



**CARLA REGINA MOTA ALONSO DIÉGUEZ**

**TRABALHO À DERIVA: CONTRADIÇÕES E AMBIGUIDADES NAS LUTAS E  
PERCEPÇÕES DOS ESTIVADORES DE SANTOS (1993-2013)**

**CAMPINAS**

**2014**

Errata:

Onde se lê: "Carla Regina Mota Alonso Diéguez"

Leia-se: "Carla Regina Mota Alonso Diéguez"

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Carla Regina Mota Alonso Diéguez".

Carla Regina Mota Alonso Diéguez  
Conselheira da Comissão de Pós-Graduação  
IFCH/UNICAMP  
Matrícula: 237752





UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

Carla Regina Mota Alonso Diéguez

**Trabalho à deriva: contradições e ambiguidades nas lutas e percepções dos  
estivadores de Santos (1993-2013)**

Orientador: Prof. Dr. José Dari Krein

Coorientador: Prof. Dr. Iram Jácome Rodrigues

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas para obtenção do título de doutor em Ciências Sociais.

Este exemplar corresponde à versão final da tese de Carla Regina Mota Alonso Diéguez orientada pelo Prof. Dr. José Dari Krein e aprovada em 31 de março de 2014.

Campinas  
2014

III

Errata:

Onde se lê: "Carla Regina Mota Alonso Diéguez"

Leia-se: "Carla Regina Mota Alonso Dieguez"

E

Onde se lê: "Doutor"

Leia-se: "Doutora"

  
Prof.ª Dra. Eliane Moura da Silva  
Coordenadora da Comissão de Pós-Graduação  
IFCH/UNICAMP  
Matrícula: 237752

Ficha catalográfica  
Universidade Estadual de Campinas  
Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas  
Cecília Maria Jorge Nicolau - CRB 8/338

D563t Diéguez, Carla Regina Mota Alonso, 1976-  
Trabalho à deriva : contradições e ambiguidades nas lutas e percepções dos  
estivadores de Santos (1993-2013) / Carla Regina Mota Alonso Diéguez. –  
Campinas, SP : [s.n.], 2014.

Orientador: José Dari Krein.

Coorientador: Iram Jácome Rodrigues.

Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia  
e Ciências Humanas.

1. Áreas portuárias. 2. Trabalho. 3. Estivadores - Santos (SP). 4. Privatização .  
I. Krein, José Dari, 1961-. II. Rodrigues, Iram Jácome, 1949-. III. Universidade  
Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. IV. Título.

Informações para Biblioteca Digital

**Título em outro idioma:** Work drifting

**Palavras-chave em inglês:**

Port areas

Work

Dockers - Santos (SP)

Privatization

**Área de concentração:** Ciências Sociais

**Titulação:** Doutora em Ciências Sociais

**Banca examinadora:**

José Dari Krein [Orientador]

Marcia De Paula Leite

Hugo Rodrigues Oliveira Dias

Silvia Maria de Araújo

Elina Gonçalves da Fonte Pessanha

**Data de defesa:** 31-03-2014

**Programa de Pós-Graduação:** Ciências Sociais



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

A Comissão Julgadora dos trabalhos de Defesa de Tese de Doutorado, em sessão pública realizada em 31 de março de 2014, considerou a candidata CARLA REGINA MOTA ALONSO DIÉGUEZ aprovada.

Este exemplar corresponde à redação final da Tese defendida e aprovada pela Comissão Julgadora.

Prof. Dr. José Dari Krein

Profa. Dra. Márcia de Paula Leite

Prof. Dr. Hugo Miguel Rodrigues Oliveira Dias

Profa. Dra. Silvia Maria Pereira de Araújo

Profa. Dra. Elina Gonçalves da Fonte Pessanha

Profa. Dra. Maria Aparecida da Cruz Bridi

Prof. Dr. Amilton José Moretto

Profa. Dra. Leila de Menezes Stein



Para Ademir e Regina (*in memoriam*)

pela oportunidade de poder sonhar com um mundo mais justo



## **AGRADECIMENTOS**

Agradecer significa demonstrar gratidão por algo ou por alguém. Agradecer é um ato de reconhecimento de que na vida não estamos sozinhos, de que a caminhada é feita conjuntamente e de que os seus resultados são frutos de esforços coletivos.

Os agradecimentos de uma tese representam o reconhecimento de que esse trabalho, que é árduo e muitas vezes solitário, só se tornou possível porque pessoas doaram seu tempo para ler, ouvir, discutir, falar, apoiar. São pessoas e instituições que de alguma forma fizeram a diferença ao longo desses cinco anos.

À Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo agradeço pelo apoio dado para desenvolver o curso de doutorado. Agradeço aos funcionários e alunos pelo apoio e também aos docentes que trocaram aulas comigo para a participação no exame de qualificação, que me deram dicas e sugestões sobre a redação da tese e que tomaram algumas atividades para si, liberando meu tempo para a conclusão deste trabalho. Agradecimento especial aos meus diretores, Waltercio Zanvettor, Almiro Heitor, Romeu Garibe e Aldo Fornazieri, e aos coordenadores dos cursos de Sociologia e Política e de Biblioteconomia e Ciência da Informação, Rafael Araújo e Valéria Valls, pela compreensão na reta final e pelo apoio concedido em todos os momentos.

Ao pessoal do Núcleo de Pesquisas em Ciências Sociais da FESPSP, um agradecimento especial pela paciência com essa doutoranda em crise. Vocês fazem o meu dia mais alegre e isso já vale todos os agradecimentos!

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais por ter aceitado o projeto e pela oportunidade em realizar esta pesquisa. Agradeço aos professores do programa na figura da Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Angela Araújo, que se colocou à disposição desde o começo e expressou bom senso e sensibilidade em um momento crítico do período do curso, não me deixando desistir da pesquisa proposta ou do curso de doutorado.

Às equipes do Sistema de Acompanhamento de Greves do Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos (SAG-DIEESE) e da Hemeroteca de Santos, agradeço por disporem de parte de seu tempo para auxiliar nesta pesquisa, fazendo a seleção de dados e me ajudando na busca pelas fontes válidas e precisas.

Agradeço também à equipe de PortoGente, sítio eletrônico do qual sou colunista e que concedeu espaço para que eu pudesse colocar as questões deste trabalho em discussão e debater com os trabalhadores e outros agentes do setor portuário minhas inquietações. Obrigada ao Jama e ao Bruno Merlin, diretor e editor do *site*, respectivamente, por acreditarem no trabalho e pela constante troca de impressões, percepções e sentimentos sobre o mundo portuário.

Ao Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão, um agradecimento especial, principalmente ao presidente Rodnei da Silva e ao 1º secretário César Alves, por terem permitido meu acesso às dependências do sindicato e participação em assembleias, manifestações e na sessão dos acordos coletivos de trabalho, possibilitando-me conhecer melhor a principal categoria de trabalhadores portuários do Brasil.

Agradeço a todos os meus familiares: tias, tios, avó e primos, que sempre estiveram ao meu lado, me deram forças, perguntavam “quando ia acabar essa tal de tese” e que se orgulham da primeira doutora da família. A vocês, minha gratidão e respeito!

A meus sogros, Wilma e Marcos, que foram fundamentais nesses cinco anos, recebendo-me inúmeras vezes em sua casa em Campinas e me auxiliando nas idas e vindas da Unicamp. A meus cunhados, Gustavo e Luciana, e ao pequeno Pedro, cuja presença tornava mais leves os domingos de trabalho. O apoio de vocês foi fundamental para a conclusão deste trabalho. O carinho demonstrado em cada ato fez-me mais forte para prosseguir. Obrigada pelas caronas, pelos bolos, pelos cafés da manhã, pelas preocupações.

Aos colegas de doutorado, agradeço pelas trocas, pelos debates em sala de aula, pelas indicações dadas nos corredores e por e-mails. À Bárbara Castro, Lizandra Serafim e Daniela Vieira, companheiras das primeiras disciplinas e desta vida que segue após o doutorado. E agradeço ainda mais à Elisa Rodrigues: pelas conversas, pelas caronas, pelas angústias trocadas na reta final de nossas teses, pelas risadas de Helena enfim, por permitir que eu convivesse com você e com sua maravilhosa família.

A vida de doutoranda e trabalhadora fez-me conjugar inúmeras atividades. A ponte rodoviária São Paulo-Campinas foi minha companheira nos dois primeiros anos do curso, tempo em que pude contar com uma carona privilegiada. Betão (Roberto Ravena) e “Amy” fizeram a nossa alegria. Às 7 horas da manhã Carol Ramos, Barbara Garcia, Vanessa Orban e eu estávamos na casa do Betão, saboreando o delicioso café que ele preparava especialmente para nós, antes de enfrentarmos a Rodovia dos Bandeirantes. Lá íamos nós, falando de Sociologia, de *Two and Half Men* e de assuntos mais banais. Foram as manhãs mais divertidas dos últimos cinco anos. A vocês, queridos, muito obrigada!

Sara Freitas e Leonardo Ostronoff acompanharam minha trajetória no doutorado e foram presenças constantes nos debates sobre a academia, sobre Sociologia, sobre as nossas pesquisas e sobre nosso futuro. A vocês, meus amigos, a minha gratidão.

Aos amigos fespianos, agradeço pelas trocas, pelas preocupações, pelas rodadas de cerveja no Bar do Zé, regadas à música, piadas, debates políticos acalorados e análises sociológicas que variavam da sofisticação acadêmica à sociologia de boteco. Marta Bergamin, Rosemary Segurado, Roseli Coelho, Caroline Freitas, Cecília Turatti, Marcos Florindo, Paulo Silvino, Ricardo Vianna, Isabela Oliveira, Flavia Ayres, Pancho e tantos outros que acompanharam esta tese, obrigada por fazerem essa trajetória mais leve, dividindo comigo suas experiências e acalmando as angústias de se elaborar um trabalho de tal magnitude.

“As Locas do Jomar”, lindas e queridas amigas Bianca Nóbrega e Karime Castro, por sempre lembrarem que existe vida durante e após a tese.

Meus sócios, parceiros, companheiros e amigos, Cristina Barboza e Rodrigo Estramanho, não há palavras que possam expressar o que sinto por vocês e a gratidão pelo apoio nos últimos anos e, em especial, nos últimos meses. Obrigada pelas broncas, pelas palavras de apoio, pelas “consultas psicanalíticas”, pelas risadas, pelo carinho e amor dispensados. Agradecer vocês é pouco pela diferença que fazem em minha vida. Amo vocês, queridos!

À Lilian Maldonado Stone, agradeço pela feitura do *abstract* da tese. Mas agradeço especialmente por ter me encontrado nesta vida. São quase 20 anos de amizade, de amor, carinho e confiança. Foram muitas as aventuras, as rugas, as brigas, os choros, as risadas, as idas e vindas de uma amizade que culminou com a concessão do seu bem maior, Sofia, para eu apadrinhar. Não há como descrever o quanto você é importante para mim. A você, minha amiga-irmã, minha eterna gratidão.

Francirosy Campos foi fundamental em um dos momentos mais tristes da minha vida, me ajudando a encontrar forças para superá-lo e continuar a jornada desta tese. Mas sua presença não se fez só na tristeza, fez-se principalmente na alegria, sua principal característica. Com ela pude rir dos problemas do campo, das angústias da tese e recuperar a alegria de fazer um trabalho difícil como este. Franci, querida, obrigada pelas músicas, pelas dicas do campo, pela força em todos os momentos, pelo “pensar bonito”.

Muitos passaram e deram suas palavras de força, apoio, suporte, dispensaram momentos de carinho, mesmo acompanhando de longe este trabalho, por meio de espiadinhas de seu andamento pelas postagens no *Facebook* e com o famoso mantra “tese, vem ni mim”. Lívia Moraes, Raquel Duaibs, Juliana Oliveira, Rosangela Ribeiro Gil, Clarice Cohn, Ricardo Mercante, Vivi Silva, Marcos Chor Maio, Leila Stein, Fabiana Zilocchi, Claudia Benedetti, Cristina Costa, Carolina Bittar, Hilda Rebello, pessoas especiais que representam

todos aqueles que passaram no decorrer dos cinco anos, e em tantos outros momentos da minha vida, e deixaram um pouco do seu afeto em mim, contribuindo para ser o que sou. Agradeço a todos, sem exceção, por me fazerem sentir que a vida e seus desafios valem a pena e que a gente pode fazer a diferença.

Aos estivadores e demais trabalhadores portuários do Porto de Santos, um agradecimento especial pela paciência em ouvir minhas perguntas, responder aos meus questionamentos, contar um pouco de suas histórias, receber-me em suas manifestações e assembleias e apoiar o desenvolvimento deste trabalho. Só assim pude saber o que é ser trabalhador portuário, o que representa movimentar cargas no maior porto da América do Sul e carregar a responsabilidade de dinamizar a economia brasileira.

Agradeço aos professores da banca de qualificação, Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva e Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Marcia Leite, pela leitura atenta, pelas considerações e por terem mudado o rumo do trabalho, resultando em uma tese sobre os trabalhadores e não sobre o trabalho.

Ao Prof. Dr. Angelo Del Vecchio, minha gratidão por esses mais de 10 anos de parceria. De orientador de monografia de conclusão de curso tornou-se amigo, de professor tornou-se colega de profissão e grande parceiro de pesquisa. Já foram várias as pesquisas conjuntas, os artigos publicados e apresentados em coautoria. Aprendo com você a cada dia e agradeço por todas as oportunidades que me deu.

Ao Prof. Dr. Iram Jácome Rodrigues, coorientador desta pesquisa, agradeço por ter acreditado no projeto e investido tempo em sua discussão, e por não me deixar esmorecer, mesmo diante dos problemas que ele e eu enfrentávamos. A ele e a sua esposa, Cecília Carmen Pontes Rodrigues, agradeço pelo apoio incondicional e pelo afeto sempre dispensado. Vocês são referências em minha vida!

Ao meu orientador, Prof. Dr. José Dari Krein, os agradecimentos são muitos. Pela paciência em aguardar o texto, pelos sábados de reuniões, pelas perguntas às vezes descabidas desta orientanda, pelo aprendizado contínuo, pela atenção concedida. Demonstrou uma sensibilidade pouco usual nos meios acadêmicos e um cuidado especial com cada orientando, me fazendo acreditar que era possível concluir este trabalho e tentar, de alguma maneira, que ficasse orgulhoso pelo resultado. Dari, a você, meu respeito e gratidão.

Aos meus irmãos, Fernanda e Marcelo, a minha cunhada, Luciana, e ao meu sobrinho, Diego, obrigada pela compreensão, pela ajuda e pelo amor. Cederam-me suas casas como pousada e seus espaços de trabalho para entrevistas e redações da tese. Foram fundamentais para o suporte afetivo e pelo amor encontrado nas pequenas coisas, como nos bilhetes de aniversário, nos desenhos do Diego e nas visitas a São Paulo para um almoço. Diego me proporcionou risadas e muito afeto. As aberturas de porta para ver se eu já tinha terminado o trabalho, querendo entender, do alto dos seus nove anos, o que eu tanto escrevia. Afilhado mais amado e querido! E, no final do trabalho, saber que a vida se renova e que mais uma criança em breve estará entre nós, torna tudo mais especial. Perdemos muito, meus queridos, mas vemos que temos muito ainda a ganhar. Que o amor esteja sempre com a gente e entre a gente!

Pai e mãe, meus referenciais e porto seguro. A vocês agradeço pelo que sou, pelo que acredito e pelo que valorizo. Vocês me ensinaram que não pode haver um mundo bom sem justiça social e para isso é preciso lutar. Escolhi a sociologia e a educação como instrumentos nesta luta. Vocês me apoiaram na decisão e aqui estou, terminando esta tese. Foi duro chegar até aqui sem vocês e, onde estiverem, saibam que serei sempre grata pelo que me tornaram.

Por fim, agradeço a pessoa que deixa os meus dias mais felizes e que me faz querer ser uma pessoa melhor. Rodrigo Nascimento de Souza, com você aprendi o significado das palavras “parceria” e “companheirismo”. Nos momentos mais difíceis, quando eu pensei em desistir, você me reergueu e me mostrou o

caminho de volta. Você esteve ao meu lado em todos os momentos: na alegria da entrada no doutorado, na tensão da pesquisa e da redação da tese e, finalmente, durante a conclusão. Cuidou de mim em cada um desses períodos e me fez sentir amada. E tá aí, a gente conseguiu! Obrigada por tudo, meu amor! A você, sempre, gratidão, respeito e muito amor.

Ao final da redação desses agradecimentos, uma joaninha pousou em meu colo. Sinal de que os bons tempos estão por vir.



*Bate outra vez  
Com esperanças o meu coração  
(Cartola)*



## RESUMO

Este trabalho se situa no quadro de mudanças originadas pela reforma do setor portuário, iniciada com a promulgação da Lei nº 8.630, em 1993, cujo objetivo foi retirar o Estado das operações portuárias e abrir o setor ao capital privado, o que resultou na extinção do controle operário sobre o trabalho portuário avulso. Gerido pelos sindicatos até os anos 1990, a nova lei introduziu um novo agente, o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), dirigido por representantes patronais e responsável pela gestão do trabalho. Dessa forma, este trabalho tem por objetivo compreender como se estabeleceram as relações entre capital e trabalho após a privatização e a introdução desse novo agente, com a finalidade de verificar a configuração do campo de relações em que, durante muito tempo, os trabalhadores foram agentes dominantes. A partir disso, procurou-se entender de que forma os trabalhadores incorporaram as novas relações e reelaboraram seus sistemas de percepções, agora como agentes em posição dominada. Foram escolhidos como objeto de análise os estivadores de Santos, por serem a maior categoria portuária do Brasil e a única no Porto de Santos entre os avulsos históricos que ainda resistia a alguns aspectos da privatização. Para isso, foram mapeados os movimentos de resistência realizados por esses profissionais entre os anos de 1993 e 2013, além de suas percepções sobre as ações, seus resultados e sua posição na nova configuração. O processo de privatização e o fim do controle operário pelos estivadores resultaram em profundas mudanças na categoria, com o avanço de uma cultura de individualidade em detrimento à de solidariedade que marcou os trabalhadores portuários durante o século XX.

Palavras-chave: estivadores; trabalho portuário; privatização; gestão do trabalho; controle operário; cultura do trabalho.



## **ABSTRACT**

The context for this work is the framework of State reform of ports system, initiated by the enactment of the Law nº 8.630, in 1993, which had the objective of removing the State from port operations and to open the sector to private capital, resulting in the extinction of workers' control over port casual work. This type of work used to be managed by the unions until 1990, however the new law introduced a new agency – Órgão Gestor de Mão de Obra (Work Management Agency), directed by employer representatives which are in charge of the OGMO and responsible for managing the workforce. The purpose of this work is to understand how the relationship between capital and work was established following the privatization and the introduction of this new agent. Furthermore, it aims at verifying how field of relationships configuration which, for a long time, the workers were the dominant agents. From this, it sought to understand how workers incorporate the new relations and re-elaborated their system of perceptions, now as the dominated party. Stevedores in Santos were chosen as the object of analysis for being the biggest category of dock workers in Brazil, and the only historically casual workers in this port who still resisted some aspects of privatization. For this, it was mapped the industrial actions led by this category from 1993 to 2013, capturing workers' perceptions to them, as well as how they perceive and feel their position within this new set-up. The process of privatization and the end of workers' control over work management has led to profound changes in the category, with a transformation of their culture, which focuses more on the individual as opposed to the culture of solidarity that was typical amongst port workers in the 20th century.

Keywords: longshoremen; dock work; privatization; work management; worker's control; labor culture.



## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ACT - Acordo Coletivo de Trabalho

Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

CAP – Conselho de Autoridade Portuária

CCT – Convenção Coletiva de Trabalho

CDS – Companhia Docas de Santos

CES – Centro dos Estivadores de Santos

CEU – Conselho Especial de Usuários

CEV – Comissão Especial de Vereadores

CIPA – Comissão Interna de Prevenção de Acidentes

CLT - Consolidação das Leis do Trabalho

CMA – Contramestre Auxiliar

CMG – Contramestre Geral

Codesp – Companhia Docas do Estado de São Paulo

Cosipa – Companhia Siderúrgica Paulista

Dieese – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos

DNPVN - Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis

DTM - Delegacia do Trabalho Marítimo

Emraport – Empresa Brasileira de Terminais Portuários

FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador

FNE – Federação Nacional dos Estivadores

FNP – Federação Nacional dos Portuários

Gempo – Grupo Executivo para a Modernização dos Portos

MHC – *Mobile Harbour Crane*

MP – Medida Provisória

MPAS – Ministério da Previdência Social

MPT – Ministério Público do Trabalho

MTE - Ministério do Trabalho e Emprego

NDLS - *National Dock Labour Scheme*

OGMO – Órgão Gestor de Mão de Obra

PDV – Plano de Demissão Voluntária

PLV – Projeto de Lei de Conversão

PM – Polícia Militar

Portobrás - Empresa de Portos do Brasil S.A.

PND - Programa Nacional de Desestatização

RAIS – Relação Anual de Informações Sociais

SBTCD - Sociedade Beneficente dos Trabalhadores de Carga e Descarga

SEP – Secretaria Especial de Portos

SES – Sindicato dos Estivadores de Santos

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

Sindestiva – Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão

Sintraport – Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários

Sopesp – Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Sunaman - Superintendência Nacional da Marinha Mercante

TAC – Termo de Ajustamento de Conduta

Tecon – Terminal de Contêineres

Tecondi – Terminal para Contêineres da Margem Direita

TEU – *Twenty-foot Equivalente Unit*

TPA – Trabalhador Portuário Avulso

TRT – Tribunal Regional do Trabalho

TST – Tribunal Superior do Trabalho

TUP – Terminal de Uso Privativo



## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1: Perfil dos entrevistados .....	30
Quadro 2: Modelos de Administração Portuária.....	81
Quadro 3: Portos marítimos brasileiros por administração e porte.....	102
Quadro 4: Legislação referente ao sistema portuário pós-privatização dos portos .	104



## LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Número de estivadores cadastrados e registrados no OGMO-Santos (2005 e 2012).....	67
Tabela 2: Acidentes de trabalho liquidados conforme as consequências – atividades de carga e descarga – estado de São Paulo .....	114
Tabela 3: Acidentes de trabalho registrados conforme o motivo – atividades de carga e descarga – Estado de São Paulo .....	115
Tabela 4: Acidentes de trabalho liquidados conforme as consequências – atividades em portos e terminais – Estado de São Paulo .....	116
Tabela 5: Sexo do trabalhador – Porto de Santos.....	158



## **LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1: Sexo dos estivadores – Porto de Santos .....	155
Gráfico 2: Tempo de permanência no emprego – Porto de Santos .....	167
Gráfico 3: Tipo de vínculo – Porto de Santos .....	168
Gráfico 4: Jornada de trabalho – Porto de Santos .....	169
Gráfico 5: Faixa etária – Porto de Santos .....	170
Gráfico 6: Escolaridade – Porto de Santos .....	171



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Navio <i>roll on-roll of</i> .....	142
Figura 2: Chamada para assembleia de mulheres realizada em 29/09/2013 .....	162
Figura 3: Prédio da Companhia Docas de Santos situado na zona portuária .....	188
Figura 4: Cópia de telegrama enviado a trabalhador da Codesp em 20 de fevereiro de 1991 .....	205
Figura 5: Quadro publicado pelo jornal “A Tribuna”, com dados da greve iniciada em 07/02/1991 .....	206
Figura 6: Capa do D.O Urgente de 01 de março de 1993.....	213
Figura 7: Notícia do jornal “A Tribuna” sobre a inscrição dos trabalhadores nos OGMOs .....	222



## LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Lingada de sacaria .....	133
Imagem 2: Arrumação de carga com <i>shiploader</i> .....	140
Imagem 3: Quebra de barreira de carga a granel solta.....	143
Imagem 4: Operação com o uso de <i>Mobile Harbor Crane</i> (MHC).....	147
Imagem 5: Peação de contêiner.....	149
Imagem 6: Estivadores na porta da Cosipa em 15 de abril de 1997 .....	233
Imagem 7: Estivadores retirados da casa de Manoel Goulart .....	246
Imagem 8: Manifestação dos estivadores em 04 de julho de 2013.....	265
Imagem 9: Manifestação de 10 de julho de 2013 contra o terminal Embraport .....	267
Imagem 10: Manifestação de 10 de julho de 2013 contra o terminal Embraport.....	268



## SUMÁRIO

Uma introdução afetiva .....	1
Introdução .....	7
Referencial teórico .....	13
Percurso metodológico.....	20
Estrutura da tese .....	35
Capítulo 1: O trabalho portuário na nova ordem econômica e política: a construção do objeto .....	37
1.1 Modernização ou privatização portuária?.....	38
1.2 O trabalho portuário como problema da privatização e problema da pesquisa.....	47
1.3 Os estivadores de Santos como sujeitos da pesquisa .....	59
Capítulo 2: A privatização dos portos em ato .....	69
2.1 A privatização dos portos no contexto da reestruturação produtiva .....	71
2.2 Os modelos de privatização portuária: mais do que simples cessão de terras .....	79
2.3 O caso brasileiro .....	92
Capítulo 3: O trabalho portuário: definições e mudanças no contexto de privatização .....	109
3.1 Duro, insalubre, perigoso e sazonal: a natureza do trabalho portuário .....	110
3.1.1 A natureza do trabalho assentada na força.....	111
3.1.2 A natureza do trabalho assentada na sazonalidade.....	118
3.2 O processo de trabalho portuário .....	124
3.2.1 Processo de trabalho antigo: o corpo como máquina .....	126
3.2.2 Processo de trabalho atual: a máquina como corpo .....	136
3.3 A constituição do grupo ocupacional.....	153

Capítulo 4: A resistência como pedra fundamental do Porto de Santos .....	181
4.1 Quem veio primeiro: a cidade ou o porto?.....	182
4.2 Porto e cidade: a difícil relação .....	188
4.3 Santos e a privatização portuária .....	198
Capítulo 5 – Resistência e mudança: a luta dos estivadores de Santos no processo de privatização dos portos .....	219
5.1 Os movimentos de resistência dos estivadores de Santos .....	224
5.1.1 Tomaram o navio e a Capitania não viu .....	225
5.1.2 Lá vem o OGMO .....	235
5.1.3 11 horas de intervalo? Não queremos descanso, queremos trabalho. ....	252
5.1.4 50/50: a hora e a vez do vínculo .....	260
5.2 Os resultados dos movimentos de resistência no trabalho .....	272
5.2.1 “A gente perdeu”: .....	273
5.2.2 “A estiva já existia e funcionava bem antes do OGMO” .....	280
5.2.3 “Que motivo leva alguém a se vincular como estivador?” .....	289
5.3 O que restou de tudo isso? Estiva e cultura do trabalho em contexto de privatização .....	295
Conclusão .....	303
Referências bibliográficas .....	317
Artigos de jornal e Internet .....	328
Legislação consultada.....	333
Bibliografia consultada .....	334
Apêndice 1 – Roteiro de entrevista .....	335

## UMA INTRODUÇÃO AFETIVA

Dizem que a introdução de uma tese deve ser clara e objetiva, deve trazer os elementos que guiaram o trabalho, o famigerado problema de pesquisa, seus objetivos, a metodologia utilizada, a justificativa da escolha do objeto. Ela deve demonstrar, em termos científicos e sociais, a relevância de se debruçar sobre tal tema e a tentativa de resolver o problema posto.

Bem (ah, esse “bem” tão característico meu), esses são os caminhos que cotidianamente peço aos alunos seguirem em seus projetos, relatórios de pesquisa, trabalhos de conclusão de curso no casarão da General Jardim. Lá, no papel de docente, onde tenho a oportunidade de contribuir para formar as novas gerações da Sociologia, mostro a objetividade necessária ao cientista social no exercício da sua profissão e no desenvolvimento de suas pesquisas.

Aqui, no papel de aluna, quero me libertar, por um momento, dessas garras da objetividade e deixar minha emoção e paixão falarem um pouco. Afinal, como diz Max Weber, é a paixão que nos move ao objeto, é ela que nos faz percorrer um caminho e querer responder uma pergunta. E como tal, não pode ser desprezada.

Afinal, por que trabalho portuário? O que leva uma mulher a querer estudar esse universo predominantemente masculino, repleto de simbologias que reforçam tal masculinidade; a querer atravessar essa barreira e entender o que acontece com os trabalhadores de um porto? O fato de ser nascida e criada em uma cidade portuária pode ser uma possibilidade.

Nasci em Santos, a cidade com o maior porto da América Latina. Lá, cresci andando pelas ruas do centro, próximas ao porto, à alfândega, à Bolsa do Café, onde se localizam diversos sindicatos portuários e por onde os trabalhadores portuários, em seus momentos de folga, circulam. Aprendi a andar nessas ruas com minha avó, que conhecia como ninguém aquele centro e que me

contava a história de uma cidade gloriosa, rica de cultura e de solidariedade. Solidariedade esta construída ainda no século XIX, quando Santos foi sede de um dos maiores quilombos do estado, o Quilombo do Jabaquara, o qual empreendeu a luta pela abolição e, já no século XX, abrigou apelidos como Barcelona brasileira ou Moscou brasileira, dada a forte presença de anarquistas e comunistas, que imprimiram à cidade uma aura de luta e resistência. Todavia, podemos dizer que isso é insuficiente, pois seria então natural que todos os pesquisadores de Santos tivessem o porto como objeto. Assim, há sempre um algo mais.

Além de Santos ser minha cidade natal, tive o privilégio de nascer em uma família portuária, pois, ter um membro da família exercendo o trabalho portuário faz com que o universo do porto adentre a casa, que os valores constituídos e partilhados no ambiente de trabalho sejam transferidos para a família e que os membros da família consanguínea tornem-se também membros da grande família solidária que é a família portuária.

Meu pai entrou no Porto de Santos como trabalhador portuário avulso – conferente de carga e descarga – no ano de 1974. Nasci dois anos depois e desde pequena convivi com o porto: pelo cheiro de enxofre que chegava impregnado na roupa de meu pai após trabalhar em um navio com essa carga; pelos enormes planos de carga que meu pai abria na mesa da cozinha, nos quais, com sua calculadora e régua, apontava o local onde um determinado contêiner deveria ficar no navio; pela colônia de férias dos conferentes, entre trabalhadores e suas famílias; pelas idas ao sindicato, onde meus irmãos e eu éramos recebidos com a alcunha de “cobrinhas”, pois o apelido de meu pai no porto era Jararaca, em decorrência de uma picada que sofreu durante o exercício do trabalho; e especialmente pelos valores que meu pai, um trabalhador portuário apaixonado pelo que fazia, compartilhava conosco.

Lealdade e solidariedade eram valores fundamentais para Seu Ademir, o Jararaca. Para ele, não havia traição aos colegas, à categoria, à família portuária. Por ela, ele doava-se intensamente. Por nós, fazia o impossível. E para

os outros, sempre estendia a mão. Militante do Partido dos Trabalhadores e membro da Pastoral Operária, meu pai mostrou-me que para se ter um mundo melhor é preciso fazê-lo, é preciso participar, é preciso construir, é preciso doar-se.

Com esses valores em mente, meu pai foi duro na queda no momento do processo de privatização portuária. E eu, como membro dessa família, vivi todas as angústias daquele momento. O trabalhador portuário avulso recebe por produção. Não trabalhar é sinônimo de não recebimento.

Na época da tramitação do então Projeto de Lei nº 8, os trabalhadores portuários avulsos de Santos foram bastante combativos, com a realização de greves contínuas, manifestações, assembleias. E meu pai, com toda a sua lealdade e solidariedade, não arredou o pé do sindicato, não furou greve e, ao lado dos seus companheiros, tentou reverter o triste cenário que se anunciava.

Dessa forma, se não trabalhar significa não receber, a família Diéguez passou por maus bocados. Eram contas acumuladas, credores batendo à porta, um jogo de cintura tremendo para levar a vida adiante. Meus irmãos e eu, tão acostumados à escola privada que frequentávamos, tivemos que mudar de escola.

A privatização portuária não mudou apenas a vida de meu pai em seu ambiente de trabalho, mas mudou a vida da família, no meio da qual lá estava eu, tentando entender todo o processo, o motivo daqueles trabalhadores resistirem à lei e por que não queriam o tal de OGMO. Aquilo girava na minha cabeça.

Em 25 de fevereiro de 1993, a Lei nº 8.630 foi promulgada, levando inúmeras mudanças ao sistema portuário brasileiro e, principalmente, aos trabalhadores portuários. Inserida no contexto de liberalização do mercado, a lei propunha a concessão de áreas públicas nos portos brasileiros à iniciativa privada, em troca de investimentos na superestrutura portuária. Além disso, a lei concluiu uma reforma trabalhista nos portos, com o fim do monopólio da gestão da mão de obra pelos sindicatos e com a demissão dos trabalhadores vinculados às

Companhias Docas e sua passagem aos chamados Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMO) - a novidade da lei, que tinha por objetivo colocar o capital na gestão da mão de obra portuária.

A lei chegou, porém sua implantação foi lenta e gradual. Em 1995, ainda não havia OGMOs constituídos e tampouco trabalhadores nele registrados. Os sindicatos ainda geriam a mão de obra e os empresários do setor pediam ao Governo Federal soluções para o problema. Foi criado então o Grupo Executivo pela Modernização dos Portos (Gempo), que começou a fazer girar a roda da modernização portuária.

No mesmo ano, entrei no curso de Ciências Sociais da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (Unesp). Com a cabeça ainda fervilhando com a tal privatização portuária, inscrevi-me em uma disciplina optativa intitulada “Sociologia das instituições: sindicalismo”, então ministrada pela Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Leila Stein. Leila, uma grande mestra por quem tenho tanto carinho, em um determinado momento nos deu a seguinte leitura: “Trabalhismo em ação”, de Adrian Paradis. O livro fala sobre o sindicalismo norte-americano e discorre especificamente sobre um mecanismo utilizado pelas organizações sindicais dos EUA: o sistema de *closed shop*. Caracterizado por ser um sistema que restringe o mercado de trabalho a trabalhadores sindicalizados, o sistema de *closed shop* foi bastante vigente nos Estados Unidos entre os trabalhadores da construção civil e, qual não foi o espanto, pelos trabalhadores portuários. Finalmente, a luz de emergência acendeu! Estava ali o caminho, o que eu tanto procurava entender, o que tinha mudado a minha vida tremendamente, agora ali, visível.

Foi nesse dia que o trabalho portuário tornou-se meu objeto de pesquisa. Até hoje agradeço à Leila por ter me apresentado o referido livro, por ter, mesmo sem querer, dado o *start* neste caminho de pesquisa. Dali saiu meu trabalho de conclusão de curso, minha dissertação de mestrado e, agora, esta tese de doutorado.

A paixão pelo objeto vem, portanto, do berço. O que conheço sobre ele não vem apenas dos livros, dos artigos, do trabalho de campo, da pesquisa em fontes secundárias. Vem da experiência vivida como filha de um trabalhador portuário, entre os demais trabalhadores, com outros filhos de trabalhadores. A paixão vem especialmente de meu pai, pois seu sentimento por esse universo me foi transmitido. A forma como ele se dedicava ao trabalho, o quanto gostava de estar entre seus companheiros, de subir em um navio, de partilhar diferentes culturas, de sentir que aquilo que ele fazia como atividade remunerada era bem mais do que isso, era algo que contribuía com o desenvolvimento do país. Essa paixão está aqui, nas linhas mal traçadas desta tese.

Meu pai se foi em 2009. 10 meses depois se foi minha mãe. Ficamos minha tese e eu à procura de um caminho. Meu maior interlocutor não podia mais me ouvir e o meu porto seguro já não podia mais me amparar. Foram duros meses sem saber aonde ir. Afinal, toda a emoção daquele objeto, todo o afã com que eu me dedicava àquela pesquisa encontrava lugar em meu pai. Passávamos horas conversando sobre as questões do porto, sobre as histórias nos navios, sobre o místico universo portuário.

E agora, onde estavam essas histórias? Onde eu e minhas dúvidas encontraríamos suas respostas? Pensei em desistir, propus um novo objeto, uma nova questão de pesquisa. Mas a serenidade de meus mestres (obrigada à Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Angela Araújo, à Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Marcia de Paula Leite, ao Prof. Dr. José Dari Krein e ao Prof. Dr. Iram Jácome Rodrigues), me fez ver que, ao jogar tantos anos de pesquisa fora, ao não considerar toda a trajetória construída em torno dos estudos sobre trabalho portuário, eu, de alguma forma, não estaria respeitando a memória de meus pais.

E aqui estou. Eu e os trabalhadores portuários. A paixão, que parecia ter ido embora naquela manhã ensolarada de dezembro de 2009, retornou. É através dela que mantenho meu pai vivo, para mim e para os outros. Contando, discutindo, refletindo sobre as trajetórias dos trabalhadores portuários, dialogo

com meu pai. Às vezes imagino-me em longos debates com Seu Ademar, pensando o que ele acharia de tal questão, como ele responderia às minhas dúvidas.

Aqui, nesta tese, celebro minha paixão pelo trabalho portuário e, com toda emoção, comemoro meu amor pelo meu pai. É com o coração repleto de emoção e saudades que agradeço por ter tido a oportunidade de viver ao lado de alguém que me ensinou que a vida pode ser mais bonita, que o mundo pode ser mais justo: basta querer e fazer.

A meus pais, muito obrigada! E “bora” lá, porque quem é do mar, não enjoa!

## **INTRODUÇÃO**

A Lei nº 8.630/93, também conhecida como Lei de Modernização dos Portos, é um marco para o setor portuário brasileiro. Sua promulgação significou profundas mudanças no tocante à exploração dos portos brasileiros e, conseqüentemente, à gestão do trabalho portuário.

