2015 (EMBRAPORT - SIND DOS ESTIVADORES DE SANTOS SVICENTE GUARUJA E CUBAT)**. Secretaria de Relações do Trabalho (SRT), 2013. Disponível em: <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/ConsultarInstColetivo>. Acesso em: 13 mar. 2019.

MELIM, T. **Greve Geral é dia de ficar em casa e de parar tudo, diz Vagner Freitas**. CUT: Notícias, 2019. Não paginado. Disponível em: <https://www.cut.org.br/noticias/greve-geral-e-dia-de-ficar-em-casa-e-de-parar-tudo-diz-vagner-freitas-1b73> Acesso em: 15 ago. 2020.

MERLIN, B. **Ogmo Santos anuncia antecipação de indenizações a avulsos afetados pela COVID-19**. Portogente, 2020. Disponível em: <https://portogente.com.br/radar-global/112082-ogmo-santos-anuncia-antecipacao-de-indenizacoes-a-avulsos-afetados-pela-covid-19>. Acesso em: 15 out. 2020.

MESQUITA, P. L. **Arrendamentos**. Brasil: Secretaria Nacional dos Portos. 2016. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/arrendamentos-passiveis-de-serem-licitados>. Acesso em: 20 de jun. 2018.

MÉSZÁROS, I. **Para além do capital: rumo a teoria da transição**. São Paulo: Editora Boitempo, 2011.

_____. **O desafio e o fardo do tempo histórico**. São Paulo: Editora Boitempo, 2007.

MILITÃO, E; ANDRADE, H. **Políticos e ministros reprovam adesão de Bolsonaro a ato antidemocrático**. UOL: Política, 2020. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2020/04/19/politicos-ministros-adesao-jair-bolsonaro-ato-ai5-intervencao-militar.htm>. Acesso em: 14 out. 2020.

MINZ, J. A. Decoding the Transition in the Ports of Mumbai. In: ALIMAHOMED-WILSON, J.; NESS, I. (Org.). **Choke Points: Logistics Workers Disrupting the Global Supply Chain**. London: Pluto Press, p. 129-144, 2018. 282p.

MOLERO, D. **Dennis Daggett**: “Los estibadores hemos puesto en peligro nuestras vidas sin dejar de trabajar para el beneficio común”. Naucher Global: Actualidad, 2020. Não paginado. Disponível em: https://www.naucher.com/actualidad/dennis-daggett-los-estibadores-hemos-puesto-en-peligro-nuestras-vidas-sin-dejar-de-trabajar-para-el-beneficio-comun/?fbclid=IwAR2CxcgZEE2oXOy6FB734tm_ijWcQ1fyOzDSMGn5zw66c4Oq7XcvU_fYiaB8. Acesso em: 07 nov. 2020.

MONIÉ, F. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade/porto no Brasil. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, Transportes e Logística: Diferentes perspectivas**. São Paulo: Editora Expressão Popular, p. 252-279, 2011. 618p.

MONIÉ, F; VIDAL, S. M. S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista RAP**, Rio de Janeiro v. 40 (6), p. 975-95, nov-dez, 2006.

MOREIRA, R. Marxismo e geografia: a geograficidade e o diálogo das ontologias. **Revista GEOgraphia**, Niterói, v. 6, n. 11, p. 21-37, 2004.

_____. **O que é geografia**. 14ªed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994.

MOREIRA, A; PINHEIRO, L. **OMS declara pandemia de coronavírus**. G1: Bem estar Coronavírus, 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/bemestar/coronavirus/noticia/2020/03/11/oms-declara-pandemia-de-coronavirus.ghml>. Acesso em: 14 out. 2020.

MORTARI, M. **Reforma da Previdência: veja como votou cada deputado no segundo turno**. Infomoney: Política, 2019. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/politica/reforma-da-previdencia-veja-como-votou-cada-deputado-no-segundo-turno/>. Acesso em: 15 ago. 2020.

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.

MOVA-SE. **História**. Mova-se: Início, história, 2020. Não paginado. Disponível em: <http://www.mova-se.org.br/historia/>. Acesso em: 13 mai. 2020.

MSC. **Our services**: Portos, terminais e depósitos. MSC, 2020. Não paginado. Disponível em: <https://www.msc.com/bra/our-services/port-range>. Acesso em: 07 out. 2020.

MÜLLER, M. Justiça derruba garantia de avulsos no Porto de Santos. **A Tribuna**, Santos. 2015. Não paginado. Disponível em: <http://www.atribuna.com.br/noticias/noticiasdetalhe/cidades/justica-derruba-garantia-de-avulsos-no-porto-desantos/?cHash=3745481395575e4ac693e7c0d0223b27>. Acesso em: 01 jun. 2016.

MUNIZ, M. **Temer não repõe inflação do salário mínimo e derruba poder de compra dos trabalhadores**: Apesar da inflação acumulada de quase 9% e preços de serviços básicos, como luz e gás, corroerem os salários dos trabalhadores, há dois anos governo federal não repõe inflação do piso oficial do país. SPBancários: Segue o golpe, 2018. Disponível em: <https://spbancarios.com.br/01/2018/temer-nao-repoe-inflacao-do-salario-minimo-e-derruba-poder-de-compra-dos-trabalhadores>. Acesso em: 30 out. 2020.

MUNDOLOGÍSTICA. **Maersk Line anuncia a compra da Hamburg Süd**. Mundo Logística: Notícias, 2016. Não paginado. Disponível em: <https://revistamundologistica.com.br/noticias/maersk-line-anuncia-a-compra-da-hamburg-sud>. Acesso em: 06 out. 2020.

_____. **Maersk comemora 25 anos no Brasil**. Mundo Logística: Notícias, 2019. Disponível em: <https://revistamundologistica.com.br/noticias/maersk-comemora-25-anos-no-brasil>. Acesso em: 06 out. 2020.

NOGUEIRA, C. M. A divisão sexual do trabalho no setor portuário. **Germinal**: Revista Marxismo e Educação em Debate, Salvador, v. 6, n. 2, p. 130-141, 2014.

OEKO. **Em Ilhéus, ambientalistas combatem o Porto Sul**. Unidades de Conservação do Brasil: OEKO, 2014. Não paginado. Disponível em: <https://uc.socioambiental.org/pt-br/noticia/145945>. Acesso em: 15 abr. 2020.

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**. São Paulo: Lex Editora, 2006.

OLIVEIRA, G. S. C. Experiências e solidariedade na formação da **União dos Operários Estivadores** (Rio de Janeiro, 1903-1910). 56f. Monografia (história), Instituto Multidisciplinar da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), 2014.

O POVO. **Comunidades protestam contra retirada de água e ocupam obra no Lagamar do Cauípe**: Desde outubro passado, população realiza protestos contra obra que prevê vazão do manancial para distritos e Complexo Industrial e Portuário do Pecém. O Povo: Online Notícias, 2017. Não paginado. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/ceara/caucaia/2017/12/comunidades-protestam-contr-retirada-de-agua-e-ocupam-obra-no-lagamar.html>. Acesso em: 20 fev. 2020.