O sistema portuário nacional, tal como conhecemos, constituiu-se no século XX, ganhando, no primeiro governo de Getúlio Vargas, as feições vigentes até os anos 1980. Contudo, como a construção dos portos foi objeto da política de exportação do café e de outros produtos primários já no século XIX, boa parte dos portos brasileiros teve a natureza da sua gestão determinada fora dos limites da política desenvolvimentista do governo Vargas. Por isso, durante o século XX, vimos o sistema portuário nacional conviver com portos geridos pelo poder público e pelo setor privado.

Os chamados portos privados recebiam esse nome por terem sua gestão exercida por uma empresa privada, que, dado o trabalho realizado para construção ou melhoramento da área portuária, recebia em troca a concessão para a exploração das atividades portuárias. O caso de maior relevância no Brasil é o do Porto de Santos, gerido pela Companhia Docas de Santos, empresa de capital privado, durante 90 anos. Importante ressaltar que no Brasil a área portuária sempre pertenceu à União, que apenas concedia a exploração das atividades ali empreendidas ao capital privado. No caso do Porto de Santos, findada a concessão, o porto retornou às mãos do governo federal, passando a ser gerido pela Companhia Docas do Estado de São Paulo, ligada ao Ministério dos Transportes.

No entanto, independentemente da gestão do porto (pública ou privada), o trabalho nos portos desenvolveu-se de maneira única. Antes da década de 1930, cada porto lidava com a gestão do trabalho da forma que melhor

conviesse. No entanto, já havia certa divisão do trabalho, empreendida pela própria natureza da atividade portuária.

Antes de tratarmos especificamente dessa divisão, é importante ressaltar que o trabalho portuário é marcado pela sazonalidade, dado que a afluência de navios aos portos é feita a partir da necessidade de embarque ou desembarque de produtos. Em países com alta incidência de movimentação de produtos primários, a atividade portuária é pautada pela safra da produção. O Brasil é um desses países, pois exporta sobretudo produtos primários, como minério de ferro, soja e açúcar.

Por conta da sazonalidade, no final do século XIX e início do século XX, boa parte dos navios que aportavam no Brasil trazia em sua tripulação pessoas habilitadas a realizarem o trabalho de embarque e desembarque de mercadorias ou, na linguagem portuária, de estivagem e desestivagem dos navios. Esses trabalhadores exerciam apenas o trabalho no interior dos navios, não se encarregando das atividades de transporte da carga entre armazéns e navios e vice-versa. Isso era exercido por trabalhadores pagos diariamente pelos armadores dos navios ou pelos donos dos trapiches ou áreas de cais. A partir disso, foi-se definindo uma divisão entre trabalhadores de bordo e trabalhadores de terra, a qual transpôs o período inicial da atividade portuária no Brasil, mantendo-se até a promulgação da Lei nº 8.630/93.

Essa divisão foi importante não apenas para demarcar a diferença entre os serviços, mas também para delimitar a responsabilidade sobre a gestão do trabalho. Com a construção dos portos e a concessão da exploração às empresas privadas ou sua manutenção pelo Estado, as atividades exercidas em terra ficaram sob a responsabilidade dos gestores dos portos, enquanto as exercidas a bordo ainda foram mantidas pelos armadores do navio. Entretanto, nos anos iniciais do século XX, alguns trabalhadores locais já foram sendo empregados pelos armadores para exercer atividades dentro dos navios. Eram empregados por

período de trabalho e pagos pelas horas trabalhadas, e receberam o nome de trabalhadores portuários avulsos.

No início, a forma de emprego era feita de maneira livre e desorganizada, com os trabalhadores afluindo ao porto em busca de uma vaga entre as inúmeras oferecidas em tempos de safra. Em Santos, a Companhia Docas de Santos (CDS) tentou organizar o trabalho dos portuários avulsos, principalmente dos estivadores. Contudo, estes reagiram através do movimento Estiva Livre, encampado pelo Centro dos Estivadores de Santos (CES), dado que eles já estabeleciam a organização do trabalho por meio da distribuição da atividade de trabalho em forma de rodízio (SILVA, 2003). Nesse caso, os estivadores queriam ser responsáveis pela gestão do trabalho e que sua contratação fosse feita diretamente entre as operadoras portuárias e os sindicatos de trabalhadores. Esse movimento também previa a implantação do sistema de *closed shop*, em que apenas trabalhadores sindicalizados ou associados a centros de trabalhadores poderiam participar do rodízio e ter acesso ao trabalho.

Ocorrido na década de 1930, o movimento foi reconhecido pelo então Presidente Getúlio Vargas que, em 1943, regulamentou a profissão de estivador e o sistema de *closed shop* em uma seção da Consolidação das Leis do Trabalho, dedicada ao trabalho da estiva (SILVA, 2003). Todavia, o exercício do trabalho continuou a ser mediado pela entidade estivadora, órgão responsável por receber as vagas disponíveis da CDS e demais operadoras portuárias e repassá-las aos sindicatos, assim como distribuir os ganhos dos trabalhadores aos sindicatos após o exercício da atividade.

Até a década de 1990, essa divisão foi vigente não apenas em Santos, mas em todos os portos brasileiros. Os trabalhadores de terra eram empregados das administradoras portuárias, enquanto os trabalhadores de bordo constituíam-se como trabalhadores avulsos e suas atividades eram geridas pelos sindicatos de categoria.

A Lei nº 8.630/93 altera esse quadro, sendo uma de suas principais mudanças o fim da divisão entre trabalho em terra e trabalho em bordo. Todos os trabalhadores portuários, independentemente do local onde exercem sua atividade, tornaram-se Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs). Também houve mudança quanto à gestão do trabalho para os dois ramos. O sistema de *closed shop* foi extinto e os avulsos tradicionais, assim como os trabalhadores de terra, passaram a ser registrados ou cadastrados em Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMO), responsáveis pela relação com as operadoras portuárias, por controlar a distribuição do trabalho e por realizar o pagamento dos trabalhadores. O OGMO é gerido por um conselho tripartite, cuja presidência é exercida pelo representante do patronato.

Pode-se dizer que o OGMO tem a função de empregador, dado que mantém o registro ou cadastro dos trabalhadores, recebe a remuneração devida e recolhe os impostos. Os operadores portuários pagam ao OGMO uma quantia pelos serviços de intermediação de mão de obra. Contudo, os trabalhadores não reconhecem o OGMO como empregador e consideram que ele apenas faz as funções antes realizadas pelo sindicato, entretanto, de forma a controlar não só a distribuição do trabalho, mas também a própria organização dos trabalhadores. Além disso, a inscrição no OGMO não garante uma renda mínima aos trabalhadores, que precisam engajar-se no trabalho para obtê-la, assim como, segundo a lei, essa inscrição não configura vínculo empregatício, o que impossibilita a caracterização do OGMO como empregador.

Assim, é nesse quadro que se situa esta tese, com a preocupação de compreender como se estabeleceram as relações entre capital e trabalho após a privatização, com o objetivo de verificar a configuração do campo de relações no qual, durante muito tempo, os trabalhadores foram agentes dominantes. A partir disso, procuramos entender de que forma os trabalhadores incorporaram as novas relações e reelaboraram os seus sistemas de percepções, agora como agentes em posição dominada.

Para isso, foi preciso entender as lutas empreendidas ao longo do processo, de forma a verificar as posições dos agentes e as estratégias por eles estabelecidas. Em pesquisa sobre as greves no Porto de Santos no período 1993-2011<sup>1</sup> foram identificadas cerca de 30 ocorrências, entre paralisações e greves. Destas, duas ocorridas nos anos 2000 e 2001 destacam-se, dado o teor da reivindicação. Ambas tiveram por objetivo opor-se à passagem da escalação do trabalho para o OGMO e registraram momentos de grande conflito, com invasão do OGMO-Santos pelos trabalhadores e consequente prisão de alguns deles.

Em 2012 presenciamos a resistência dos trabalhadores à implantação da escala eletrônica de trabalho, com o intervalo de 11 horas entre as jornadas. Nos meses de maio e junho, o Porto de Santos teve suas atividades paralisadas, os estivadores fizeram passeatas pela cidade e manifestações em frente ao OGMO-Santos e conseguiram que fiscais do TRT-SP acompanhassem por um período a escalação do trabalho, avaliando os avanços e as dificuldades na implantação dessa forma de escalação.

O ano de 2013 foi marcado pela promulgação do novo regulamento dos portos e pela abertura da Empresa Brasileira de Terminais Portuários (Embraport), em Santos, que, baseada na nova lei dos portos, a Lei nº 12.815/13, pretendia contratar apenas trabalhadores com vínculo empregatício, por tempo indeterminado e fora do sistema portuário, quer dizer, sem registro ou cadastro no OGMO. Em ambos os momentos, os estivadores reagiram com paralisações, passeatas e outras formas de resistência.

Movimentos como esses mostram que os trabalhadores não aceitaram passivamente as determinações colocadas em leis, decretos, portarias e outros instrumentos legais, que representavam as estratégias empreendidas pelo Estado e pelo capital na luta dentro desse campo. Contudo, essa é apenas uma das maneiras de se mensurar os embates e formas de resistências ocorridos. Assim, podemos apenas saber qual a forma de luta escolhida e qual sua pauta e não o

---

<sup>1</sup> Pesquisa realizada no SAG-Dieese.

que a reivindicação gerou em termos de resultados objetivos e subjetivos, ou seja, de que forma tais mobilizações podem ter influenciado na coesão da categoria, nos termos de sua organização sindical e também de sentimento de pertencimento.

Nesse sentido, esta pesquisa objetivou identificar os movimentos de resistências empreendidos pelos estivadores de Santos no período 1993-2013 e analisar as suas reações no tocante à implantação do processo de privatização dos portos e como elas foram reconfigurando a própria categoria, historicamente conhecida por suas lutas e conquistas e por estar na origem do movimento operário brasileiro.

Escolhemos como objeto de análise os estivadores de Santos por serem a maior categoria portuária do Brasil e a única, no maior porto da América do Sul, entre os avulsos históricos, que ainda resistia a alguns aspectos da privatização portuária, como o vínculo empregatício por tempo indeterminado, já previsto na Lei nº 8.630/93 e mantido no novo regulamento dos portos.

Para isso, consideramos a hipótese de que as resistências e embates operados pela categoria não têm por objetivo apenas manter conquistas obtidas outrora, mas colocar em pauta a importância desse agente que, durante décadas, foi responsável pela movimentação de boa parte da riqueza do país e que, com a automação do processo de trabalho portuário e o avanço da privatização dos portos, vê o seu poder político e simbólico se esvaír, com a perda do controle sobre a alocação do trabalho e sobre o trabalho em si. Assim, tais movimentos configuram-se como estratégias empreendidas pelos estivadores para manterem a sua posição nos campos econômico e político das relações de trabalho do Porto de Santos.

Não podemos, portanto, perder de vista as nuances existentes no interior desse grupo que, ao mesmo tempo em que é visto como homogêneo, dada a unidade do discurso propagado e a imagem produzida, é bastante heterogêneo quando observado de perto e de dentro (MAGNANI, 2002). Por isso,

nossa orientação teórica propõe-se a evidenciar essas nuances, verificar os fluxos e refluxos dos discursos e de que forma os agentes vão aos poucos modificando suas posições, como em um processo de adaptação diante das mudanças provocadas pela privatização.

Dessa forma, apresentamos a seguir o referencial teórico deste trabalho e também o percurso metodológico realizado, visto que para a sua elaboração foram utilizados diversos tipos de fontes de pesquisa.

## *REFERENCIAL TEÓRICO*

As mudanças no setor portuário ocorridas nos últimos 20 anos colocaram aos trabalhadores portuários avulsos alguns desafios. Gestores da própria mão de obra por mais de 60 anos, os avulsos precisaram se adaptar ao novo modelo de gestão do trabalho, que objetivava colocar o controle operário em domínio do capital.

O sistema de *closed shop*, instituído oficialmente em 1943, atribuiu aos sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos um grande poder econômico – por ser o órgão que controla a alocação do trabalho – e simbólico – por ter disseminado alguns elementos constituintes da cultura do trabalho, reivindicados constantemente, principalmente em momentos de enfrentamento.

De um lado, alcoolismo, ausência de clara demarcação entre tempo de trabalho e lazer, sociabilidade em espaços exclusivamente masculinos, força física, ostentação de símbolos de virilidade e valentia, rivalidades étnicas e violentas disputas pelas oportunidades de emprego em um instável mercado de trabalho povoam a imagem de uma comunidade turbulenta, perigosa e estigmatizada por outros grupos. (SILVA, 2004, p.205).

Agrega-se a isso a

[...] natureza ocasional do trabalho, ausência de relação permanente com qualquer empregador em particular, bairros densamente habitados por portuários e próximos aos locais de trabalho, propensão a greves de

grande magnitude, repercussão da atividade portuária nas economias nacionais e solidariedade com outras categorias (SILVA, 2004, p. 208).

Tem-se então uma cultura do trabalho bastante diversa e que foi objeto de estudos em diversas partes do mundo. A cultura do trabalho portuário ou cultura portuária pouco difere conforme a localidade. O que lhe confere essa baixa diferenciação é a sazonalidade e a natureza ocasional do trabalho, que marca a atividade portuária. Os demais elementos surgem das características de cada região.

No Brasil, o caráter étnico esteve presente na construção da cultura portuária, mas não como em outros lugares, como nos Estados Unidos, onde a etnia distinguia os grupos e lhes dava acessos diferentes ao mercado de trabalho, conforme as lideranças portuárias. Aqui, a presença de estrangeiros permitiu o contato com outras ideologias políticas e, em Santos, essa presença orientou politicamente a ação sindical que, em um primeiro momento, esteve mais aliada ao anarcossindicalismo e, posteriormente, ao comunismo, o que conferiu ao Porto de Santos a alcunha de Porto Vermelho.

A instituição do *closed shop* no Brasil modificou razoavelmente o caráter da cultura portuária. Ao restringir o acesso ao trabalho aos sindicalizados, o *closed shop* não excluiu a natureza ocasional do trabalho, mas designou aqueles que poderiam concorrer às vagas nesse mercado sazonal e ocasional, constituindo um grupo fechado economicamente, baseado em uma política de privilégios, fundamentada em vínculos pessoais, principalmente de parentesco (SARTI, 1981; SILVA, 2004). Justamente por ser um grupo fechado, elementos como a masculinidade e a violência fortaleceram-se e tornaram-se constituintes das práticas do grupo, estando presentes nas estratégias de luta desses trabalhadores. As greves e movimentos posteriores foram fortemente marcados por confrontos corporais, o que reafirma o caráter masculino do grupo.

Ao mesmo tempo, o *closed shop* atribuiu grande poder aos sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos, ao permitir que tivessem o controle sobre a

contratação do trabalho e o exercício da atividade. Isso possibilitou que os enfrentamentos das categorias portuárias avulsas fossem mais exacerbados, mais radicais e combativos, dado que o controle sobre o trabalho estava nas mãos de seus sindicatos, que excluía o controle aos movimentos como forma de disciplinamento da mão de obra. Portanto, como os trabalhadores entendem que o sindicato é o responsável pelo trabalho, é o “empregador” e o “pagador”, é quem faz as regras para manter os trabalhadores no mercado, é quem diz quem tem direito ou não ao trabalho, é quem disciplina, além de ser a casa do trabalhador; eles sentem-se como gestores do seu trabalho, como “operários sem patrões” (SILVA, 2003) e, por isso, agem conforme essas percepções, exaltando a autonomia proporcionada pelo trabalho avulso e garantida pelo sindicato. Este aparece como o agente dominante no campo das relações de trabalho nos portos.

Esse é o quadro sobre o qual se apoia a cultura do trabalho portuário no Brasil durante os anos de vigência do sistema de *closed shop*. A privatização portuária com o objetivo de modernizar os portos brasileiros impõe mudanças que atingem a base dessa cultura do trabalho. O fim do *closed shop* e a introdução de tecnologias poupadoras de mão de obra nas operações portuárias colocam limites à atuação de uma cultura baseada na masculinidade, por conta da força física, e nas relações pessoais. Também introduzem outros agentes que irão disputar com o sindicato a posição de dominante nesse campo.

O que vemos então é uma mudança no campo econômico no qual estão inseridos esses agentes e no qual desenvolveram, a partir das posições aí estabelecidas, uma dada cultura do trabalho. Contudo, não estamos apenas lidando com questões econômicas, mas também políticas, visto que o controle operário existente no campo econômico influencia a conformação das posições no campo político, com os trabalhadores mantendo forte poder não apenas sobre os trabalhadores, mas nas relações com o capital. Assim, é possível dizer que temos

a configuração de um campo portuário<sup>2</sup>, onde questões de ordem econômica e política definem a posição dos agentes e as estratégias de luta nesse campo, constituindo um *habitus* próprio aos agentes inseridos nele. Em nossa análise, entendemos que as relações de trabalho conformam esse campo, no qual os trabalhadores ocupam posições privilegiadas, atribuídas fortemente pelo controle da gestão do trabalho e do processo de trabalho, que os possibilita grande poder nas disputas tanto econômicas como políticas nesse campo, conformando-se assim como o seu capital específico.

A privatização dos portos apresenta mudanças na base econômica e na posição dos agentes, colocando ao grupo dos trabalhadores a necessidade de rever suas posturas em termos da ordem cultural. A luta de classes, sempre existente, mas menos premente por conta do *closed shop*, surge com mais intensidade diante da mudança na gestão da mão de obra, que sai do domínio do sindicato e vai para o patronato. O campo, então, se reconfigura, atribuindo aos agentes outras posições baseadas no poder atribuído pela gestão do trabalho, ou seja, pelo capital em disputa.

Tal reconfiguração exigirá dos trabalhadores a transformação de uma cultura centenária, demitindo inclusive alguns elementos dela constituintes. Os operários não serão mais gestores da sua atividade. Continuarão sem patrões, caso resistam ao vínculo empregatício por tempo indeterminado, mas quem controla a alocação do seu trabalho não é mais o grupo e, sim, o patrão. O controle operário está agora nas mãos do patrão.

Diante disso, os trabalhadores precisam estabelecer mecanismos de compreensão da nova realidade e reconstruir ou remodelar sua cultura dentro da perspectiva da reconfiguração do campo, no qual as posições se inverteram. Assim, como um processo de “desenraizamento” (BOURDIEU, 1979), eles estarão desafiados a compreender que o seu trabalho está no cerne do sistema capitalista

---

<sup>2</sup> Entendemos campo aqui como um “microcosmo incluído no macrocosmo constituídos pelo espaço social (nacional) global” e que possui “regras do jogo e desafios específicos”. (LAHIRE, 2002 apud CATANI, 2011, P. 192)

e, por isso, a sua gestão também estará nos ditames desse sistema, cada vez mais opressor, explorador e civilizador.

A partir da reconfiguração desse campo portuário, é preciso verificar o fazer-se desse grupo - isto é, os estivadores de Santos – e como vai estruturar sua cultura. Aqui entendemos por cultura o conjunto de maneiras de ser, pensar e agir que se constrói a partir da percepção dos indivíduos sobre a posição que o grupo ocupa no jogo de forças do campo portuário. É na luta de classes que a cultura se forma e se conforma. No entanto, a cultura não é constituída apenas pelo grupo, mas também pela relação entre indivíduo e coletivo, pela tensão entre o grupo de agentes e pelos agentes do grupo, dado que as percepções se processam individualmente, pelo entendimento do coletivo, e também influenciam o coletivo, pois formam o caldo que permite ao grupo ressignificar a sua história.

Considera-se assim que

[...] a prática econômica (que se pode sempre medir de modo abstrato em uma escala de graus de “racionalidade” econômica) abriga a referência à condição de classe: o sujeito dos atos econômicos não é o *Homo economicus*, mas o homem real que faz a economia. Portanto, considerando que as práticas (econômicas ou de outro tipo) de cada agente têm como raiz comum a relação que esse agente mantém objetivamente, pela mediação do *habitus* que é por sua vez o produto de um tipo determinado de condição econômica, com o futuro objetivo e coletivo que define sua situação de classe, somente uma sociologia das disposições temporais consegue superar a questão tradicional que consiste em saber se a transformação das condições de existência antecede e condiciona a transformação das disposições ou o oposto, e ao mesmo tempo determinar de que maneira a condição de classe pode estruturar toda a experiência dos sujeitos sociais, a começar por sua experiência econômica, sem agir por intermédio de determinações mecânicas ou de uma tomada de consciência adequada e explícita da verdade objetiva da situação. (BOURDIEU, 1979, p. 13).

Não estamos tratando apenas de uma situação de classe em termos econômicos, já que os estivadores, assim como os demais trabalhadores portuários, a partir da leitura marxista, são trabalhadores por terem a origem de sua renda dada pela venda da força de trabalho (MARX, 1988) e por terem posições de classe opostas ao capital. Justamente por entenderem esse posicionamento através do próprio processo de construção da classe

(THOMPSON, 2004), possuem consciência de classe e desenvolvem uma solidariedade interna e externa ao grupo baseada nela. No entanto, a gestão do trabalho lhes atribuía uma posição de grupo diferenciado no interior dessa classe, modificando parcialmente suas percepções e disposições, pois isso lhes permitia experimentar de forma diversa dos trabalhadores regidos por contratos formais “as condições objetivas” desse campo.

Nesse sentido, esses trabalhadores desenvolvem resistências à qualificação, ao controle do tempo no trabalho e à entrada de mulheres no mercado, por exemplo, fazendo com que alguns autores (MILLER, 1969) os considerem uma subcultura insular no âmbito da cultura do trabalho como um todo. Reforçamos aqui essa ideia, embora acreditemos que o fundamento dessa subcultura não esteja nos elementos simbólicos e, sim, na força que a gestão do trabalho lhes dá, de modo que signifiquem a sua relação com o campo econômico diferentemente dos demais trabalhadores. Sempre em contato com esses, mas com práticas e percepções distintas.

Assim, é preciso compreender como se constrói, em uma dada configuração do campo portuário, o sistema de mediação desses agentes, o *habitus*, que é constituído pelas experiências, atribuídas, por sua vez, pela percepção que os agentes têm do campo e da posição do grupo nesse campo, em um processo no qual “[...] o *habitus* é uma subjetividade socializada” (BOURDIEU; WACQUANT, 2008, p. 166, tradução nossa)<sup>3</sup>.

O *habitus*, assim exposto pelo próprio Bourdieu (1983, p. 47), como o duplo “processo de interiorização da exterioridade e de exteriorização da interioridade”, pretende auxiliar na conformação da cultura e na adaptação dos agentes a outra cultura, redefinida a partir das configurações no jogo de forças. “É só *em sua relação* com certas estruturas que o *habitus* produz determinados discursos ou práticas” (BOURDIEU; WACQUANT, 2008, p. 176, grifos do autor,

---

<sup>3</sup> “El *habitus* es una subjetividad socializada” (BOURDIEU; WACQUANT, 2008, p. 166).

tradução nossa)<sup>4</sup>. Ou seja, a cultura se conforma para o agente e para o grupo a partir do entendimento e da incorporação dos novos valores e da exteriorização desse entendimento em suas práticas sociais – ações ou discursos -, processadas então pelo grupo e organizadas em uma nova ou renovada configuração.

Pretende-se assim,

[...] estabelecer um conhecimento adequado não só do espaço das relações objectivas entre as diferentes posições constitutivas do campo, mas também das relações necessárias estabelecidas, pela mediação dos *habitus* dos seus ocupantes, entre essas posições e as tomadas de posição correspondentes, quer dizer, entre os pontos ocupados neste espaço e os pontos de vista sobre este mesmo espaço, que participam na realidade e no devir deste espaço. (BOURDIEU, 2007, p. 150).

Tem-se a intenção ainda de se entender como os agentes vão tomando posições que são ao mesmo tempo individuais e coletivas e que podem, assim, exprimir a vontade do grupo, mesmo não havendo unidade entre ele.

Num contexto de mudanças como o da privatização portuária, em que o elemento agregador da cultura é retirado, a necessidade de se repensar essa cultura é premente. É preciso que os trabalhadores reinventem seus sistemas de disposições e que reavaliem suas práticas e ações diante das trocas de posições no campo. É evidente que essas mudanças se processam diante do entendimento das transformações de ordem econômica que ali se sobreporão, como a diminuição dos postos de trabalho e a redução dos ganhos, as quais exigem dos trabalhadores posturas em outras esferas, fundamentais para a “[...] ‘racionalização’ (formal) que afeta todos os aspectos da vida econômica”. (BOURDIEU, 1979, p. 16). Os aspectos simbólicos são modificados diante do entendimento da mudança do poder nesse jogo e, conseqüentemente, da necessidade de se adequar culturalmente à nova realidade econômica.

[...] o mundo social é, em grande parte, aquilo que os agentes fazem, em cada momento, contudo eles não têm probabilidades de o desfazer e de o refazer a não ser na base de um conhecimento realista daquilo de que

---

<sup>4</sup> “Es sólo *en su relación* con ciertas estructuras que el *habitus* produce determinados discursos o prácticas” (BOURDIEU; WACQUANT, 2008, p. 176, grifos do autor).

nele são capazes em função da posição nele ocupada (BOURDIEU, 2007, p. 150).

Procuraremos então investigar como os estivadores de Santos entendem, percebem, sentem e ressignificam em suas práticas sociais a compreensão das mudanças econômicas e políticas, resultados da perda do controle operário e, por isso, constroem uma nova cultura do trabalho, pautada em elementos próprios de uma racionalidade econômica afeita às regras do capitalismo flexível (SENNETT, 2005). Ou seja, como os trabalhadores entendem o campo portuário reconfigurado, com os agentes em posições diferentes e, a partir disso, reconfiguram o seu *habitus*, pensado a partir da subjetivação do entendimento das estruturas objetivas nas quais estão inseridos.

### *PERCURSO METODOLÓGICO*

As ideias deste trabalho tiveram origem há muito tempo. Durante o curso de mestrado, parte das questões que nos inquietaram durante alguns bons anos foram resolvidas, mas algumas permaneciam. A publicação da dissertação possibilitou que diferentes públicos tivessem acesso ao seu conteúdo, que está *on-line* no Banco de Teses e Dissertações da USP. Foi dessa maneira que a dissertação chegou às mãos da jornalista Rosângela Ribeiro Gil, à época, responsável pela coluna Debate Sindical do sítio eletrônico PortoGente.

Ao ler o texto, marcamos uma entrevista na qual lhe foi contada a trajetória da pesquisa que resultou na dissertação *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*. Essa entrevista gerou o convite para que assumíssemos uma coluna no referido sítio eletrônico. Inicialmente chamada Porto Ciência, a coluna tinha por objetivo apresentar livros da área das Ciências Sociais que suscitasse debates sobre trabalho e sindicalismo, assim como expor novas pesquisas referentes ao setor portuário.

O primeiro artigo foi publicado em 10 de setembro de 2007, dando início a uma série deles, divulgados semanal ou quinzenalmente. Aos poucos, houve um estreitamento das relações com os mantenedores do sítio eletrônico e, no final de 2009, iniciamos a coordenação do projeto *Problemas da Modernização Portuária Brasileira*. Desse modo teve início o campo de pesquisa que resultaria no conjunto de dados desta tese de doutorado.

Nas interações estabelecidas com os internautas de diversas partes do Brasil e do mundo, tanto na coluna Porto Ciência quanto durante a vigência do projeto, houve a possibilidade de refletir sobre as questões de pesquisa e coletar algumas impressões dos trabalhadores do Porto de Santos no tocante ao OGMO, ao vínculo, ao intervalo de 11 horas, ao sindicato, entre outros pontos. Além disso, o trabalho na coluna começou a ser divulgado entre os trabalhadores, tornando nosso nome conhecido entre eles.

O trabalho desenvolvido em PortoGente, que ainda se mantém, foi fundamental para o acesso ao campo. É importante ressaltar que na pesquisa de mestrado os estivadores não foram entrevistados e tínhamos pouquíssimo contato com esses trabalhadores. Assim, o trabalho em PortoGente deu visibilidade ao estudo e possibilitou que se estabelecessem contatos com trabalhadores de diversas categorias, incluindo os estivadores de Santos. Pode-se dizer que ele foi o ponto de partida para o trabalho de campo.

No entanto, problemas de ordem pessoal nos anos 2009 e 2010 geraram o afastamento da pesquisa de campo, colocando inclusive dúvidas sobre a continuidade do trabalho. Mesmo diante dessa situação, a coluna em PortoGente foi mantida, o que permitiu a permanência do contato com os trabalhadores.

A pesquisa foi efetivamente retomada em 2011, quando conhecemos o grupo Estiva Virtual, mantido na rede social *Facebook*<sup>5</sup>, e, desde então,

---

<sup>5</sup> A rede social Facebook foi criada em 2004 por estudantes da Universidade de Harvard - entre eles, Mike Zuckerberg, atual CEO do Facebook -, com o objetivo de conectar os alunos daquela

estabelecemos interações com os membros do grupo, postando os artigos escritos para PortoGente e também conversando com eles sobre assuntos do mundo portuário.

Em 2012, a participação no grupo foi utilizada como estratégia para obter contato com os entrevistados, mas, posteriormente, devido à dificuldade de se encontrar um local de reunião dos trabalhadores - visto que a parede<sup>6</sup>, com a divisão dos pontos de escalação feita pelo OGMO já não retém os trabalhadores e a perda da escala de trabalho do sindicato para o OGMO faz com que eles não estejam mais tão presentes na entidade sindical - e a dificuldade de estar em campo constantemente, o grupo acabou se tornando o *lócus* da pesquisa. O uso de entrevistas semiestruturadas foi mantido, como será apresentado mais à frente, contudo, o grupo foi o local de interação, onde podíamos conversar com os trabalhadores, expor os motivos da pesquisa, observar os debates, os conflitos, as convergências e as divergências, as contradições dos discursos; dados que, muitas vezes, não aparecem nas entrevistas e assim como no campo físico, são

---

universidade. No mesmo ano, sua atuação expandiu para outras escolas da Ivy League, sendo que, em 2006, foi aberto à participação de qualquer público acima de 13 anos. Em 2013 foi constatada a inscrição de 76 milhões de usuários brasileiros na rede social Facebook. (Cf: SABRAI, Rafael. Facebook alcança marca de 76 milhões de usuários no Brasil, Veja. 30 jul. 2013. Disponível em: < <http://veja.abril.com.br/noticia/vida-digital/facebook-alcanca-marca-de-76-milhoes-de-usuarios-no-brasil>>; GOMES, Helton Simões. Brasil é o 2º país com mais usuários que entram diariamente no Facebook. Portal G1. 12 set. 2013. Disponível em: < <http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2013/09/brasil-e-o-2-pais-com-mais-usuarios-que-entram-diariamente-no-facebook.html>>

<sup>6</sup> A ideia da parede como local de interação foi aos poucos desaparecendo. Hoje as paredes são realizadas nos pontos de escalação determinados pelo OGMO. No Porto de Santos existem três pontos de escalação: o P1, localizado na região do cais do Sabó; o P2, na região denominada “Santa”, cuja referência é a imagem de Nossa Senhora de Fátima existente na entrada dessa área do porto; e o P3, localizado na Avenida Perimetral, na região da Ponta da Praia. De um extremo ao outro da margem direita do porto estão espalhados os pontos de escalação. Eles abrem meia hora antes do início da escala e fecham, no máximo, meia hora depois. No dia em que visitamos o P2, o ponto foi aberto às 12h30 para a realização da escala das 13h. Os trabalhadores ficaram esperando do lado de fora, sem cobertura, bancos ou qualquer outro tipo de proteção. Assim, fica difícil que eles se reúnam na parede para trocarem ideias, conversarem sobre os problemas do cotidiano, das intempéries do trabalho, das decisões da assembleia e outros assuntos. No pouco tempo que lá ficam, os trabalhadores conversam, mas estão mais interessados em saber sobre a escala. Saído o expediente do período, muitos se retiram para o trabalho ou para suas casas, dado que não existe espaço adequado para continuarem a conversa.

revelados nas conversas e interações estabelecidas por pesquisador e pesquisados nas relações de campo.

O Estiva Virtual conta atualmente com 639 membros, entre estivadores, representantes de escolas de treinamento, pesquisadores e demais interessados nos temas portuários. O grupo é fechado e para entrar há que ser adicionado por outro membro do grupo ou fazer a solicitação e ser aprovado por um deles, sendo que somente os membros do grupo podem ver e postar publicações. Além de ser um espaço de sociabilidade dos trabalhadores, é também um local de troca de informações. A falta de um sítio eletrônico do Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva) faz com que os trabalhadores utilizem o grupo virtual para informar sobre datas e horários das assembleias, datas para retiradas dos equipamentos de proteção individual, falecimentos, pedidos de doação de sangue, chegada de navios e outras informações de interesse dos estivadores. É então no grupo virtual que eles discutem questões do seu cotidiano de trabalho, contam piadas, apresentam músicas<sup>7</sup> e vão constituindo um lugar de sociabilidade.

O grupo revelou-se um interessante *lócus* de pesquisa e possibilitou o entendimento dos embates entre trabalhadores e sindicato e sua política. As divergências entre as práticas sindicais e o que a base entende por estratégias de ação eficientes ao enfrentamento dos avanços da privatização portuária são inúmeras e entender essas tensões tornou-se importante para o problema da pesquisa.

Além disso, há o interesse em saber como os trabalhadores da categoria, independentemente de serem dirigentes sindicais, interpretavam as mudanças ocorridas e como foram, no decorrer do tempo, adaptando-se ou mantendo a resistência às transformações empreendidas pela privatização portuária.

---

<sup>7</sup> Há um número razoável de estivadores que se dedicam às atividades musicais, atuando em bandas e tocando na noite da cidade.

Nesse sentido, o grupo permitia estar em contato com todos, dirigentes sindicais e trabalhadores de base, e acompanhar suas percepções sobre as várias interpretações e entendimentos que compõem o mundo portuário.

As interações estabelecidas no grupo e as postagens feitas pelos trabalhadores foram aos poucos sendo incluídas ao conjunto de dados da pesquisa. Estes são importantes por darem a oportunidade de se avançar nos possíveis silêncios encontrados nas entrevistas e nas dificuldades existentes em uma relação intersubjetiva de entrevista (PARREIRAS; CASTRO, 2011). As entrevistas são momentos importantes, mas nelas residem fatores que podem dificultar seu andamento e interferir na qualidade dos dados, como:

a) *motivos ulteriores*, ou seja, quando ele (o entrevistado) pensa que suas respostas podem influenciar positivamente sua situação futura (dentro de uma fábrica ou de uma organização, por exemplo); b) *quebra de espontaneidade*, como a presença de outras pessoas por ocasião da entrevista ou inibições ocasionadas por certas características do entrevistados, como sexo, raça, educação ou classe social (fatores reativos); c) *desejo de agradar o pesquisador*, especialmente quando ele percebe suas orientações ou posicionamentos; d) *fatores idiossincráticos*, tais como fatos ocorridos no intervalo entre as entrevistas que eventualmente alteram a atitude do entrevistado com relação ao fenômeno observado. (HAGUETTE, 1995, p. 89, grifos da autora).

Agrega-se a isso o “estado de nervosismo e ansiedade” que compõe uma situação de entrevista e a construção do discurso dos entrevistados a partir da recorrência aos recursos cognitivos, aquilo que foi visto e sentido por ele em sua trajetória de forma marcante, permanecendo em sua memória e devendo, por isso, ser avaliado a partir da sua posição atual (RAMALHO, 1989; HAGUETTE, 1995; SIMÕES; PEREIRA, 2007; DIÉGUEZ; ALMEIDA, 2013).

Por isso, os dados das entrevistas devem ser confrontados com documentos e também com a observação, na qual se vê os depoimentos tornarem-se práticas. No caso de uma observação participante no ambiente virtual, foi possível que os sujeitos da pesquisa não sentissem a presença do pesquisador e, por considerarem estar em um território livre, feito por eles e para eles, postassem questões de interesses comuns e esperassem contribuições de

seus colegas, colocando suas opiniões sobre determinados acontecimentos e interagindo entre si, como se estivessem na parede ou no salão do sindicato.

Desde o começo identificamo-nos ao grupo e apresentamos nossos propósitos de pesquisa. Apesar de constantemente ressaltar que o objetivo da participação no grupo era de pesquisa, fomos constantemente reconhecidos como professora ou como colunista de PortoGente, o que em alguns momentos causou relações de autoridade, mas em outros mostrou-se o inverso: eles ensinavam sobre a profissão e as benesses e problemas de ser estivador no Porto de Santos, o que apenas eles poderiam sentir, conforme ressaltamos constantemente nos contatos com eles.

Em alguns momentos, eles reconheciam que o grupo não é o lugar para determinadas conversas, principalmente aquelas voltadas a problemas internos da categoria, divergências com o sindicato, questões de brigas na parede ou entre os trabalhadores, pois entendem que o grupo não é frequentado apenas pelos estivadores.

Mesmo assim, os conflitos, as divergências e também os elogios e as brincadeiras aparecem com frequência, corroborando a ideia de que “[...] a interação virtual garante, do mesmo modo que a não-virtual, a dimensão dialógica e intersubjetiva da etnografia e não se restringe a uma simples leitura de texto” (SILVA, 2008, p. 38). Evidente que para entender essa dimensão intersubjetiva, não se pode perder de vista o contexto no qual a postagem ali feita é produzida; assim como nas entrevistas presenciais é preciso entender a posição do agente em relação ao campo e ao tempo que ele se refere. No caso da interação no grupo virtual, há que se compreender o contexto em que esses trabalhadores estão inseridos no mundo *off-line* e que interfere em suas posturas no mundo *on-line*, estabelecendo a relação entre o *on-line* e o *off-line*. Ou seja, ao se pesquisar um grupo virtual, que está no ciberespaço, não se pode perder de vista a posição que esse grupo tem no mundo real.