PARENTE, W. **Em 2017, o total de processos foi de 2.6 milhões; caiu para 1,7 milhão em 2018 e, em 2019, até outubro, 1,5 milhão**. Último Segundo: iG, Coluna esplanada, 2020. Disponível em: <https://ultimosegundo.ig.com.br/colunas/esplanada/2020-01-13/acoes-trabalhistas-despencam-apos-reforma.html>. Acesso em: 02 nov. 2020.

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.

PECEM. Fotos da Obra. In: **Porto do Pecém: Fotos da Obra**, 2020a. Disponível em: <http://wp.cearaportos.ce.gov.br/museu/fotos-obra.html>. Acesso em: 20 mai. 2020.

_____. **Prestadoras de Serviços Operacionais**. Pecém: Pagina inicial, Prestadoras de Serviços Operacionais, 2020b. Disponível em: <http://www.complexodopecem.com.br/prestadoras-de-servicos-operacionais/>. Acesso em: 20 fev. 2020.

_____. **Relatório estatístico da movimentação de carga**. CIPP S.A, 2019. Disponível em: <http://www.complexodopecem.com.br/download/>. Acesso em: 17 mar. 2020.

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**, Barranquilla, n. 25, p. 179-213, jul-dic, 2008.

PERPETUA, G. M.; HECK, F. M.; THOMAZ JÚNIOR, A. Território, trabalho e saúde do trabalhador: uma aproximação necessária. **Boletim Goiano de Geografia (Online)**, Goiânia, v. 38, n. 1, p. 27-48, jan-abr, 2018.

PETERSEN, S. R. F. A Presença da História Social do Trabalho no Ambiente Acadêmico Brasileiro nas Últimas Décadas. In: **XXVI SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA**, 2001, Anais do XXVI Simpósio Nacional de História, São Paulo, ANPUH, p. 1-28, 2011.

PODER 360. **Relembre os ministros demitidos no governo Bolsonaro**. PODER360, 2020. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/infograficos/relembre-os-ministros-demitidos-no-governo-bolsonaro/>. Acesso em: 13 mai. 2020.

_____. **Saiba como votou cada senador no 2º turno da reforma**. Poder 360: Política, 2019. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/congresso/saiba-como-votou-cada-senador-no-2o-turno-da-reforma-da-previdencia/>. Acesso em: 15 ago. 2020.

PONTES, D. I. S de. Estudo sobre Modelos de Governança em Zonas Portuárias e Industriais: o caso da ZIP do Pecém e da ZIP de Marselha-Fos. In: **XX SEMEAD: Seminário de Administração**, 2017.

PORTOGENTE. **Portopédia: TEU - Twenty Foot Equivalent Unit**. PORTOGENTE, 2016. Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/74883-teu-twenty-footequivalent-unit>. Acesso em: 15 set. 2019.

PORTUGAL. **Governo aprova aumento do salário mínimo nacional para 635 euros em 2020**. República Portuguesa: Notícias, 2019. Disponível em: <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/noticia?i=governo-aprova-aumento-do-salario-minimo-nacional-para-635-euros-em-2020>. Acesso em: 15 dez. 2019.

_____. **Decreto-Lei nº 280 de 1993**: Estabelece o regime jurídico do trabalho portuário. Diário da República, 1993. 4p. Disponível em: <https://dre.pt/application/conteudo/356105>. Acesso em: 17 dez. 2019.

PORTO CENTRAL. **Home**. Porto Central, 2020. Não paginado. Disponível em: <https://portocentral.com.br/pb/>. Acesso em: 15 fev. 2020.

POULANTZAS, N. **O Estado, o poder, o socialismo**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

POVOLERI, L. M. L. **O porto do Rio de Janeiro na estratégia do desenvolvimento da relação capitalista no Brasil**: Economia e Política de Transportes no Primeiro Governo Vargas (1930-1945). 340f. Tese (Doutorado) História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 2001.

PPI. **Sobre o Programa**: Home. In: Programa de Parcerias de Investimentos, 2020. Não paginado. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/sobre-o-programa>. Acesso em: 20 mar. 2020.

PRESS RELEASE. **APM Terminals Pecém registra recorde**. Guia Marítimo, 2019. Não paginado. Disponível em: <https://www.guiamaritimo.com.br/noticias/maritimo/apm-terminals-pecem-registra-recorde>. Acesso em: 20 mai. 2020.

PSA. **Global PSA**. PSA: International, 2020a. Disponível em: <https://www.globalpsa.com/psa-international/>. Acesso em: 07 out. 2020.

_____. **Global Map**. PSA, 2020b. Disponível em: <https://www.globalpsa.com/portsworldwide/>. Acesso em: 07 out. 2020.

QUEIRÓZ, M. F. F.; LARA, R.; MARIANO, A. Organização do Trabalho e Saúde do Trabalhador em perspectiva comparada: portos de Santos e Lisboa. In: QUEIRÓZ, M. F. F.; DIÉGUEZ, C. R. M. A. **As Metamorfoses do Trabalho Portuário**: Mudanças em contexto de modernização. São Paulo: Editora Sociologia e Política, p. 45-92, 2019. 224p.

QUEIRÓZ, M. F. F.; MELO, C. L.; MEDEIROS, M. A. T. A Organização do Trabalho Portuário no Processo de Modernização do Porto de Santos. In: QUEIRÓZ, M. F. F.; MACHIN, R.; COUTO, M. T. (Org.). **Porto de Santos**: Saúde e Trabalho em Tempos de Modernização. São Paulo: Editora Unifesp, p. 65-95, 2015. 250p.

QUEIROZ, M. 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, vol. 15, n. 2, p. 205-218, 2012.

RACISMO AMBIENTAL. **Poluição no Pecém causa retirada de famílias do entorno**. Racismo Ambiental, 2018. Não paginado. Disponível em: <https://racismoambiental.net.br/2018/07/27/poluicao-no-pecem-causa-retirada-de-familias-do-entorno/>. Acesso em: 15 abr. 2020.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RAGO, L. M.; MOREIRA, E. F. P. **O que é Taylorismo**. São Paulo: Editora Brasiliense S.A, 1987. 105p.

RAMACCIOTTI, L. O. L. **Crises e desafios do sindicalismo brasileiro ante ataques neoliberais**. 123f. Dissertação (mestrado em direito) Programa de Pós-Graduação em Direitos e Garantias Fundamentais da Faculdade de Direito de Vitória (FDV), Vitória/ES, 2018.

RECEITA FEDERERAL. **Instrução normativa RFB nº 971**, de 13 de novembro de 2009. Brasil, Receita Federal. Dispõe sobre normas gerais de tributação previdenciária e de arrecadação das contribuições sociais destinadas à Previdência Social e as destinadas a outras entidades ou fundos, administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB). Disponível em:

<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=compilado&idAto=15937>. Acesso em: 20 mai. 2018.

REDAÇÃO. **Retomada de leilões em portos deixa de fora megaterminal em Santos**.

Portos e Navios: Portos e logística, 2020. Não paginado. Disponível em:

<https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/retomada-de-leiloes-em-portos-deixa-de-fora-megaterminal-em-santos?fbclid=IwAR2hHDZ9xZ6RDdDMQrmRWy4cJ4vo7XQ4yuHYZfz8l52I0pgYN21WRgEjp80>. Acesso em: 20 mai. 2020.