Portanto, o uso da observação do ambiente virtual não prescindiu do contato “real” com o campo. Associada às observações do grupo virtual, foram também realizadas idas ao campo, com observações nos pontos de escalação dos trabalhadores, para coletar dados sobre a realização da parede e da escala eletrônica e para compreender melhor as situações em que são colocados os trabalhadores nesse novo modelo de gestão do trabalho. Essas visitas foram possíveis por conta da autorização concedida pelo Órgão Gestor de Mão de Obra de Santos (OGMO-Santos), responsável pelos pontos de escalação, cujo acesso é restrito, por meio de catracas que só são abertas mediante a passagem do crachá do trabalhador. Também presenciamos assembleias e manifestações, ao longo do ano de 2013, como forma de verificarmos a participação dos trabalhadores nesses movimentos e os caminhos adotados pelo sindicato para a negociação dos conflitos trabalhistas. Nesse ano, a pauta era a resistência à implantação do novo marco regulatório dos portos e à proposta da Emraport de apenas contratar trabalhadores com vínculo empregatício e por tempo indeterminado.

Foram também realizadas entrevistas com os trabalhadores. Para tanto, optou-se por uma inserção não institucional, visto que o intuito era apreender a fala dos trabalhadores sobre as estratégias assumidas pelo sindicato. O discurso do sindicato e a posição oficial expressa pela sua diretoria aparecem correntemente ao longo desta pesquisa, pois também é objetivo compreender as posturas assumidas pela organização nas reações ao processo de privatização dos portos. Embora o objeto em si não seja a organização sindical ou sua estrutura burocrática, e, sim, suas estratégias e ações para combater ou se adaptar ao novo regulamento portuário; a fala institucional é objeto de análise, pois, no caso dos estivadores de Santos, é difícil desvencilhar a figura do sindicato (instituição) das figuras da categoria (grupo de agentes) e do trabalhador (agente), dada a imbricada relação estabelecida por eles ao longo da existência da categoria e ratificada pela existência do *closed shop*, o que faz com que o sindicato seja importante para a construção e manutenção da cultura do trabalho (DIEGUEZ, 2007), assim como de uma identidade profissional. Na perspectiva

teórica aqui assumida, acreditamos que o grupo exista mesmo sem a instituição sindical e é ele quem legitima a existência e representatividade dessa instituição, apesar de esta construir e reproduzir a crença em si. Ou seja, a instituição sindical é importante agente no campo portuário, contudo, a sua força advém não apenas da acumulação do capital em jogo, mas da legitimação feita pelos agentes que compõe o grupo.

Por esse motivo, também se optou por não entrevistar os dirigentes sindicais. Como mencionado, as estratégias estabelecidas pelo sindicato e seus discursos nos diferentes momentos de luta e resistência ocorridos nesses 20 anos foram observadas, pois a intenção é apresentar a categoria “em representação” (BOURDIEU, 2007, p. 160), ou seja, assentada em “[...] aparelhos políticos e sindicais e de porta-vozes permanentes, vitalmente interessados em crer que ela existe e em fazê-lo crer tanto àqueles que a ela pertencem como àqueles que a ela rejeitam [...]” (BOURDIEU, 2007, p. 160). Contudo, a ausência de entrevistas com os dirigentes sindicais se deu porque queríamos observar a construção dos discursos públicos, no qual o sindicalista, a partir de sua posição de membro da organização sindical e representante legítimo da categoria, busca “[...] reproduzir a crença e a instituição que garante a reprodução da crença [...]” (BOURDIEU, 2007, p. 160-161), sendo possível contrapor o discurso oficial, publicado e reproduzido pelos mais diversos agentes e que fortalece essa crença; com a percepção de que seus representados possuem em torno da mesma. Assim, preferiu-se reproduzir as falas dos dirigentes sindicais a partir de entrevistas concedidas a periódicos correntes – jornais, revistas e sítios eletrônicos.

Procurou-se observar as estratégias adotadas pelo sindicato a partir de sua posição como representante legítimo da categoria e por meio de sua fala enquanto tal. A opção de entrevistar apenas os estivadores, independentemente de suas relações com a estrutura sindical, tinha por objetivo analisar o entendimento dessas estratégias a partir da reação e participação deles nos movimentos de resistência que o sindicato ou os próprios trabalhadores

realizavam diante das dificuldades encontradas na implantação da privatização portuária em Santos, como no caso do movimento contra o intervalo de 11 horas que, segundo alguns entrevistados, foi iniciado pelos trabalhadores e depois abarcado pelo sindicato. Propõe-se então fugir da ideia de que “[...] o grupo só pode existir pela delegação num porta-voz que o fará existir falando por ele, quer dizer, a favor dele e no lugar dele” (BOURDIEU, 2007, p. 158).

No entanto, deve-se ressaltar que os dirigentes sindicais estavam informados da realização da pesquisa e interagiram diversas vezes no grupo virtual e nas manifestações e assembleias em que estivemos presente, esclarecendo pontos para o entendimento das estratégias assumidas nos vários movimentos realizados pela estiva santista no decorrer de 20 anos de privatização dos portos. Eles também possibilitaram o acesso às convenções e acordos coletivos de trabalho que não estavam disponíveis no sítio eletrônico do Ministério do Trabalho<sup>8</sup> (MTE), no qual foram obtidos os acordos coletivos de 2008 a 2012. Por meio desse contato, foram obtidos a Convenção Coletiva de Trabalho (CCT), celebrada entre o Sindestiva e o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) no ano de 1997, com vigência até o ano de 1998; e o Acordo Coletivo de Trabalho, estabelecido entre a Câmara Especializada de Contêineres do Sopesp e o Sindestiva, no ano de 2006. Os demais acordos e convenções foram conseguidos em contato com o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese) e cotejados com o Sistema Mediador do MTE.

Foram então realizadas 14 entrevistas semiestruturadas com estivadores, entre o 2º semestre de 2012 e 2º semestre de 2013. Os entrevistados são todos homens, sendo dois vinculados a terminais portuários em outras

---

<sup>8</sup> O Sistema Mediador, mantido pelo Ministério do Trabalho e Emprego, mantém a íntegra dos acordos, contratos e convenções coletivas de trabalho celebradas entre empresas e sindicatos, estejam eles vigentes ou não. Para saber mais, confira o link: <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>

funções, mas que mantêm o registro no OGMO como estivadores<sup>9</sup>. Em termos da data de entrada no porto, foram usadas faixas de tempo, pois havia o interesse do recorte temporal - antes ou depois da promulgação da Lei nº 8.630/93, após a criação do OGMO e antes ou depois da passagem da escala de trabalho para o OGMO –, o que pode influenciar as percepções dos trabalhadores em relação a algumas questões abordadas, como a qualificação e a escalação do trabalho pelo OGMO. Não predefinimos uma quantidade de entrevistados por faixa de tempo de entrada, mas procurou-se entrevistar trabalhadores que tivessem entrado na profissão em momentos diferentes. O mesmo pode ser dito quanto à condição no OGMO, ao qual não se restringiu a participação dos estivadores apenas a cadastrados ou registrados, procurando dar conta da variedade de relações com órgão, o que possibilita diferentes acessos ao mercado interno de trabalho e, assim, percepções diversas sobre o trabalho, a estiva e o sindicato. A seguir, apresenta-se o quadro com o perfil dos entrevistados<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Os trabalhadores vinculados não exercem a função de estivadores, visto que apenas ao final de 2013, esses trabalhadores começaram o processo de vinculação, mantendo a função da estiva. Todavia, como o vínculo não cancela o registro do trabalhador, em tese, eles ainda são estivadores e, caso venham a ter seus vínculos rompidos, podem retornar a escala de trabalho no OGMO como estivadores. Além disso, os estivadores vinculados foram entrevistados por se identificarem como estivadores, o que para esta pesquisa é fundamental.

<sup>10</sup> O roteiro de entrevista pode ser visto no apêndice 1.

**Quadro 1: Perfil dos entrevistados**

Perfil dos entrevistados					
Nº do entrevistado	Condição no OGMO	Idade	Ano de entrada na estiva	Parentesco com outro estivador	Tipo de parentesco
1	Cadastrado	31	2000 a 2008	Sim	Filho e irmão
2	Registrado	43	Entre 1993 e 1995	Sim	Neto
3	Registrado	45	Antes de 1993	Sim	Filho e irmão
4	Registrado	37	Entre 1993 e 1995	Sim	Filho
5	Registrado	46	Antes de 1993	Não	-
6	Registrado	50	Antes de 1993	Sim	Irmão
7	Cadastrado	50	Antes de 1993	Não	-
8	Registrado	42	Antes de 1993	Não	-
9	Registrado	45	Antes de 1993	Sim	Neto
10	Registrado	39	1993 a 1995	Sim	Filho
11	Registrado	55	Antes de 1993	Sim	Irmão
12	Cadastrado	33	2008 a 2012	Não	-
13	Registrado	40	Antes de 1993	Sim	Neto, filho e irmão
14	Registrado	45	Antes de 1993	Sim	Filho

Foram também utilizadas duas entrevistas do ex-presidente do Sindestiva, Vanderlei José da Silva, concedidas a i) Rosângela Ribeiro Gil e publicada no sítio eletrônico PortoGente em 2006 e ii) ao Projeto Memória e História Oral da Fundação Arquivo e Memória de Santos em 2008. Essas entrevistas foram analisadas separadamente e, quando utilizadas, são identificadas pelo nome do entrevistado e pela fonte.

Os dados das entrevistas e das interações no grupo virtual foram analisados em conjunto, mas são aqui apresentados com numerações diferentes para que o leitor possa identificar os dados originados de entrevistas e aqueles obtidos nas interações com o grupo virtual, ou seja, conversas informais realizadas em observações de campo. Optou-se por numerar os trabalhadores no lugar de utilizar nomes fictícios, preservando assim a identidade dos entrevistados e dos trabalhadores com quem interagimos. Ao longo do texto, os entrevistados serão referenciados como “Estivador” e a numeração será de 1 a 14. Já os

estivadores do grupo virtual serão identificados também como “Estivador”, mas com numeração de 15 a 37.

A análise dos dados foi feita a partir das técnicas de codificação aberta apresentadas por Strauss e Corbin (2008) como princípios da teoria fundamentada. A teoria fundamentada baseia-se na leitura das entrevistas e dados de observação, que são sistematizados a partir de palavras-chaves, estas escolhidas nos próprios discursos dos entrevistados. As palavras-chaves vão sendo paulatinamente agrupadas em categorias, as quais estão relacionadas tanto aos dados da pesquisa quanto ao referencial teórico previamente estabelecido, e essas categorias, posteriormente, podem constituir conceitos. No caso desta pesquisa, utilizou-se o *software* de análise qualitativa NVivo 9<sup>11</sup> para procurar as palavras mais recorrentes e os contextos nos quais elas apareciam nos textos, estabelecendo assim as categorias analíticas.

Importante ressaltar que o trabalho de Elina Pessanha (2012) sobre os operários navais do Rio de Janeiro forneceu subsídios para a reflexão referente à construção dessas categorias analíticas e das formas como apresentar os dados empíricos, relacionando-os ao referencial teórico escolhido.

Em relação à construção de conceitos, os dados qualitativos levaram ao esboço da noção de “cultura de individualidade”, a qual tem relação com o conceito de “cultura de solidariedade”, de Fernando Teixeira da Silva (1995), e diz respeito ao comportamento de baixa participação observado nas decisões sobre a categoria, na ausência de solidariedade nos locais de trabalho – seja no navio ou

---

<sup>11</sup> O software NVivo é comercializado pela QSR International, empresa situada na Austrália e com escritórios em outras partes do mundo, cujo objetivo é ajudar no gerenciamento, formatação e relacionamento de informações não estruturadas, provendo uma interface que auxilie na sistematização e análise desse tipo de informação. Segundo Santos (2001, p.126), o NVivo possibilita “na análise de informações qualitativas não-estruturadas, tais como entrevistas semiestruturadas ou em profundidade, histórias de vida (cf. o trabalho pioneiro de Prandi, 1972), história oral e gravações de grupos focais, pelo uso de programas que permitem potencializar a análise da mensagem (análise de conteúdo, análise de discurso) mediante a codificação, a categorização, a indexação e a organização de materiais qualitativos (por exemplo, NUD\*IST 4.0, NVIVO)”. Mais informações sobre o *software* podem ser obtidas no sítio eletrônico da QSR International: < <http://www.qsrinternational.com/default.aspx>>.

na parede -, o aumento do vínculo empregatício em contraposição à manutenção da condição de avulso. Esses comportamentos podem ser relacionados ao desenvolvimento de uma cultura de individualidade, na qual o grupo não é mais a fonte de força dos trabalhadores, mas resiste como coletividade, que, ambigualmente, alimenta práticas individualizantes. O desenvolvimento da regulação do trabalho, por meio da implantação dos mecanismos de negociação coletiva, e a transferência da escala do sindicato para o OGMO possibilitaram aos estivadores exercerem suas atividades sem precisarem estar ligados à categoria ou mesmo à entidade sindical. O sindicato ainda é necessário para lhes fornecer a carteira de associado, o acesso ao registro no OGMO e para negociar os termos dos acordos coletivos, todavia, quem lhes garante a escala na parede é o OGMO e, em caso de discordância com o acordo coletivo, o trabalhador pode acionar o Ministério Público do Trabalho ou o Tribunal Regional do Trabalho, solicitando revisões, o que já vem sendo feito. Assim, é possível observar, tal como nos coloca Castel (1998), que o aumento da proteção social, a inserção de novos agentes e a modificação das posições no campo portuário permitem que os trabalhadores possam se autonomizar da comunidade até então responsável pela sua sobrevivência nesse mercado, estabelecendo esferas próprias de ação, sem medo das consequências que o rompimento com os laços comunitários pode trazer.

Estabelece-se um tipo de solidariedade mais distante da solidariedade mecânica (DURKHEIM, 1999; HYMAN, 2002), que é entendida, nos termos do trabalho e da organização sindical, como aquela que pressupõe uma identidade comum, na qual os indivíduos são identificados como membros do grupo a partir de características como nacionalidade, trabalho, religião, o que afirma a lealdade coletiva e o senso de diferença com os demais, havendo uma ascendência do grupo sobre o indivíduo (HYMAN, 2002, p. 1-2).

O que se percebe entre os estivadores de Santos é o que Beck chama de processo de individualização triplo, ocorrido na sociedade do risco e marcado pelo:

*[...] desprendimento em relação a formações e vínculos sociais estabelecidos historicamente, no sentido de contexto de domínio e provimento (“dimensão da libertação”), perda de seguranças tradicionais, com relação a formas sabidas de atuação, crenças e normas de direcionamento (“dimensão do desencantamento”) e [...] – uma nova forma de enquadramento social (“dimensão do controle e da reintegração”). (BECK, 2010, p. 190, grifos do autor).*

Considera-se assim que a introdução de novos agentes no campo portuário, como o OGMO, que passam a mediar a relação com o capital e a controlar o trabalho, assumindo a posição de dominação no campo, auxilia na corrosão daquele tipo de solidariedade apresentado por Silva (1995) e da solidariedade mecânica nos termos de Durkheim (1999). Ao mesmo tempo, um processo de individualização, conforme exposto por Beck, passa a operar mais fortemente entre os estivadores, de acordo com algumas características expostas acima. Dessa forma, os sistemas de percepção e apreciação dos trabalhadores em relação ao trabalho e à categoria vão se modificando, visto que as estruturas objetivas mudam e com ela, os elementos que sustentavam essa solidariedade. Falamos em cultura de individualidade, pois o seu desenvolvimento ocorre dentro do grupo, nas relações com os colegas, com o trabalho, no entendimento da posição que o grupo ocupa atualmente no campo portuário. É uma nova cultura do trabalho, pautada em elementos próprios do estágio atual da sociedade capitalista contemporânea.

Assim, para complementar a análise qualitativa, que possibilita entender a dimensão subjetiva, elaboramos um quadro no qual se percebem as mudanças objetivas do grupo ocupacional e das condições materiais dos estivadores, proporcionadas pelas mudanças nas estruturas objetivas do campo portuário. Para isso, foram utilizados os microdados da Relação Anual de Informações

Sociais (RAIS) dos anos 2008 e 2011<sup>12</sup> para a composição de um perfil do grupo ocupacional dos estivadores de Santos. Para a sua apuração e análise foi utilizado o *software* de análise estatística SPSS 19.

Conforme exposto, também foram pesquisados e analisados os acordos coletivos de trabalho estabelecidos pelo Sindestiva no período de 1997 a 2012, com o objetivo de observar se houve melhorias na remuneração e a manutenção ou redução das equipes, diante da tecnologia de movimentação de cargas e das estratégias de redução do poder dos trabalhadores.

Foram coletados e analisados, por fim, artigos e outras matérias dos principais jornais do Brasil e da região da Baixada Santista para que fossem reconstituídas as passagens referentes aos conflitos vividos pelos estivadores durante os 20 anos de vigência da Lei nº 8.630/93, ou seja, as estratégias utilizadas pelos trabalhadores na disputa pela dominação no campo portuário. Alguns dos artigos utilizados foram coletados na época da pesquisa de mestrado, realizada entre os anos de 2005 e 2007. Para adensar a pesquisa e obter notícias dos movimentos mais atuais, foram pesquisados os arquivos *on-line* dos jornais *Folha de São Paulo* e *O Estado de São Paulo*, os dois principais veículos de comunicação do estado de São Paulo. Já as notícias veiculadas nos jornais da Baixada Santista, com especial atenção ao jornal *A Tribuna*, principal jornal da região, foram obtidas na Hemeroteca de Santos, que mantém arquivos específicos sobre o Porto de Santos, os sindicatos portuários e as greves do setor. Entre esses arquivos também foi possível obter matérias realizadas pelo Jornal da Tarde, D. O. Urgente, Jornal da Orla e outros veículos de comunicação.

---

<sup>12</sup> Esses são os anos cujos microdados estão disponíveis no sítio eletrônico do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Com as mudanças no Programa de Disseminação de Estatísticas do Trabalho, os microdados anteriormente disponibilizados em CDs para as instituições de pesquisa estão agora permanecendo disponíveis em disco virtual mantido pelo MTE. Todavia, no momento de coleta dos dados para a pesquisa, estavam à disposição apenas os dados a partir de 2008. O ano de 2011 foi escolhido como último da série, por ser, na época da sistematização e análise dos dados, aquele que apresentava os dados mais recentes.

Algumas das fotos utilizadas neste trabalho foram cedidas gentilmente pelos trabalhadores, outras foram obtidas em veículos de comunicação e outras foram tiradas durante o trabalho de campo.

Dessa forma, o conjunto de dados desta pesquisa é composto de vários tipos de fontes, necessárias para apreender a diversidade da história dos estivadores de Santos e entender, nos termos do referencial teórico aqui adotado, as estruturas objetivas nas quais estão inseridos os estivadores, como elas se modificam com a privatização portuária e como eles vão incorporando e modificando seus sistemas de percepção, apreciação e classificação desse campo de relações no qual estão inseridos.

### *ESTRUTURA DA TESE*

Para que se possa entender como a privatização portuária tornou-se problema de pesquisa e os estivadores de Santos, sujeitos de pesquisa, o capítulo 1 procura apresentar a construção do objeto expondo os motivos que levaram a analisar os movimentos de resistência dos estivadores de Santos após 1993.

Construído o objeto, cabe estabelecer o quadro em que se desenvolve a privatização dos portos, apresentando os modelos de privatização portuária, sua semelhança com o processo de reestruturação produtiva empreendido no setor fabril durante os anos de 1980 e 1990 e sua inserção no conjunto de transformações ocorridas após a crise do capitalismo nos anos 1970, o que é feito no capítulo 2. Junto a isso também é exposto o modelo de privatização adotado pelo Brasil e como ele se desenvolveu nos termos da política e das instituições. Delineiam-se então as estruturas objetivas que compõem o campo portuário, expondo os agentes inseridos nesses campos e o jogo de forças empreendido para a conformação do campo portuários nos termos atuais.

Já o capítulo 3 discorre sobre o trabalho portuário: o que é, como se executa e as mudanças ocorridas em sua estrutura são objeto do capítulo. Expõe-se assim como as mudanças no campo portuário vão modificando as práticas sociais dos trabalhadores e dos demais agentes, incluindo a possível reconfiguração do grupo ocupacional dos estivadores de Santos, a qual analisamos a partir de três variáveis: gênero, qualificação e parentesco.

Por fim, os capítulos 4 e 5 dedicam-se aos movimentos de resistência empreendidos pelos trabalhadores portuários de Santos, em especial pelos estivadores, ou seja, as estratégias de manutenção que os trabalhadores portuários estabeleceram com a finalidade de manterem sua posição de dominantes no campo portuário. O capítulo 4 resgata brevemente a história dos movimentos de resistência dos portuários santistas, iniciando na constituição da Companhia Docas de Santos e concluindo com a promulgação da Lei nº 8.630/93. O capítulo 5 é dedicado aos movimentos pós-privatização. Trata-se das greves de 1997 e 2001 e dos movimentos de 2012 e 2013, quais estratégias foram utilizadas e quais resultados trouxeram aos trabalhadores, à política sindical e, principalmente, ao desenvolvimento da cultura de individualidade. Assim, ao final do capítulo, observam-se as percepções dos trabalhadores sobre o sindicato, o trabalho e a estiva, considerando que essas percepções são resultados do processo dialético entre estruturas objetivas e *habitus*, que operam por conflitos e que vão sendo incorporados e constituídos pelos trabalhadores como estratégias diante das mudanças ocorridas no decorrer do processo de privatização.

## **CAPÍTULO 1: O TRABALHO PORTUÁRIO NA NOVA ORDEM ECONÔMICA E POLÍTICA: A CONSTRUÇÃO DO OBJETO**

O setor portuário sofreu as influências das mudanças de ordem econômica e política ocorridas nesse período. As transformações recentes no setor apresentam relação com as características do capitalismo contemporâneo: liberalização econômica, internacionalização da produção de bens e serviços, a globalização financeira, a redefinição do papel do Estado e o processo de reestruturação produtiva, que é, ao mesmo tempo sustentáculo e consequência das transformações da ordem econômica, política, social e ideológica. Neste sentido, o aumento da concorrência entre os agentes econômicos e do comércio entre as nações, sob hegemonia neoliberal, trazem as bases para um discurso da necessidade de “modernização”, que se confunde com privatização e flexibilização nas determinações das condições de contratação, uso e remuneração do trabalho. As novas bases tecnológicas disponíveis são utilizadas para viabilizar um porto a serviço da lógica atual de acumulação do capital.

Assim, a dinamização desse setor torna-se essencial para a mundialização do capital. No Brasil, os portos transitaram durante quase um século entre gestões públicas e privadas, sendo estas exercidas em caráter monopolista durante décadas, o que, na visão de economistas, administradores e do setor patronal, atrapalhava a expansão de investimentos no setor. Neste século, as tecnologias de manuseio de carga também foram se modificando, acompanhando o ritmo do capitalismo, que adequa os instrumentos de produção à expansão da produtividade e da lucratividade. Entre as mudanças, a mais significativa aconteceu na década de 1950, quando foram adotadas tecnologias de manuseio baseadas na unitização<sup>13</sup> da carga. Esse tipo de operação exigia

---

<sup>13</sup> Unitização da carga significa que sacas de café, grãos e outros produtos podem ser embarcados em embalagens únicas ou sobre embalagens únicas, poupando o número de movimentos e o número de trabalhadores necessários à operação portuária. Um exemplo de unitização da carga é o contêiner, onde sacas, caixas e outras embalagens podem ser acondicionadas em caixas de 20 a 40 pés de largura e serem embarcadas ou desembarcadas de uma só vez. Há outras formas de

investimentos em capital fixo para adequação dos equipamentos. Aliava-se a isso a existência de movimento sindical cuja força assentava-se no controle e regramento do mercado interno de trabalho.

Esses são alguns dos motivos utilizados pelos empregadores e empresários do setor para exigirem a sua reforma. Alinhado com os movimentos do capitalismo contemporâneo, tanto econômica como politicamente, o setor portuário brasileiro reestruturou-se sob a égide da privatização dos serviços, das operações e da gestão do trabalho. Esse quadro recebeu múltiplos nomes - reforma, reestruturação, modernização, privatização -, os quais são mobilizados conforme as perspectivas teóricas e políticas, a posição dos agentes e as estratégias que pretendem adotar no projeto de inserção da economia brasileira no capitalismo global.

Neste capítulo tentamos definir o movimento acontecido nos portos brasileiros após a Lei nº 8.630/1993, apresentando a denominação que mais se aproxima do projeto político e econômico adotado pelos principais agentes brasileiros, no caso o Estado e o patronato, a partir dos anos 1990. Mostramos também como as mudanças operadas pelo projeto afetam o trabalho portuário, tornando-o importante objeto de pesquisa, além dos motivos que nos levaram a escolher especificamente os estivadores de Santos como sujeitos dessa pesquisa. Procura-se assim apresentar o quadro das condições objetivas que reconfigura o campo portuário e sob o qual se desenvolve o problema desta pesquisa.

### *1.1 MODERNIZAÇÃO OU PRIVATIZAÇÃO PORTUÁRIA?*

As mudanças decorrentes do padrão de acumulação iniciado em fins da década de 1970 nos leva a um jogo de palavras: modernização, reestruturação,

---

unitização da carga, como o uso de *pallets*, contudo, o contêiner é considerado o mais importante e que trouxe uma nova maneira de acondicionar e manusear as cargas.

reforma, privatização. Conforme a posição dos agentes, seus pontos de vista e estratégias, assume-se uma dessas denominações. Isso foi corrente no conjunto de privatizações e reformas ocorridos nos últimos 30 anos no Brasil, sendo que o setor portuário não foge à regra.

Na literatura especializada sobre o setor, há o uso de todas essas denominações. Contudo, no Brasil pouco se utiliza a privatização para referir-se ao processo ocorrido após 1993. Autores como Carlos Tavares Oliveira (2000) e Goldberg (2009) adotam modernização ou reforma. No caso de Oliveira, há evidente apoio ao processo em curso no Brasil e o uso de modernização ameniza os efeitos do projeto de dominação do capital inerentes a ela. Já Goldberg caracteriza o processo pela relação com a propriedade, adotada nos diferentes tipos de reforma portuária realizados no mundo. Para ele, como veremos, há movimentos de preservação da propriedade, havendo então uma modernização tecnológica, e há privatizações, com a venda completa da terra e de seus ativos ao capital privado. Assim, a nomenclatura vai sendo utilizada tanto conforme as características do processo como quanto à posição política daqueles que o denominam.

É possível dizer, pela análise da bibliografia e de documentos referentes às mudanças no setor portuário após 1990, que se sobressai o termo modernização. Segundo Schmidt (2011, p. 158), a partir das leituras de Karl Marx, Max Weber e Émile Durkheim, “[...] modernização, a mudança que resulta na modernidade, é um processo interligado de diferenciação estrutural, racionalização cultural e individuação pessoal [...]”. É um processo de mudança social, que visa introduzir aquilo que se considera arcaico, comunitário, pessoalizado, em um contexto no qual a racionalidade, a individuação e a impessoalidade são os principais motores.

É essa a perspectiva que se assume - no caso, assumem o Estado e o capital - quando se utiliza modernização portuária para especificar o que aconteceu no Brasil. É assim que a Lei nº 8.630/1993 é chamada, pois se tem a

perspectiva de que a “modernização portuária” aparece para “salvar” os portos brasileiros de todo o atraso existente: dos equipamentos obsoletos, das administrações portuárias arcaicas, dos sindicatos dominados pelo privilégio de suas lideranças (OLIVEIRA, Clician, 2000). Entende-se que é preciso introduzir os portos brasileiros na racionalidade econômica capitalista (BOURDIEU, 1979; GORZ, 2003), mesmo sendo eles grandes complexos capitalistas desde sua estruturação. Tal discurso ganha força em fins dos anos 1980 e faz com que os portos estejam entre os primeiros entes a entrarem na lista das privatizações que o governo federal realizou ao longo de 10 anos.

Nesses sistemas circulatórios os portos também apresentaram uma evolução radical pela perda, parcial ou total, de suas funções comerciais tradicionais que se traduziram, por exemplo, pela degradação das áreas portuárias, cuja representação é cada vez mais negativa na sociedade devido tanto à sua associação sistemática aos problemas de insegurança, prostituição, engarrafamentos ou poluição ambiental quanto a estigmas e preconceitos (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 980).

Contudo, não se deve esquecer que a “modernização” dos portos brasileiros ocorreu no conjunto de políticas neoliberais que foram adotadas por diversos países e que apregoavam a flexibilização dos mercados de trabalho, com a desregulamentação das relações de produção e de trabalho em um contexto de globalização e mundialização dos mercados produtor e consumidor, o que resultou, a partir da eleição de Fernando Collor de Mello, na adoção de tais políticas no país (CARDOSO, 2003). Dessa forma, os portos passaram a ser ponto central para o desenvolvimento das relações econômicas internacionais (VAZQUEZ; ASSUNÇÃO, 2011, p. 91).

Nesse contexto, o discurso sobre a necessidade de “modernizar” os portos vai ganhando força entre os setores estatal e patronal, colocando como ponto crucial a modernização tecnológica e a reforma laboral em primeiro plano, obscurecendo o processo de privatização das áreas portuárias e também da mão de obra que, aos poucos, vai tomando forma no Brasil.

O processo de desestatização teve início no Brasil no governo José Sarney, com a instituição, em 1988, do Programa Federal de Desestatização, que privatizou algumas empresas menores. O tom privatista vai configurando o processo de reforma do Estado brasileiro. Os próximos governos, em especial os governos Fernando Collor de Mello e Fernando Henrique Cardoso, avançaram no projeto privatizante, com a concessão e venda de diversas indústrias de base ao capital privado.

Com o movimento de inserção da produção nacional no mercado internacional e a expansão do domínio do capital privado no mercado produtor brasileiro, os portos, então vistos como simples ponto de passagem de uma produção pouco expressiva<sup>14</sup>, passaram a ser vistos pelos investidores como obstáculos à ampliação da ação do capital nacional e, assim, problemas para um país que assumia o projeto neoliberal e o pacto com a mundialização do capital.

No governo Fernando Collor de Mello, a Lei nº 8.029 autorizou o Poder Executivo a dissolver ou privatizar diversas empresas, entre elas, a Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobrás). Em 1990, a Portobrás foi extinta e em 1991, o Projeto de Lei nº 8 foi apresentado ao Congresso Nacional com a proposta de “modernizar” as operações portuárias, introduzir novas tecnologias de manuseio de carga e impor uma nova lógica nas relações de trabalho. Chamado pelos agentes governamentais e empresários do setor de “modernização portuária”, o projeto de concessão de áreas à iniciativa privada e de privatização da força de trabalho estava posto.

Capital e governo, agentes empreendedores do processo de reconfiguração do campo portuário, viam o projeto como essencial para a inserção da economia brasileira no mercado mundial, levando-os a empreender uma cruzada de difamação aos portos na mídia brasileira. Os principais veículos de

---

<sup>14</sup> “A inserção de Santos e de outros portos nos circuitos da produção industrial transformou a cidade-porto em simples anexo ou prolongamento das linhas de montagem de tipo fordista (COCCO; SILVA, 1999). O porto foi transformado em mero substrato físico que possibilitava um conjunto de operações industriais, de transporte e de distribuição”. (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 980).

comunicação do país publicaram ao longo dos dois anos de duração da tramitação do Projeto de Lei 8/91 (e ao menos nos dez anos posteriores à promulgação da lei) inúmeras matérias referentes à ineficiência dos portos brasileiros, em especial do Porto de Santos e de seus mais de 20 mil trabalhadores, que eram acusados de manter um monopólio de gestão da mão de obra, o qual privilegiava poucos e constituía uma máfia<sup>15</sup>.

Foi-se então constituindo um caldo de opinião contra o modelo portuário vigente e contra aqueles trabalhadores “privilegiados”, de modo que se acreditava que a privatização dos investimentos no setor portuário, das operações portuárias e (por que não?) da força de trabalho era o único caminho para a inserção do Brasil no mercado econômico mundial.

Para isso, os setores interessados precisavam estabelecer um pacto social entre os diversos agentes do setor (empresários, trabalhadores e governo) e depois desregularizar as regras e normas que comandavam o setor portuário.

O primeiro ponto foi feito, mas apenas entre as partes já consensualizadas, ficando a outra parte, os trabalhadores, a esperar “a banda passar”. Assim, os agentes que se consideravam enfraquecidos nesse campo organizavam o movimento de forma a impor uma nova configuração ao campo portuário, na qual os trabalhadores deveriam se submeter as regras que agora seriam por eles feitas.

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

---

<sup>15</sup> Cf. FOLHA DE SÃO PAULO. Improviso Portuário. 03 mar. 1991; FOLHA DE SÃO PAULO, Greve por privilégios. 10 jun. 1992; O ESTADO DE SÃO PAULO. Serviços portuários: anacronismo dos monopólios estatal e sindical. 29 out.1990; O ESTADO DE SÃO PAULO. A Questão Portuária. 11 jun. 1991; REVISTA VEJA. A Máfia da Estiva, 13 mai. 1992.

e caminhar para a privatização dos serviços nos portos públicos. (DIÉGUEZ, 2007, p. 46).

Sendo a mão de obra para esses setores um entrave ao processo de privatização (OLIVEIRA, Clician, 2000) e não estando os sindicatos, representantes legítimos dos trabalhadores, incluídos no pacto, o jeito foi, por parte do governo, impor um movimento que, sob as vestes da modernização das relações de trabalho, colocaria um processo de contratação e gestão da mão de obra quase centenário por terra e determinaria, a esses trabalhadores, a privatização da sua força de trabalho.

Com a justificativa de “[...] modernizar a anacrônica estrutura portuária brasileira [...]” (OLIVEIRA, Clician, 2000, p. 28), em 25 de fevereiro de 1993 foi promulgada a Lei nº 8.630. Após uma dura queda de braço entre os diversos agentes - a qual será retratada nos capítulos posteriores -, estabeleceu-se um novo marco para o setor portuário, marco este repleto do ideário neoliberal, com autorizações para concessão de áreas públicas à iniciativa privada, saída do Estado da posição de operador portuário e, principalmente, o fim do monopólio dos sindicatos sobre a gestão da mão de obra. Inúmeros artigos da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), os quais regulamentavam o trabalho de estiva, foram revogados com a nova lei. Concluía-se assim um ciclo de 60 anos de um modelo regido pelos trabalhadores para iniciar o ciclo de um modelo gerido, comandado e arbitrado pelo capital. Após décadas de resistência, a força de trabalho portuária era, conforme desejavam os empresários, finalmente privatizada.

No caso da redução da participação do Estado nas operações portuárias, a Lei nº 8.630/93 previu a mudança de estatuto das Companhias Docas tornando-as apenas Administradoras Portuárias ou Autoridades Portuárias, em compasso com as reformas dos demais países e as propostas do Banco Mundial (WORLD BANK, 2007). Com isso, pretendia-se, além de desonerar o Estado com a redução do contingente de mão de obra presente nas Companhias Docas por conta da exclusão de seu papel como operador portuário, repassar o

investimento em superestrutura<sup>16</sup> à iniciativa privada, acreditando assim na melhora da gestão dos portos. Por fim, pretendia-se também, como ressalta Clician Oliveira (2000), que o novo modelo de organização portuária operasse uma melhora na gestão dos serviços portuários, possibilitado pela transformação das Companhias Docas em Autoridades Portuárias.

Segundo UNCTAD (1995), as reformas institucionais do setor portuário ocorridas em vários países durante as duas últimas décadas tiveram por objetivo além de aliviar o ardo financeiro do governo, buscando novas formas de financiamento, “aumentar a eficiência dos serviços portuários; diversificar os serviços portuários e promover a competição; reduzir os custos dos serviços; promover o porto no mercado; facilitar organização de forma dinâmica; (...) fortalecer capacidade empresarial e administrativa; introduzir mais facilmente métodos modernos de administração; resolver ou melhorar problemas trabalhistas; (...) eliminar ou minimizar a influência burocrática ou política” (UNCTAD, 1995, p. 7), (OLIVEIRA, Clician, 2000, p. 37).

No Brasil, alguns portos estiveram sob a gestão privada durante quase todo século XX, como foi o caso do Porto de Santos. Gerido pela Companhia Docas de Santos, empresa de capital privado mantida pelas famílias Gaffrée e Guinle, até 1980, ao fim da concessão tornou-se Companhia Docas do Estado de São Paulo e passou a ser administrada pelo governo federal. Daí por diante, sua diretoria foi objeto de leilão entre os diferentes partidos políticos, conforme os interesses e a distribuição de cargos no âmbito do governo federal, sendo as administrações portuárias também parte de um movimento de “privatização” do Estado. Dessa forma, o modelo de organização portuária adotado pelo Brasil previa o aumento da eficiência da administração portuária, o que leva à conclusão de que a privatização poderia levar à “desprivatização” do Estado, considerando assim, nos termos colocados por Schmidt, a modernização da máquina estatal, ou seja, a sua “despessoalização”.