REDAÇÃO. Saiba quem são os 22 ministros de Jair Bolsonaro. **Veja: Política**. 2019.

Disponível em: <https://veja.abril.com.br/politica/saiba-quem-sao-os-22-ministros-de-jair-bolsonaro/>. Acesso em: 28 jun. 2019.

REDAÇÃO. **Setor portuário busca verbas para qualificação de trabalhadores**.

Portos e Navios: Notícias, 2018. Disponível em:

<https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/setor-portuario-busca-verbas-para-qualificacao-de-trabalhadores>. Acesso em: 10 out. 2020.

REDAÇÃO ENGEPLUS. **Quem são os armadores no comércio internacional?**

Engelplus: Notícias, economia, 2018. Disponível

em: <http://www.engeplus.com.br/noticia/economia/2018/quem-sao-os-armadores-no-comercio-internacional>. Acesso em: 06 out. 2020.

REDAÇÃO PORTOGENTE. **Nova federação nacional de portuários é fundada nesta quarta em Santos**. Portogente: Notícias, 2017. Disponível em:

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/96857-nova-federacao-nacional-de-portuarios-e-fundada-nesta-quarta-em-santos>. Acesso em: 13 jun. 2018.

RÊNIOR, L. OGMO e Trabalho Portuário Avulso: Problemas, Desafios e

Possibilidades Futuras, In: **Comemoração 25 anos da FENOP**, Recife, p. 20, 2019.

Disponível em: <http://25anos.fenop.org.br/apresentacoes/>. Acesso em: 15 out. 2020.

RESENDE, R. V. de A. A igualdade de direitos entre trabalhador portuário avulso e trabalhador com vínculo permanente. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região**, São Paulo, n. 1, p. 123-131, 2009.

RESENDE, S; RODRIGUES, P. **Congresso promulga emenda do 'orçamento de guerra', que facilita gastos do governo na pandemia**. G1: Política, 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2020/05/07/congresso-promulga-emenda-a->

constituicao-que-cria-orcamento-de-guerra-durante-a-pandemia.ghtml. Acesso em: 14 out. 2020.

RIBEIRO, R. J. Não há pior inimigo do conhecimento que a terra firme. **Tempo Social**, São Paulo, 11 (1), p. 189-195, 1999.

RICHTER, A. **STF confirma proibição de trabalho insalubre de gestantes e lactantes**. Agência Brasil: Justiça, 2019. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/justica/noticia/2019-05/stf-confirma-proibicao-de-trabalho-insalubre-de-gestantes-e-lactantes#:~:text=Pelo%20texto%20antigo%20da%20CLT,que%20o%20afastamento%20seja%20realizado..> Acesso em: 07 out. 2020.

ROCHA, E. R. **Os trabalhadores de Santos no final do século XIX até 1920**. Novo Milênio, Santos: Trabalhadores em greve, s/d. Disponível em: <https://www.novomilenio.inf.br/santos/h0156a.htm>. Acesso em: 10 mai. 2019.

ROCHA, L; SABINO, M. **Governo inclui mais 9 estatais em plano para privatização**. Poder 360: Economia, 2019. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/economia/governo-inclui-mais-9-estatais-em-plano-para-privatizacao/>. Acesso em: 17 dez. 2019.

ROCHA, L; FREIRE, S. **Governo inicia revisão de normas que regulamentam saúde e segurança do trabalho**. Poder 360: Economia, 2019. Não paginado. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/economia/governo-inicia-revisao-de-normas-que-regulamentam-saude-e-seguranca-do-trabalho/>. Acesso em: 17 dez. 2019.

ROYALCARGO. **Os maiores armadores do mundo**. Blog: Royal Cargo do Brasil, 2017. Disponível em: <http://www.royalcargo.com.br/blog/2017/09/22/os-maiores-armadores-do-mundo/>. Acesso em: 06 out. 2020.

SAAD, E. G.; SAAD, J. E. D; BRANCO, A. M. S. C. **Consolidação das Leis do Trabalho comentada**. São Paulo: LTr, 2004. 917p.

SAAM. **Áreas de negócio**: Terminales Portuarios. SAAM, 2020. Disponível em: <https://www.saam.com/terminales-portuarios/>. Acesso em: 07 out. 2020.

SADER, E. **Quando novos personagens entram em cena**: experiências, falas e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo, 1970-80. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1988.

SAEZ, J. B.; VALENZUELA, H. C. Contested Logistics? Neoliberal Modernization and Resistance in the Port City of Valparaíso. In: ALIMAHOMED-WILSON, J; NESS, I. (Org.). **Choke Points**: Logistics Workers Disrupting the Global Supply Chain. London: Pluto Press, p. 162-178, 2018. 282p.

SALAS, M. T; SILVERMAN, V. **Virus, producto de la naturaleza; crisis, producto del neoliberalismo**. Opinión: Pandemia, 2020. Não paginado. Disponível em: <https://www.jornada.com.mx/2020/04/05/opinion/012a1pol>. Acesso em: 11 nov. 2020.

SAMPAIO, C. **Após rejeição geral, Bolsonaro revoga decreto que abria caminho para privatizar SUS**. Brasil de Fato: Política, 2020. Não paginado. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2020/10/28/apos-rejeicao-geral-bolsonaro-desiste-de-medida-que-abria-caminho-para-privatizar-sus>. Acesso em: 29 out. 2020.

SAMPAIO, T; AUGUSTO, F. **Hub portuário**: Governo do Ceará celebra parceria da CIPP S.A. com o Porto de Roterdã. Governo do Estado do Ceará: Economia, 2018. Não paginado. Disponível em: <https://www.ceara.gov.br/2018/10/19/hub-portuario-governo-do-ceara-celebra-parceria-da-cipp-s-a-com-o-porto-de-roterda/>. Acesso em: 17 abr. 2020.

SANTAPORTAL. **Unidade Portuária de Santos decide se posicionar contra MP dos Portos**. SantaPortal, 2020. Disponível em: <https://www.santaportal.com.br/noticia/54246-unidade-portuaria-de-santos-decide-se-posicionar-contram-p-dos-portos>. Acesso em: 01 jun. 2020.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. 259p.

SANTOS NETO, A. B; VENTILARI, P. S. X. **O Trabalho portuário e a modernização dos portos**. Curitiba: Juruá, 2004. 202p.

SAQUET, M, A. **Por uma geografia das territorialidades e das temporalidades**: uma concepção multidimensional voltada para a cooperação e para o desenvolvimento territorial. São Paulo: Outras Expressões, 2011. 123p.

_____. Por uma abordagem territorial. In: SAQUET, M. A; SPOSITO, E. S (Orgs.). **Territórios e territorialidades**: teorias, processos e conflitos. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular: UNESP. Programa de Pós-Graduação em Geografia. 2009. p.73-94.

SARTI, I. **Porto vermelho**: os estivadores santistas no Sindicato e na política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. 185p.

SCHANDERT, S. **CODESP Muda de Nome**. Datamar News: Portos e Terminais, 2020. Não paginado. Disponível em: <https://www.datamarnews.com/pt/noticias/codesp-muda-de-nome/>. Acesso em: 27mai. 2020.

SCOTT, James C. Exploração normal, resistência normal. **Revista Brasileira de Ciência Política**, Brasília, n.5, p. 217-243, jan.-jul. 2011.

_____. Formas cotidianas da resistência camponesa. **Raízes**, vol. 21, n. 1, p. 10-31, jan-jun, 2002.

SILVA, F. T. D. **Operários sem patrões**: Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas/SP, Editora Unicamp, 2003. 475p.

SILVA, W. M. F; RUIZ, J. L de S. A centralidade do SUS na pandemia do coronavírus e as disputas com o projeto neoliberal. Physis: **Revista de Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 30 (3), p. 1-8, 2020.

SINGER, A. **Os Sentidos do Lulismo**: reforma gradual e pacto conservador. São Paulo: Companhia das Letras, 1.ed., 2012. 276p.

_____. **O lulismo em crise**: um quebra-cabeça do período Dilma (2011-2016). São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

SOPESP. **Sobre**. Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP), 2020. Disponível em: <https://sopesp.com.br/sobre/>. Acesso em: 13 fev. 2020.

_____. **1º Anuário dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo**. Santos, São Paulo, 2018. 32p.

STUCHI, R. O fim do ministério do trabalho e a ameaça aos direitos dos trabalhadores. In: **Blog Fausto Macedo**, Estadão, política, 2019. Disponível em: <https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/o-fim-do-ministerio-do-trabalho-e-a-ameaca-aos-direitos-dos-trabalhadores/>. Acesso em: 14 jul. 2019.

SUAPE. **Institucional**: O que é Suape. SUAPE, 2020. Não paginado. Disponível em: <http://www.suape.pe.gov.br/pt/institucional/o-que-e-suape>. Acesso em: 13 fev. 2020.

SUDRÉ, L. **Bolsonaro ataca sindicatos e tenta impedir organização popular contra suas políticas**. Brasil de Fato: Política, 2019. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2019/03/06/bolsonaro-ataca-sindicatos-e-tenta-impedir-organizacao-popular-contra-suas-politicas>. Acesso em: 03 out. 2020.

TCU. **Relatório de Auditoria Operacional**: Auditoria operacional sobre as limitações dos portos organizados em comparação com os TUPs. Tribunal de Contas da União, Brasília, TC 022.534/2019-9, 2020. 79p.

_____. **Relatório de Auditoria Operacional**: Auditoria operacional para avaliar os principais pontos de ineficiência nos serviços portuários, que resultam em aumento de custo e de tempo no trâmite da carga. Tribunal de Contas da União, Brasília, TC 024.768/2017-0, 2018. 76p.

TEIXEIRA, F. J. S. O neoliberalismo em debate. In: TEIXEIRA, 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, p. 195-252, 1998.

TEIXEIRA, M. **Contratação de Trabalhador Portuário na Modalidade de Vínculo Empregatício**. 122f. Monografia (Bacharel em Direito), Universidade Católica de Brasília, 2007. p.37.

TELES, G. A. **Mobilidade, trabalho e interações sócioespaciais**: o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) no contexto da Região Metropolitana de Fortaleza. 404f. Tese (doutorado) Programa de Pós-Graduação em Geografia (PROGEO), Centro de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual do Ceará, 2015.

TEMÓTEO, A. **Bolsonaro reduz para R\$ 1.067 proposta de salário mínimo, sem aumento real**. UOL: Economia, 2020. Não paginado. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2020/08/31/salario-minimo-valor-2021-orcamento-governo.htm>. Acesso em: 30 out. 2020.

TERTULIAN, N. Metamorfoses da filosofia marxista: a propósito de um texto inédito de Lukács. **Crítica Marxista**, Campinas, n. 13, p. 29-44, 2001.

THE WORLD BANK. **Port Reform Toolkit**: Effective decision support for policymakers. The World Bank: Public-Private Infrastructure Advisory Facility. 2003. 453p.

THOMAZ JUNIOR, A. Degradação sistêmica do trabalho e saúde trabalhador no agrohídronegócio no Brasil. In: **XXXI Congresso ALAS**: “Las encrucijadas abiertas de América Latina, La sociología en tiempos de cambios”. Montevideo, Uruguay, p.1-17, 2017.

_____. O mundo do trabalho e as transformações territoriais: Os limites da “leitura” geográfica. **Revista Pegada**, v.12, n.1, 2011.

_____. **Por trás dos canaviais, os nós da cana**: a relação do capital x trabalho e o movimento sindical dos trabalhadores na agroindústria canavieira paulista. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2002a.

_____. Por uma geografia do trabalho. **Revista Pegada**, Presidente Prudente/SP, v. 3, número especial, agosto, 2002b.

THOMPSON, E. P. **Costumes em Comum**: estudo sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. 493p.

_____. **A miséria da teoria**: ou um planetário de erros uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro/RJ: ZARAH Editores, 1981.

TIL. Terminal. Terminal Investment Limited (TIL), 2020. Disponível em: <https://www.tilgroup.com/terminals>. Acesso em: 15 abr. 2020.

TRANSPETRO. **Terminais Aquaviários**. TRANSPETRO: Home, Nossas atividades, 2020. Disponível em: <http://transpetro.com.br/transpetro-institucional/nossas-atividades/dutos-e-terminais/terminais-aquaviarios.htm>. Acesso em: 20 fev. 2020.

TRIBUNA DO CEARÁ. **Moradores protestam contra construção de poços em aquífero subterrâneo no Pecém**: Os moradores estão acampados há 39 dias na localidade de Parada, no Pecém, devido à construção de 42 poços subterrâneos em aquífero na região. TRIBUNA DO CEARÁ: Notícias, 2018. Disponível em: <https://tribunadoceara.com.br/noticias/ceara/moradores-protestam-contra-construcao-de-pocos-em-aquifero-subterraneo-no-pecem/>. Acesso em: 20 fev. 2020.

TRÓPIA, P. **Força Sindical**: política e ideologia no sindicalismo brasileiro. São Paulo, Expressão Popular, 2009.

TURRA NETO, N. Pesquisa qualitativa em Geografia. In: **Encontro Nacional de Geógrafos XVII**, 2012, Belo Horizonte/MG. Anais, 2012. Belo Horizonte, p. 1-10, 2012.

UNCTAD. **Review of Maritime Transport 2019**. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2020. 132p.

UNIDADE PORTUÁRIA SANTOS. **Boletim Extraordinário**: Unidade Portuária de Santos. Unidade Portuária, ed. 2ª, 2013. Disponível em: <http://www.sindaport.com.br/upload/img/boletim/070520130111381482365315.pdf>. Acesso em: 17 abr. 2018.

UNISERVE NEWS. **Largest Container Ship Race**. Uniserve News, 2017. Disponível em: <https://uniserve.co.uk/largest-container-ship-race/>. Acesso em: 25 jun. 2019.

URIBE, G; CANCIAN, N. **Bolsonaro decide efetivar Pazuello como ministro da Saúde**. Folha de São Paulo: Saúde, 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/equilibrioesaude/2020/09/bolsonaro-decide-tornar-pazuello-ministro-definitivo-da-saude.shtml>. Acesso em: 18 out. 2020.