O modelo proposto pela Lei nº 8.630/93 adotava a descentralização das decisões sobre os portos, criando os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs),

---

<sup>16</sup> “Por infraestrutura entende-se o canal de acesso (infraestrutura marítima), sistema rodoviário e ferroviário internos e partes comuns (infraestrutura terrestre). Superestrutura refere-se às instalações portuárias e às máquinas e equipamentos utilizados na movimentação de cargas” (ALMEIDA; ELSTRODT; MARTINS, 1996, p. 22 apud OLIVEIRA, Clician 2000, p. 37, nota 59).

formados por agentes do próprio porto, como membros do poder executivo local, usuários dos portos, trabalhadores e outros agentes do setor. A existência dos CAPs possibilitou que parte do poder decisório das autoridades portuárias ficasse em âmbito local e, mais especificamente, entre trabalhadores e empresários, com baixa participação dos governos locais e do governo federal, sendo assim os CAPs importantes instrumentos no processo de “desprivatização” do Estado. Entre as responsabilidades dos CAPs estava a indicação de “[...] um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal” (BRASIL, 1993). Desse modo, mesmo sob o controle do Estado, as autoridades portuárias teriam em seu conselho outros importantes agentes econômicos desse campo, aqui representados por capital e trabalho, acentuando a inserção de elementos da nova ordem política e econômica nos portos brasileiros.

Os governos Fernando Collor de Mello e Itamar Franco procuraram privatizar os portos brasileiros com uma coalizão que conseguisse abarcar o “antigo”, representado pelos agentes políticos que se mantinham na máquina estatal, e o “novo”, isto é, o capital privado nacional e internacional que ampliava sua atuação no Brasil. Essa linha encontrou mais continuidade do que rupturas nos governos Fernando Henrique Cardoso e Luiz Inácio Lula da Silva, assumindo-se que o país adotava então um

[...] programa socioeconômico neoliberal: um conjunto de medidas que, no Brasil, materializou-se em abertura comercial, redução do papel do Estado como interventor econômico por meio de privatizações e freio à expansão de políticas públicas de caráter universal, uma reforma trabalhista regressiva e uma reforma da previdência redutora de direitos, entre outras. (LENARDÃO, 2008, p. 198).

O Estado reduz sua participação no setor portuário, mas não se ausenta completamente, sendo ainda importante agente nesse campo, seja como regulamentador ou como investidor, como veremos no próximo capítulo.

Nos termos do debate pretendido nesta tese, assume-se a privatização como denominação do processo ocorrido nos portos brasileiros após 1993. O que se observou ao longo de 20 anos foram terminais portuários serem divididos entre o capital privado nacional e estrangeiro; as operações portuárias mantidas nas mãos de agentes que visam apenas diminuir as barreiras para melhorar sua produtividade e aumentar a lucratividade; a gestão das autoridades portuárias ser mantida por antigas lideranças, agora também amparadas pelo capital, e os trabalhadores portuários perderem seu campo de trabalho, ao mesmo tempo em que se viram forçados a vender sua força de trabalho como qualquer outro trabalhador, nas intempéries de um mercado de trabalho flexível e precário.

Ou seja, por mais que agentes queiram dizer, a partir de suas estratégias no campo portuário, que o que aconteceu no setor portuário brasileiro foi modernização, o que se viu foi uma privatização completa: de terras, operações e trabalho. Aquilo que ainda se mantinha sob a égide do poder público ou sobre o controle da sociedade civil foi posto nas mãos do capital, em um discurso de “salvação”, afinal, só há equilíbrio, perfeição e justiça no “império do mercado”. (CARDOSO, 2003).

Num ambiente de desregulamentação do mercado de trabalho e de mercantilização e flexibilização da força de trabalho, os trabalhadores portuários brasileiros tiveram que enfrentar mudanças drásticas na configuração de seu trabalho, seja na maneira de executá-lo, de ofertá-lo e de geri-lo. Vistos como um dos principais empecilhos à “modernização dos portos”, os trabalhadores confrontaram-se com múltiplos problemas, mas também operaram inúmeras formas de resistir a essa reconfiguração do campo portuário.

É nesse contexto que se delinea o problema desta pesquisa. Em desvantagem pela situação de desregulamentação do trabalho, os trabalhadores portuários, até então fortalecidos diante de relações de trabalho fortemente assentadas na figura do Estado e no poder dos sindicatos, precisavam se adequar às novas formas das relações de trabalho propagadas pelo ideário neoliberal. Ou

seja, o capital mais disputado nesse campo passava a ser domínio de outro agente, colocando desafios aos trabalhadores. Mas, como esses trabalhadores reagiram ao rolo compressor da privatização que invadiu os portos? Isto é, como os trabalhadores elaboraram suas estratégias de manutenção e resistência e reinventaram seus sistemas de disposições diante da nova realidade econômica e política que se apresentava? São as respostas a essas perguntas que perseguimos nesta pesquisa.

## *1.2 O TRABALHO PORTUÁRIO COMO PROBLEMA DA PRIVATIZAÇÃO E PROBLEMA DA PESQUISA*

Conforme exposto na seção anterior, o trabalho portuário foi considerado um empecilho ao impulso privatista assumido pelo Estado brasileiro, em parceria com as elites econômicas, nas últimas décadas do século XX. No mundo inteiro, o trabalho portuário foi visto pelo capital como um problema a sua expansão no setor.

A categoria de trabalhadores portuários é uma das mais antigas do mundo. Em caráter organizado, sua existência é recente, sendo que em alguns países a organização dos trabalhadores portuários data do século XIX. No Brasil, eles só se organizaram enquanto categoria no século XX.

Até final do século XIX, a movimentação de cargas nos portos brasileiros era feita por trabalhadores ocasionais, que afluíam aos portos conforme a demanda de trabalho e a necessidade de garantir a sobrevivência. No Porto de Santos, boa parte da mão de obra empregada era composta por escravos refugiados ou libertos, visto que a cidade abrigava um grande quilombo, o Quilombo do Jabaquara, e também liderava o movimento abolicionista, pondo fim à escravidão em seu território antes mesmo da Lei Áurea (GITAHY, 1992). Esses trabalhadores eram empregados mais fortemente na movimentação de cargas

entre os píeres, trapiches e armazéns localizados ao longo da área portuária e o costado dos navios. As operações de carga e descarga no interior dos navios eram feitas predominantemente pelos marinheiros (PHILIPS; WHITESIDE, 1985; DAVIS, 2000; SILVA, 2003).

Esse corpo de trabalhadores ocasionais foi se constituindo ao longo do final do século XIX, com alguns deles mais assíduos que outros, fazendo do trabalho insalubre, perigoso, sujo e duro o seu principal meio de sobrevivência<sup>17</sup>. No Brasil, a abolição da escravidão e a proclamação da República naquela época, associadas à expansão da industrialização e da urbanização, apenas aumentaram a quantidade de trabalhadores nos centros urbanos, sendo os portos receptáculos dessa força de trabalho, correntemente desqualificada.

Todavia, a principal força motriz do trabalho portuário eram os músculos fortes dos trabalhadores, responsáveis por puxar as carroças com sacas de café e açúcar que chegavam em quantidades consideráveis aos portos brasileiros. Esses músculos também transportavam as sacas para dentro e fora dos navios, visto que o uso de equipamentos na movimentação de cargas ainda era parco, sendo predominante a utilização de guindastes de bordo, que eram, então, operados pelos marinheiros dos navios (SILVA, 2003, p. 148).

Com o aumento do contingente de mão de obra nos portos, aos poucos esses trabalhadores ocasionais também começaram a operar nos navios, fazendo a estivagem e desestivagem da carga, delineando uma divisão do trabalho que viria a existir até os dias atuais: trabalhadores em bordo e trabalhadores em terra.

Havia então a necessidade de organizar-se, não apenas politicamente, mas sobretudo para o mercado de trabalho, possibilitando aos trabalhadores mais assíduos a garantia de acesso ao trabalho e afastando a constante insegurança quanto ao emprego, ao trabalho e à renda (TURNBULL, 2012). Boa parte dessa

---

<sup>17</sup> “Em diversas cidades portuárias, onde a economia era predominantemente baseada nas atividades marítimas e havia um pírio parque industrial manufatureiro e pouco diversificado, a força de trabalho ocasional foi constituída, em grande parte, por homens que sempre trabalharam de maneira irregular em um ou vários empregos” (SILVA, 2003, p. 148).

insegurança é atribuída à ocasionalidade do trabalho, que se mantém pela sazonalidade da produção, dado que, em um país fortemente sustentado pela produção de bens primários, como o Brasil, o fluxo de navios acompanha os períodos de safra.

Cada país assumiu uma maneira para tornar o trabalho portuário não ocasional. Turnbull (2012) traz um quadro amplo dos modelos de gestão do trabalho portuário adotados em países da Europa, América do Norte e Oceania, os quais podem ser resumidos em dois: organizações estatais ou de terceiro setor responsáveis pela gestão da mão de obra portuária ou gestão da mão de obra realizada pelos sindicatos dos trabalhadores portuários.

No primeiro modelo, adotado por Holanda, França, Espanha, Portugal, Inglaterra, entre outros, os trabalhadores eram registrados nos *pools* constituídos pelo Estado ou por organizações da sociedade civil, sendo então requeridos pelos operadores portuários para exercerem suas atividades de trabalho. Para serem registrados, os trabalhadores deveriam cumprir um conjunto de critérios, que variava da qualificação à quantidade de horas trabalhadas no período de trabalho ocasional. Em todos os casos, era garantido um valor de remuneração mínimo, possibilitando ao trabalhador assegurar sua sobrevivência.

Já no segundo modelo, adotado, por exemplo, por Estados Unidos e Austrália, os trabalhadores deveriam ser sindicalizados para poderem ser contratados para o trabalho. Conhecido como sistema de *closed shop*, essa restrição do mercado interno de trabalho apenas aos trabalhadores sindicalizados era feita a partir de diversos critérios, que podiam variar do número de horas trabalhadas a processos seletivos e indicação de familiares. Nesse modelo, os operadores portuários requeriam diretamente aos sindicatos a quantidade de homens necessária à operação portuária. Os pagamentos eram efetuados diretamente aos sindicatos, responsáveis então por pagar os trabalhadores. No caso norte-americano, se os trabalhadores não atingissem a produtividade necessária para a garantia de uma renda mínima, um conjunto de tarifas e taxas

cobradas dos operadores portuários e das companhias de navegação possibilitava a composição de um salário mínimo semanal (TURNBULL, 2012, p. 524).

No Brasil foi adotado o último modelo. Num primeiro momento reivindicado e adotado pelos trabalhadores portuários (SILVA, 2003) e, posteriormente, ratificado pela legislação, o *closed shop* garantia apenas aos trabalhadores sindicalizados o direito de permanecerem no mercado interno de trabalho (BRASIL, 1943). Além disso, permitia aos sindicatos terem controle sobre o acesso dos trabalhadores ao mercado e sobre a gestão da mão de obra nos locais de trabalho, possibilitando a indicação de trabalhadores para sindicalização, a escolha dos trabalhadores para a composição dos ternos e a retirada de um conjunto de contramestres, escolhidos entre os trabalhadores, para fiscalização do trabalho diretamente nos navios (SARTI, 1981; PINTO, 2000)<sup>18</sup>. Ou seja, esse modelo possibilitou aos trabalhadores terem o controle sobre o próprio trabalho, atribuindo a eles certo poder no jogo de forças do campo portuário.

Tal quadro não permite que se fale em trabalho autônomo, como nos moldes da livre associação, mas apresenta um cenário onde há autonomia no trabalho e controle operário sobre o processo de trabalho, dados que são ratificados por Cruz (1998), quando trata do manuseio da carga entre costado e navio e da necessidade de conhecimento e autonomia dos trabalhadores sobre o processo, garantindo segurança à operação portuária. Mesmo a ausência de uma renda mínima aos trabalhadores portuários brasileiros não reduzia o peso que essa autonomia tinha na construção de sua identidade profissional.

É importante ressaltar, entretanto, que a autonomia, que tanto orgulha os trabalhadores (SARTI, 1981; PINTO, 2000; SILVA, 2003; DIÉGUEZ, 2007), só é possível com portos lotados, com grandes fluxos diários de carga, o que nunca foi uma realidade nos portos brasileiros. Nas épocas das safras de soja, açúcar e milho, no período entre os meses de março e julho, havia (e ainda há) um grande contingente de navios nos portos, possibilitando ganhos maiores e a composição

---

<sup>18</sup> Esses dados foram corroborados na pesquisa de campo realizada.

de poupanças aos trabalhadores, para aguentar os tempos da entressafra e a chegada dos novos períodos de bonança. Nos demais períodos, principalmente entre dezembro e fevereiro, os portos sofriam (e ainda sofrem, mesmo com o aumento do transporte marítimo de cargas containerizadas) com a ausência de navios e o parco trabalho. Dessa forma, era preciso garantir uma remuneração mínima ou o acesso a determinados benefícios, assegurados então apenas aos trabalhadores inclusos na regulação do trabalho por meio do vínculo empregatício por tempo indeterminado, que era o caso dos trabalhadores em terra, funcionários das Companhias Docas.

Logo, os sindicatos ocuparam-se não apenas em organizar o mercado interno de trabalho, mas em constituir e sustentar a luta pela conquista de direitos do trabalho e no trabalho. Assim, as instituições desse campo vão constituindo práticas não apenas econômicas, mas também políticas, cada qual empreendendo diferentes estratégias. Foi por meio dessas lutas que foi assegurado o ganho por produtividade em vez da remuneração por período trabalhado, a inclusão do salário dia como forma de garantir a remuneração mínima no período trabalhado em casos de baixa produtividade (SARTI, 1981), além de benefícios até então exclusivos dos trabalhadores formais, como “[...] férias remuneradas (1966), décimo terceiro salário (1968) e repouso semanal remunerado (1976) [...]” (SIT, 2001, p.10).

No entanto, o Estado, responsável pelo registro dos trabalhadores portuários avulsos, encontrou meios para equalizar o mercado de trabalho, visto que alguns critérios de inclusão de trabalhadores no sistema eram totalmente pessoalizados<sup>19</sup>. “Em 1985, pelo Decreto nº 90.927, o poder público, por meio da

---

<sup>19</sup> Segundo Reis (1973), apenas os estivadores – e posteriormente os trabalhadores de bloco - não tinham um processo seletivo objetivo para a inclusão de trabalhadores no sistema. As demais categorias de trabalhadores avulsos – conferentes, consertadores e vigias portuários – exigiam uma prova de conhecimentos específicos, além de teste de aptidão física, para a aprovação dos candidatos nos concursos. Esses modelos de seleção eram estabelecidos na legislação.

DTM<sup>20</sup>, passa a controlar a assiduidade no rodízio dos trabalhadores portuários avulsos, exigindo-se frequência para permanecer no sistema” (SIT, 2001, p.10).

Nos portos brasileiros, a diferença entre os trabalhadores avulsos e os das Companhias Docas era apenas uma: o vínculo empregatício. Com o orgulho de serem “operários sem patrões” (SILVA, 2003), os trabalhadores avulsos possuíam quase todos os direitos dos trabalhadores formais com vínculo empregatício por tempo indeterminado, com a vantagem - segundo eles - de poderem construir seu tempo de trabalho (desde que observados os critérios estabelecidos pela Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM)). Suas lutas e conquistas giraram ao redor da vontade de permanecerem “livres” para escolher seus trabalhos ao mesmo tempo em que conseguiam um conjunto de benefícios similares aos dos demais trabalhadores.

Esses direitos, garantidos pelo Estado, vão sendo mantidos, mas o arcabouço institucional que os sustentavam vai, paulatinamente, desaparecendo<sup>21</sup>. O Estado afastou-se definitivamente das relações com os sindicatos, sendo que os principais “[...] mecanismos de regulamentação estatal do trabalho portuário são desativados, não sendo substituídos por outras normas reguladoras, ocasionando descontrole desta importante atividade para a economia do País” (SIT, 2001, p.11). Associou-se a isso a extinção das Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM) em 1989 e da Portobrás em 1990. Segundo os dados do Ministério do Trabalho, essa lacuna institucional possibilitou um controle maior dos sindicatos sobre o trabalho, proporcionado pela

[...] ausência de fiscalização do trabalho nos portos, o descontrole estatal do trabalho (os sindicatos passaram a escalar para o trabalho tanto trabalhadores com matrícula na DTM quanto trabalhadores sem matrícula, mas integrantes do seu quadro social), a paralisação da promoção dos candidatos (força supletiva com matrícula na DTM) a efetivos, o incremento desmesurado do total de trabalhadores avulsos nos portos e a perda do poder disciplinar. (SIT, 2001, p.11).

---

<sup>20</sup> Delegacia do Trabalho Marítimo.

<sup>21</sup> Para saber mais sobre a constituição das instituições que regulavam o trabalho portuário antes da promulgação da Lei nº 8.630/93, ver Clician Couto de Oliveira (2000), Carla Diéguez (2007), entre outros.

Essa visão de barbárie propagada pelo Estado possibilitou as contínuas campanhas que foram sendo instauradas pela mídia, com total apoio do patronato, contra a organização do trabalho portuário avulso. A ideia de um grupo insular, constantemente afirmada em trabalhos acadêmicos (MILLER, 1969; COOPER, 2000), também auxiliou na constituição do imaginário dos trabalhadores portuários como “feios, sujos e malvados”. Assim, o Estado, importante agente na consolidação da atual configuração do campo portuário, vai estabelecendo estratégias de aproximação com o capital, buscando deslegitimar a posição dos trabalhadores nesse campo.

O fim do sistema de *closed shop* entra então na pauta do patronato, sob a alegação de que o sistema era a causa de todos os problemas dos portos brasileiros, visto que, segundo eles, permitia a manutenção de um mercado interno de trabalho inchado de trabalhadores pouco ou nada qualificados, com trabalhadores escolhendo trabalhadores para o trabalho e determinando o tamanho das equipes e a remuneração (OLIVEIRA JÚNIOR, 1994; OLIVEIRA, Clician, 2000). Todavia, conforme já exposto e afirmado também por Clician Oliveira (2000), havia um conjunto de instituições estatais que fixavam tanto o tamanho dos ternos como as tarifas e os valores de remuneração devidos aos trabalhadores portuários avulsos. Dessa forma, o argumento era apenas uma forma de pressionar o governo para desregular o mercado de trabalho portuário, permitindo ao patronato “[...] **maior controle sobre a mão de obra e os processos de trabalho**” (OLIVEIRA, Clician, 2000, p. 58, grifos do autor), o que foi possibilitado já com o desmantelamento do arcabouço institucional de suporte ao trabalho portuário avulso. Ou seja, a estratégia do patronato era mostrar que o principal capital desse campo estava nas mãos erradas e um novo jogo de forças, no qual o capital seria agente dominante, deveria ser estabelecido no campo portuário, o que foi possibilitado com ajuda do Estado.

Assim, o Estado diminui sua participação na regulação do trabalho portuário em fins da década de 1980, abrindo caminho para a composição de um novo sistema de regulação do trabalho portuário, ainda regido pelo Estado, mas

pelo fortemente influenciado pelo mercado. Assim, em 1993, foi promulgada a Lei nº 8.630/93, que extinguiu o sistema de *closed shop* e criou o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), constituído pelos operadores portuários e que assumiu boa parte das competências anteriormente exercidas pelas DTMs, inclusive a inscrição e manutenção do registro do trabalhador portuário avulso.

Vale lembrar que a desregulamentação do trabalho portuário aconteceu em meio ao turbilhão neoliberal que invadiu o Brasil, no qual os sindicatos sofreram inúmeros revezes, incluindo a visão de serem “fontes de imperfeição”, junto ao arcabouço legal trabalhista, na busca pelo equilíbrio no mercado de trabalho neoliberal (CARDOSO, 2003). Assim, o fim do sistema de *closed shop* vem acompanhado da necessidade de se desconstruir a importância das instituições reguladoras do mercado de trabalho e que salvaguardavam os trabalhadores das intempéries da livre concorrência.

A inclusão desse novo agente – o OGMO – no setor portuário coloca o mercado no centro das decisões. Não que o OGMO seja representativo de todo o empresariado do setor portuário, até por conta das competências que possui. Mas, sua criação tem o objetivo de substituir principalmente os sindicatos no controle do processo de trabalho e de alocação e definição de contratação para o mercado de trabalho.

Ou seja, o mercado, aqui como ente regulador de todas as relações de produção, até então pouco atuante no setor portuário – mesmo havendo grandes concessões das administradoras portuárias ao capital privado - e bastante dominado pela regulação estatal, vai delineando o que considera ser o sistema portuário do futuro, completamente pautado na desregulamentação da legislação portuária; na privatização de áreas destinadas aos terminais portuários e das operações portuárias; e na mercantilização e flexibilização da mão de obra.

No contexto dessa reorganização econômica e em um quadro político desfavorável aos trabalhadores organizados, ocorreram transformações na regulação do trabalho, reforçando a tendência de flexibilização e de

descentralização das condições de contratação, uso e remuneração do trabalho (BALTAR; KREIN, 2013, p. 277).

Ora, mas de que flexibilização de mão de obra estamos falando? Afinal, os trabalhadores portuários avulsos encaixavam-se perfeitamente na definição dada por Cardoso, a partir dos pressupostos dos argumentos da teoria neoclássica do emprego, na qual

[...] os trabalhadores maximizam bem-estar e decidirão quanto trabalhar, isto é, quanto de lazer estarão dispostos a abrir mão em troca de um salário, tendo em vista seu plano de consumo, com o que a oferta de trabalho tem relação positiva (crescente) com o salário real. (CARDOSO, 2003, p.102).

Nesse sentido, trabalhadores flexíveis são aqueles que definem seu tempo de trabalho de acordo com suas necessidades. Mas também são aqueles que estarão disponíveis para o mercado conforme sua demanda e vontades.

É isso que faltava ao trabalho portuário: estar disponível à vontade dos empresários e não dos trabalhadores. É dessa flexibilidade que estamos falando. Não apenas da flexibilidade do tempo de trabalho, que sempre esteve presente entre os portuários avulsos, mas da flexibilidade em usar e alocar a força de trabalho, do capital ter liberdade para “[...] determinar os elementos centrais da relação de emprego, tais como a alocação de tarefas, a jornada e a remuneração do trabalho”. (BALTAR; KREIN, 2013, p. 277).

Além disso, a Lei nº 8.630/93, ao retirar as Companhias Docas da operação portuária, impulsionou a demissão de todo contingente de trabalhadores a elas vinculado e que atuava diretamente na movimentação das cargas. Por meio de Planos de Demissão Voluntária (PDV), os trabalhadores das Companhias Docas foram demitidos e registrados nos OGMOs, tornando-se também trabalhadores portuários avulsos. Estes, até então trabalhadores formais, com salário e benefícios garantidos, foram completamente flexibilizados, o que os deixou em condição de maior insegurança. Como vimos, os portuários avulsos também possuem benefícios, mas não salários garantidos. Assim, esses

trabalhadores, até então completamente inseridos nas condições proporcionadas pela formalidade de trabalho, viram seus direitos e salários serem flexibilizados.

Esse é o cenário que se apresenta aos trabalhadores portuários brasileiros no final do século XX. Além de serem destituídos do controle sobre o mercado interno de trabalho e o processo de trabalho, eles se veem impingidos a se qualificarem para garantir sua sobrevivência no mercado. As mudanças nos métodos de manuseio de carga impõem limites à atuação dos trabalhadores menos qualificados, surgindo, portanto, a qualificação como elemento constituinte do novo perfil de trabalhador exigido nos portos privatizados. Isso é reafirmado pela Lei nº 8.630/93 com o estabelecimento da multifuncionalidade do trabalhador portuário avulso. Como se verá no capítulo 3, os trabalhadores portuários – avulsos e doqueiros – eram divididos em diversas categorias, conforme as atividades exercidas em bordo ou em terra. Em uma divisão do processo de trabalho, cada categoria sabe quando inicia e termina suas competências, deixando às outras categorias as suas atividades.

A multifuncionalidade extingue essa divisão, eliminando as categorias e substituindo-as por apenas uma: trabalhador portuário avulso. Estivadores, consertadores, guindasteiros, operários portuários e conferentes deixariam de existir e estariam todos sob uma única nomenclatura. Não apenas sob a nomenclatura, mas aptos a exercer toda e qualquer atividade concernente às operações portuárias em bordo e em terra. O estivador que antes restringia sua atividade à estivagem e desestivagem da carga, hoje pode fiscalizar a quantidade de carga embarcada ou operar empilhadeiras entre armazéns e costados ou vigiar a entrada e saída dos trabalhadores do navio. A multifuncionalidade extingue as categorias e elimina um dos mais poderosos instrumentos da militância portuária, o ofício (DIÉGUEZ, 2009).

Sendo uma tendência do capitalismo contemporâneo, a multifuncionalidade tende a fragilizar “[...] a relação entre profissão, tarefas a realizar e remuneração [...]” (BALTAR; KREIN, 2013, p. 277), o que pode ser

observado entre os portuários avulsos, visto que o discurso da qualificação, caro à manutenção da multifuncionalidade, vai sendo incorporado pelos trabalhadores que não a veem apenas como a salvação de seus empregos, mas como necessidade na configuração do novo perfil do trabalhador portuário avulso<sup>22</sup>. Aqui, qualificar-se significa estar no centro ou na periferia do mercado de trabalho (HARVEY, 2007), centro este apto apenas a trabalhadores completamente formatados dentro do novo perfil.

O que se observa é que os trabalhadores portuários conseguiram durante muito tempo resistir às ofensivas do capital, mantendo-se como agentes dominantes no campo portuário, dominação essa proporcionada pela manutenção do controle sobre o trabalho. A crise do capitalismo na década de 1970 coloca novos desafios para o setor. No capitalismo flexível que emerge daí, os portos passam a ter papel central, dada a intensificação dos fluxos de cargas e do reconhecimento dos portos como elos da cadeia logística. Assim, foi preciso reorganizar não apenas os fluxos marítimos e os investimentos em infra e superestrutura, mas também o trabalho portuário.

Dentro das novas perspectivas de expansão colocadas para o setor, o capital sentia a necessidade de ter mais controle sobre o trabalho, sobre seu uso e alocação. Em países como Inglaterra e Holanda, esse repasse do controle da mão de obra dos trabalhadores para os empregadores aconteceu na década de 1980. No Brasil, a permanência da regulação estatal no setor portuário até os anos 1990 possibilitou que os trabalhadores portuários avulsos mantivessem o controle sobre o mercado interno de trabalho.

---

<sup>22</sup> Acompanhando os debates realizados no grupo Estiva Virtual (Facebook), os trabalhadores constantemente indagavam sobre os cursos de qualificação, quando iniciariam, quem é responsável (dado que, pela lei, cada porto deveria criar um centro de qualificação e, em Santos, o Centro de Excelência Portuária (Cenep) foi criado em 2007, mas, até o momento, oferece apenas cursos voltados para saúde e segurança do trabalho e alguns outros, sem, todavia, a utilização dos famosos simuladores que qualificam os trabalhadores a operarem portêineres e demais equipamentos de grande porte). Além disso, são feitos no Estiva Virtual anúncios de escolas que desenvolvem cursos para esses trabalhadores. As solicitações aparecem menos como simples forma de manter-se no mercado, e mais como discurso incorporado da necessidade das novas competências, da formação de um novo trabalhador, agora qualificado, multifuncional e apto ao exercício das operações conforme as determinações do capital (SENNETT, 2005).

Contudo, a privatização do setor portuário operada após 1993 vai aos poucos exigindo uma resposta dos trabalhadores ao novo modelo proposto e provocando tensões na relação capital – trabalho, capitaneadas principalmente pela transferência do controle do mercado interno de trabalho aos empregadores. São então 20 anos de idas e vindas, de movimentos de resistência, de negociação, de fluxos e refluxos, de conflitos e tensões que ainda se exacerbam nessas relações, nas quais sindicatos e trabalhadores vão perdendo força, seja pela diminuição do contingente da força de trabalho, dada pela redução dos postos de trabalho, seja pela pouca ressonância das estratégias sindicais na nova dinâmica do capital, que, fundamentada na desregulamentação do trabalho, enfraquece os instrumentos de negociação e reduz o poder de ação dos sindicatos.

Assim, o que interessa a esta pesquisa é compreender como o mercado interno de trabalho portuário avulso foi se reconfigurando a partir dessa tensão entre capital, trabalho e Estado, e como os trabalhadores portuários avulsos estabeleceram estratégias para conseguirem adaptar-se ou reagir às mudanças operadas nessa reconfiguração, pois entendemos que “[...] a discordância entre os habitus e as estruturas da economia é neste caso tão grande quanto possível”, fazendo com que “[...] disposições e ideologias correspondentes a estruturas econômicas diferentes, ainda atuais ou já caducas, coexistem na sociedade global e por vezes nos mesmos indivíduos” (BOURDIEU, 1979, p. 16).

Para que fosse mais fácil observar essas estratégias, escolhemos o Porto de Santos como lócus da pesquisa e a categoria dos estivadores, conhecida nacionalmente como a maior categoria de trabalhadores avulsos do Brasil (SARTI, 1981; SANTOS, 1997), como sujeitos. Na próxima seção, discorreremos então sobre quem são esses trabalhadores, para que, então, possamos entender o processo de privatização portuária, suas mudanças e as resistências por eles operadas ao longo de 20 anos de privatização dos portos no Brasil.

### 1.3 Os ESTIVADORES DE SANTOS COMO SUJEITOS DA PESQUISA

Quando iniciamos esta pesquisa, tínhamos o propósito de investigar o conjunto dos trabalhadores portuários avulsos tradicionais, a saber, estivadores, consertadores de carga e descarga, conferentes de carga e descarga, vigias portuários e trabalhadores de bloco, tal como fizemos para a pesquisa empreendida durante o curso de mestrado. No entanto, conforme os dados obtidos na pesquisa de mestrado, eram cerca de seis mil trabalhadores, sendo cinco mil pertencentes a apenas uma categoria: os estivadores.

Suscitados por esses dados, pelos inúmeros trabalhos já realizados sobre os estivadores de Santos e também pelas provocações dos arguidores das bancas para obtenção do título de mestre e do exame de qualificação do curso de doutorado, ficamos instigados a entender o que havia acontecido com a maior categoria portuária do Brasil.

Os estivadores de Santos foram objeto de diversos estudos, entre os quais, os mais conhecidos e importantes são *Porto Vermelho* (1981), de Ingrid Sarti, que fala da relação dos estivadores com a política no período que vai do início do século XX a 1964, e *Operários sem Patrões*, de Fernando Teixeira da Silva, cuja pesquisa centrou-se nos estivadores e nos trabalhadores da construção civil de Santos no período do entre guerras. Sobre os estivadores de Santos no período atual há um número razoável de trabalhos acadêmicos (PINTO, 2000; AGUIAR, 2002; ZOTTO, 2002; AGUIAR; FREDDO; JUNQUEIRA, 2006; FREDDO et al, 2007; FREDDO; MODIA, 2007; GOMES; JUNQUEIRA, 2008; PAUL; FREDDO, 2009)<sup>23</sup>. Entre esses trabalhos, alguns têm por escopo a cultura do trabalho, objeto de pesquisa de nossa dissertação de mestrado, enquanto outros focam nas representações dos trabalhadores sobre o trabalho e o porto no período pós-privatização. Poucos lançam o olhar sobre o movimento de

---

<sup>23</sup> Não incluímos o artigo de Queiroz, Moreira e Dalbello-Araújo (2012), pois ele trata de uma pesquisa com todas as categorias portuárias de Santos e não exclusivamente com a estiva.

resistência empreendido por esses trabalhadores no período pós-privatização<sup>24</sup> e sobre as consequências decorrentes das lutas em relação ao emprego, à remuneração, ao mercado de trabalho e ao controle operário.

Diante disso, escolhemos estudar as formas encontradas - seja no calor das emoções, seja em caráter estratégico - pelos estivadores de Santos que consistem em estratégias para resistir, enfrentar e participar das mudanças designadas pelo marco regulatório e empreendidas pelo patronato após 1993 como forma de modificar as estruturas de poder e dominação no campo portuário.

Esse escopo é importante dada a relevância dos estivadores de Santos na constituição do movimento operário brasileiro (SIMÃO, 1981; SARTI, 1981; BEIGUELMAN, 2002). Os primeiros movimentos de luta e resistência desses trabalhadores datam do final do século XIX, quando ainda não havia a divisão entre doqueiros e avulsos, e os estivadores ainda se misturavam aos trabalhadores da então Companhia Docas de Santos. Aos poucos, a separação entre doqueiros e avulsos, bem marcada na luta pela “Estiva Livre” (SILVA, 2003), vai estabelecendo diferentes espaços de organização política para os trabalhadores portuários. Foi um período em que os estivadores estiveram próximos do anarcossindicalismo (SARTI, 1981; AGUIAR; JUNQUEIRA; FREDDO, 2006).

Entre os estivadores, a primeira tentativa de organização sindical data de 1919, com a fundação da Sociedade dos Estivadores de Santos, cuja existência durou até 1926, quando foi “[...] fechada por ação policial [...]” (SARTI, 1981, p. 91). Apenas em 1930 seria fundado o Centro dos Estivadores de Santos, posteriormente denominado Sindicato dos Estivadores de Santos (AGUIAR; JUNQUEIRA; FREDDO, 2006). Aqui, o Sindicato dos Estivadores de Santos (reconhecido então pela sigla SES) já havia assumido a ideologia comunista, que

---

<sup>24</sup> Podemos dizer que apenas Aguiar (2002); Zotto (2002); Aguiar, Freddo e Junqueira (2006) e Freddo e Modia (2007) falam sobre o processo de resistência empreendido pelos estivadores de Santos. O olhar dos autores é de crítica ao movimento, considerando-o atrasado e impeditivo ao processo de modernização dos portos.

viria a marcar suas ações nas próximas décadas, havendo uma inclinação ao centro já na década de 1990, com a participação do sindicato na constituição da Força Sindical e a manutenção de sua filiação a essa central até o período da pesquisa<sup>25</sup>.

Até 1943, mesmo com a existência dos sindicatos, ainda não havia exclusividade quanto ao oferecimento da mão de obra estivadora. Dessa forma, em meados dos anos 1920, diversos conflitos foram estabelecidos entre estivadores avulsos e a Companhia Docas de Santos (CDS) no que concerne à constituição do mercado de trabalho portuário.

Segundo Silva, os estivadores, apesar da existência da Sociedade dos Estivadores de Santos, estavam associados à Sociedade Beneficente dos Trabalhadores de Carga e Descarga (SBTCD), que reunia 980 de 1.600 trabalhadores de empresas particulares, procurando “melhorar a situação dos trabalhadores empregados” e “[...] unificar as condições de trabalho dos estivadores contratados por mestres-estivadores, agentes de navegação e pela Companhia Docas”, assim como “conter os avanços desta (Cia Docas) na estiva” (SILVA, 2003, p. 179).

A SBTCD, conforme exposto por Silva (2003), já procurava instituir o *closed shop*, ou melhor, impor, exigindo “[...] a adesão sindical, pois o ingresso nos navios dar-se-ia mediante apresentação de um carnê, sob o controle do residente e de um delegado do sindicato”. (SILVA, 2003, p. 180). No entanto, o pragmatismo assumido pela SBTCD, com poucos confrontos com as empresas de navegação e uma postura mais negocial do que combativa, levou a conflitos dentro da própria organização, culminando com “[...] uma saraivada de

---

<sup>25</sup> Em entrevista concedida à Fundação Arquivo e Memória de Santos, Vanderlei José da Silva, ex-presidente do Sindestiva, declara ter participado da fundação da Força Sindical (FS), sendo que, segundo ele, muitas reuniões que culminaram na formação da nova central ocorreram na sede do Sindestiva. Em seu depoimento, Vanderlei diz que a criação da FS era para ser uma alternativa à CUT, da qual eles não concordavam com a política. Mesmo participando da fundação de uma central alinhada ao neoliberalismo, Vanderlei afirma que sua formação política é comunista, sendo ele filiado ao PMDB, ex-MDB, partido que à época do Regime Militar recebeu bom contingente de trabalhadores filiados a partidos de esquerda.

pancadaria” e o fechamento da sociedade em 1926, o que resultou na anulação do sistema de *closed shop* (SILVA, 2003, p. 187).

Todavia, os conflitos entre trabalhadores avulsos e a CDS, que trataremos melhor no capítulo 4, muitas vezes ratificados por decisão do próprio Estado (SILVA, 2003, p. 191), acarretaram em um crescente movimento a favor do *closed shop*. Durante os anos 1930, o Centro dos Estivadores de Santos (CES) realizou experiências de *closed shop*, inclusive de estiva direta, sem a intermediação de agentes estivadores ou de suas entidades. Os casos foram bem sucedidos, resultando, inclusive, na assinatura por Getúlio Vargas de um anteprojeto de lei que instituía o sistema de *closed shop* com a estiva direta. Contudo, uma torrente de argumentos contrários a ambos os sistemas, que culminariam em “[...] ‘anarquia e altos custos’ dos serviços operários” (SILVA, 2003, p. 201), fez com que Getúlio recuasse em relação à estiva direta, mas não quanto à ideia do *closed shop*, que foi “[...] finalmente institucionalizada, em 1943, pela Consolidação das Leis do Trabalho” (SILVA, 2003, p. 202).

Instituía-se assim o controle operário dos estivadores de Santos. Controle este que foi “[...] resultado da combinação de fatores políticos e determinados aspectos da cultura e da natureza do trabalho dos estivadores” (SILVA, 2003, p. 207), e não apenas a tentativa de cooptação pelo Estado varguista de uma parcela importante da classe trabalhadora (SARTI, 1981). Conforme Silva (2003, p. 207), em argumento que corroboramos, o *closed shop* eliminava “[...] a sombra da Companhia Docas e as firmas intermediárias no mercado do trabalho [...]” significando

[...] para os estivadores “trabalhar por si e para si mesmos”, buscando provar que o sindicato era uma instituição capaz e responsável o suficiente para controlar a organização do trabalho em todos os seus aspectos, sem a intermediação dos representantes patronais (SILVA, 2003, p. 207).