VALE. **Logística**: Portos e Terminais. Vale, 2020. Disponível em: <http://www.vale.com/PT/business/logistics/ports-terminals/Paginas/default.aspx>. Acesso em: 13 fev. 2019.

VARELA, R. O IDC e o internacionalismo portuário: uma análise a partir do caso português. In: as metamorfoses do trabalho portuário. In: QUEIRÓZ, M. F; DIÉGUEZ, C. R. M. A. **As Metamorfoses do Trabalho Portuário**: Mudanças em contexto de modernização. São Paulo: Editora Sociologia e Política, p. 171-192, 2019. 224p.

_____. Estivadores: na era da globalização, uma luta internacional. In: VARELA, R. (Org.). **“Don’t Fuck my Job”**: as lutas dos estivadores uma perspectiva global. Famalicão: Editora Húmus, Instituto de História Contemporânea, Universidade Nova de Lisboa, p. 11-44, 2019b.

_____. Os operários da Lisnave - do conflito à negociação (1967-1987). **Cadernos AEL**, Campinas/SP, v. 17, n. 29, p. 340-362, 2010.

VARELA, R.; GUEDES, R. Sindicatos, Neoliberalismo e Estado Social em Portugal (1974-2012). **Revista Praia Vermelha**, Rio de Janeiro, v. 21 n. 1, p. 59-70, Jul-Dez, 2011.

VARELA, R. C.; PEREIRA, L. B. Restruturação produtiva na Europa. **Revista Katál**, Florianópolis, v. 21, n. 1, p. 157-167, jan-abr, 2018.

VARGAS, I. M. Governo Federal arrecada R\$ 450 milhões em leilão de portos no Pará. In: **Folha de São Paulo**: Mercado, 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/04/governo-federal-arrecada-r-450-mi-em-leilao-de-portos-no-para.shtml>. Acesso em: 10 mai. 2020.

VASCONCELOS, P. **Modernização da legislação do CIPP potencializa negócios para o Ceará**. Governo do Estado do Ceará: Economia, 2017. Não paginado.

Disponível em: <https://www.ceara.gov.br/2017/10/11/modernizacao-da-legislacao-do-cipp-potencializa-negocios-para-o-ceara/>. Acesso em: 15 abr. 2020.

VLI. **Home**: Portos TIPLAM (SP). VLI: Conheça a VLI, 2020. Não paginado. Disponível em: <http://www.vli-logistica.com.br/conheca-a-vli/portos/tiplam-sp/>. Acesso em: 13 mai. 2020.

VOLCAN. **Acerca de Volcan**. Volcan, 2020. Disponível em: <https://www.volcan.com.pe/nosotros/>. Acesso em: 07 out. 2020.

WEINHAUER, K. Power and control on the waterfront: casual labour and decasualisation In: DAVIES, S. **Dock Workers**: International Exploration in Comparative Labour History, 1790-1970, p.580-603, 2000. 863p.

WHYTE, W. F. **Desvendando máscaras sociais**. Rio de Janeiro/RJ: Editora Livraria Francisco Alves S.A, 1980.

WHO. **WHO Coronavirus Disease (COVID-19) Dashboard**. World Health Organization (WHO), 2020. Disponível em: <https://covid19.who.int/>. Acesso em: 13 nov., 2020.

WORLD MARITIME NEWS. **Off shore energy**: Back to overview. 2019. Não paginado. Disponível em: <https://www.offshore-energy.biz/cosco-shipping-ports-buys-stake-in-peruvian-chancay-terminal/>. Acesso em: 07 out. 2020.

ZANETTI, L. **O “Novo” no Sindicalismo Brasileiro**: características, Impasses e desafios. 181f. Dissertação (mestrado em educação), Fundação Getúlio Vargas, Instituto de Estudos Avançados em Educação, Rio de Janeiro, 1993.

APÊNDICE

APÊNDICE 1

ROTEIRO DE ENTREVISTA COM TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM SANTOS

Dados Gerais

1) Nome:	2) Idade:
3) Estado Civil:	4) Filhos:
5) Categoria:	6) Onde reside:
7) Escolaridade:	

QUESTÕES LABORAIS E SINDICAIS

- 1) Ano que entrou como TPA/Vinculado?
- 2) Qual foi seu primeiro emprego?
- 3) Qual sua trajetória como TPA/Vinculado? Quando e porque ingressou nesse trabalho?
- 4) O que é ser um TPA/Vinculado?
- 5) Qual sua rotina de trabalho? Normalmente quantos dias na semana e no mês você trabalha? Qual o período (dia, tarde, noite) que normalmente trabalha ou que preferiria trabalhar?
- 6) Gostaria de trabalhar como avulso/vinculado? Porque?
- 7) Costuma fazer dobras? (ou horas extras)
- 8) Como é a interação no trabalho entre você e seus colegas?
- 9) Como é a relação com o sindicato? Pra você é importante estar filiado? Quais as ações que se recorda que o sindicato realizou e que auxiliaram no seu trabalho?
- 10) Qual a sua relação com os trabalhadores das demais categorias no porto?
- 11) Para você o que deveria ser mudado nos Portos para melhorar o seu ambiente de trabalho?
- 12) Qual a sua renda mensal? Você vive só dessa renda? É a renda principal da família?
- 13) Você recebe algum tipo de benefício? Auxílio saúde? Afastamento?

MODERNIZAÇÃO

- 1) O que significou a modernização dos Portos para a categoria? Houve a diminuição de trabalhadores por terno? Quais outros efeitos da modernização para os trabalhadores?
- 2) Com a introdução de novas tecnologias na movimentação de cargas intensificou a jornada de trabalho?
- 3) Qual das fainas a introdução de tecnologia é mais presente?

QUESTÕES POLÍTICAS

- 1) Quais os impactos das mudanças trabalhistas recentes para os trabalhadores portuários? E os reflexos para o Porto de Santos?
- 2) Qual a perspectiva com a atual mudança de governo no país?
- 3) Qual a sua opinião sobre a reforma da trabalhista, ampliação da terceirização e da previdência?

SAÚDE DO TRABALHADOR

- 1) Quais as condições de trabalho no Porto de Santos? Houve mudanças nos últimos anos? O que levou a essas mudanças?
- 2) Com as mudanças portuárias, sobretudo a modernização, houve aumento dos acidentes de trabalho? Quais os acidentes mais comuns?
- 3) Já presenciou ou sofreu algum tipo de acidente de trabalho? Quanto tempo ficou afastado?
- 4) Considera a atividade do TPA perigosa?
- 5) Alguma entidade (sindicato, Ogmo, empresas e etc) fazem algum tipo de campanha de prevenção?
- 6) O que você acha que poderia melhorar para ter um ambiente de trabalho mais seguro?

APÊNDICE 2

ROTEIRO DE ENTREVISTA COM LIDERANÇAS SINDICAIS DE SANTOS

DADOS GERAIS

- 1) Nome/apelido:
- 2) Idade:
- 3) Local de Origem:
- 4) Escolaridade:
- 5) Onde reside:
- 6) Qual sua trajetória dentro da categoria?
- 7) Há quanto tempo é dirigente do sindicato/presidente?
- 8) O que é ser trabalhador portuário? Como se realiza a atividade laboral de um TPA?
- 9) Sempre trabalhou nisso? Ou quais outras profissões já realizou? Porque decidiu ser/estar TPA?

DADOS SOBRE O SINDICATO

- 1) Nome do sindicato:
- 2) Ano de criação:
- 3) Atual gestão:
- 4) Quais municípios compõe a extensão da base territorial do sindicato?
- 5) Ocorreu alguma mudança na extensão da base nos últimos anos?
- 6) Quantos trabalhadores estão na base da categoria? (Registro e Cadastro)
- 7) Qual é a remuneração média de um estivador em Santos?
- 8) O sindicato apenas compreende propriamente os trabalhadores estivadores?
- 9) Quais são as fontes de organização nos locais de trabalho?
 - Quantos delegados sindicais existem no sindicato?
 - Comitês sindicais de empresas?
 - CIPA. Quantos locais de trabalho?
 - Outras formas de representação. Quais e quantos locais de trabalho?
- 10) O sindicato é filiado a qual central? Houve alguma mudança de central sindical na história do sindicato?
- 11) Qual é a federação que o sindicato é filiado?
- 12) E a nova Federação Nacional dos Estivadores, Trabalhadores de Capatazia e Portuários (fundada em 2017) qual é o posicionamento do sindicato em relação a sua criação?

- 13) O sindicato participa dos eventos organizados pela central ou pela Federação?
- 14) Quando ocorreu a última greve que o sindicato organizou ou participou? Quais foram os motivos?
- 15) Quando realizou-se o último acordo coletivo de trabalho?
- 16) Qual a relação do sindicato com o SOPESP (entidades empresariais)?

A QUESTÃO DA MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA E O TRABALHO

- 1) O que é a modernização portuária? Quais os efeitos disso aos trabalhadores portuários?
- 2) O que representou a Lei 8.630/93 e o novo marco legal dos Portos Lei 12.815/2013 para a categoria?
- 3) Com a introdução de novas tecnologias o sindicato vem notando a diminuição do número de trabalhadores requisitados?
- 4) O aumento da carga de trabalho sobre os trabalhadores?
- 5) Aumento da jornadas de trabalho?
- 6) Qual a relação entre o sindicato e o OGMO?
- 7) Qual a relação do sindicato com os Operadores Portuários?
- 8) Qual a relação do sindicato com as entidades de representação dos empresários/armadores?
- 9) Qual a relação do sindicato com as outras categorias de trabalhadores portuários?

QUESTÕES POLÍTICAS

- 1) O sindicato tirou algum posicionamento sobre o processo de impeachment da ex-presidenta Dilma Rousseff?
- 2) Qual a avaliação do sindicato sobre a Reforma Trabalhista (PL 38/2017 tornada Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017 e a ampliação da terceirização PL 4302/1998 ambas aprovada no governo Temer?
- 3) O sindicato percebe alguma diferença entre o último governo e o atual em relação as causas trabalhistas?
- 4) Quais são os impactos dessas mudanças trabalhistas recentes para os trabalhadores portuários em geral? E os reflexos mais propriamente para o Porto de Santos/Terminal do Pecém?
- 5) Qual a perspectiva do sindicato em relação a conjuntura atual com a eleição do governo Bolsonaro?

SAÚDE DO TRABALHADOR

- 1) Quais são as condições de trabalho no Porto de Santos? Houve mudanças nos últimos anos? Quais? O que levou essas mudanças?
- 2) Com as mudanças portuárias, sobretudo da modernização, houve aumento dos registros de acidentes do trabalho? Ou não? O sindicato possui dados de antes e agora?
- 3) Quais são os acidentes mais comuns?
- 4) O sindicato realiza alguma ação de prevenção de acidentes de trabalho junto aos trabalhadores?
- 5) O OGMPO possui alguma campanha de prevenção?
- 6) O sindicato tem dados dos trabalhadores afastado por acidentes de trabalho?
- 7) Quantos trabalhadores conseguiram auxílio acidentes? Quais as maiores dificuldades para se obter esses auxílios?

APÊNDICE 3

ROTEIRO DE ENTREVISTA COM TRABALHADORES PORTUÁRIOS DO PECÉM

DADOS GERAIS

1) Nome:	2) Idade:
3) Estado Civil:	4) Filhos:
5) Categoria:	6) Onde reside:
7) Escolaridade:	

QUESTÕES LABORAIS E SINDICAIS

- 1) Qual é sua trajetória de trabalho, onde trabalhou e como chegou ao trabalho portuário?
- 2) Ano que entrou como Vinculado?
- 3) Teve alguma influência familiar pra entrar na área?
- 4) Qual sua rotina de trabalho? Normalmente quantos dias na semana e no mês você trabalha? Qual o período (dia, tarde, noite) que normalmente trabalha ou que preferiria trabalhar?
- 5) Você já trabalhou no Mucuripe? Como foi a decisão de vim pra Pecém?
- 6) Poderia explicar as funções que os trabalhadores exercem dentro da TECER/APM Terminals etc.?
- 7) Quais trabalhadores (categorias) estão diretamente na movimentação de cargas?
- 8) Esses trabalhadores ligado a operação tem o histórico de trabalhar na área portuária?
- 9) Gostaria de trabalhar como avulso? Porque?
- 10) Qual a sua renda mensal? Você vive só dessa renda? É a renda principal da família?
- 11) Costuma fazer horas extras?
- 12) A empresa pratica a multifuncionalidade com os trabalhadores?
- 13) Como é a interação no trabalho entre você e seus companheiros?
- 14) Como é a relação com o sindicato? Pra você é importante estar filiado? Quais as ações que se recorda que o sindicato realizou e que auxiliaram no seu trabalho?
- 15) Qual a importância do sindicato para os trabalhadores?
- 16) A CEARÁPORTOS é uma empresa estatal, porem as empresas que fazem a operação são privadas, como vocês enxergam isso?

MODERNIZAÇÃO

- 1) O que significou a modernização dos Portos para a categoria? Houve a diminuição de trabalhadores por terno? Quais outros efeitos da modernização para os trabalhadores?
- 2) Qual das fainas a introdução de tecnologia é mais presente?
- 3) Com a introdução de novas tecnologias na movimentação de cargas intensificou a jornada de trabalho?
- 4) O quanto diminui de trabalhadores com a adoção desses novos portaineres?
- 5) Já trabalhou com equipes desfalcadas?
- 6) Há uma rotatividade grande no setor?

QUESTÕES POLÍTICAS

- 1) Quais os impactos das mudanças trabalhistas recentes para os trabalhadores portuários? E os reflexos para o terminal do Pecém?
- 2) O que você acha do trabalho intermitente, é possível a utilização dele dentro dos portos?
- 3) O sindicato fez diálogos com os trabalhadores sobre as reformas recentes?
- 4) Qual a perspectiva com a atual mudança de governo no país?