Isso fortaleceu o sindicato como guardião dos interesses e da cultura do trabalho dos estivadores de Santos. Segundo Sarti (1981, p. 36 e 75), esse

fechamento em torno de uma “[...] ‘família estivadora’ registra o espírito de corporação que orienta a formação do SES [...]”, ao mesmo tempo em que “[...] o processo reivindicatório da estiva permite captar a dimensão do comportamento estivador frente à sua ambiguidade enquanto uma ‘corporação’, a nível econômico, ‘democrática’, a nível político”.

Assim constituía-se um modelo de relações de trabalho, vigente, como visto acima, em diversos países do mundo e que duraria no Brasil até a década de 1990. O sistema de *closed shop* fortaleceu a categoria dos estivadores, que cresceu nos 50 anos de existência regulamentada do sistema. Afirma-se que no início dos anos 1990, havia 20 mil trabalhadores no Porto de Santos, sendo 10 mil trabalhadores avulsos. Destes, a maioria, algo entre oito e nove mil trabalhadores, era estivador. Assim, instituía-se um forte poder dos trabalhadores no campo portuário, concedido pela detenção do controle sobre a gestão do trabalho e processo de trabalho mantida pelos sindicatos de categoria e garantida pelo Estado.

Conforme exposto anteriormente, uma grande campanha foi instaurada contra o sistema de *closed shop* no final dos anos 1980 e início dos anos 1990. Atribuía-se ao sistema “[...] uma atitude permissiva, cooptadora e paternalista por parte do Estado [...]” e sublinhavam “[...] a necessidade de ultrapassar o ‘legado getulista’ rumo à ‘flexibilização’ das relações de trabalho nos portos, o que implica, entre outros aspectos, a eliminação da *closed shop*” (SILVA, 2003, p. 204).

No caso dos estivadores de Santos, associava-se a isso a divisão que aos poucos foi se estabelecendo no interior da categoria, entre trabalhadores matriculados e trabalhadores sindicalizados. Os primeiros ficaram conhecidos como “bagrinhos” ou “matriculados” e a eles cabia apanhar os restos dos “tubarões”, os trabalhadores sindicalizados, também chamados de “carteiras pretas”. Essa divisão contribuiu para a construção de uma imagem de privilégio entre os estivadores, marcada pelo nepotismo, dado que o acesso à condição de sindicalizado era feito mediante o cumprimento de uma quantidade de horas

trabalhadas. Todavia, se aos bagrinhos cabia apenas o “resto” dos carteiras pretas, como constituir essas horas?

Para responder à pergunta, é preciso entender brevemente a parede da estiva. A parede é o local onde os trabalhadores se reúnem para conseguir o trabalho. Ali os trabalhadores são divididos em turmas. Segundo Aguiar, Junqueira e Freddo (2006, p. 1010), existiam no Porto de Santos 20 turmas com cerca de 300 trabalhadores cada. Vários pontos de escala, com as respectivas paredes, espalhavam-se ao longo do cais, onde eram distribuídas as turmas. Para cada turma, eram então divididas as fainas (cargas) por navio e terno. O terno é a unidade de trabalho no porão do navio, a equipe de trabalho. Em um navio pode haver mais de um terno.

Distribuídas as fainas por navio e o terno entre as turmas, é feita a chamada de trabalho, por meio de um sistema de rodízio composto por câmbio, avançado e dobra.

Quando a carga é ofertada em cada “ponto de engajamento”, os trabalhadores a disputam na “parede, de acordo com alguns preceitos legalmente estabelecidos. Antes de mais nada, entenda-se que o estivador é livre para comparecer ao ponto. Quando disputa a “parede”, leva consigo o cartão de câmbio, onde é anotado o período de trabalho. Ao ouvir a leitura da carga, manifesta seu desejo de engajar-se levantando a mão e terá preferência se estiver no “câmbio”, único critério objetivo que lhe confere o direito de ser escolhido para aquela jornada de trabalho. A cada três dias, o estivador está no “câmbio”, isto é, se hoje trabalha, só terá direito a trabalhar de novo no terceiro dia, o que é controlado por um picote no cartão, no dia e período em que trabalha; quando se acha no segundo dia sem trabalhar, ocupa a fila de “avançado” na “parede” e poderá candidatar-se ao trabalho se a primeira fila, do “câmbio”, não preencher o número da mão de obra requisitada; o mesmo acontece com relação ao terceiro dia em que os trabalhadores da fila de “dobra” podem eventualmente passar para a fila de avançado. Além do “sistema de câmbio”, não existe outro critério que discrimine o processo de engajamento (SARTI, 1981, p. 29-30).

Dessa forma, em um sistema de rodízio, no qual aquele que já trabalhou no último período<sup>26</sup> não poderá se engajar até que todos os que ainda

---

<sup>26</sup> Após 1993, os trabalhadores portuários possuem jornadas de trabalho de 6 horas, sendo que os portos funcionam 24 horas. Para isso, foi estabelecido quatro períodos de trabalho diários, com a seguinte ordem: das 7h às 13h, das 13h às 19h, das 19h à 1h, da 1h às 7h.

não se empregaram no dia tenham-no feito, os trabalhadores estabelecem ao menos aparentemente uma divisão democrática do trabalho<sup>27</sup>.

Na luta diária pelo trabalho, as paredes ganhavam aspectos de balbúrdia e disputa, visto que o estivador precisava “fazer fé”. Fazer fé, na linguagem dos estivadores, é levantar o cartão de câmbio e gritar para engajar-se no trabalho. Então, os diretores de parede, responsáveis por compor os ternos enviados para o sindicato, escolhiam os trabalhadores que iriam trabalhar naquele período. A palavra escolha não está fora de lugar. Os diretores realmente escolhiam naquele mar de carteiras pretas, aqueles trabalhadores que, estando no câmbio, iriam engajar-se no trabalho. Essa prática foi confirmada pelos relatos de Pinto (2000) e também pelas entrevistas.

“Na parede o diretor escolhia aquele trabalhador que não ia dar problema para ele, que ele sabia que iria lá e ia fazer o trabalho. Que não iria faltar na hora ou que iria fazer corpo mole.” (Estivador 2).

Além disso, os trabalhadores podiam escolher o trabalho. Mesmo em um sistema de rodízio, os trabalhadores que estavam no câmbio podiam optar por não se engajar naquele período, principalmente se a carga não fosse boa, ou seja, não tivesse valor razoável por tonelagem movimentada e seu embarque e desembarque não rendesse grande movimentação<sup>28</sup>. Nesses casos, muitos trabalhadores no câmbio nem mesmo compareciam às paredes. Alguns dizem que isso não os fazia perder o câmbio, pois seu cartão não era picotado, permanecendo o trabalhador apto no próximo período ao câmbio (SARTI, 1981; PINTO, 2000). Já alguns entrevistados dizem que o rodízio continuava e após ter passado o número do estivador e ele não ter se engajado, seu número voltava para o final do rodízio, podendo o trabalhador se engajar só quando estivesse no avançado ou novamente no câmbio.

---

<sup>27</sup> Aguiar, Junqueira e Freddo (2006) dizem que, pela quantidade de trabalhadores por turma, o estivador só estaria no câmbio dois dias por semana.

<sup>28</sup> Retomaremos a essa discussão no capítulo 3.

Eram nesses momentos que sobrava algum trabalho para os bagrinhos. A escolha dos bagrinhos seguia o mesmo procedimento, sendo então escolhidos aqueles trabalhadores com algum nível de parentesco com estivadores sindicalizados, privilegiando a “família estivadora”. Assim, o nepotismo torna-se elemento de ascensão do bagrinho para a condição de sindicalizado (SARTI, 1981).

No caso do SES, desde sua fundação são admitidos com prioridade irmãos, primos e cunhados dos membros já associados. Com o tempo crescem as famílias estivadoras e os filhos de sócios começam a se incorporar às fileiras do SES, usufruindo de preferência total no processo de recrutamento. Contudo, a partir de 1951, o privilégio dos filhos de sócios será limitado por um novo decreto que interferirá na composição do quadro social dos sindicatos estivadores: a medida do Presidente Getúlio Vargas determina um acréscimo de 10% aos quadros de sindicatos “avulsos”, destinados exclusivamente a atender os ex-combatentes e estipula que seja restrita a 50% a proporção de vagas a filhos de sócios nos mesmos sindicatos. Esta medida, se por um lado limita a prática do nepotismo, por outro lado a institucionaliza: a preferência aos filhos de sócios é agora um direito legítimo (SARTI, 1981, p. 35-36).

O que se desprende dessa descrição é que o mercado interno de trabalho dos estivadores era inchado, com uma divisão desigual do trabalho, e com características de privilégio na disputa pelo trabalho e por uma vaga no sindicato. Era esse o discurso do Estado e do patronato.

Como forma de combater esse quadro, esses agentes instituíram, pela Lei nº 8.630/93, o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), constituído e gerido pelo patronato e que recebeu as atribuições da Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM) para inscrever e manter o cadastro ou registro dos trabalhadores portuários avulsos, assim como escalá-los, conforme as fainas e ternos. Junto com a constituição e passagem da escala de trabalho ao OGMO, que não aconteceu sem conflitos, foram também aumentando os investimentos em superestrutura e, conseqüentemente, foram crescendo o número de equipamentos de alta tecnologia nas operações de carga e descarga. O empresariado agora era o principal agente do campo, determinado tamanho das equipes, remuneração e, principalmente, os trabalhadores aptos a ingressarem nesse campo de trabalho.

Os estivadores matriculados – bagrinhos – tornaram-se cadastrados e os sindicalizados – carteiras pretas -, registrados. O OGMO manteve essa divisão no momento da escala do trabalho, sendo a opção de engajamento dada primeiro ao registrado.

Essa mudança no campo portuário reverberou na constituição do grupo ocupacional dos estivadores santistas. Se no início da década de 1990 eram quase nove mil trabalhadores, em meados dos anos 2000 já eram cinco mil e, em 2012, pouco mais de dois mil.

**Tabela 1: Número de estivadores cadastrados e registrados no OGMO-Santos (2005 e 2012)**

<b>Estivadores</b>	<b>2005</b>	<b>2012</b>	<b>Varição</b>
<b>Registrados</b>	3.183	1.694	- 47%
<b>Cadastrados</b>	1.875	600	- 68%
<b>Total</b>	5.085	2.294	- 55%

Fonte: OGMO-Santos e DIÉGUEZ (2007)

Com essa retração, o fechamento da categoria econômica, nos termos de Sarti (1981), acirra-se, diminuindo a transferência de estivadores da condição de cadastro para registro, estabelecendo embates de vulto entre OGMO, cadastrados e registrados<sup>29</sup>.

Além disso, percebe-se que esses trabalhadores constituem um grupo ocupacional masculino, com idade avançada e baixa qualificação, mas dedicado ao trabalho e à categoria. Em relação à remuneração, esta variava, em 2011, entre R\$ 2.725,00 e R\$ 8.175,00. Para trabalhadores na faixa etária acima dos 40 anos e com escolaridade entre ensino fundamental completo e ensino médio completo, a remuneração não era baixa, apesar de percebermos a tendência na

---

<sup>29</sup> Entre os anos de 2010 e 2013 houve solicitações de passagem de trabalhadores cadastrados para registrados, com constantes reuniões entre trabalhadores, OGMO e sindicato e acampamento dos trabalhadores cadastrados em frente à sede do OGMO-Santos.

redução dos ganhos em 2011, com o aumento do número de estivadores nas faixas salariais inferiores a cinco salários mínimos.

Contudo, Vazquez e Assunção (2011, p. 118) alertam que apesar de os ganhos serem razoáveis, o incremento tecnológico possibilitou um aumento na produtividade, o que não foi revertido em melhora salarial para os trabalhadores portuários. “[...] a massa salarial dos trabalhadores portuários teve uma queda de quase 45%, na mesma proporção em que foi reduzido o salário médio dos empregos ligados ao porto”.

Podemos, a partir desses dados, dizer que os trabalhadores adaptaram-se às transformações, melhorando sua qualificação e conseguindo manter-se em seus empregos e com níveis salariais razoáveis, mas não incorporaram os ganhos de produtividade alcançados pelo setor, que chegou a superar mais de 100% entre 1996 e 2006 (VAZQUEZ; ASSUNÇÃO, 2011). Essa produtividade foi conseguida à custa do aumento da tecnologia no processo de trabalho, mas também do incremento da qualificação do trabalhador e da intensificação dos ritmos de trabalho.

É nesse quadro que se inserem os sujeitos desta pesquisa. Trabalhadores que perderam seu campo de trabalho e tiveram seus ganhos reduzidos em relação ao aumento dos níveis de produtividade ao mesmo tempo em que precisaram corresponder a um conjunto de exigências impostas pela nova gestão do trabalho para continuarem mantendo seus empregos. Ou seja, viram-se em uma nova configuração do campo portuário, com novos agentes e uma outra distribuição do poder.

Mas tal configuração não se estabeleceu pacificamente. Para chegar até aqui, foi necessário reinventar-se, o que não aconteceu de forma “puramente mecânica e passiva” (BOURDIEU, 1979, p. 14), com muitos conflitos estabelecidos entre capital e trabalho. Como aconteceram, as estratégias empreendidas pelos trabalhadores, os objetivos dos movimentos e suas consequências para os trabalhadores é o que veremos nos próximos capítulos.

## **CAPÍTULO 2: A PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS EM ATO**

Os portos em todo mundo são conhecidos como locais de troca. Trocas econômicas, com a entrada e saída de mercadorias, e culturais, com o trânsito contínuo de pessoas de várias partes do mundo, com seus diferentes idiomas e padrões culturais. Assim é desde os tempos antigos, sendo os portos, os locais por onde embarca e desembarca o novo, o moderno.

Contudo, o que é o moderno? É uma inovação tecnológica? Uma nova forma de gestão? Um Estado racionalizado e condizente com os padrões atuais do sistema capitalista? Essas são algumas questões que surgem quando vemos as mudanças empreendidas no sistema portuário a partir da segunda metade do século XX.

Conforme vimos no capítulo 1, essas mudanças ocorreram em um período de transformações decorrentes da crise do capitalismo na década de 1970, cujo novo ideário, sustentado pelo capitalismo financeiro e a mundialização da produção, resultou na reorganização dos processos produtivos, fundamentada na troca da base tecnológica da produção, na introdução de novos métodos de gestão do trabalho e na desregulamentação e flexibilização das relações de trabalho.

O sistema portuário, fundamental nesse novo processo em que a produção é cada vez mais internacionalizada, passou por profundas transformações em todas as suas dimensões.

Alguns dizem que as mudanças iniciaram na década de 1950 com a criação do contêiner. O contêiner concebeu a ideia de carga unitizada, motivando a adaptação da base tecnológica de movimentação de cargas e dos locais de armazenamento. Contudo, a expansão de seu uso não seria possível sem as modificações resultantes do movimento do capitalismo após a década de 1970.

Grande parte dos governos adotou uma postura liberalizante, com a desoneração do Estado das funções produtivas, deixando-as para o mercado, que também passou a regular suas próprias ações. Aliado a isso, o mundo passou por um processo de redefinição de fronteiras, com a formação dos mercados comuns, a criação de novos territórios produtivos e a deslocalização da produção, característicos da mundialização do capital.

Nesse processo, mercados periféricos da Ásia e da América Latina foram integrados à economia global, nos quais podemos observar a presença de filiais de empresas multinacionais e subcontratadas ou fornecedores responsáveis pela produção de bens com tecnologia estabilizada, ou de segmentos trabalho-intensivos (não-qualificados ou semiquilificados) da produção de determinados bens capital-intensivos, como é o caso da microeletrônica (RODRIGUES, 2007, p. 125).

O setor portuário, como já apontado, adquire especial importância como elo das cadeias produtivas e da mundialização do capital, sendo a mudança de sua estrutura essencial para a redefinição de seu papel na dinâmica do capitalismo global.

E aqui, governos assumem posturas diferentes. Alguns consideram necessário que os portos se transformem em grandes empresas, sendo, inclusive, vendidos completamente à iniciativa privada. Para outros, há a necessidade de investir na modernização das instalações e operações portuárias, fazendo-as atingir altos níveis de produtividade, contudo, deve-se alertar para os fins que são dados aos portos, afinal, são eles territórios importantes para a manutenção da defesa e da soberania nacional.

Nesse âmbito, surgem diferentes caracterizações desse processo. Alguns consideram que é um processo que atinge toda e qualquer organização produtiva, inerente à dinâmica do capitalismo, que em determinado momento precisa rever seus processos produtivos, inovar tecnologicamente, reinventar processos de trabalho e, então, apresentar um novo modelo de gestão. Outros a inserem no conjunto de reformas que atingem os Estados, não apenas como mudanças de ordem econômica, mas também de ordem política, e que tem por

objetivo reduzir os gastos públicos, no qual os portos tornam-se, então, objetos de disputa, em um claro processo de privatização.

O que nos cabe é entender em qual contexto social, político e econômico desenvolveu-se esse processo de mudanças, aqui chamado de privatização portuária, buscando relacioná-las ao contexto de reestruturação produtiva, desenvolvido entre os anos de 1970 e 1990 em diversos setores produtivos e que será determinante na reconfiguração do campo portuário. Vale ainda um resgate dos modelos de privatização assumidos nos diversos portos do mundo e a opção feita pelo Brasil, de forma a indicar as diferenças e aproximações entre os diferentes modelos de privatização portuária assumidos pelos países. No decorrer da tese, também serão citados os casos internacionais, observando-se os movimentos de tensão entre Estado, capital e trabalho.

O escopo deste capítulo é situar em quais condições objetivas desenvolve-se o processo de privatização portuária, auxiliando na composição do quadro das estruturas objetivas que conformam o campo portuário e nas quais se inserem o trabalhador portuário.

## *2.1 A PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS NO CONTEXTO DA REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA*

Conforme apresentado no capítulo 1, a privatização dos portos insere-se em um processo de mudanças do capitalismo global ocorrido a partir dos anos 1970, que originou sua nova configuração, correntemente chamada de capitalismo flexível (SENNETT, 2005). Assim, o contexto social, político e econômico no qual se desenvolvem as mudanças no setor portuário foi o mesmo em que ocorreu a reestruturação produtiva dos demais setores produtivos, incluindo o setor fabril, possibilitando, assim, uma aproximação entre a privatização dos portos e a reestruturação produtiva industrial.

Para isso, apoiamo-nos, em caráter metodológico, no trabalho de Salerno (1991), cujo foco foi especificamente a flexibilidade, palavra recorrente nos textos sobre a reestruturação do capitalismo contemporâneo, procurando verificar como essa flexibilidade se apresenta no processo produtivo. Para ele, as modificações ocorridas no processo produtivo estão relacionadas com as seguintes dimensões:

- a) o ambiente econômico, político, social e tecnológico no qual a empresa atua;
- b) a estratégia de negócios e a consequente definição produto-processo-mercado;
- c) as estratégias de produção, que são derivadas da estratégia de negócios e que ao mesmo tempo influem sobre ela ao possibilitarem novos negócios;
- d) a concepção e projeto dos sistemas de produção, ou melhor, as alternativas de concepção dos vários sistemas componentes de uma empresa industrial;
- e) a organização e gestão da produção e do trabalho;
- f) as formas que o trabalho assume concretamente na produção. (SALERNO, 1991, p. 1).

Para isso, o autor volta-se à análise das políticas da empresa, da produção e estoque, da organização da produção e do trabalho, pensando este em suas dimensões prescritivas e operatórias. (SALERNO, 1991). Os portos são diferentes, pois não há produção e estoque, dado ser uma atividade do setor de serviços, cabendo analisá-lo somente pelas demais perspectivas.

Para iniciarmos a análise a partir da metodologia proposta por Salerno, é preciso antes entender o porto como empresa e como agregador de empresas. Essa diferenciação torna-se importante, visto que Salerno analisa as políticas das empresas individualmente ou inseridas em sua cadeia logística, contudo, sem avaliar a empresa dentro de outra empresa.

Para nós isso é importante, pois os portos são empresas dentro de empresas. A grande empresa portuária, administradora do porto, atualmente organiza a estrutura o espaço sobre o qual atua um conjunto de outras empresas: terminais portuários, operadoras portuárias, armadores. A estrutura de um porto é

bem complexa e, por isso, a tentativa de aproximação com a estrutura fabril às vezes é ineficaz.

O porto pode ser entendido como o local onde se desenvolve um complexo de serviços e de relações, cujos objetivos competem para a circulação das mercadorias, envolvendo desde o trabalho de manutenção da infraestrutura (costados, cais, dragagem), passando pelo investimento e manutenção da superestrutura (armazéns, guindastes, portêineres) e atividades administrativas capazes de atender as necessidades das atividades de importação e exportação (despacho aduaneiro, tarifas, impostos), até o trabalho de movimentação da carga.

Essa estrutura é gerida por um conjunto de agentes, oriundos dos setores governamental, empresarial e da classe trabalhadora, que podem assumir papéis diferentes nos diferentes portos, dada a política portuária vigente, na qual o Estado pode ser gestor do porto ou apenas fiscalizador das atividades; o capital pode ser monopolista ou concorrencial; e o trabalho pode também assumir a posição de operador portuário. A análise do contexto político e econômico do país deve ser então o ponto de partida para a compreensão da política portuária vigente e, conseqüentemente, das práticas em um determinado porto.

Dessa forma, aqui observaremos a privatização portuária em caráter geral, a partir das dimensões elencadas por Salerno, não discutindo os contextos específicos de desenvolvimento dos processos de privatização portuária. Isso será feito na seção seguinte, quando analisaremos os modelos de reforma portuária. Aqui nos cabe construir a tipologia que será utilizada na análise do processo de privatização em diversas partes do mundo e, principalmente, no Brasil e que nos ajuda a entender, a partir dos processos de privatização, a conformação do campo portuário, quais os agentes e as relações e práticas estabelecidas a partir de então.

No que tange ao ambiente político, econômico, social e tecnológico em que as empresas se inserem, primeiro devemos observar dois aspectos: i) as

mudanças pelas quais os portos passam no âmbito da política portuária empreendida pelos governos e ii) a consideração dos portos como elos econômicos das cadeias produtivas, cujo desenvolvimento acompanha as necessidades de mudança colocadas pelo dinamismo do capital. Essas duas dimensões apresentam-se ligadas, dado que a política portuária, em muitos países, vem acompanhada da necessidade de rever o papel dos portos na estrutura econômica.

Nesse compasso, também devem ser analisados o ambiente social e tecnológico no qual se desenvolve a privatização portuária, principalmente pelo fato da introdução de determinadas inovações tecnológicas afetar profundamente a base social da produção.

No caso do setor portuário, como já anunciado no início deste capítulo, a grande mudança do padrão tecnológico surgiu nos anos 1950. Antes das mudanças mais profundas no setor, grande parte da carga era acondicionada em sacas, caixas ou embarcada a granel. Para isso, a maquinaria existente resumia-se a “(...) guindastes, paus de carga e cábreas de bordo (...)” (CRUZ, 1998, p. 57). Os guindastes levavam aos navios as chamadas lingadas, montantes de sacas que eram içadas por cordas que as envolviam e permitiam que a carga chegasse ao porão dos navios.

O acondicionamento das cargas era feito nas indústrias de origem ou mesmo próximo das áreas portuárias, nos armazéns, de forma a permitir maior integridade da carga no momento do embarque. Dessa concepção de acondicionamento da carga surgiram alguns portos industriais, que concentraram em torno de suas terras um número grande de indústrias de diferentes tipos, de forma a permitir o escoamento rápido da produção, sem perda de lucratividade ao longo do transporte rodoviário ou ferroviário. Assim, o padrão de acondicionamento da carga tinha certa influência no planejamento logístico e na localização das indústrias.

A partir da década de 1950, entretanto, temos o surgimento do contêiner que resultará em modificações no padrão tecnológico de movimentação de cargas (LEVINSON, 2006). Os contêineres são, normalmente, caixas de aço “(...) de 7 a 14 m, aptos a abrigar até 50 t de carga (...)”. (OLIVEIRA, 2000, p. 24). Possuem, em geral, 20 pés, sendo conhecidos por TEUs (*Twenty Foot Equivalent Unit*), que se tornou unidade básica de medida de capacidade de navios e armazéns<sup>30</sup>. O contêiner possibilitou o acondicionamento de vários tipos de carga, de equipamentos eletrônicos a roupas, sendo necessários para sua manipulação os chamados *portêineres* e *transtêineres*, substituindo os paus de carga e guindastes de outrora.

Essa mudança no acondicionamento da carga coloca desafios ao padrão tecnológico existente para a movimentação da carga e para a organização da produção e do trabalho. Contudo, as mudanças de ordem tecnológica são inerentes ao constante processo de mudanças do capitalismo, que precisa adaptar as estruturas para sua expansão, acarretando não apenas modificações de base técnica, mas também de ordem política e econômica.

Assim, tais mudanças fazem-se acompanhar de transformações na cadeia logística e na forma de organização econômica da produção no setor portuário. No que tange às políticas de empresa, passamos do sistema “*port-to-port*”, no qual o porto era o fim, para o sistema “*door-to-door*” (WORLD BANK, 2007; ESPO, 2011), no qual ele é apenas uma parte da cadeia logística.

O tráfego multimodal desenvolveu-se, a partir dos anos 60, graças à aparição do contêiner, traduzindo-se em profundas transformações na cadeia logística de transporte, particularmente no sepultamento da percepção dos portos como locais de início e término de fluxos de mercadorias, destinados a servir suas hinterlândias cativas – transporte porto-a-porto. (RODRIGUES, 2007, p. 127).

---

<sup>30</sup> Os navios porta-contêineres, assim como os terminais de contêineres, têm sua capacidade dada pelas unidades de TEUs que comportam.

Em boa parte dos portos, os contêineres são estufados<sup>31</sup> nos locais de produção e seguem assim até o destino final, eliminando algumas atividades tradicionais dentro e fora da área portuária<sup>32</sup>, diminuindo a importância dos portos industriais e aumentando a procura por espaços para a construção de *hub ports*, portos concentradores de cargas, capazes de importar e exportar todo tipo de carga, dado seu acesso privilegiado por terra e mar.

Os contêineres também permitem que pequenas e médias empresas possam se internacionalizar, visto que foi eliminada a necessidade de lotar um navio com um tipo só de carga, ficando o frete a cargo de uma única empresa ou um conjunto de empresas similares. Basta que a empresa alugue um contêiner, ou quantos forem necessários, e embarque-o em um navio, dividindo os custos de frete com tantas outras empresas que utilizam o mesmo sistema.

Nesse contexto, há também a presença de outros agentes da cadeia logística, como “[...] pontos intermediários de concentração, armazenamento e acondicionamento de cargas – portos secos, armazéns de mercadorias em trânsito, entrepostos comerciais, retroportos etc. [...]” (RODRIGUES, 2007, p. 130), assim como operadores portuários e agências de navegação, que contribuem para o processo de internacionalização da produção.

Dessa forma, além de observamos as mudanças no padrão tecnológico, verificamos que estas também compelem o posicionamento das empresas em suas cadeias produtivas específicas, interferindo nas estratégias de negócio, de produção e na concepção e projeto dos sistemas produtivos. Sabemos que as empresas fabris têm as suas estratégias de produção e negócio, entretanto, sendo os portos estruturas fundamentais para os processos de internacionalização da produção, devemos considerar que as mudanças nas

---

<sup>31</sup> O processo de enchimento de contêineres é chamado de estufagem ou ovagem de contêiner e advém do inglês *stuffing*.

<sup>32</sup> O contêiner possibilitou a constituição dos portos secos, situados em áreas distantes dos portos, com estrutura de armazenagem e administrativa, onde a carga aguarda o momento certo para descer ao porto, já com todos os papéis e tarifas pagos, facilitando o processo de chegada e despacho da carga. Todavia, os portos secos e o sistema *door-to-door* não eliminaram por completo o uso dos armazéns para estofamento dos contêineres.

bases tecnológicas do processo produtivo portuário também interferem nas estratégias das empresas, no tocante à produção, à circulação e à distribuição. É o ciclo da economia política adequando-se às mudanças do novo capitalismo.

E, nessas mudanças, as alterações no padrão tecnológico são acompanhadas de reconfigurações na gestão e na organização do trabalho. No trabalho portuário temos a passagem de um processo baseado no homem, com o uso da força física e da destreza, podendo associar-se o homem à máquina, para um processo em que a presença do homem é cada vez menor e no qual a máquina assume por completo o lugar dele.

Essa nova gestão e organização do trabalho, que é resultado de um conjunto de transformações de ordem técnica, política e econômica, modifica a principal unidade do processo de trabalho portuário, o terno. O terno consiste na composição do número de trabalhadores por categoria que atuará em cada porão do navio. Nessa nova configuração, o terno é reduzido, dado que os avanços na base tecnológica excluem algumas categorias do processo de trabalho e diminuem a quantidade de homens empregados por operação portuária. Essa modificação nos ternos é feita a partir das negociações entre capital e trabalho, materializadas nos instrumentos de negociação coletiva, concretizando a estreita relação entre as ordens técnica, econômica e política no jogo de transformações do capitalismo contemporâneo.

A redução, que resulta das mudanças de base técnica mas também das negociações entre capital e trabalho, torna-se possível dadas às mudanças na gestão do trabalho impelidas pela privatização portuária. Conforme apresentamos no capítulo 1, os trabalhadores portuários são historicamente conhecidos por serem gestores de sua mão de obra e intermediários na contratação e alocação de sua força de trabalho, mantendo o sistema de *closed shop*.

Esse sistema permitiu aos sindicatos portuários terem um grande poder de negociação e persuasão (NASCIMENTO, 1999), pois a base das categorias

estava completamente ligada a eles<sup>33</sup>. Os *hiring halls* americanos (WELLMAN, 1995), por exemplo, concentravam grande quantidade de trabalhadores portuários no momento das escalões, tal como nas entradas e saídas de fábricas. Desta forma, a unidade das categorias era sustentada pelo sistema de *closed shop*<sup>34</sup>, conferindo aos trabalhadores grande poder no jogo de forças do campo portuário.

A privatização portuária acabou com o monopólio da gestão da mão de obra pelos sindicatos. Em alguns casos, como na Inglaterra, onde a gestão já era compartilhada entre trabalhadores e empresas, o *National Dock Labour Board* (NDLB) foi extinto e muitos trabalhadores ficaram sem emprego, visto que a contratação passou a ser feita diretamente pelas empresas (operadoras portuárias, armadores, agências de navegação) (MCNAMARA, TRAVER, 1999; STONEY, 1999); em outros, como na Holanda, foram instituídos órgãos gestores de mão de obra, formados por empresas e sindicatos, responsáveis pelo registro e qualificação dos trabalhadores e também pelo fornecimento da mão de obra necessária à realização do trabalho, assim como pelo estabelecimento de acordos coletivos sobre condições de trabalho e salários (DIÉGUEZ, 2007, p. 22; TURNBULL, 2012).

Na maioria dos casos, mesmo com a divisão da gestão da força de trabalho com os empresários, há um grande enfraquecimento dos sindicatos, dado também pela redução da força de trabalho empregada, seguindo uma tendência mundial (LEITE, 1997; HARVEY, 2007). No setor portuário, isso se agrava também pela pulverização das instituições sindicais. No Brasil, por exemplo, ainda são poucos os portos nos quais as categorias portuárias se reúnem em sindicatos

---

<sup>33</sup> Em alguns casos, a gestão da mão de obra era organizada conjuntamente, entre sindicatos e empresários, como era o caso do *National Dock Labour Board* (NDLB), na Inglaterra, que mantinha um registro de trabalhadores portuários, dado que até 1947 esta profissão era exercida de maneira ocasional, com os trabalhadores utilizando o emprego como “bicos”. Após a privatização dos portos ingleses, o NDLB foi extinto e os trabalhadores passaram a ser contratados diretamente pelas operadoras portuárias. (MCNAMARA, TRAVER, 1999; STONEY, 1999).

<sup>34</sup> Para mais informações sobre a importância do *closed shop* para a unidade das categorias, ver Diéguez (2007).

únicos<sup>35</sup>, mantendo-se ainda a organização coletiva por categorias, mesmo com a implantação da multifuncionalidade e da unificação das categorias na categoria “trabalhador portuário avulso”<sup>36</sup>; enfraquecendo o estabelecimento de contratos/convenções/acordos coletivos de trabalho, que precisam e são celebrados com cada categoria.

Para que a mudança que se impunha ao setor portuário, entretanto, pudesse ir adiante, precisava ser acompanhada de políticas de liberalização, privatização e desregulamentação, comuns à dinâmica do novo capitalismo. Assim, na seção seguinte tratamos como essas questões foram adotadas pelos países em suas políticas de privatização portuária, avaliando, dentro do referencial metodológico aqui proposto, o ambiente político no qual se desenvolvem essas políticas.

## *2.2 OS MODELOS DE PRIVATIZAÇÃO PORTUÁRIA: MAIS DO QUE SIMPLES CESSÃO DE TERRAS*

A privatização portuária pode ser analisada, conforme vimos, pelos pontos apresentados por Salerno (1991), guardadas as devidas especificidades. Dessa forma, cabe-nos aqui analisar suas peculiaridades, observando seus modelos e casos através dos pontos estruturantes de nossa tipologia.

Como visto, devemos analisar o ambiente econômico, social e político no qual se desenvolvem os processos de reestruturação produtiva, conformando as estruturas objetivas nas quais se desenvolvem as relações entre capital e trabalho no campo portuário. No caso do setor portuário, antes de entrarmos na discussão sobre o contexto político de desenvolvimento da privatização portuária,

---

<sup>35</sup> Uma das poucas experiências nesse sentido é a do Sindicato Unificado da Orla Portuária do Espírito Santos (SUPORT-ES), que reúne trabalhadores portuários avulsos e com vínculo empregatício de todas as categorias. Pra saber mais, ver a dissertação de Hiata Nascimento (1999).

<sup>36</sup> Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, art. 57.

vale resgatar qual o sentido político dado aos portos. Segundo Galvão (2009, p. 28), há três faces a serem consideradas na definição política de um porto.

A primeira diz respeito ao Estado. O interesse mais básico do governo na definição das atividades portuárias refere-se às arrecadações tributárias. Isto é, sendo o porto uma das portas de entrada (em geral, a principal) e saída de mercadorias, é nele que devem acontecer os controles físicos e tributários da política de comércio exterior (...). Outro aspecto relacionado ao Estado são as questões de soberania e segurança nacional. (...) Estes dois primeiros aspectos políticos fazem parte da política econômica que o país adote. No entanto, a participação do Estado na formulação de políticas públicas para os transportes marítimos com vistas ao desenvolvimento econômico é chave da intervenção estatal neste setor.

Dessa forma, as políticas portuárias adotadas pelos países consideram o papel do Estado como regulador e fiscalizador da atividade de importação e exportação, assim como o fato de ser ponto estratégico para a preservação da soberania nacional. Ao analisarmos as mudanças no setor portuário sob a ótica das políticas de liberalização, privatização e desregulamentação, devemos ver como o Estado se posiciona, de simples fiscalizador das atividades ou de regulador ou até administrador não apenas da política, mas das estruturas portuárias.

No quadro 2, podemos observar o que chamamos de Modelos de Administração Portuária e que se referem à “organização da produção” nos portos, conforme as políticas adotadas.

**Quadro 2: Modelos de Administração Portuária**

<b>Ponto Analisado</b>	<b><i>Service Port</i></b>	<b><i>Tool Port</i></b>	<b><i>Landlord Port</i></b>	<b><i>Private Landlord Port</i></b>	<b><i>Fully Privatized Port</i></b>
Investimento em Infraestrutura Portuária	Público	Público	Público	Privado	Privado
Investimento em Superestrutura	Público	Público	Privado	Privado	Privado
Operação Portuária	Público	Privado	Privado	Privado	Privado
Administração do Porto	Público	Público	Público	Privado	Privado
Propriedade da Terra e Ativos	Público	Público	Público	Público	Privado
Gestão da Mão de Obra	Público*	Privado	Privado	Privado	Privado

Elaboração da autora Fonte: Diéguez (2007), Goldberg (2009).

\*Importante verificar que a gestão da mão de obra é pública, mas pode contar com a participação de *pools* organizados por sindicatos de categoria.

As diferentes fontes analisadas nesta pesquisa (WORLD BANK, 2007; CNI, 2007; GOLDBERG, 2009; IPEA, 2010; ESPO, 2011) apresentam os mesmos modelos de administração portuária, os quais são verificáveis em diversos portos do mundo, conforme podemos ver no quadro 2. Cada um destes modelos representa as definições da política portuária adotada por um determinado país.

Durante muito tempo, boa parte dos portos do mundo trabalhou com modelos *service port* ou *tool port*. Os demais modelos começaram a ser adotados a partir dos processos de privatização. É por conta desses modelos que podemos adotar o conceito de “privatização portuária”.

Há um debate, bastante político, a respeito de esse não ser o conceito correto, visto que, exceto no modelo *fully privatized port*, os portos não são vendidos totalmente ao setor privado, trabalhando com sistema de concessões de áreas portuárias e de operações portuárias ao capital. Todavia, os modelos nos mostram uma crescente participação do capital privado na gestão, operação e investimento portuário, com o uso privado da terra e das instalações portuárias e também da ampliação do domínio do capital sobre a gestão do trabalho. Assim, é

possível caracterizar boa parte dos processos de reforma portuária empreendidos no mundo inteiro como processos de privatização.