SAÚDE DO TRABALHADOR

- 1) Quais as condições de trabalho no TUP do Pecém? Houve mudanças nos últimos anos?
- 2) Com as mudanças portuárias, sobretudo a modernização, houve aumento dos acidentes de trabalho? Quais os acidentes mais comuns?
- 3) Já presenciou ou sofreu algum tipo de acidente de trabalho? Quanto tempo ficou afastado?
- 4) Você recebe algum tipo de benefício? Auxílio saúde? Afastamento?
- 5) Os acidentes tem relação com o período?
- 6) Considera o trabalho portuário perigoso?
- 7) Alguma entidade (sindicato, empresas etc) fazem algum tipo de campanha de prevenção?
- 8) Para você, o que deveria ser mudado no TUP para melhorar o seu ambiente de trabalho?

APÊNDICE 4

ROTEIRO DE ENTREVISTA COM LIDERANÇAS SINDICAIS NO CEARÁ

DADOS PESSOAIS

- 1) Nome/apelido:
- 2) Idade:
- 3) Local de Origem:
- 4) Escolaridade:
- 5) Onde reside:
- 6) Qual sua trajetória dentro da categoria?
- 7) Há quanto tempo é dirigente do sindicato/presidente?
- 8) O que é ser trabalhador portuário? Como se realiza a atividade laboral de um estivador?
- 9) Sempre trabalhou nisso? Ou quais outras profissões já realizou? Porque decidiu ser/estar trabalhador portuário?

DADOS SOBRE O SINDICATO

- 1) Nome do sindicato?
- 2) Ano de criação?
- 3) Atual gestão?
- 4) Quais municípios compõe a extensão da base territorial do sindicato?
- 5) Ocorreu alguma mudança na extensão da base nos últimos anos?
- 6) Quantos trabalhadores estão na base da categoria?
- 7) Qual é a remuneração média de um estivador no Ceará?
- 8) O sindicato apenas compreende propriamente os trabalhadores estivadores?
- 9) Quais são as fontes de organização nos locais de trabalho?
- 10) O sindicato é filiado a qual central? Houve alguma mudança de central sindical na história do sindicato?
- 11) Qual é a federação que o sindicato é filiado?
- 12) E a nova Federação Nacional dos Estivadores, Trabalhadores de Capatazia e Portuários (fundada em 2017) qual é o posicionamento do sindicato em relação a sua criação?
- 13) O sindicato participa dos eventos organizados pela central ou pela Federação?
- 14) Quando ocorreu a última greve que o sindicato organizou ou participou? Quais foram os motivos?
- 15) Quando realizou-se o último acordo coletivo de trabalho?
- 16) Qual a relação do sindicato com a CEARÁPORTOS?

A QUESTÃO DA MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA E O TRABALHO

- 1) O que é a modernização portuária? Quais os efeitos disso aos trabalhadores portuários?
- 2) Com a introdução de novas tecnologias o sindicato vem notando a diminuição do número de trabalhadores requisitados?
- 3) Aumento da jornadas de trabalho?
- 4) Qual a relação do sindicato com os Operadores Portuários?
- 5) Qual a relação do sindicato com as entidades de representação dos empresários/armadores?
- 6) Qual a relação do sindicato com as outras categorias de trabalhadores portuários?
- 7) Como se deu o processo de criação da Intersindical dos portuários no Ceará? (todas as categorias de portuários aderiram?)
- 8) O TUP de Pecém, o sindicato representa trabalhadores no terminal?

QUESTÕES POLÍTICAS

- 1) O sindicato tirou algum posicionamento sobre o processo de impeachment da ex-presidenta Dilma Rousseff?
- 2) Qual a avaliação do sindicato sobre a reforma trabalhista (PL 38/2017 tornada Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017 e a ampliação da terceirização PL 4302/1998 ambas aprovada no governo Temer?
- 3) O sindicato percebe alguma diferença entre o último governo e o atual em relação as causas trabalhistas?
- 4) Quais são os impactos dessas mudanças trabalhistas recentes para os trabalhadores portuários em geral? E os reflexos mais propriamente para o caso de Pecém?
- 5) Como é a relação do governo no Ceará e o Terminal do Pecém?
- 6) Qual a perspectiva do sindicato em relação a conjuntura atual com a eleição do governo Bolsonaro?

SAÚDE DO TRABALHADOR

- 1) Quais são as condições de trabalho no Terminal do Pecém? Houve mudanças nos últimos anos? Quais? O que levou essas mudanças?
- 2) Com as mudanças portuárias, sobretudo da modernização, houve aumento dos registros de acidentes do trabalho? Ou não? O sindicato possui dados de antes e agora?
- 3) Quais são os acidentes mais comuns?

- 4) O sindicato realiza alguma ação de prevenção de acidentes de trabalho junto aos trabalhadores?
- 5) O sindicato tem dados dos trabalhadores afastado por acidentes de trabalho?
- 6) Quantos trabalhadores conseguiram auxílio acidentes? Quais as maiores dificuldades para se obter esses auxílios?

O TERMINAL PORTUÁRIO DO PECÉM

- 1) Quando foi criado/instalado o terminal?
- 2) Como foi o processo de construção do terminal? Pensando o município, as populações locais?
- 3) Como está distribuído os terminais dentro do Pecém?
- 4) Quais os produtos que são transportados/movimentados no Terminal do Pecém?
- 5) Quais as maiores empresas dentro do Terminal do Pecém?
- 6) Há projetos de ampliação do Terminal do Pecém? Ou de criação de novos TUPs no Ceará?
- 7) No início as OP se utilizaram de trabalhadores com experiência de Mucuripe e outros sem experiência?
- 8) Quais as categorias de trabalhadores que existem no porto de Pecém?
- 9) Quantos trabalhadores portuários existe no TUP do Pecém?
- 10) Quais são as instituições/órgãos públicos que regulam o TUP do Pecém? Quais as instituições privadas que tem relação com o TUP de Pecém?
- 11) Como está a relação entre as entidades de representação de Pecém e Mucuripe?
- 12) O que o sindicato compreende sobre a reforma trabalhista, especialmente ao trabalho intermitente?

ANEXO 1

#COVID19: ITF GLOBAL DEMANDS FOR GOVERNMENT AND EMPLOYERS

Covid-19 is issuing the world an unprecedented collective challenge. Across the world - workers, employers and governments - must work together to minimise the damage done.

Transport workers are the lifeblood of a global economy linking supply chains and keeping the world moving, and vital to successfully responding to the challenge of Covid-19.

Today, more than ever, transport workers will ensure that essential supplies reach those who need them, whether they are seafarers, dockers, truck drivers, warehouse workers or delivery drivers. Cabin crew,

pilots and aviation workers will continue to repatriate people to their home countries. Public transport workers will make sure those who need to can still get to work, or access hospitals for treatment.

The ITF believes that existing international labour standards and the protection of labour rights are crucial to the success of our efforts to contain Covid-19.

Transport unions globally will play their part connecting global supply chains and keeping the world moving.

The ITF is calling on both governments and employers for immediate action in five key areas.

1. Protecting workers vital to the Covid-19 response

Supply chains are crucial to the movement of goods around the world, including medicines, food, equipment, and supplies critical to dealing with Covid-19. Transport workers should be recognised as providing a vital service in the struggle against Covid-19.

Key points:

- Transport workers in all sectors should be considered vital to the success of the global struggle against Covid-19 for the duration of the pandemic and to resettling supply chains post the virus.
- Transport and other vital workers required to work in contact with people outside the home should receive enhanced income protection and have guaranteed compensation paid to their dependents in the case of COVID-19 infection leading to fatality or critical illness.
- Workers in all industries, including those providing a vital service to the struggle with Covid-19, should be provided with regular free testing for the virus, as part of having their core labour rights respected.

2. Putting health and safety first

Government and employers must work with trade unions to pinpoint threats to workers' rights and welfare. They should plan and take action to help stop the spread of Covid-19.

Key points:

- Recognise that worker participation should be the core principle of COVID-19 health and safety management systems. International research proves this is the best way to ensure safety. Workforce representatives must have an equal role in drawing up and checking Covid-19 health and safety measures.
- Work with unions to pinpoint both the new pressures Covid-19 puts on workers, and the measures needed to lessen the impact of these pressures (such as reduced working hours, increased rest times without loss of pay, counselling etc).
- Set up Covid-19 inspectorates charged with going into operating services and checking they are using the right methods to reduce worker exposure and the further spread of the virus.

Additional points:

- Work with unions and workers to identify Covid-19 risk levels for all operations and tasks.
- Provide free testing for workers in services vital to success (including transport, delivery and logistics).
- Work out what personal protective equipment and supplies are needed to best protect workers in at risk areas/ tasks and provide them.
- Pay special attention to low-wage workers, for example sub-contracted or migrant workers, as well as women and workers with health conditions. These workers are at a higher risk of contagion because poverty and ill-health reduce people's immunity. Poverty is also linked to overcrowded and unhealthy housing.
- Workers' medical and personal information is safeguarded, especially that of migrant workers. Information sharing should be needs-based and anonymised if possible.

3. Providing income protection for all workers

The income of workers and their families will aid the stabilisation of the global economy. Income support for all workers, including for part-time, migrant, non-resident, precarious, 'gig' and informal workers, is essential to cover the cost of housing, electricity, food and other essential items.

Key points:

- Workers laid off, or otherwise stood down (stand-down workers), due to COVID-19 should have their incomes protected by measures for all stand-down workers whether through collective bargaining (e.g. Denmark) or government payments (e.g. New Zealand).
- All workers in non-standard, precarious jobs should be paid above, or at the rate of their average income over 12 months so they do not suffer any real loss in pay.
- Across our societies, women bear the brunt of caring for others. The extra burden on women workers must be compensated by additional steps to protect their income and jobs.
- Workers who become infected by Covid-19 must be guaranteed paid sick leave from the first day. Workers in non-standard, precarious jobs should be paid above or at the level of their average income over the last 12 months.

ALL GOVERNMENT SPENDING MEASURES MUST PUT PEOPLE BEFORE PROFIT. ALL CORPORATE AID PACKAGES MUST PUT WORKERS' WELFARE AND INCOME FIRST. GOVERNMENTS SHOULD TAKE OWNERSHIP OF KEY TRANSPORT COMPANIES WHERE NECESSARY.

4. Government-led stimulus to keep the economy going

Governments should spend money to protect jobs and the economy, including small- and medium-sized businesses, and by doing so protect workers' wages and welfare.

Key points:

- All government spending measures must put people before profit. All corporate aid packages must put workers' welfare and income first. Governments should take ownership of key transport companies where necessary.
- Work with unions to identify chances to redeploy stand-down workers into vital services during the crisis
- Ensure fast transfers of knowledge and technology to contain COVID-19. Collaboration and teamwork should guide the international response, not profiteering.
- Intellectual property, trade regulations, and trade sanctions must not be allowed to slow down the transfer of treatment and containment measures.
- To make sure poor countries can focus their attention and spending on vital actions - like containment measures, healthcare and the movement of goods- their existing debts must be forgiven. The crisis cannot be used to create more debt.

Additional points:

- Multilateral institutions must ensure that all countries have the necessary resources to contain the Covid-19 virus.
- Identify skills needed in the post Covid-19 economy and set up training for workers currently unable to work (stand-down workers).



5. Maintaining sustainable supply chains

All employers have a duty of care for workers in their supply chains, especially those who are dependent self-employed or working for dependent contractors. Evidence shows that today's supply chains are rife with health and safety problems. Without action to ensure the same Covid-19 health and safety steps are taken across the supply chain, its safety as a whole can't be ensured.

Key points:

- Contracts must ensure that every employer in the chain takes action to protect workers from Covid-19 and other safety risks. Only in this way can employers fulfil their duty of care.
- Employers at every stage of the supply chain must abide by existing Labour standards.
- Health and safety management systems based on worker participation must be maintained within and between companies in the supply chain.

Additional points:

- Necessary training and personal protective equipment and disinfectants should be provided to small-scale contractors (such as delivery drivers) in delivery networks.
- Employers should work with trade unions to assess the risk level of their direct employees' living conditions. If found to be high risk (overcrowded, insanitary conditions), employers should help establish temporary accommodation where WHO healthcare guidelines can be followed.
- Employers should share information about the procedures they have adopted with companies, or self-employed workers (such as delivery drivers) in their supply chain.
- Employers should work with unions to allow those workers whose jobs can be done remotely to work from home, providing them with the necessary equipment.
- Employers should check that suppliers, contractors and others in their supply chain are following these guidelines.

ANEXO 2



ETF, FEPOR, IDC and ESPO call on workers and employers to strictly respect health and safety measures during COVID-19 pandemic

On 30th of January 2020, the World Health Organization (WHO) declared the COVID-19 as a Public Health Emergency of International Concern, and on 11th of March, due to the rapid spread of the virus worldwide, it has been declared as a pandemic.

The WHO emphasized the urgent need to coordinate international efforts to investigate and better understand COVID-19, to minimize threat in the affected countries and to reduce the risk of further international spread.

ETF, IDC, FEPOR and ESPO are following closely the evolution of COVID-19 outbreak in Europe, and its effects on European ports.

In this context of global emergency, port stakeholders and workers are on the frontline and play a key role in ensuring that essential goods are loaded and unloaded and that all shipments reach their final destinations.

Disastrous economic consequences of this pandemic are expected to hit port companies in the coming months. It is of utmost importance that those undertakings are economically supported to avoid disruptive effects on the logistics chains as well as job losses. European ports are critical infrastructures of high importance for the Internal Market.

The above-mentioned organizations call on the European Commission to provide general guidance regarding health contingency measures to be applied in ports and to recommend to Member States to take all actions that are needed to preserve health and safety in the port sector including the necessary means for companies to ensure the safety and health of workers.

It is of crucial importance in this difficult context that more stringent health and safety measures in all European ports are implemented to preserve workers' health, to limit the spread of the virus and to avoid prolongation of this public-health crisis and its economic consequences.

We call on all port companies to ensure that such measures are effectively implemented and to provide all necessary means to protect employees in the workplaces.

We call on all port workers to strictly respect health and safety measures that have been set to face this serious emergency.