Essa afirmação é reforçada quando vemos que, mesmo em modelos nos quais as administrações portuárias continuam a ser geridas pelo Estado, elas podem passar por modernizações, liberalizações, comercializações ou corporatizações (CNI, 2007; WORLD BANK, 2007), fazendo com que os portos, que continuam mantidos pelo Poder Público, tomem feições de empresas privadas. Ou seja, o setor público adapta-se à economia de mercado.

- **Modernização:** na modernização da administração portuária, as modificações são internas à administração portuária, com implantação de plano de carreira e sistemas informatizados, que dispensam regulamentações do Estado.
- **Liberalização:** aqui se restringe à atuação da administração portuária, que passa a ter funções regulatórias, atuando cada vez menos na operação do porto. Na liberalização espera-se “(...) a reforma ou eliminação parcial das regras e regulamentações para permitir às empresas privadas operar numa área em que anteriormente só atuava o poder público” (CNI, 2007, p. 37).
- **Comercialização:** nesse modelo, a administração portuária passa a ter princípios de gestão similares aos das empresas privadas, com independência financeira, controle de orçamento e planejamento de investimentos, assim como políticas internas, tais como plano de carreira para o funcionalismo. Nesse modelo, implanta-se o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), com a participação dos diversos agentes do setor portuário (governo, usuários, trabalhadores), no sentido de fiscalizar e supervisionar as ações da administração portuária (CNI, 2007, p. 38).
- **Corporatização/Corporativização:** aqui o Poder Público mantém o controle da administração portuária, mas esta é transformada em empresa de

economia mista, financeira e legalmente independente. O arrendamento da terra e dos terrenos passa à empresa, entretanto, o Poder Público detém a propriedade desses ativos, assim como as funções regulatórias, podendo, inclusive, indicar os gestores da empresa.

No Brasil procurou-se estabelecer um modelo que associava a comercialização e a corporatização, com a implantação dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs), ao mesmo tempo em que o Estado transforma as Companhias Docas em empresas de economia mista e permanece mantendo rígido controle das autoridades portuárias, indicando os diretores e regulando suas atividades.

Ao final, vemos a mudança também na gestão de pessoas, como afirma Salerno (1991). Apenas no modelo *service port*, a gestão da mão de obra é feita pelo setor público. Nos demais, a gestão é do setor privado, o que não quer dizer que sempre seja do capital, podendo ser realizada em parceria entre capital e trabalho (TURNBULL, 2012). No entanto, em países onde os sindicatos possuem grande força e poder em torno da gestão da mão de obra, o principal objetivo na implantação dos modelos foi reduzir o papel dos sindicatos no setor, excluindo-os dessa relação, como foi o caso da Inglaterra e do Brasil, que assumiram políticas neoliberais nas quais as variantes que interferem no desenvolvimento do livre mercado são paulatinamente minadas. Em relação ao referencial teórico aqui proposto, essas medidas enfraquecem o poder dos trabalhadores no campo portuário, operando assim uma reconfiguração nas posições dos agentes do referido campo.

No compasso dessa política, os motivos dados pelos empresários para a exclusão dos trabalhadores da gestão da mão de obra são a ineficiência da escalação, a grande quantidade de trabalhadores por equipe e os altos custos da mão de obra, que, segundo eles, interfere no custo final da movimentação da carga. Assim, os trabalhadores vão sendo destituídos do único poder que possuíam: terem seu trabalho atribuído por eles mesmos.

Desse modo, no discurso predominante no capitalismo contemporâneo, o processo de reformulação das atividades do setor portuário tem um objetivo: melhorar a eficiência nos portos no que tange à rapidez no embarque e desembarque de cargas, adequando-os às novas tecnologias de movimentação de carga e permitindo a integração dos portos nas cadeias logísticas globais, tudo com custos menores aos apresentados antes dos processos de privatização. Impulsionados pelo discurso da ineficiência, os portos vão adequando-se, fisicamente e discursivamente, aos processos de acumulação flexível e mundialização do capital.

Os custos sociais disso foram grandes: demissões, redução de postos de trabalho, diminuição dos ganhos e até desaparecimento do trabalhador do cais. Eles são resultados dos modelos de administração portuária e das políticas adotadas pelos países, que podem ocasionar maior ou menor impacto das mudanças nos custos econômicos e sociais.

O modelo de administração portuária correntemente adotado foi o modelo *landlord port*, no qual se privatiza a operação portuária, os investimentos em superestrutura e a gestão da mão de obra. Esse modelo foi adotado por grande parte dos países europeus, como Holanda, Alemanha e Bélgica, assim como pelos EUA e Brasil.

Apesar da homogeneidade do modelo, há diferenças específicas, contudo, conforme o país, no que se refere à política portuária interna. Alguns países além de modificarem os modelos de administração portuária, com a mudança de estatuto das administradoras para autoridades, excluindo-as do papel de operadoras portuárias, também alteraram a concessão das administrações portuárias, no sentido de estadualizarem ou municipalizarem tais administrações. Assim, é importante não tomar o modelo como homogêneo e olhar atentamente para cada caso, buscando compreender como o processo de privatização portuária vai sendo incorporado pelos países, a partir das relações entre Estado e

mercado. Assim, devemos pensar esses exemplos como homologias dos campos portuários nos diversos países e em suas regionalidades.

Os modelos *service port* e *tool port* são encontrados em portos que ainda não passaram por reformas no setor portuário, ou que decidiram manter o Estado no controle da administração e dos investimentos portuários. Um exemplo de *service port* é o porto de Cingapura, o qual foi gerido pela *Port of Singapore Authority* (PSA) até 1996. Naquele ano, a PSA foi corporatizada, tornando-se parte da *Temasek Holdings* (TH), “(...) empresa com capital 100% estatal de Cingapura responsável por grandes investimentos no país e na Ásia” (GOLDBERG, 2009, p. 49). Essa corporatização fez a PSA internacionalizar-se e tornar-se uma das maiores operadoras de contêineres do mundo. Atualmente, o porto de Cingapura é administrado pela *Maritime and Port Authority of Singapore* (MPA), autoridade portuária pública, com operadoras portuárias estatais, sendo o exemplo de um *service port* corporatizado de sucesso, dado ser hoje um dos portos com maior movimentação de cargas do mundo (GOLDBERG, 2009; GUHA, 2011).

Há ainda poucos estudos sobre os portos asiáticos, especialmente o porto de Cingapura. O que encontramos refere-se quase que exclusivamente à análise dos modelos de reforma adotados e da governança implantada no porto. Em relação à mão de obra, pouco se sabe, mas Guha (2011) menciona que a *PSA Corp*, como passou a ser chamada a *Port of Singapore Authority*, é responsável pela gestão da mão de obra, incluindo a qualificação dos trabalhadores.

É importante ressaltar que Cingapura é uma república parlamentarista, com forte presença do mercado, tendo a indústria como principal atividade econômica, contudo, mantém sob a tutela do Estado os serviços de comunicação e transporte, o que inclui os portos. Em 2011, o porto de Cingapura ocupava a 2ª posição entre os portos de todo mundo no tocante ao volume global de carga movimentada, que atingiu, no referido ano, 472 milhões de toneladas, e a primeira

posição na movimentação de contêineres, que chegou a mais de 25 milhões de unidades<sup>37</sup>.

Esse caso mostra que “[...] a privatização em termos de propriedade não garante a melhoria na eficiência do porto”<sup>38</sup> (GUHA, 2011, p. 40, tradução livre), desconstruindo os argumentos dos defensores da privatização e evidenciando que há outros caminhos para o desenvolvimento do setor portuário. Contudo, é importante ressaltar que a privatização dos portos é também resultado de uma disputa política, de dominação não apenas econômica mas simbólica das relações de trabalho e produção no campo portuário.

O modelo *tool port* possui uma pequena diferença em relação ao modelo *service port*, apresentando um avanço em direção à entrada da iniciativa privada nos portos, com operações portuárias e gestão da mão de obra sendo realizadas por empresas privadas em um ambiente onde é estimulada a competição entre as empresas do próprio porto, no que tange à redução de preços e à melhoria na qualidade dos serviços (GOLDBERG, 2009, p. 50). O modelo *tool port* pode ser encontrado principalmente em países da América Central, como Costa Rica, Nicarágua, Honduras e El Salvador.

Os demais modelos de administração portuária apostam na ideia de que o investimento em superestrutura delegado à iniciativa privada permitirá emprego maior de recursos em equipamentos de movimentação de carga e em tecnologia da informação e comunicação para as operações portuárias.

Como os custos de investimentos desse tipo são considerados altos e com o discurso de que, em grande parte dos países, não há possibilidade do setor público arcar com tais custos, delega-se ao setor privado, um dos principais

---

<sup>37</sup> Informações do suplemento **Portos Brasileiros**, elaborado pela Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres. Disponível em: <http://www.abttc.org.br/utilitarios/fckeditor/userfiles/file/28062011X2.pdf>

<sup>38</sup> “[...] that privatization in terms of ownership does not guarantee improvement in Port efficiency”. (GUHA, 2011, p. 40).

beneficiários das mudanças no processo de acondicionamento e manuseio da carga, investir e, claro, usufruir desses investimentos.

Apesar do processo de modificação no acondicionamento da carga ter sido iniciado na década de 1950, boa parte das mudanças no setor portuário foi concretizada a partir dos anos 1970, com a introdução massiva do contêiner na cadeia logística, fazendo com que os portos se adaptassem a essa nova realidade.

Além dos investimentos em superestrutura, também há mudança na gestão da mão de obra, que passa a ser feita pelo setor privado nos modelos de administração portuária comuns nos portos privatizados. Isso se dá pelas maneiras de contratação da mão de obra portuária, antes feita por sindicatos de categoria e agora concentradas em *pools* ou órgãos gestores de mão de obra, dirigidos por empresários do setor portuário. Aqui não nos aprofundaremos nessa questão, que será retomada nos capítulos seguintes, em especial nos capítulos 3 e 5. Apenas pontuamos para que seja possível entender por que o trabalho portuário e sua gestão são considerados pontos estruturais de análise para a compreensão da privatização portuária.

Essa mudança na gestão tem dois principais motivos: i) o fim do monopólio da gestão da mão de obra pelos sindicatos, que lhes proporcionava grande poder de barganha nas negociações; e ii) as mudanças no acondicionamento e, conseqüentemente, no manuseio da carga. A containerização diminuiu a importância de algumas categorias de trabalhadores portuários, antes fundamentais no processo, reduzindo o tamanho das equipes de trabalho. Além disso, ao passo que a iniciativa privada investe em superestrutura, ou seja, em equipamentos para movimentação de carga, ela também requer para si a gestão da mão de obra, decidindo desde o tamanho das equipes ao perfil dos trabalhadores a serem contratados. É a flexibilização do trabalho, entendida no sentido de controle do capital sobre o uso e alocação da mão de obra (BALTAR;

KREIN, 2013). É a dominação completa do capital, apoiada pelo Estado, no campo portuário.

Tal modelo, que concede os investimentos em superestrutura e modifica a gestão da mão de obra, foi adotado em países como Holanda, EUA, Alemanha, México, Austrália e Brasil. O modelo *landlord port* é caracterizado pela manutenção da propriedade da terra e dos ativos pelo Estado, ficando este responsável pelo investimento em infraestrutura e sendo as demais atividades, como operação portuária, investimento em superestrutura e gestão da mão de obra, delegadas ao capital privado.

Um dos objetivos desse modelo é incentivar a concorrência inter e intraportos. Como vimos na primeira seção deste capítulo, os portos são empresas dentro de uma empresa, podendo assumir caráter monopolista ou concorrencial. O modelo *landlord port* estimula a concorrência entre os portos e dentro deles, ao conceder ao capital privado de diversas origens, terminais privados em diversos portos. Os terminais podem praticar preços diferentes, resultando em valor final da operação portuária maior ou menor em relação aos seus concorrentes. Essa prática pode acarretar usos mais intensos de alguns terminais, provocando desequilíbrio quanto à operação e gerando possível desemprego e diminuição dos ganhos.

Foi o que aconteceu no Porto de Santos em novembro de 2013. O início das atividades de dois terminais de contêineres no segundo semestre daquele ano, o terminal Embraport e o Brasil Terminal Portuário (BTP), levou a Libra Terminais a demitir 150 funcionários. Segundo a empresa, "o cenário portuário é marcado pela entrada de novos *players* no mercado" e "atividades redundantes foram identificadas em nossas operações, uma vez que há mais oferta do que demanda de mercado, principalmente no Porto de Santos"<sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup> A TRIBUNA. Terminal de contêineres demite 150 funcionários. 13 nov. 2013. Disponível em: <<http://www.usuport.org.br/noticia.php?id=6463>>

Outro ponto a se observar no modelo *landlord* é que há um bom número de portos que estão sob a gestão dos governos estaduais e municipais, como é o caso de portos holandeses, como Rotterdam, e alemães, como Hamburgo (DIÉGUEZ, 2007, p. 22-23). Vale ressaltar, contudo, que mesmo com a regionalização da gestão dos portos, os governos nacionais/federais possuem poder de decisão na política portuária, visto que grande parte dos portos que utilizam o modelo *landlord* possui conselhos junto às autoridades portuárias, cuja composição inclui os diversos agentes do setor, entre eles representantes do governo nacional/federal, como é o caso dos portos brasileiros, cuja formação falaremos na seção seguinte.

Em relação aos portos holandeses, mesmo com grande participação do Estado, a partir do final da década de 1990, há uma forte reorientação para o mercado, promovendo a participação de parcerias público-privadas e a formação de *joint ventures*. Em Rotterdam, essa orientação resultou na retirada do financiamento do Estado ao *pool* dos trabalhadores e entrada de investimentos de parceiros privados a partir de 1998, ocasionando um grande programa de flexibilização da mão de obra, que incorporou períodos de trabalho diurno, aos finais de semana e plantões. Juntamente foram realizados programas de treinamento para multifuncionalidade, resultando em mais de 75% dos trabalhadores multifuncionais em finais dos anos 1990.

O modelo *fully privatized port* é encontrado no Reino Unido e na Nova Zelândia. Nesse modelo, todas as dimensões do espaço portuário são entregues à iniciativa privada.

[...] não existe a competição intraterminais ou intraportos para forçar uma maior qualidade e modicidade na prestação de serviços. A competição se dá apenas entre portos que movimentam as mesmas cargas numa determinada região. (GOLDBERG, 2009, p. 60).

Todavia, o modelo pode prejudicar a constituição de uma política portuária de âmbito nacional e coordenada pelo Estado, visto que os processos decisórios encontram-se totalmente nas mãos do capital privado.

No caso inglês, a assunção da política neoliberal durante o governo Thatcher tinha por objetivo reduzir tanto a participação do Estado na economia como o poder político da classe trabalhadora. Assim, em termos da mão de obra, a adoção do modelo *fully privatized port* no Reino Unido extinguiu o *National Dock Labour Scheme* (NDLS), que empregava os trabalhadores portuários em uma relação estreita entre sindicatos e Estado, gerando a demissão de quase 80% dos trabalhadores empregados, com compensações salariais a eles e aos sindicalistas, de forma a reduzir os conflitos judiciais que daí poderia decorrer, assim como cooptar os sindicalistas e “[...] destruir a organização sindical e exorcizar o controle dos trabalhadores sobre o processo de trabalho [...]”<sup>40</sup> (TURNBULL, 2012, p.539, tradução nossa).

Por último, o modelo *privatized landlord port* é o modelo que o Brasil pretende adotar a partir do novo marco regulatório, promulgado em 2013. Nesse modelo, o Estado apenas mantém a propriedade da terra e dos ativos, ficando inclusive a gestão das autoridades portuárias nas mãos do setor privado. Segundo Goldberg (2009, p. 58), o único exemplo de emprego desse modelo pode ser encontrado no porto de Esmeraldas, no Equador. O projeto do porto de Punta Colonet, no México, que, segundo Goldberg (2009), adotaria o mesmo modelo, foi suspenso no final de 2012 por inviabilidade econômica<sup>41</sup>.

Independentemente dos modelos assumidos, a mundialização do capital faz com que o capital privado global expanda sua atuação no setor portuário e o conflito capital-trabalho, mesmo com tentativas de minimização, permaneça presente. Atualmente, as empresas que atuam nos portos estão localizadas em cidades e países diferentes. Operadores portuários globais como PSA International, Hutchinson Port Holdings, APM Terminals, Dubai Ports World (DP World) e Eurogate podem ser encontrados em diversos portos do mundo,

---

<sup>40</sup> “[...] to destroy union organization and exorcise workers’ control over the labor process [...]” (TURNBULL, 2012, p. 539).

<sup>41</sup> MILENIO. Cancelam proyecto multimodal Punta Colonet. 30 nov. 2012. Disponível em: <http://www.milenio.com/cdb/doc/noticias2011/5118e8f851051aafbb05375db483584c>

inclusive no Brasil. Sendo o capital global, os conflitos entre capital e trabalho também se globalizam.

Conforme aponta Turnbull (2012), nos anos iniciais da década de 2000, foram registrados vários conflitos regionais nos portos europeus, contra decisões que tinham por objetivo aumentar a concorrência no mercado de trabalho. Da mesma forma, houve também movimentos de solidariedade internacional na Austrália e nos Estados Unidos. A *International Transport Workers' Federation* (ITF) tem prestado solidariedade aos trabalhadores de todo mundo e estimula seus filiados a realizarem movimentos de solidariedade internacional, principalmente contra empresas que atuam em diversos portos, como é o caso da campanha contra a DP World, cujo objetivo foi chamar a atenção para as péssimas relações estabelecidas com os trabalhadores na Inglaterra, Austrália e, recentemente, no Brasil<sup>42</sup>; cujo objetivo é aumentar o controle sobre os trabalhadores e precarizar os contratos de trabalho.

Esses conflitos entre capital e trabalho ocorridos em outros países e também no Brasil, assim como as formas assumidas pela organização dos trabalhadores e o processo de trabalho nesses locais, serão retomados no capítulo seguinte.

Aqui nos cabe especificar os aspectos políticos, econômicos e sociais que compõem os modelos de privatização portuária, observando, brevemente, como eles desenvolveram-se em outros portos ao redor do mundo. Agora nos cabe entender as especificidades do modelo brasileiro, o contexto político, econômico e social em que se desenvolveu a privatização portuária, quais as consequências na organização da produção e qual o posicionamento do Estado diante da nova realidade portuária brasileira, conformando as estruturas objetivas que conforma o campo portuário e sob as quais estão sujeitos os trabalhadores portuários brasileiros, que serão objeto de análise nos próximos capítulos.

---

<sup>42</sup> INTERNATIONAL TRANSPORTS WORKERS' FEDERATION. Port unions resolve to organise campaign against DPW. 11 jul. 2013. Disponível em: <<https://www.itfglobal.org/press-area/index.cfm/pressdetail/9265>>. Acesso em 11 jul. 2013.

## 2.3 O CASO BRASILEIRO

Quando iniciamos esta pesquisa, o Brasil tinha um marco regulatório para os portos, a Lei nº 8.630/1993. Baseamos nossas leituras, coleta de dados e análise a partir do entendimento dessa legislação. Em junho de 2013, o governo federal promulgou uma nova regulamentação para os portos, a Lei nº 12.815, que revogou, entre outras, a Lei nº 8.630/1993. Como o novo marco regulatório ainda está sendo implantado e não será possível avaliar suas consequências, nos centramos aqui, e nas demais partes desta tese, na legislação de 1993 e seus efeitos sobre as operações portuárias, os investimentos no setor e a gestão da mão de obra.

No tocante ao trabalho, nesta seção falaremos rapidamente sobre ele, a partir da interpretação da lei, mas não nos preocuparemos em como os trabalhadores e suas entidades sindicais receberam esses marcos regulatórios e agiram para a eles resistirem ou adaptarem-se. Tal debate será objeto de capítulos posteriores. Nesta seção nos deteremos em compreender como se conformou o campo portuário a partir das modificações econômicas e políticas apontadas pela legislação e que proporcionaram ao mercado, ao Estado e ao trabalhador posições diferentes em relação ao período anterior.

Conforme apontado anteriormente, o processo mais profundo de mudanças no setor portuário brasileiro inicia-se com a Lei nº 8.630/1993, que “dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências” (BRASIL, 1993). A citada lei privatizou a operação portuária, retirando o Estado da função e possibilitando às empresas privadas a realização dessa atividade; privatizou também os investimentos em superestrutura, com a concessão de terminais públicos para exploração do capital privado - com os Terminais de Uso Privativo (TUP) - e a expansão das áreas de terminais privados de uso exclusivo e de uso misto; encerrou o monopólio sindical da gestão da mão de obra, criando os Órgãos

Gestores de Mão de Obra (OGMO), estes, sob a direção de um operador portuário<sup>43</sup>; e institui os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs), que possuíam poder regulamentador e fiscalizador nos seus portos de atuação.

Antes de entrarmos especificamente no entendimento sobre a Lei nº 8.630/1993, é preciso observar a criação e institucionalização do sistema portuário brasileiro, processo que conforma o quadro sobre o qual se sustentará as transformações do setor portuário na década de 1990.

Segundo Goularti Filho (2007), a regulamentação dos serviços portuários, com a criação de órgãos responsáveis pela gestão dos portos, data de julho de 1820, com a edição de decreto que declarava de competência da Marinha a gestão dos portos marítimos brasileiros. Entretanto, segundo o mesmo autor, a primeira norma jurídica foi publicada em 1846 e aprovava o Regulamento da Capitania dos Portos.

No que tange aos órgãos responsáveis pelos portos brasileiros, Goularti Filho (2007) diz que até 1910 a gestão transitou do Ministério da Marinha para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em um sistema considerado fragmentado. Após 1930, há uma mudança na política brasileira e, em relação aos portos, ocorre a implantação de uma política de centralização e planejamento. Segundo Goularti Filho, era preciso rever o sistema portuário nacional, que havia dado origem a inúmeros portos marítimos, sem planejamento.

Em 1934 foi publicado o Decreto nº 24.447, que redefinia as atribuições dos diversos ministérios responsáveis por regulamentar e fiscalizar as atividades portuárias. Os ministérios envolvidos eram Marinha, Fazenda, Agricultura, Viação e Obras Públicas (atual Ministério dos Transportes), Educação e Saúde Pública, Justiça e Trabalho. Nos arts. 2º e 3º, o presente decreto definiu o que vem a ser porto organizado<sup>44</sup>, instalação portuária e administração do porto. Com relação à

---

<sup>43</sup> “ [...] operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução portuária na área do porto organizado”. Lei nº 8.630/93, Capítulo I, art. 1º, § 1º, item III.

<sup>44</sup> Segundo Goularti Filho (2007), a definição de porto organizado é de 1922, com a aprovação do Regulamento de Portos Organizados. Na época, foram considerados portos organizados: Manaus,

administração do porto, o decreto diz que a mesma pode ser exercida pela União ou por um concessionário. Sendo assim, a administração portuária e a prestação de serviços por parte da iniciativa privada já estavam previstas desde 1934 ou mesmo anteriormente (DIÉGUEZ, 2007; GOULARTI FILHO, 2007). Para exemplificar, o Porto de Santos foi administrado por uma empresa privada, a Companhia Docas de Santos, de 1890 a 1980 (HONORATO, 1994) e o Porto de Imbituba foi concedido por 70 anos à iniciativa privada pelo Decreto nº 7.842, de 1941, passando a administração ao governo estadual em dezembro de 2012.

O decreto de 1934 expõe as atribuições de cada ministério no que tange aos serviços portuários, demonstrando o poder regulador e fiscalizador do Estado nas atividades portuárias. A presença do Estado é vista na organização física do porto, com o Ministério da Viação e Obras Públicas, responsável pela realização de obras de melhoramentos, aparelhando os portos e podendo explorá-los comercialmente. Em caso do porto ser administrado por concessionário, cabia ao ministério apenas fiscalizar essas obras, já que eram de competência da administração do porto. Ou seja, o modelo *landlord port*, no que tange a investimentos em superestrutura e operação portuária, já era vigente no Brasil desde a primeira metade do século XX.

Também é vista a presença do Estado naquele que foi considerado por Galvão (2009) um dos três principais aspectos políticos da definição de porto, a fiscalização e arrecadação tributária. O Ministério da Fazenda era, e ainda é, representado nos portos organizados pelas alfândegas e mesas de rendas, a quem cabe fiscalizar e reprimir o contrabando; arrecadar os impostos aduaneiros; fiscalizar todo o procedimento que envolva mercadorias sujeitas a impostos aduaneiros; conceder autorização para liberar as mercadorias ou para liberar os navios que pretendam deixar o porto, mas que estejam quites com o fisco, entre outras coisas.

---

Belém, Recife, Salvador, Vitória, Santos, Rio de Janeiro e Rio Grande. “Com a criação dos portos organizados, ficou estabelecida uma hierarquia portuária no Brasil, em que cada porto principal estava margeado por diversos pequenos portos tributários” (GOULARTI FILHO, 2007, p. 463).

Por último, vemos a presença do Estado na gestão do trabalho. Apesar de sabermos que o trabalho portuário avulso será gerido após 1940 pelos sindicatos, em 1934 (e até a década de 1990) cabia ao Estado, por meio do Ministério da Marinha, a matrícula dos avulsos. Antes de sindicalizar-se, o trabalhador deveria ser matriculado no Ministério da Marinha, podendo, então, exercer seu trabalho. Além disso, também havia a presença do Ministério do Trabalho com a fiscalização das leis sociais, prestando assistência social aos trabalhadores em equipagem de embarcações, aos avulsos e à capatazia, regulando-lhes o trabalho. O Estado aparece, então, como regulador do trabalho portuário (REIS, 1973; SIT, 2001).

Um decreto posterior, o nº 24.508, de 1934, definia os serviços prestados pelas administrações dos portos, que poderiam ser exercidas pelo poder público ou pelo setor privado. Segundo o decreto, quando a administração portuária era pública, as Companhias Docas eram geridas pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, por meio do Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPVN).

Para entendermos a regulamentação dos serviços portuários, estes dois decretos (nº 24.508, de 1934, e nº 7.842, de 1941) são importantes e ilustram bem como os serviços portuários tornaram-se parte integrante do interesse nacional. O ponto fundamental dos dois decretos é a definição do papel da administração dos portos, principal autoridade portuária, e dos ministérios, imprescindível para o bom funcionamento do sistema implantado em 1931, que pretendia centralizar as ações estatais no governo federal.

Especificamente quanto ao trabalho portuário, a regulamentação e a autorização do sistema de *closed shop* aos sindicatos aconteceram em 1943, por meio do Decreto-Lei nº 5.452, ou Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que

regulamenta o serviço de estiva<sup>45</sup> e também os serviços de capatazia nos portos organizados<sup>46</sup>, que são aqueles realizados "[...] com a movimentação de mercadorias por pessoal da administração do porto [...]"<sup>47</sup>, e compreendem a carga e descarga de navios a partir ou até o costado. Esse decreto apenas regulamenta os trabalhos da estiva e dos trabalhadores das administrações portuárias, representando a oposição *porto x navio*, que irá marcar o trabalho portuário até a promulgação da Lei nº 8.630/1993. As demais categorias avulsas tiveram suas profissões regulamentadas após 1950.

As demais categorias avulsas tiveram suas profissões regulamentadas entre 1952, com os conferentes de carga e descarga, e 1968, com a regulamentação da profissão de trabalhador de bloco (DIÉGUEZ, 2007). Ou seja, a partir de 1968, tínhamos um sistema portuário completamente estruturado por meio de leis, decretos e portarias, garantindo ao Estado total controle sobre a política portuária nacional.

Ainda sobre a regulação do trabalho portuário, as Delegacias do Trabalho Marítimo (DTMs) tinham papel fundamental, pois eram responsáveis pela fixação da remuneração, pela fiscalização do trabalho e pela matrícula do avulso, que foi transferida do Ministério da Marinha para o Ministério do Trabalho após a criação das delegacias. As DTMs eram órgãos subordinados ao Ministério do Trabalho, as quais eram responsáveis por fixar o número de trabalhadores avulsos necessários ao movimento do porto, revisando as matrículas e cancelando-as em caso do não exercício da função por mais de dois anos; fiscalizar a aplicação das leis de proteção ao trabalho; fiscalizar os trabalhos de carga e descarga de mercadorias, assim como a movimentação destas nos armazéns, fixando o número de trabalhadores necessários para a execução dos ternos; realizar a

---

<sup>45</sup> O serviço de estiva é garantido no Título III, denominado "Das normas especiais de tutela do trabalho", Capítulo I, "Das disposições especiais sobre duração e condições de trabalho", Seção VIII, "Dos serviços da estiva".

<sup>46</sup> Os serviços de capatazia foram regulamentados pelo Título III, denominado "Das normas especiais de tutela do trabalho", Capítulo I, "Das disposições especiais sobre duração e condições de trabalho", Seção IX, "Dos serviços de capatazia nos portos".

<sup>47</sup> CLT, art. 285, Parágrafo único.

punição em caso de faltas disciplinares ou infrações da lei, podendo, inclusive, suspender a matrícula na Capitania dos Portos.

Como vimos no capítulo 1, em 1988 as DTMs foram extintas, ficando o trabalho portuário avulso sem regulamentação até 1993, quando as antigas atribuições das delegacias foram transferidas aos OGMOs (SIT, 2001, p.11). A diferença entre os dois órgãos está no fato de que o OGMO é composto, em sua maioria, por representantes dos empregadores. Em um processo de liberalização, a gestão da mão de obra torna-se objeto de concorrência no livre mercado, com a iniciativa privada regrido o jogo.

No que tange aos órgãos responsáveis pela regulação do sistema portuário nacional, verificamos que grande parte das atribuições estava na mão do Ministério da Viação e Obras Públicas, até 1963, por meio do Departamento de Portos, Rios e Canais e, a partir de 1963, no Ministério dos Transportes e Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN).

Essas atribuições continuaram no Ministério dos Transportes, mas passaram para outro órgão. Em 1975 foi criada a Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobrás), que era

uma empresa pública com capital 100% estatal que substituiria o DNPVN na coordenação dos investimentos, administração, regulação e operação do sistema portuário [...] A PORTOBRÁS centralizou o sistema portuário [...] As companhias docas tornaram-se vinculadas a ela, e passariam a ser exploradas diretamente pela União (GOLDBERG, 2009, p. 66).

A crise econômica das décadas de 1970-80 impactou o setor portuário, o que levou as administrações portuárias a “[...] poder assinar contratos operacionais de longo prazo com usuários que se dispusessem a investir recursos próprios em alguns projetos portuários, com garantia de remuneração de 10% ao ano” (GOLDBERG, 2009, p. 69). Essa atitude indicava a propensão do governo a considerar a abertura da exploração dos serviços portuários ao setor privado, considerada pelo governo como uma necessidade para a continuidade dos investimentos no setor.

Na década de 1980, o país passou por um processo de transição política, com a volta da democracia, acompanhada de políticas que visavam estabelecer a reinserção do Brasil na economia mundial. Como visto no capítulo 1, entre elas estava o Programa Federal de Desestatização, implantado pelo governo José Sarney em 1988<sup>48</sup>, com o objetivo de diminuir a ação do Estado em negócios passíveis de serem administrados pelo capital privado, contribuindo, na visão do governo, para o desenvolvimento dos setores produtivos e para a inserção destes em redes de produção internacional.

Contudo, apenas na década de 1990, as privatizações, desregulamentações e liberalizações tomaram mais força no Brasil. Em 1989, a eleição de Fernando Collor de Mello à Presidência de República inseriu mais fortemente o projeto neoliberal na agenda do Estado, com a crescente presença da delegação de funções do Estado à iniciativa privada.

Nesse contexto, inclui-se o processo de transformações no setor portuário, com o desmantelamento dos órgãos de regulamentação de serviços portuários. Em 1990, foi extinta a Portobrás e criado o Ministério da Infraestrutura, que ficou responsável pela gestão das Companhias Docas (GOULARTI FILHO, 2007; GOLDBERG, 2009).

Em 1991, o Projeto de Lei nº 8 foi encaminhado pelo Presidente da República ao Congresso Nacional para discussão e aprovação. Como já apresentado no capítulo 1, o projeto é resultado de uma aliança entre o governo e as elites industrial, rural, comercial e de serviços, sendo que o terceiro agente do setor, os trabalhadores, não participou da constituição do projeto. A proposta estava centrada na diminuição dos investimentos estatais no setor portuário e, principalmente, no fim do monopólio da gestão da mão de obra pelos trabalhadores portuários avulsos, o que ocasionaria uma modificação nas estruturas de poder no campo portuário. A privatização dos portos era vista por esses setores como de "(...) fundamental importância para o governo, uma vez

---

<sup>48</sup> Decreto nº 95.886, de 29 de março de 1988.

que o tema central de sua política econômica consistia na dinamização do comércio exterior” (SANTOS, 1997 p. 141), incluindo o Brasil no processo de mundialização do capital.

Depois de dois anos de tramitação no Congresso Nacional, de idas e vindas entre Comissões Parlamentares Especiais e Permanentes, mudanças em diversos pontos polêmicos, como a gestão da mão de obra<sup>49</sup>, os Planos de Demissão Voluntária (PDV) e a implantação dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs), em 23 de fevereiro de 1993, foi promulgada a Lei nº 8.630<sup>50</sup>.

Foi nesse momento, com a promulgação da Lei nº 8630/1993, que os portos voltaram a ser atribuição do Ministério dos Transportes, mais especificamente do Departamento Nacional de Transportes Aquaviários. O sistema portuário, contudo, caminhava para um processo de liberalização e descentralização.

A Lei nº 8.630/1993 visava instituir o modelo *landlord* de administração portuária, com a privatização da superestrutura portuária, da operação portuária e da gestão do trabalho portuário, cabendo ao Estado apenas a propriedade e manutenção da terra e dos ativos e a administração dos portos. Em tese, a administração dos portos também não ficaria totalmente nas mãos do governo federal, dado que a Lei nº 8.630/1993 previa a descentralização do poder decisório para os entes federados e para os demais agentes do setor portuário.

Com a retirada das administrações portuárias da função de operadoras portuárias, a elas coube, segundo a citada lei, o papel de autoridades portuárias exercido conjuntamente com os CAPs. Entre as competências da autoridade portuária estava fiscalizar e executar obras relativas à infraestrutura do porto; suspender operações portuárias; autorizar a entrada e saída de embarcações, considerando o aval das demais autoridades envolvidas nas atividades portuárias,

---

<sup>49</sup> No capítulo 4 serão apresentados os recursos utilizados pelos sindicatos na discussão do PL 8 e na produção de consensos (e também conflitos) em torno tanto da automação do processo de trabalho, quanto da implantação dos Órgãos Gestores de Mão de Obra.

<sup>50</sup> Para mais informações sobre o processo de tramitação do PL 8, ver Diéguez (2007).

entre outras funções. Entretanto, deu-se principal destaque para a desoneração da autoridade portuária, que deveria “[...] desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhe forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária”<sup>51</sup>, o que, em parte, poderia significar a subordinação da autoridade portuária ao CAP, colocando os interesses regionais à frente dos interesses federais, estaduais ou privados, conforme a natureza jurídica da autoridade portuária.

O CAP<sup>52</sup> tinha por objetivo descentralizar a gestão portuária, sendo responsável por fomentar ações industriais e comerciais no porto; opinar sobre o orçamento do porto, homologando valores de tarifas portuárias; discutir e opinar sobre os programas de melhoramentos da infraestrutura portuária, assim como aprovar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto. Além disso, cabia ao CAP indicar dois membros, sendo um da classe empresarial e outro da classe trabalhadora, para compor o conselho de administração da autoridade portuária, se esta estiver sob controle estatal. Ou seja, o CAP é responsável por conduzir a política de um determinado porto, avaliando o que for benéfico para o porto no qual está instalado, permitindo maior conexão entre este e os agentes locais.

Sua estrutura, com representantes das esferas federadas (União, Estado e municípios onde se localiza a área do porto), dos operadores portuários, dos trabalhadores e dos usuários dos serviços portuários, mostrava forte tendência a tornar a administração portuária descentralizada e regionalizada, com o poder decisório na mão dos diversos agentes do setor portuário, atuantes no porto em questão. Verificamos, assim, um esforço, no momento de promulgação da lei, para descentralizar as decisões referentes ao sistema portuário. Além de promover a descentralização das operações portuárias, com a privatização dos terminais, a Lei nº 8.630/1993 também tem por objetivo fomentar a

---

<sup>51</sup> Item XIV, do art. 33, §1º da Lei nº 8.630/1993.

<sup>52</sup> O CAP foi instituído pelo Capítulo VI, da Administração do Porto Organizado, Seção I, do Conselho de Autoridade Portuária, da Lei nº 8.630.

descentralização da política para os portos, dando maior importância às instâncias regionais e ao papel dos usuários dos portos na política dos mesmos.

Todavia, isso não quer dizer que os CAPs efetivamente existam e que consigam levar a cabo as propostas da região. OS CAPs são órgãos que não possuem dotação orçamentária própria, pois não se constituem como pessoas jurídicas, assim como seus membros não são remunerados, tornando difícil: i) estabelecer autonomia frente à autoridade portuária, que é a responsável por fomentar financeiramente as ações dos CAPs; e ii) manter regularidade nas reuniões, visto que a participação no CAP pode influenciar o exercício de sua profissão, principalmente para o trabalhador portuário avulso, cuja remuneração é baseada na produtividade no trabalho. Além disso, independentemente do ente federado que administra o porto, nos CAPs o presidente é sempre um membro do governo federal. De modo que o “voto de Minerva” continua nas mãos do governo federal, podendo as decisões, às vezes, fugir do foro regional.

Assim, a Lei nº 8.630/1993 conseguiu avançar em termos de regionalizar a gestão portuária, ao conceder a concessão das autoridades portuárias a governos estaduais e municipais, como é possível ver no quadro 2. Mas como as autoridades portuárias continuaram sob a gestão do Estado, seja em nível estadual ou municipal, suas diretorias ainda são definidas por critérios políticos, servindo como objeto de barganha para acordos e alianças.

**Quadro 3: Portos marítimos brasileiros por administração e porte**

<b>Porto</b>	<b>Administração</b>	<b>Porte</b>
Antonina/PR	Estadual	Pequeno
Aratu/BA	Federal	Grande
Belém/PA	Federal	Médio
Cabedelo/PB	Estadual	Pequeno
Corumbá/MS	Municipal	Pequeno
Fortaleza/CE	Federal	Médio
Ilhéus/BA	Federal	Pequeno
Imbituba/SC*	Privado	Médio
Itaguaí/RJ	Federal	Médio
Itajaí/SC	Municipal	Grande
Macapá/AP	Municipal	Pequeno
Maceió/AL	Federal	Médio
Manaus/AM	Estadual	Médio
Munguba/PA	Federal	Médio
Natal/RN	Federal	Pequeno
Niterói/RJ	Federal	Médio
Paranaguá/PR	Estadual	Grande
Pecém/CE	Estadual	Médio
Porto Alegre/RS	Estadual	Médio
Recife/PE	Estadual	Pequeno
Rio de Janeiro/RJ	Federal	Grande
Rio Grande/RS	Estadual	Grande
Salvador/BA	Federal	Médio
Santarém/PA	Federal	Médio
Santos/SP	Federal	Grande
São Francisco do Sul/SC	Estadual	Grande
São Luis/MA	Estadual	Grande
São Sebastião/SP	Estadual	Grande
Suape/PE	Estadual	Médio
Vitória/ES	Federal	Grande

Fonte: IPEA (2009). Elaboração da autora

\*A concessão do Porto de Imbituba foi encerrada em 2012, sendo atualmente gerido pelo governo do Estado de Santa Catarina.

Também é possível dizer que o processo de privatização dos portos brasileiros foi acompanhado de uma “re-regulamentação” do setor. Conforme vimos, a privatização portuária é acompanhada de uma desregulamentação do

sistema portuário, visto que a Lei nº 8.630/1993 revoga diversas leis. Ao mesmo tempo, após a sua promulgação, seguiu-se um conjunto de leis, decretos e portarias que visam trazer nova regulamentação para as atividades portuárias, incluindo a centralização de algumas decisões no âmbito do governo federal. O Quadro 4 mostra que após a Lei nº 8.630/93 foram publicadas doze leis, decretos, portarias e resoluções referentes ao sistema portuário.

Há desde decreto para regulamentar a Lei nº 8.630/193, até lei que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), agência reguladora que substituiu o Departamento Nacional de Transportes Aquaviários em uma política de autonomia dos processos de regulação dos serviços, e a lei que cria a Secretaria Especial de Portos (SEP), que possui estatuto de ministério e está subordinada diretamente à Presidência da República.

É possível observar que durante o governo Fernando Henrique Cardoso há um conjunto de leis e decretos voltados para a consolidação da privatização portuária, tanto no que tange à privatização das áreas portuárias, como à implantação das novas regras para o trabalho portuário. Foi o governo FHC que criou a Antaq, cuja instituição insere-se na política adotada pelo governo de delegação da regulação de serviços às chamadas agências reguladoras, que são braços do governo, mas que podem exercer suas atividades com certa autonomia, principalmente, em relação ao mercado que regulam.

A última lei promulgada nesse período, já no governo Dilma, revoga quase todas as leis publicadas até então e promove uma nova reorganização do setor portuário brasileiro, com mais participação do mercado na gestão das autoridades portuárias e na ampliação da atuação dos terminais privados.

**Quadro 4: Legislação referente ao sistema portuário pós-privatização dos portos**

<b>Lei / Decreto / Portaria / Resolução</b>	<b>Data</b>	<b>Disposições</b>
Lei nº 8630	25/02/1993	Dispõe sobre regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, e dá outras providências.
Decreto nº 1886	29/04/1996	Regulamenta disposições da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e dá outras providências.
Lei nº 9277	10/05/1996	Autoriza a União a delegar aos municípios, Estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e a exploração de rodovias e portos federais.
Decreto nº 1990	29/08/1996	Dispõe sobre a inclusão, no Programa Nacional de Desestatização (PND), de oito empresas controladas pela União, responsáveis pela administração de portos marítimos e fluviais.
Lei nº 9719	27/11/1998	Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências.
Lei nº 10233	05/06/2001	Dispõe sobre a criação da Antaq
Lei nº 11.518	05/09/2007	Dispõe sobre a criação da Secretaria Especial de Portos (SEP).
Decreto nº 6620	29/10/2008	Dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas, e dá outras providências.
Resolução Antaq nº 1401	16/07/2009	Aprova a proposta de norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo.
Portaria SEP/PR nº 108	06/04/2010	Estabelece diretrizes para outorga de concessão de novos portos organizados marítimos e dá outras providências
Portaria SEP/PR nº 131	04/05/2010	Estabelece procedimentos para registro, elaboração e seleção de projeto básico de Empreendimentos Portuários marítimos passíveis de concessão.

Lei nº 12.815	05/06/2013	Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.
---------------	------------	---

Elaboração da autora

O governo Lula iniciou com a privatização portuária consolidada, em termos da implantação dos OGMOs e da privatização dos terminais e operações portuárias; entretanto, verificou-se que o setor passava por estagnação, no que se refere a serviços e melhoramentos, cuja responsabilidade cabe ao setor estatal. Entre eles, talvez o mais importante dos serviços seja o Plano Nacional de Dragagem, necessário para que o setor portuário brasileiro possa atingir o objetivo proposto já no governo Collor: introduzir-se de maneira contundente no mercado produtor e consumidor internacional e, conseqüentemente, no processo de mundialização do capital. O plano permitirá aos portos brasileiros aumentarem sua profundidade e receberem navios com maior calado, incluindo navios Post-Panamax, cuja capacidade ultrapassa os sete mil contêineres de 20 pés.

Do início do primeiro ao início do segundo governo Lula, vemos a diminuição da promulgação de instrumentos legislativos em relação aos portos. A retomada da re-regulamentação do setor foi feita em grande estilo em 2007, com a lei que é considerada pelos diversos agentes como uma das mais importantes para o desenvolvimento do sistema portuário nacional. A criação da Secretaria Especial de Portos (SEP), em setembro, fez com que algumas ações proteladas há anos finalmente tivessem início, como o citado Plano Nacional de Dragagem e o Plano Nacional de Logística Portuária. Ou seja, o Estado, que buscou nos anos iniciais diminuir sua presença no setor portuário, avança sua atuação, a qual é bem vista pelos demais agentes do setor.

Além de aumentar a regulamentação do setor, são também constituídos novos aparatos institucionais para os portos, com a criação da Antaq e da SEP. Os portos, até então preocupação entre tantas outras do Ministério dos Transportes, ganharam pasta específica. Anunciava-se que era por conta de sua relevância na política de desenvolvimento adotada pelo Brasil durante o governo Lula. Todavia, principalmente pelos rumos tomados pelos portos no governo Dilma Rousseff, acredita-se que tal aparato tem o objetivo de estender o controle do governo federal sobre o setor.

Ao mesmo tempo em que vemos o governo federal ampliar o aparato institucional do setor portuário, o vemos também avançar na regulamentação dos investimentos privados nos portos. Contudo, há certa ambiguidade nesse processo. A Resolução Antaq nº 1.401, de 2009 e a Portaria SEP/PR nº 108, de 2010, têm por objetivos, respectivamente, regular o uso dos Terminais de Uso Privativo (TUP) e conceder novos portos organizados. Enquanto uma pretende fiscalizar mais os movimentos do capital, outra propõe um avanço na participação do capital privado nos portos brasileiros, introduzindo no país o modelo de administração portuária *private landlord*<sup>53</sup>.

Esse é o caminho que vai se delineando com o novo marco regulatório publicado em 2013, a Lei nº 12.815, na qual há<sup>54</sup> clara defesa da concessão completa dos portos ao capital privado, ficando em nível federal, as decisões mais gerais do setor portuário.

A referida lei também propõe a adoção do modelo empresarial para as Companhias Docas, com planos de metas, indicadores de avaliação de desempenho, gratificações ao cumprimento das metas e profissionalização dos quadros e da gestão. Dessa forma, mesmo com uma diretriz clara em relação à

---

<sup>53</sup> Goldberg (2009) já anunciava em sua dissertação de mestrado que este seria o modelo a ser adotado pelo Brasil nos próximos anos.

<sup>54</sup> Lei nº 12.815/2103. seção I do Capítulo II, título Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária

centralização do poder decisório do setor portuário no governo federal, o Estado avança na liberalização do setor.

No que concerne ao trabalho portuário, a Lei nº 8.630/1993 foi mais impactante. Sua promulgação atingiu a gestão do trabalho, extinguindo o sistema de *closed shop* e instituindo os Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMOs) como responsáveis pela intermediação da mão de obra avulsa. A Lei nº 12.815 manteve os OGMOs e o trabalho portuário avulso, porém permitiu aos terminais privados, localizados fora da área do porto organizado, caso queiram, não contratarem trabalhadores avulsos. Acirra-se então a privatização da mão de obra portuária. Porém, vale ressaltar que a lei em questão garantiu a aposentadoria especial, dada a trabalhadores colocados em situação de risco, e a renda mínima, ambas ainda sem aplicação e em processo de estudo e viabilização.

Nos capítulos seguintes observaremos especificamente as questões do trabalho portuário e dos movimentos de resistência a este processo ao longo dos 20 anos de sua existência. Afinal, essas leis, decretos, portarias e novos organismos não surgiram e foram adotadas pacificamente pelos trabalhadores, principalmente por conta da sua exclusão nas decisões que culminaram nos dois marcos regulatórios (Lei nº 8.630/1993 e Lei nº 12.815/2013). Essa regulamentação, que mostra a presença constante do Estado no campo portuário, modificam as estruturas objetivas desse campo, assim como as práticas e o jogo de forças ali existentes, cabendo-nos entender a relação entre os agentes nesse campo a partir dessa modificação.

O objetivo deste capítulo foi apresentar os modelos de administração portuária, sua adoção no Brasil e em outros países, com foco no entendimento do sistema portuário nacional, para compreendemos as estruturas objetivas nas quais os trabalhadores portuários estão inseridos. Eles passam de registrados pelo Estado (DTM) para registrados pelo capital (OGMO), prestam serviços não apenas a uma operadora portuária ou à autoridade portuária, mas a um caleidoscópio de

empresas, das mais diversas nacionalidades e com variados padrões tecnológicos.

Todas essas mudanças nas estruturas objetivas afetam profundamente a compreensão do trabalhador sobre seu papel nos portos, daquilo que foi, do que é e do que pode ser. No próximo capítulo, discorreremos especificamente sobre o trabalho portuário, seus métodos de contratação e as mudanças no processo de trabalho, buscando compreender a relação que os trabalhadores terão nessa nova configuração do campo, com outra condição das estruturas objetivas e com a mudança na posição dos agentes, procurando entender se há, em decorrência disso, modificações na composição do grupo ocupacional, Também procuramos saber como esses trabalhadores vão construindo, a partir de sua relação com essas estruturas, suas formas de resistência e adaptação ao novo sistema.

### **CAPÍTULO 3: O TRABALHO PORTUÁRIO: DEFINIÇÕES E MUDANÇAS NO CONTEXTO DE PRIVATIZAÇÃO**

As mudanças no capitalismo após a década de 1970 apresentaram diversos desafios para os setores da economia. No Brasil, vimos diminuir os setores primário e secundário e avançar o setor terciário. Como uma típica atividade do setor de serviços, o trabalho portuário esteve no cerne das transformações ocorridas nesse período. Conforme visto, a atividade portuária ganhou importância no processo de mundialização do capital, uma vez que os portos tornaram-se não mais fins das rotas de distribuição das mercadorias, mas elos da cadeia logística, em que a rapidez nos processos de embarque e desembarque é fundamental para que o ciclo da economia não pare.

O trabalho portuário, que durante muito tempo foi conhecido por seu processo artesanal, em que há a utilização da força física e de conhecimentos adquiridos no cotidiano do trabalho para exercício da operação portuária, também foi modificando-se nesse contexto (DAVIS, 2000). As transformações de base tecnológica, constituinte das políticas de ampliação do controle do capital sobre a mão de obra e o processo produtivo, fizeram-se sentir a partir da segunda metade do século XX, com a introdução do uso de contêineres, o embarque de sacas por *shiploaders* e o uso de sugadores em embarques de cargas a granel. Modificada a base, as novas propostas de ordem econômica e política, que resultaram em novos modelos de administração portuária, apresentados no Capítulo 2, em privatização de portos e da mão de obra, avançaram ao longo dos anos 1980 e 1990, desafiando a manutenção da natureza do trabalho portuário e também a organização do trabalho e a configuração das categorias portuárias.

Assim, a nova forma assumida pelo capitalismo no final do século XX afronta o trabalho portuário, que retoma sua importância nesse período, ao se reinventar. Em quais bases isso aconteceu? Quais foram os problemas

enfrentados e como as organizações sindicais e os trabalhadores reagiram às mudanças as quais foram submetidos?

Buscando responder a essas questões, este capítulo procura discorrer sobre qual a natureza do trabalho portuário, seu caráter sazonal, seu processo de trabalho, a constituição do grupo ocupacional e as mudanças ocorridas após a privatização. Para isso, reconstitui brevemente o processo de trabalho anterior a 1993 comparando-o com o atual, finalizando com uma análise da constituição e manutenção do grupo ocupacional dos estivadores. O objetivo é observar como as mudanças das estruturas objetivas atuam sobre os trabalhadores, podendo culminar com uma modificação nos principais elementos que constituem o *habitus* dessa categoria.

### *3.1 DURO, INSALUBRE, PERIGOSO E SAZONAL: A NATUREZA DO TRABALHO PORTUÁRIO*

O processo de privatização dos portos, conforme visto nos capítulos 1 e 2, acarreta em modificação nos modelos de gestão portuária, que, entre outros fatores, inclui a reorganização do trabalho portuário. A partir disso, vemos uma profunda mudança tanto na forma de organização e controle do trabalho portuário como no processo de trabalho, sendo que, em alguns portos do mundo, a figura do trabalhador portuário tornou-se cada vez mais rara. Dessa forma, parece anacrônico falarmos sobre a natureza do trabalho portuário em pleno século XXI. Contudo, é sobre essa natureza que o processo de trabalho e a constituição do grupo ocupacional dos trabalhadores portuários assentaram-se durante décadas. Assim, falar sobre a natureza do trabalho portuário é de extrema relevância, visto que a privatização portuária, ao alterá-la, modifica profundamente a configuração do grupo ocupacional, assim como o *habitus* do trabalhador.

Green (2000, p. 560) diz que existem cinco pilares importantes para a análise do processo de trabalho portuário: o processo de contratação; os saberes e/ou especialização entre portuários; a figura dos contramestres e o controle sobre o trabalho; a natureza do trabalho que traz a propensão a acidentes; e o crescimento gradual em ferramentas e maquinários, culminando nas novas tecnologias, com destaque para a containerização. Podemos reduzi-los a três pilares: natureza do trabalho, capacitação e contratação.

A gênese do processo de trabalho está na natureza do trabalho. O trabalho portuário é conhecido por ser um trabalho sazonal, propenso a oscilações oriundas do fluxo dos navios aos portos, além de ser um trabalho duro, insalubre, perigoso, exposto ao risco de acidentes e doenças. Dessa forma, constituiu-se uma imagem sobre o trabalho portuário assentada nas categorias de masculinidade e violência. O trabalhador portuário foi visto, e muitas vezes afirmou sua identidade (e seu *habitus*), como um grupo masculino, em que o alcoolismo e a violência são elementos constituintes dessa identidade.

Contudo, tal imagem foi construída pela natureza do trabalho portuário. Deve-se lembrar, em primeiro lugar, que o trabalho portuário foi durante décadas, e por que não dizer, séculos, manual. Com isso, questões como o uso da força física e a necessidade de emprego de homens fortes, dada a visão de gênero essencialista que relaciona a força física ao homem, foram fundamentais para o exercício da profissão. Cabe-nos desvendar melhor essa natureza.

### 3.1.1 A NATUREZA DO TRABALHO ASSENTADA NA FORÇA

“Trabalho portuário é a energia humana desprendida na realização dos serviços afetos às operações portuárias na movimentação de cargas nos portos” (CARVALHO, 2005. p. 12). Essa definição dada por Carvalho traduz em que consiste a natureza do trabalho portuário.

O homem é o instrumento do trabalho. Ele é responsável por todos os movimentos e pelos ritmos do trabalho, que podem ser intensificados conforme sua vontade ou a do empregador (BRAVERMAN, 1981, p. 96-98). O trabalho portuário é dispêndio de energia humana e, em trabalhos que utilizam esse tipo de energia como instrumento, a força física é elemento fundamental, logo, se depreende que o trabalho portuário assenta-se sobre essa força.

De Vries (2000) discorre sobre a construção da imagem do trabalho portuário feita por acadêmicos e não acadêmicos. Para ele, existem seis elementos que determinam essa constituição, sendo a imagem física um deles. Diz o autor que são delineados dois aspectos em relação a ela: a força física e as duras condições do trabalho, que o tornam perigoso.

Em relação ao uso da força física, De Vries (2000, p. 687, tradução nossa) diz que

[...] inquestionavelmente o poder deste aspecto na construção da imagem dos portuários proveio do fato que remeteu o corpo do portuário – o levantamento de peso nas costas, as mãos fortes e a destreza manual – a base principal da cultura ocupacional nas docas<sup>55</sup>.

Associa-se a isso o fato que o uso do corpo como instrumento de trabalho imprime à atividade portuária um caráter arriscado, visto que se desenvolve em um ambiente perigoso e insalubre.

Mesmo com toda a tecnologia introduzida no processo de trabalho, que reduziu a quantidade de trabalhadores dentro e fora dos navios, existem cargas cujo manuseio ainda é duro e insalubre. E por que não dizer que mesmo as cargas que já são operadas com alta tecnologia, como o contêiner, também exigem cuidados do trabalhador no momento do manejo.

“Eu não vejo trabalho nenhum automatizado, e se ficar uma castanha, quem é que vai ter que tirá-la? O conferente? É ruim, hein! É o estivador

---

<sup>55</sup> “Unquestionably the power of this aspect in the construction of the dockers’ image stemmed from the fact that it denoted the body of the docker – the weight-lifting back, the Strong hands and the manual dexterity – as the main basis of the occupational culture at the docks” (DE VRIES, 2000, p. 687).

que tem que se virar. [...] Esse trabalho é automatizado? É ruim, hein, é varão até umas horas para soltar” (Estivador 5).

No início dos anos 2000, Tania Zotto (2002) identificou nove tipos de operações existentes no Porto de Santos a partir do tipo de carga movimentada<sup>56</sup>: i) sacaria solta; ii) carga geral; iii) navios *roll on-roll off* (ro-ro); iv) contêineres com recurso de bordo; v) contêineres com recurso de terra; vi) granel com *grab*; vii) granel com aparelhos automáticos e sugador; viii) cargas especiais – produtos siderúrgicos e fardos de celulose; e ix) embarque de açúcar ensacado por *shiploader*. Mesmo com o avanço das tecnologias, boa parte dessas operações ainda utiliza o trabalhador portuário, inclusive em decorrência das negociações coletivas que conseguiram garantir a permanência de alguns postos de trabalho nessas operações.

Algumas operações são mais duras e insalubres, consideradas não nobres e, por isso, menos disputadas pelos trabalhadores. É a situação, por exemplo, da operação de granel com o uso de *grab*<sup>57</sup>. Aqui, a função dos portuários, mais especificamente os estivadores, é “[...] sinalizar, para o operador do *grab*, a situação do porão, em relação tanto à carga quanto aos trabalhadores” (ZOTTO, 2002, p. 115). Nesse caso, o estivador fica responsável por dizer ao operador do *grab* se há ainda muita carga a ser retirada do navio e, caso haja trabalhadores no porão, informar qual a posição destes, pois o operador do *grab* não tem a visão disso, podendo direcionar o equipamento para o mesmo local onde eles estão, causando graves acidentes.

O trabalho do portuário, no caso do estivador, não se resume à sinalização, sendo necessária a sua presença nos porões se a carga a granel tiver que ser retirada de suas paredes, o que acontece principalmente com os

---

<sup>56</sup> Os tipos de operações portuárias serão mais bem explicados e discutidos ao longo do capítulo.

<sup>57</sup> O *grab* é um tipo de guindaste composto por duas grandes pás e utilizado em operação de granel sólido. Ele é levado para dentro do navio, onde as duas pás se fecham, pegando grande quantidade do granel, sendo içadas para o costado, onde abrem e colocarão a carga na caçamba do caminhão. Ranulpho Prata, no livro “Navios Iluminados”, chamou o *grab* de “aranha descomunal”, dada a semelhança do equipamento com o aracnídeo e a novidade do uso daquele tipo de tecnologia, mostrando o significado para os trabalhadores das mudanças que a tecnologia trazia para o processo de trabalho.

carregamentos de sal, em que os estivadores são requisitados para, munidos de picareta, “quebrarem as barreiras”, permitindo ao *grab* abocanhar uma quantidade razoável de carga. Nessas situações, o contato direto com cargas que podem causar doenças (como o enxofre, cujo porão foi retratado por Zotto, a partir da fala de trabalhadores, como uma “sucursal do inferno”) e o risco de uma falha de comunicação entre o portaló (responsável por indicar a posição dos trabalhadores no porão) e o guincheiro (responsável pelo manejo do *grab*) pode gerar acidentes, retomando então o caráter perigoso e insalubre da natureza do trabalho portuário.

Pode-se acreditar que, com o avanço da tecnologia, apenas em casos como esses (a operação com sacaria solta, cada vez mais rara, ou a carga a granel), temos o emprego da força física, de modo que basear a natureza do trabalho à força, à periculosidade e à insalubridade, poderia ser algo obsoleto, se os números não mostrassem que, nos últimos anos, houve um aumento significativo dos acidentes de trabalho nos portos.

**Tabela 2: Acidentes de trabalho liquidados conforme as consequências – atividades de carga e descarga – estado de São Paulo<sup>58</sup>**

Consequência	1999	2001	2005
Incapacidade menos de 15 dias	108	63	133
Incapacidade mais de 15 dias	65	66	47
Incapacidade permanente	2	2	11
Óbitos	1	0	1
Total	176	131	192

Fonte: Anuário Estatístico de Acidentes de Trabalho – AEAT/MPAS.  
Elaboração da autora

Os dados do período posterior à Lei nº 8.630/93 mostram uma oscilação no número de acidentes de trabalho, aumentando os casos de incapacidade permanente. Em 2006, o Órgão Gestor de Mão de Obra de Santos

<sup>58</sup> A Classe da CNAE 95 correspondente à operação de carga e descarga, que foi válida até 2005 e utilizada como critério para a elaboração destas tabelas, inclui os serviços de estiva e capatazia, contudo, não é classe exclusiva do setor portuário, havendo nela outras profissões referentes as operações citadas.

(OGMO-Santos) divulgou dados diferentes dos apresentados pelo Ministério da Previdência Social (MPAS), os quais, mesmo ressaltando uma diminuição dos acidentes de trabalho no período, eram maiores do que os dados apresentados na tabela acima.

O Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) divulgou um relatório que aponta uma queda no número de acidentes ocorridos nos últimos quatro anos no país santista. No ano de 2002, foram registrados 342 acidentes envolvendo trabalhadores avulsos. No ano passado [2005], o número caiu para 223, uma média de 18 acidentes por mês (DOMINGUES, 2006).

Vale lembrar que a diferença entre os números apresentados pelo ministério e pelo OGMO-Santos pode ocorrer devido ao tipo de variável analisada. No caso, a variável aqui utilizada refere-se a acidentes liquidados e suas consequências. Contudo, quando observamos os dados de registro de acidentes de trabalho, os números não modificam tanto, havendo, inclusive, um aumento.

**Tabela 3: Acidentes de trabalho registrados conforme o motivo – atividades de carga e descarga – Estado de São Paulo**

Motivo/Situação	1999	2001	2005
Típico - com cat*	174	120	173
Trajeto - com cat	11	15	39
Doença do trabalho - com cat	4	8	9
Total	189	143	221

Fonte: Anuário Estatístico de Acidentes de Trabalho – AEAT/MPAS

Elaboração da autora

\*Cat: Comunicação de acidente de trabalho

Mesmo com a disparidade apresentada entre os dados do MPAS - que inclui outras categorias, não apenas aquelas ligadas às atividades portuárias e refere-se ao Estado de São Paulo - e os dados do OGMO-Santos, é possível depreender que o índice de acidentes de trabalho é alto, ainda mais quando a referência é um processo de trabalho que à época já encontrava altos níveis de automação. É de se espantar que, segundo o OGMO-Santos, a maioria dos

acidentes ocorreu nas operações com açúcar (29%) e contêineres (46%), tipos de operação que já estavam bastante automatizadas, o que resultou na formação de uma comissão tripartite pela Delegacia Regional do Trabalho, cujo intuito foi reduzir os índices apresentados (DOMINGUES, 2006).

Com a formação de tal comissão, os índices não pararam de oscilar, chegando a crescer 200% o número de óbitos, entre 2006 e 2011, e a dobrar o número de trabalhadores com incapacidade permanente no mesmo período. Como mostra a tabela 4 - que apresenta dados referentes apenas a trabalhadores empregados em portos e terminais portuários - imediatamente após a formação da comissão tripartite houve uma redução no número de acidentes, chegando a zerar o número de acidentes de trabalho que geraram incapacidade permanente do trabalhador. Contudo, dois anos depois, ano de promulgação do decreto nº 6.620/08, que permitiu a concessão dos portos organizados e modificou as regras na exploração dos terminais portuários, houve um aumento de mais de 100% nos acidentes de trabalho, chegando a quase triplicar o número de acidentes de trabalho com incapacidade de mais de 15 dias.

**Tabela 4: Acidentes de trabalho liquidados conforme as consequências – atividades em portos e terminais – Estado de São Paulo**

<b>Consequência</b>	<b>2006</b>	<b>2008</b>	<b>2011</b>
Incapacidade menos de 15 dias	62	93	171
Incapacidade mais de 15 dias	32	116	96
Incapacidade permanente	0	4	8
Óbitos	0	0	2
Total	94	213	277

Fonte: Anuário Estatístico de Acidentes de Trabalho – AEAT/MPAS  
Elaboração da autora

Além disso, como ressalta a fala de um dos membros do grupo virtual, após o falecimento de um dos companheiros de trabalho, os acidentes não pararam de acontecer, somando-se a eles doenças de outra natureza, agora

causadas pelo estresse do aumento da produtividade e da possibilidade de perda do emprego, e pelas condições de trabalho, que continuam insalubres.

“Mais um companheiro que se vai! E aí ficamos nos perguntando! Que sofremos com as mudanças bruscas do tempo, exercemos atividades de risco, expostos ao frio, à chuva, ao calor, às poeiras, a produtos químicos e radioativos em contêineres, enfim, expostos a diversos riscos! Mas muitas vezes com toda esta exposição e atividades arriscadas sobrevivemos. E aí podemos dizer que o trabalhador portuário, a partir da implantação da lei de modernização dos Portos, adquiriu problemas de saúde que até então não tínhamos: tais como, pressão alta, diabetes, problemas psíquicos, nas articulações, respiratórios, audição, enfim, diversos problemas de saúde, na qual vieram agravar a resistência e a saúde do trabalhador portuário (Estiva, Bloco, Sintraport, Conferente, Consertador, Sindogesp e outros). Cabe lembrar que em poucos meses perdemos vários colegas de forma abrupta, colegas que conviviam no dia a dia trabalhando e tentando levar o sustento aos seus familiares, mas a incerteza e a pressão vieram agravar a saúde destes companheiros e estes se foram, deixando para traz exemplos aos seus familiares e amigos” (Estivador 32).

Esse depoimento pode ser corroborado com o fato ocorrido em final de novembro de 2012, no ponto de escalação 3. Na ocasião, o estivador Wilson Roberto dos Santos, conhecido como Tatu, sofreu um acidente vascular cerebral durante a escala para o período da tarde (das 13h às 19h). No momento, não havia socorrista no local e, segundo contam os trabalhadores presentes, a ambulância demorou cerca de 15 minutos para chegar. O estivador ainda permaneceu durante uma semana em Unidade de Terapia Intensiva, falecendo em 2 de dezembro<sup>59</sup>.

As condições de salubridade dos pontos de escalação contribuem para o agravamento de doenças decorrentes de estresse. Os lugares são quentes e sem ventilação, não há locais para se sentar e há poucos bebedores. Eles abrem apenas meia hora antes da escala, ficando os trabalhadores ao relento até sua abertura. Nos pontos de escalação 1 e 2, os trabalhadores ainda convivem com os pombos que circundam os silos de trigo e soja. Em uma cidade onde a

---

<sup>59</sup> A questão foi por nós tratada no artigo *Saúde e Segurança no Porto de Santos, novamente!*, publicado em 13 de dezembro de 2012, em PortoGente, havendo, na ocasião, resposta do OGMO às informações de atraso do socorro e falta de socorristas nos postos de escalação. Para ler o artigo, acesse: <http://portogente.com.br/colunistas/carla-diequez/saude-e-seguranca-no-porto-de-santos-novamente-64874>

temperatura média no verão é de 30º, a possibilidade de não se sentir bem pela exposição ao sol é real. Associa-se a isso o fato de não se saber se vai ou não conseguir engajar-se no trabalho, o que é motivo de estresse no trabalhador.

“Por mais absurdo que pareça, mas o pior momento estressante de nosso trabalho é justamente a hora da escala” (Estivador 18).

Dessa forma, conclui-se que automação não é sinônimo de redução de riscos nos processos de trabalho, pois as características de periculosidade e insalubridade permanecem como parte da natureza do trabalho portuário. A existência ainda de operações não automatizadas ou semiautomatizadas, também geram estresse nos trabalhadores em razão da necessidade de conhecimento e qualificação, assim como retiram deles o controle sobre o processo. Isso associado às dúvidas em relação ao engajamento no trabalho faz com que periculosidade e insalubridade sejam reafirmadas como categorias fundamentais na constituição do grupo ocupacional.

### 3.1.2 A NATUREZA DO TRABALHO ASSENTADA NA SAZONALIDADE

Outra característica do trabalho portuário é a sazonalidade. Por não ser a ponta, mas um dos vários elos das cadeias produtivas, a atividade portuária é pautada pela safra da produção e pela dinâmica da produção industrial. A base das exportações no Brasil são os produtos primários, como minério de ferro, soja e açúcar. Em 2012, o minério de ferro foi o principal produto exportado pelos portos brasileiros, com a soja em 3º lugar e o milho e o açúcar dividindo o 4º lugar (ANTAQ, 2013, p. 17). No Porto de Santos, entre os produtos mais movimentados no ano de 2012, estão a soja, o açúcar e o milho, que juntos foram responsáveis pela movimentação de mais de 40 mil toneladas, o que representou, segundo dados da Codesp, 36,4% do total operado no referente ano (CODESP, 2012, p. 58-59). O embarque desses produtos, por exemplo, depende do período de safra.

Dessa forma, o trabalho acaba tendo por base a safra da produção, sendo mais constante em períodos de safra e menos recorrente na entressafra. Mesmo com o aumento das cargas industrializadas ou de minérios e outros produtos cuja fabricação independe de safra, o trabalho portuário ainda tem a sazonalidade como parte de sua rotina, podendo ela ser considerada elemento constituinte da natureza do trabalho no setor.

No início da atividade, no século XIX, a sazonalidade era ainda mais comum, não somente pela produção ser basicamente de produtos primários, mas porque os navios ainda não eram tão rápidos como os atuais, o que foi modificado já na segunda metade do século XIX, quando os veleiros foram substituídos por navios a vapor.

Assim, a organização do trabalho portuário também era feita em relação a essa sazonalidade. No século XIX e início do século XX, o trabalho portuário era ocasional<sup>60</sup>, ou seja, os trabalhadores empregavam-se por período e ganhavam pela produção ou jornada de trabalho realizado, sem contratos estabelecidos.

Colin Davis (2000) divide a organização do trabalho portuário em três fases - fase artesanal, fase ocasional e fase da regulamentação. Essa divisão tem por base a relação de poder do trabalhador ou das organizações sindicais sobre a organização do trabalho. Já Voss e Linden (2000) falam em quatro tipos de configuração da imagem do trabalho portuário: i) configuração pré-portuária; ii) configuração monopolística; iii) configuração ocasional; e iv) configuração pós-ocasional.

Para os objetivos desta pesquisa interessa entender os períodos em que o trabalho era ocasional e quando já vigia o pós-ocasional, principalmente no Brasil, onde o debate sobre a manutenção do trabalho avulso ainda é pauta de negociação.

---

<sup>60</sup> Utilizaremos aqui os termos “ocasional” e “não ocasional” para nos referirmos aos momentos de regulação do trabalho portuário avulso. Consideramos esses termos mais adequados à tradução dos termos em inglês “casual” e “descasualization”, definindo assim a regulação do trabalho nos portos.

O período do trabalho ocasional caracteriza-se pela grande oferta de mão de obra flexível e barata no mercado de trabalho portuário, sem treinamento, não permanente e que pode ser empregada em curtos períodos (MCNAMARA; TARVER, 1999; LINDEN; VOSS, 2000; DAVIS, 2000). A contratação era baseada nas relações pessoais mantidas com os contramestres e com os chefes de equipes. Dessa forma, as relações familiares e comunitárias eram mecanismos importantes para garantir o acesso ao mercado de trabalho. Em alguns portos, como Nova Iorque, critérios como a etnia eram utilizados para selecionar trabalhadores para as atividades diárias.

No Brasil, podemos dizer que o período do trabalho ocasional durou até os anos 1940, quando a promulgação da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) deu o direito aos sindicatos de estivadores organizarem o trabalho a partir de um cadastro prévio, feito pela Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM) e baseado na associação do trabalhador ao sindicato.

Como o trabalho portuário inclui todas as gradações possíveis entre tarefas que podem ser feitas por qualquer ser humano de estrutura física mediana e tarefas que requerem muita experiência para serem feitas com correção, a força de trabalho acaba dividindo-se em um núcleo de operários mais especializados, conhecidos individualmente e objeto de preferência formal ou informal, e uma periferia formada por trabalhadores irregulares e indistintos, contratados quando aparecem a fim de preencher claros ou satisfazer demandas excepcionais no volume de negócios. (CRUZ, 1998, p.49)

O chamado sistema de *closed shop*, no qual apenas trabalhadores sindicalizados podem ter acesso ao mercado de trabalho da categoria, pode ser considerado um modelo de trabalho não ocasional, apesar de não apresentar todos os critérios que definem esse modelo. Contudo, por estipular limites, em conjunto com o governo, para a entrada no mercado, o *closed shop* poderia ser considerado uma maneira de conter o trabalho ocasional.

O modelo brasileiro talvez não seja completamente não ocasional, pois, conforme nos mostram Davis (2000) e Turnbull (2012), um dos elementos do trabalho não eventual é a garantia mínima de salários. Os trabalhadores,

independentemente de terem trabalhado, recebem um pagamento mínimo. Em caso de exercerem alguma atividade, eles podem aumentar seu ganho.

Esse é o caso da Inglaterra após a 2ª Guerra Mundial. O *National Dock Labour Scheme* (NDLS), formalizado pelo *Dock Workers Act*, de 1946, e pelo *Dock Workers Orders*, de 1947, reconheceu o trabalho portuário, registrando aqueles que se dedicavam à profissão. A partir disso, as operadoras portuárias, que deveriam também ser previamente registradas, só poderiam requisitar mão de obra entre os trabalhadores registrados, cabendo ao *National Dock Labour Boards* (NDLB), financiado por essas operadoras, organizar essa relação (MCNAMARA; TARVER, 1999).

Entre 1947 e 1989, o NDLS recebeu três importantes contribuições, das quais destacamos uma que é fundamental para o modelo de trabalho não ocasional e o processo posterior de desmonte do esquema inglês. Em 1965, o *Devlin Report* recomendou a todos os trabalhadores registrados o exercício não ocasional do trabalho, garantindo a eles estabilidade ou, como falam McNamara e Tarver, o “emprego para vida”. Isso gerou, segundo os autores, um sério problema de manutenção e sobrevivência do esquema, pois algumas empresas faliram, transferindo seu lastro de trabalho às demais empresas, estrangulando os portos geridos pelo NDLS, que estavam perdendo cargas para aqueles que não adotaram o esquema ou para portos estrangeiros.

O esquema foi abolido em 1989 como parte das reformas trabalhistas instituídas no governo Thatcher. Segundo Stoney (1999), a abolição do NDLS reduziu as greves e aumentou a produtividade. Os empregadores puderam, após a abolição do NDLS, remover o excesso de trabalho, reorganizar os arranjos trabalhistas e revisar as práticas das relações industriais.

No caso do porto de Liverpool, um dos mais importantes da Inglaterra e com uma força de trabalho organizada, houve uma redução brutal no número de trabalhadores entre os anos de 1969 e 1999. De 12.000 trabalhadores em 1969, passou a 6.000 em 1979 e 1.000 em 1989. Após o fim do NDLS, em 1990 eram

700 trabalhadores e, em 1999, eram em torno de 450. Ao mesmo tempo, houve um crescimento do número de toneladas embarcadas, de 20 milhões em 1988 para 30 milhões em 1997<sup>61</sup>.

Baseados nisso, podemos dizer que o que temos no Brasil, em relação ao trabalho portuário avulso, não é um tipo puro de trabalho não ocasional, mas uma tentativa de restringir o mercado interno de trabalho, que acaba transitando entre o ocasional e o não ocasional. Para entendermos melhor, vale discutirmos brevemente sobre o processo de contratação e engajamento do trabalho portuário avulso no Brasil.

Antes da promulgação da Lei nº 8.630/93, os trabalhadores portuários avulsos tinham o trabalho organizado pelo sindicato, responsável pela gestão do trabalho e negociação das condições de contratação com os operadores portuários. A partir da matrícula realizada pela Delegacia do Trabalho Marítimo (DTMs), o trabalhador portuário avulso poderia oferecer o seu serviço a qualquer operador portuário, desde que fosse sindicalizado e engajado em uma equipe de trabalho pelo sindicato, então responsável pela organização do trabalho.

Mediante concurso, no qual eram realizados exames práticos (REIS, 1973), os trabalhadores obtinham a matrícula na DTM. Dessa forma, diferente do trabalhador ocasional, o trabalhador portuário avulso brasileiro precisava ser qualificado ou cumprir com os requisitos mínimos para realizar a atividade a qual pleiteava uma vaga. Todavia, também era diferente do trabalho não ocasional, pois, o fato do trabalhador inserir-se nesse *pool*, não lhe dava direito a uma remuneração mínima, como era o caso do NDLS; sendo necessária a constante busca por engajamento no trabalho para a garantia da sobrevivência. A diferença

---

<sup>61</sup> Os trabalhadores de Liverpool foram seriamente atingidos pelo fim do NDLS e entre os anos de 1995 e 1998 realizaram uma grande greve, apoiada por trabalhadores de vários portos do mundo (CASTREE, 2000), sendo retratada, inclusive, pelo cineasta Ken Loach, no documentário *The Flickering Flame* (1998).

é que a concorrência se dá apenas entre trabalhadores sindicalizados e aptos ao exercício da função.

Esse modelo permaneceu após a promulgação da Lei nº 8.630/93, mas, o registro ou cadastro – denominação dada à antiga matrícula na DTM e que corresponde à condição de associado (registro) e não associado (cadastro) ao sindicato - e a organização do trabalho avulso passaram a ser realizados pelos Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMO), que mantiveram o quadro estabelecido, no qual apenas os trabalhadores nele registrados ou cadastrados podiam oferecer seus serviços aos operadores portuários, sem a garantia de remuneração mínima. No entanto, após a lei, os trabalhadores avulsos registrados ou cadastrados no OGMO podem também oferecer seus serviços a um único operador, mediante vínculo empregatício por tempo indeterminado, garantindo, então, uma remuneração mínima e demais benefícios (vale-transporte, vale-refeição, plano de saúde). O registro ou cadastro desses trabalhadores fica suspenso no período em que ele está vinculado à operadora portuária. Em caso de demissão, o trabalhador poderá retornar ao OGMO, reativando o seu registro ou cadastro.

O que temos então pode ser considerado um modelo híbrido, no qual coexistem elementos do trabalho ocasional e do não ocasional, sendo, contudo, os critérios do segundo, mais fortes.

A manutenção desse sistema, em que os trabalhadores permanecem na condição de avulso, é justificada, em parte, pela sazonalidade do trabalho. O fato de, no Brasil, a base da movimentação de cargas serem os produtos primários, faz com que os trabalhadores digam que devido à sazonalidade, mantê-los na condição de avulsos é vantagem para o trabalho e para o capital. Para o primeiro, porque permite que os trabalhadores prestem serviços para diversas operadoras portuárias, podendo, então, ter mais períodos de trabalho e, conseqüentemente, aumentar seus ganhos. Em épocas de safra, esse fato é totalmente pertinente, pois há a necessidade de trabalhadores em tempo integral

no porto, dado que a movimentação é 24 horas e a quantidade de cargas é maior que em outros períodos<sup>62</sup>, permitindo-se que se dobre a jornada ou se trabalhe com intervalos de apenas seis horas. Para o capital, por sua vez, é vantajoso, pois não precisa manter um contingente constante de trabalhadores em regime de contratação CLT, com todos os custos inerentes à regulação do trabalho, sendo que nem sempre existe trabalho.

Tome-se, por exemplo, o fato de que a movimentação de carga e descarga não é uma operação contínua. Embora o porto de Santos seja de alta rotatividade de carga e descarga e o aporte de navios constante, certo é que os operadores portuários trabalham com períodos onde há navios aguardando espaço para suas operações e períodos onde há ociosidade. As operações restringem-se aos pátios e movimentações internas (PAUL; FREDDO, 2009, p. 155).

Dessa forma, a sazonalidade ainda serve de instrumento de composição do grupo ocupacional dos trabalhadores portuários, sendo elemento de disputa e resistência no que tange a não tornar o trabalho totalmente não ocasional, o que resultaria na vinculação dos trabalhadores por tempo indeterminado a apenas um operador portuário.

### 3.2 O PROCESSO DE TRABALHO PORTUÁRIO

*“Um novo problema ameaça a categoria: a automação. Sem palavras, sem ação, isolados, calados, serão os estivadores uma categoria em extinção?” (SARTI, 1981, p. 165)*

Conforme apontado no início deste capítulo, o processo de trabalho portuário passou por diversas mudanças ao longo dos últimos cem anos. Segundo Green (2000), desde o século XVII o processo de trabalho foi mudando devido à inserção da tecnologia, porém, para a autora, a mudança foi mais contundente

---

<sup>62</sup> Em março e abril de 2013, o Porto de Santos sofreu congestionamentos dada a supersafra de grãos (soja e milho, especificamente) que, segundo os produtores rurais, foi 10% maior que a de 2012. Mais informações ver: <<http://www.ebc.com.br/noticias/economia/2013/03/supersafra-de-graos-congestiona-porto-de-santos>>

após a criação do contêiner, na segunda metade do século XX. Segundo ela, nenhuma tecnologia foi tão abrupta e tão revolucionária nos portos quanto a containerização, principalmente, no que se refere ao trabalho, pois, até então, nenhuma tecnologia havia afetado o terno, a mais importante unidade de trabalho portuário (CRUZ, 1998). O processo de trabalho não pode ser entendido apenas como a forma de organizar a produção, a partir da relação homem-máquina, mas deve compreender também, conforme evidenciado por Cattani (1995, p. 13), a dimensão política e econômica, que coloca a organização da produção e do trabalho a favor do capital. O processo de trabalho é assim a forma concreta do processo de acumulação do capital e, por isso, assume, ao longo do tempo, “[...] formas variadas e mutantes” (CATTANI, 1995, p. 15). Assim, para a nova conformação do campo portuário é necessário também modificações no processo de trabalho.

Dessa forma, buscamos nesta parte discorrer sobre o processo de trabalho existente antes da privatização portuária e o processo de trabalho atual, no qual a unitização da carga e, mais precisamente, o contêiner tornou-se parte da rotina dos trabalhadores. Faremos essa reconstituição a partir de uma perspectiva marxista, pensando a separação entre trabalho vivo e trabalho morto e como, em um primeiro momento, o corpo é a máquina, o corpo é trabalho vivo e trabalho morto; mas, com o desenvolvimento das tecnologias de produção, ambos vão se misturando a ponto de a presença de trabalho vivo tornar-se cada vez mais rara no processo de trabalho, chegando a desaparecer<sup>63</sup>. Também procuramos observar como as mudanças na organização do trabalho, concretizadas na transferência do controle sobre a escala de trabalho do sindicato para o OGMO, interferem no processo de trabalho atual. Com isso, pretendemos compreender de que forma as mudanças ocorridas no processo de trabalho, aqui entendido como

---

<sup>63</sup> Essa já é uma realidade no terminal de contêineres Euromax, situado no Porto de Rotterdam – Holanda. Todos os aparelhos (portêineres e transtêineres) são manejados a distância, por computadores que são operados por técnicos, que acompanham as operações por vídeo. Não há uma completa desapareição do trabalhador do processo de trabalho, mas uma grande mudança do tipo de trabalho exercido. A operação desse terminal, também conhecido como Ghost Terminal, pode ser vista em: <<http://youtu.be/MoPYMCmYEy8>>

um conceito que une a organização do trabalho e as transformações no padrão tecnológico, podem modificar o sistema de percepções do trabalhador quanto ao seu trabalho e as formas de resistência ao novo padrão de acumulação capitalista, a acumulação flexível, e seus resultados.

### 3.2.1 PROCESSO DE TRABALHO ANTIGO: O CORPO COMO MÁQUINA

Como exposto anteriormente, o processo de trabalho portuário era conhecido pela prática artesanal, em que as habilidades manuais eram imprescindíveis para a execução das atividades. No Brasil, a introdução da maquinaria durante todo o século XX não prescinde da atividade de profissões como estivadores e consertadores de carga e descarga. Dessa forma, mesmo com a existência de guindastes e paus de carga, a presença do trabalhador portuário no processo de trabalho é intensa.

Retomando os pilares apresentados por Green (2000), um deles refere-se à especialização para a realização das tarefas. Isso é importante quando estamos falando da relação entre corpo e máquina no processo de trabalho. Do final do século XIX ao início da segunda metade do século XX, podemos definir o processo de trabalho portuário tal como nos apresenta Cruz (1998, p. 56-57, grifos nossos).

O próprio processo de trabalho também é muito diverso do fabril, consistindo em operações de transferência e movimentação de carga de um lugar a outro, feitas manualmente com a ajuda de alguns equipamentos - guindastes, paus de carga e cábreas de bordo (no início do século, praticamente só os primeiros). Não há, portanto, uma estruturação tecnológica do trabalho, nem um sistema de máquina que comande o processo de trabalho, discipline e organize os trabalhadores. Assim, o maquinário não exerce o tipo de pressão e coerção sobre os indivíduos que tende a caracterizar a atividade produtiva no contexto fabril. **No navio, os homens não são apêndices da máquina, e sim a máquina é um apêndice dos homens. Este fato faz com que a relação homem-homem seja mais importante do que a relação homem-máquina, o que não implica, é lógico, a inexistência de limites físicos.** Tanto as dimensões e forma dos porões do navio, quanto a natureza da carga limitam os métodos de manuseio, mas esse são

limites amplos e dentro dos quais os operários são soberanos. Deste modo, a organização do trabalho apoia-se fortemente no costume e na experiência adquirida pelos trabalhadores ao longo dos anos, e não em regras ditadas pelo designer da máquina ou por um corpo externo de gerentes.

Aqui, o corpo é a máquina. É a partir do manuseio dessa “máquina” que o processo de trabalho acontecerá. Green ressalta que até a 2ª Guerra Mundial o trabalho de carga e descarga era considerado desqualificado, esquecendo que tal trabalho requer “considerável expertise” (GREEN, 2000, p. 570). A autora ressalta que essa noção de qualificação é relacionada à formação realizada por órgãos especializados e baseada em algumas experiências em portos ingleses, neozelandeses e holandeses que afirmam que o trabalho qualificado é aquele formado para tal.

Green reforça que não é possível desconsiderar a presença de certo grau de especialização no trabalho portuário, apoiando-se em Taplin, que afirma que entre os trabalhadores portuários existem funções especializadas de “complexidade desconcertante”<sup>64</sup> (TAPLIN, 1986, p. 12, apud GREEN, 2000, p. 570, tradução nossa), Green acredita que não podemos desconsiderar a especialização adquirida pelos trabalhadores na experiência do processo de trabalho. Para Cruz (1998, p. 57), essa dimensão é de grande importância, pois,

[...] conseqüentemente, o importante não é aprender uma operação manual, mas dominar uma situação de trabalho. Isso implica, por suposto, que os operários tenham um controle suficientemente amplo do processo de trabalho de modo a poder integrar cada operação e um todo coerente. Isso implica, também, a existência de um grau razoável de liberdade e autonomia de ação. Somente exercendo sua capacidade de raciocínio, e desenvolvendo sua criatividade é que os operários podem dominar e resolver situações inesperadas de trabalho.

Ou seja, as relações sociais informais são um tipo de qualificação não mensurável, contudo, fundamental para a tomada de decisões no processo de trabalho (SENNETT, 2012, p. 191).

---

<sup>64</sup> “Bewildering complexity” (TAPLIN, 1986, p. 12 apud GREEN, 2000, p. 570).

O exercício dessa capacidade de raciocínio coloca a responsabilidade sobre a execução do processo de trabalho no trabalhador. Aqui, seu corpo é a máquina que movimentará a carga, mas que também terá que planejar e compreender o processo de trabalho antes da execução do próprio trabalho. Assim, os trabalhadores portuários guardam características próximas às aquelas apresentadas por Braverman (1981) no período anterior ao taylorismo.

Desde tempos imemoriais até a Revolução Industrial o ofício ou profissão qualificada era a unidade básica, a célula elementar do processo de trabalho. Em cada ofício, admitia-se que o trabalhador era senhor de um acervo de conhecimento tradicional, e dos métodos e procedimentos que eram deixados a seu critério. Em cada um desses trabalhadores repousava o conhecimento acumulado de materiais e práticas pelas quais a produção era realizada no ofício (BRAVERMAN, 1981, p. 100).

Tal conhecimento também ficava restrito à categoria na qual o trabalhador se encontrava, sendo possível dizer que o processo de trabalho portuário antes da privatização dos portos assemelhava-se ao processo de trabalho fordista/taylorista, não em termos da desqualificação do trabalhador, mas na divisão crescente das tarefas.

Conforme vimos no capítulo 1, a divisão do trabalho nos portos tem por base a dicotomia navio-cais. No final do século XIX e início do século XX, boa parte dos navios que aportava no Brasil trazia em sua tripulação pessoas aptas a realizar o trabalho de embarque e desembarque de mercadorias, ficando-as responsáveis pelo trabalho no interior dos navios, não se encarregando das atividades de transporte da carga entre armazéns e costado e vice-versa. O trabalho na área do cais era exercido por trabalhadores pagos diariamente pelos armadores dos navios ou pelos donos dos trapiches ou áreas de cais. Essa diferenciação definiu uma divisão entre trabalhadores em bordo e trabalhadores em terra, que durou até a promulgação da Lei nº 8.630/93.

Essa divisão demarcou não apenas a diferença entre os serviços, mas também delimitou a responsabilidade sobre a gestão do trabalho. Com a construção dos portos e a concessão da exploração às empresas privadas ou sua

manutenção pelo Estado, as atividades exercidas em terra ficaram sob a responsabilidade dos gestores dos portos, enquanto as atividades exercidas a bordo ainda foram mantidas pelos armadores do navio. Já nos anos iniciais do século XX, alguns trabalhadores locais foram sendo empregados pelos armadores para exercer atividades em bordo por pequenos períodos, recebendo pelas horas trabalhadas. A esses trabalhadores deu-se o nome de trabalhadores portuários avulsos.

No início, a forma de emprego era feita de maneira livre e desorganizada, com os trabalhadores afluindo ao porto em busca de uma vaga entre as inúmeras oferecidas em tempos de safra, caracterizando, conforme visto em parte anterior deste capítulo, o trabalho ocasional. Em Santos, a Companhia Docas de Santos (CDS) tentou organizar o trabalho dos portuários avulsos, principalmente dos estivadores. Contudo, como vimos no capítulo 1, estes reagiram por meio do movimento Estiva Livre, encampado pelo Centro dos Estivadores de Santos (CES), dado que eles já estabeleciam a organização do trabalho, por meio da distribuição da atividade de trabalho em forma de rodízio. Nesse caso, os estivadores queriam ser responsáveis pela gestão do trabalho e que a contratação dos trabalhadores fosse feita diretamente entre as operadoras portuárias e os sindicatos de trabalhadores. Esse movimento também previa a implantação do sistema de *closed shop* (SILVA, 2003).

Acontecido na década de 1930, o movimento foi reconhecido pelo então Presidente Getúlio Vargas que, em 1943, regulamentou a profissão de estivador e o sistema de *closed shop* em uma seção da Consolidação das Leis do Trabalho dedicada ao trabalho da estiva (SILVA, 2003). Contudo, o exercício do trabalho continuou a ser mediado pela entidade estivadora, órgão responsável por receber as oportunidades de trabalho da CDS e demais operadoras portuárias e repassar aos sindicatos, assim como por receber os ganhos dos trabalhadores após o exercício da atividade e repassá-los aos sindicatos.

Até a década de 1990, essa divisão foi vigente não apenas em Santos, mas em todos os portos brasileiros. Os trabalhadores em terra eram empregados das administradoras portuárias e ficaram conhecidos como doqueiros ou trabalhadores de capatazia, enquanto os trabalhadores em bordo constituíam-se como trabalhadores avulsos e suas atividades eram geridas pelos sindicatos de categoria.

No caso do Porto de Santos, os trabalhadores de capatazia estavam divididos em quatro categorias: empregados da administração portuária; operadores em aparelhos guindastescos, empilhadeiras, máquinas e equipamentos transportadores de carga (guindasteiros); conferentes de capatazia; e operários portuários. Todos eram responsáveis pela movimentação das cargas na faixa do cais, trasladando-as do costado dos navios aos armazéns e vice-versa. Os conferentes de capatazia, por exemplo, eram responsáveis por conferir e anotar as cargas que entravam e saíam dos armazéns, sem se preocupar com sua entrada ou saída dos navios, o que ficava a cargo dos conferentes de carga e descarga.

Já os trabalhadores em bordo estavam separados em cinco categorias: estivadores; conferentes de carga e descarga; vigias portuários; consertadores de carga e descarga e trabalhadores de bloco. Eram responsáveis, por sua vez, pelas atividades dentro dos navios. Os ternos, equipes de trabalho existentes dentro dos navios, são compostos por trabalhadores das cinco categorias, cada qual exercendo atividades circunscritas às funções pré-determinadas pela divisão em categoria.

Para entendermos um pouco melhor, vamos recompor a função das categorias a partir da sua posição no processo de trabalho, verificando qual sua importância no fluxo do embarque e desembarque das mercadorias. Daremos como exemplo um embarque de sacaria solta, sem uso de tecnologias avançadas de movimentação de carga.

Em terra, o fluxo do embarque começava nos armazéns, com empregados da administração portuária, operários portuários, guindasteiros e conferentes de capatazia. As sacas eram preparadas para serem transportadas para o costado do navio, onde então seriam embarcadas pelos trabalhadores avulsos.

Em bordo, o embarque da carga começava pelo conferente de carga e descarga que, na função de chefe do navio, era responsável por planejar a operação portuária, verificar a carga a ser embarcada, se estava em conformidade com o pagamento das tarifas portuárias e na liberação alfandegária. Eles também eram responsáveis por planejar a distribuição de cargas no navio, quando era demandada tal função, seja em termos do peso como da ordem de colocação da carga de forma a contemplar o desembarque da mesma nas paradas futuras do navio (DIÉGUEZ, 2007, p. 69).

Feito isso, eram acionados os demais trabalhadores avulsos, ficando o vigia responsável pela averiguação da entrada e saída de pessoas do navio, garantindo que apenas aqueles com permissão tivessem o acesso liberado. Os trabalhadores de bloco ficavam responsáveis, no caso do embarque, por limpar os porões e prepará-los para o recebimento das sacas, sendo que, em alguns casos, havia a necessidade do trabalho do bloco para escoramento e amarração da carga, trabalho este que poderia ter o auxílio dos consertadores. Esses trabalhadores eram requisitados quando a carga precisava ser reparada ou quando havia a necessidade de escoramento para além do que já era realizado pelos trabalhadores de bloco (DIÉGUEZ, 2007, p. 70-71).

Por último, entravam os estivadores, sujeitos desta pesquisa. Estes eram responsáveis por transportar as cargas do costado para o interior do navio, acondicionando-as conforme o plano de bordo realizado pelo conferente. Todavia, eles possuíam, em seus ternos de trabalho, uma divisão intracategoria, estabelecendo a função dos estivadores no terno.

Primeiro havia o contramestre geral (CMG), também conhecido como contramestre de navio. Era ele quem coordenava os trabalhos dos estivadores em todos os porões, ou seja, coordenava todos os ternos de estivadores existentes no navio. Para cada terno também havia um contramestre auxiliar (CMA), responsável por dirigir o trabalho dos estivadores daquele porão, do terno atuante. Caso fosse necessária a operação de equipamentos a bordo do navio, como empilhadeira e pá carregadeira, isso também era feito por um estivador treinado em manuseio de tais equipamentos, assim como o trabalho de içamento das cargas por meio da lingada era feito pelo guincheiro, estivador que operava os chamados guinchos ou “paus de carga”. Também havia no terno o peador/despeador, que fazia e desfazia a fixação da carga nos porões e/ou conveses do navio, e o sinaleiro ou portaló, que orientava, como visto no exemplo do uso do *grab*, o guincheiro ou operador de equipamento sobre a localização da carga e dos trabalhadores nos porões do navio. Por último, tinha-se apenas o estivador, que era responsável, então, por estivar a carga no porão do navio<sup>65</sup>.

Em um carregamento de sacaria solta, os trabalhadores de capatazia colocavam as sacas no costado do navio e faziam a lingada. Os estivadores então, seguindo as orientações do contramestre, realizavam a lingada.

*Lingada*, tecnicamente, significa o resultado do acondicionamento da mercadoria de forma a ser carregada ou descarregada. No caso de embarque tradicional de sacas de açúcar, elas são amarradas no costado (é o que se chama “fazer a lingada”, tarefa de trabalhador braçal de capatazia) e carregadas para o navio com o guindaste de bordo ou “pau de carga” (operado por estivador). No porão, são desamarradas (“desfazer a lingada”) e estivadas (ZOTTO, 2002. p. 29-30, nota 28, grifo do autor).

Os estivadores içavam a lingada a bordo, desfazendo-a e colocavam as sacas nos lugares determinados pelo plano de bordo, realizado pelo conferente planista. Após a estivagem de todas as sacas, concluía-se o embarque.

---

<sup>65</sup> Informações obtidas no material didático do curso Trabalho Portuário na Operação, mantido pela Escola Virtual PortoGente. Disponível em: <<http://www.portogente.com.br/evp/index.php?p=ementa&id=85>> e nas entrevistas realizadas.

No desembarque da carga, o processo inicia com os trabalhadores avulsos, sempre com o conferente, e conclui-se com os trabalhadores de capatazia.

O mesmo processo era encontrado nos portos do Rio de Janeiro (CRUZ, 1998), aparecendo como uma “Babel portuária”, visto que “[...] o trabalho consiste em um complexo ciclo operacional de movimentação de mercadorias, constituído por várias categorias envolvidas em diferentes ocupações, vínculos empregatícios e distintas organizações de classe [...]” (SILVA, 1995, p. 27).

**Imagem 1: Lingada de sacaria**



Foto: Miguelito Alves (estivador)<sup>66</sup>

Todavia, nota-se que as atividades são coordenadas, permitindo autonomia aos trabalhadores no exercício da sua função, ao mesmo tempo em

---

<sup>66</sup> Agradeço a Miguelito Alves por gentilmente ter cedido essa foto para a pesquisa e autorizar sua publicação.

que há cooperação entre as diversas categorias, para que o processo de trabalho saia a contento. Segundo Silva (1997, p. 27), o que vemos nos portos é o “[...] que Marx chamou de ‘cooperação simples’: a organização de trabalho na qual, de modo planejado, muitos operários trabalham conjuntamente uns ao lado dos outros em um ou diferentes processos de produção conexos entre si”.

Afinal, segundo Davies (2000, p. 616, tradução nossa),

O processo de carga e descarga dos navios foi uma tarefa particularmente complexa e difícil, e nada submissa à padronização das práticas do trabalho, ou à observação e supervisão pela gerência. Cargas frequentemente variam em tamanho, formato e peso, e têm de ser acondicionadas rapidamente, em segurança, algumas vezes em ordem específica para serem descarregadas em portos sucessivos e de forma que maximize o espaço disponível no porão. Cada carga e descarga era um evento único, no qual os trabalhadores portuários tinham que negociar com flexibilidade e iniciativa, e com um grau de autonomia. Cargas a granel eram obviamente mais padronizadas, mas ainda requeriam considerável experiência, habilidade e destreza pela força de trabalho para garantir que os porões ficassem cheios uniformemente, com segurança e utilizando a capacidade máxima. As habilidades necessárias ao trabalho portuário eram primeiramente aprendidas no fazer, e não ensinada pelos gestores. Equipes de trabalhadores tiveram de se coordenar e disciplinar a fim de trabalhar de forma eficiente e segura. [...] As gangues tinham que ter certo grau de autonomia, a fim de começar o trabalho feito, especialmente no trabalho a bordo, e em menor grau nos trabalhos no cais. [...]

O processo de trabalho antes da privatização aparece como extremamente complexo e fragmentado, contudo, coordenado e qualificado, visto que cada categoria tem uma função específica, que é complementada pela atividade da outra categoria e que, para seu exercício, precisa de habilidades adquiridas, seja em treinamentos, seja na experiência do processo de trabalho (SILVA, 1994; CRUZ, 1995; DAVIES, 2000). Para isso, a cooperação entre os trabalhadores é de extrema importância e o terno, unidade de trabalho em cada porão, tem papel fundamental para a existência e manutenção dessa cooperação.

Primeiro, diferentemente da 'parede', local onde prevalecem entre os operários a disputa, o egoísmo e a competição, no navio é importante que surja entre os membros do 'terno' a lógica da cooperação. A responsabilidade pela estivagem fica em grande parte nos ombros de um grupo de homens que interagem de modo direto e personalizado, mantêm relações de interdependência e complementaridade e vivem eles

mesmos todo o ciclo de operações envolvido no processo de trabalho. Cada membro do grupo tende a vir a ser um estivador completo, capaz de substituir o seu colega, e existe um limite para a utilização de mão de obra inteiramente virgem e não socializada nos códigos da profissão. A segurança de todos depende de cada um e há uma folha de pagamento comum que é dividida por todos igualmente. O 'terno' é, portanto, um grupo não especializado, não hierarquizado (embora possa haver relações informais assimétricas), autointegrador e que tende a mostrar qualidades de autonomia responsável (CRUZ, 1998, p.59).

Essa coordenação também se faz por meio de quem organiza o trabalho. A divisão entre trabalhadores de capatazia e avulsos foi estabelecida, conforme visto no início desta seção, por conta das relações empregatícias. Os primeiros eram funcionários, no caso de Santos, da Companhia Docas de Santos (CDS) e, após 1980, da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp). Os últimos eram trabalhadores sem vínculo empregatício com operadoras portuárias ou com a CDS ou a Codesp.

A organização do trabalho entre os trabalhadores avulsos era feita pelos sindicatos de categoria. Eles recebiam a requisição dos ternos e realizavam a distribuição do trabalho nas paredes, locais distribuídos ao longo do porto ou nos salões dos sindicatos, onde eram feitas as escalações de trabalho<sup>67</sup>.

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

Os locais destinados ao engajamento dos trabalhadores tornavam-se também locais de sociabilidade, de debate, o que acabava disseminando uma determinada cultura do trabalho portuário, ao mesmo tempo em que fortalecia o caráter coletivo da categoria.

Contudo, para um trabalhador poder participar da parede, ele deveria ser sindicalizado, dado que entre os trabalhadores portuários brasileiros era vigente até a privatização, como visto ao longo do trabalho, o sistema de *closed*

---

<sup>67</sup> Conforme visto anteriormente, Wellmann diz que em São Francisco a escala de trabalho era realizada nos sindicatos, no *hiring hall*, que pode ser traduzido como sala de contratação ou de engajamento (WELLMANN, 1997).

*shop*, o que fortalecia o sindicato como instituição guardiã dos direitos dos trabalhadores e responsável pela organização e manutenção do mercado interno de trabalho dos portuários avulsos.

O fim do sistema de *closed shop*, proposto pela privatização portuária, em conjunto com o crescimento do uso de tecnologias sofisticadas de movimentação de carga modifica o processo de trabalho, sendo necessário observarmos como ele se constitui atualmente, para que seja possível compreender de que forma as resistências operadas pelos estivadores de Santos conseguiram ou não barrar a entrada de alguns dispositivos não aceitos por eles.

### 3.2.2 PROCESSO DE TRABALHO ATUAL: A MÁQUINA COMO CORPO

O barco vinha de barriga cheia, a ímpar, a carga beijando a boca da escotilha. A máquina escancarou as mandíbulas medonhas, enterrou os dentes na massa negra e derramou na galera três toneladas de carvão de uma só vez. Chegara recentemente e eram as primeiras experiências que se faziam. O pessoal da turma 65 espiava, curioso, o manejo da bicha. E ante os seus olhos surpresos, o porão foi-se esvaziando rapidamente. O demônio da máquina, sozinha, fazia o serviço de muitos homens, que ali estavam a olhá-la de braços cruzados e faces apalermadas (PRATA, 1996, p. 104).

Muitos consideram que a automação do processo de trabalho portuário teve início na segunda metade do século XX. Entretanto, os primeiros equipamentos que automatizaram o processo de trabalho começaram a operar nos portos brasileiros já na primeira metade do século XX, por volta dos anos 1930.

Os *grabs*, “[...] imensas pás mecânicas que tiram o produto diretamente do navio para os caminhões no costado ou para a esteira que os levará ao armazém” (ZOTTO, 2002, p. 34), foram introduzidos na primeira metade do século XX e substituíram o uso de redes e pás no desembarque dos granéis sólidos.

Contudo, como já ressaltamos, a inserção de tecnologias no processo de trabalho portuário foi mais contundente a partir dos anos 1950, principalmente por conta da unitização da carga, que resultou na construção do contêiner.

Enquanto o movimento de mercadorias no porto aumenta de 70% no período de 1953 a 1960, o número de estivadores cai progressivamente no mesmo período. Poderia ser aventada a hipótese de que a diminuição de mão de obra seria correspondente a um índice de progresso técnico no porto que dispensasse parte dessa mão de obra, porém, consta que apenas a partir de 1965 foram introduzidas melhoras no sentido de automação do material tecnológico de transporte marítimo no porto de Santos (SARTI, 1981, p. 26).

A grande caixa possibilitou a pequenos produtores almejem os mercados internacionais. Green (2000) destaca que essa é a inovação tecnológica mais significativa no processo de trabalho portuário, pois reduz a quantidade de mão de obra no processo de trabalho e torna a função de algumas categorias redundantes.

Zotto diz que a containerização tem os seguintes efeitos (2002, p. 30):

- padronização das cargas, que possibilita a utilização de diversos sistemas de transporte, bem como sua identificação internacional;
- maior rapidez na operação de carga, com melhoria no fluxo de transporte e maior rotatividade de navios nos portos;
- aumento do tamanho das embarcações, com conseqüente redução de custos, aproveitando o transporte em larga escala;
- diminuição dos danos por umidade e deterioração, o que, adicionada à maior segurança da carga, proporciona redução do custo do seguro;
- melhoria nos trâmites burocráticos por conta da padronização da documentação de transporte.

O efeito mais significativo refere-se às mudanças geradas no processo de trabalho portuário. Couper (1986 apud ZOTTO, 2002) acredita que alguns trabalhos, como o da estiva, passam por um processo de desqualificação. Como vimos na parte anterior deste capítulo, mesmo sendo um trabalho eminentemente manual, algumas categorias possuem caráter artesanal, assemelhando-se ao trabalho de ofício (como os consertadores), enquanto outras possuem habilidades

adquiridas no processo de trabalho, porém necessárias à boa execução do trabalho, como é o caso dos estivadores. A substituição do corpo pela máquina retira as qualidades dos trabalhadores, desqualificando-os. Associando ao taylorismo, podemos dizer que esse processo assemelha-se ao seu primeiro princípio (BRAVERMAN, 1981), a dissociação do processo de trabalho das habilidades dos trabalhadores, retirando deles o conhecimento sobre a totalidade do processo de trabalho e o controle sobre o seu próprio trabalho. O trabalho, segundo Couper (1986, apud ZOTTO, 2002, p.32), antes dividido em qualificado e semiqualificado, agora se polariza entre altamente qualificado e não qualificado, sendo este ligado às atividades ainda braçais, mais perigosas e insalubres, como a colocação das castanhas<sup>68</sup> nos contêineres, a retirada de carga a granel por meio de pás e picaretas ou a arrumação das sacas de açúcar nos porões dos navios.

A máquina, agora elemento preponderante no processo de trabalho portuário, vai ditando as maneiras de se exercer o trabalho. Os trabalhadores devem seguir as orientações indicadas pela máquina, precisando, inclusive, retornar aos bancos dos centros de qualificação para aprender a manuseá-las.

As operações automatizadas vão substituindo as operações convencionais. Mesmo aquelas em que o tipo de carga requeria o uso intenso da mão de obra, como a sacaria solta ou a granel, vão sendo automatizadas, reduzindo a presença de trabalhadores no processo de trabalho.

Para entender melhor, descreveremos os vários tipos de operações portuárias, a partir do equipamento utilizado e do tipo de carga, com o auxílio da descrição densa produzida por Tania Zotto e também dos depoimentos coletados.

---

<sup>68</sup> “Castanhas ou *‘twisty lockers’* – ‘tipo de tranca para encaixar nos encaixes dos cantos do contêiner, com a parte superior móvel, e que a 90 graus de giro segurará firmemente uma tranca” (LEAL, 1996 apud ZOTTO, 2002, p. 31-32, nota 34).

No caso da sacaria solta, a principal inovação tecnológica foi o *shiploader*<sup>69</sup> que, segundo Zotto (2002, p. 35), significa carregador de navio, tratando-se “[...] de uma torre ou funil de embarque destinado ao carregamento de carga a granel diretamente dos armazéns aos porões dos navios”. Ele é composto por uma esteira, por onde saem do armazém as sacas de açúcar, “[...] que atravessa o costado e chega ao porão do navio através da torre do aparelho” (ZOTTO, 2002, p. 36) Nessa operação, extingue-se a lingada, mas não a presença do trabalhador portuário. Nos armazéns, os trabalhadores de capatazia colocam as sacas na esteira e, nos porões dos navios, os estivadores retiram as sacas das esteiras, arrumando-as no interior da embarcação. Essa operação também é acompanhada por um operador de esteira, que a direciona para o local onde as sacas deverão ser estivadas. Para Zotto (2002, p. 121), é a melhor tecnologia para o mercado de trabalho brasileiro, pois é “incrementadora de produtividade [...] permite ganhos de produtividade e de salários sem suprimir mão de obra”.

---

<sup>69</sup> Para ver o funcionamento do *shiploader*, acesse o vídeo **A arte de estivar no shiploader**, disponível em: [http://www.youtube.com/watch?v=optsAK8RrcM&feature=share&list=UUieVPArQedkTynEQs9RxG\\_w](http://www.youtube.com/watch?v=optsAK8RrcM&feature=share&list=UUieVPArQedkTynEQs9RxG_w). Acesso em 05 jul. 2013.

**Imagem 2: Arrumação de carga com *shiploader***



Foto: Maguila Junior (estivador)<sup>70</sup>

A operação com uso de *shiploader* é dividida em normal e barrote, o que resulta em diferença na composição das equipes e no valor da produção.

“O normal, a sacaria é estivada lastrando no porão de bombordo a boreste ou vice-versa, já o barrote é feito da mura do navio, no fora de boca, saco sobre saco, até sair na boca do porão, o barrote acontece quando chega na altura do porão, ou coberta” (Estivador 2.)

“*Shiploader* normal é quando o portão é constituído por inteiro no qual chamamos de praça boa. Quando falamos em barrote é quando o porão possui saliências laterais, que chamamos de longe, na qual eles tiram 12 homens, ou seja, mais quatro de reforço, aí o bicho pega [...]” (Estivador 24).

“Barrote geralmente acontece quando está fazendo o fechamento do porão, normal sempre no início das operações [...] O trabalho é diferente. Barrote trabalhamos em três, um trabalhador posicionando a sacaria na esteira e dois trabalhadores estivando a carga na altura do barrote, normal revezamos um a um em frente da máquina” (Estivador 33).

---

<sup>70</sup> Agradecemos a Maguila Junior por gentilmente ter cedido essa e outras para a pesquisa e autorizar a publicação.

Segundo o Acordo Coletivo de Trabalho (ACT), estabelecido entre o Sindestiva e a Companhia Auxiliar de Armazéns Gerais e a Cosan Operadora Portuária S/A para o período 2011/2013, a equipe de *shiploader* normal era formada por um contramestre geral (CMG), um contramestre auxiliar (CMA), dois guincheiros e seis trabalhadores. Quando a operação é de *shiploader* barrote, acrescentam-se dois trabalhadores ao terno. Quanto à remuneração, por esse acordo, a carga estivada por *shiploader* barrote paga 50% a mais por tonelada embarcada.

O *shiploader*, conforme visto aqui, mantém quantidades razoáveis de trabalhadores por porão, apesar de já haver ACTs firmados na última década que reduziram as equipes, excluindo o CMA das operações. Por mais que ainda haja uso intensivo da mão de obra com esse tipo de tecnologia, aos poucos os trabalhadores vão sentindo a perda dos postos de trabalho.

Um exemplo é o embarque de açúcar. Segundo os relatos dos trabalhadores, até final da primeira década dos anos 2000, ainda havia “navio na funda”, com o uso de lingada, no qual a mão de obra é empregada extensiva e intensivamente. Atualmente, apenas utiliza-se o *shiploader*, que mesmo mantendo contingente expressivo de mão de obra, intensificou as operações.

“O maquinário leva o açúcar pra dentro do porão. Só que tem uma diferença. No guincho vem 25 a 30 e no maquinário é um atrás do outro. Mais ou menos se calcula que cada trabalhador coloca a mão nuns três, quatro mil sacos. São seis homens. São seis homens por trabalho [...]. Embarca na média de mais ou menos de 10 mil sacos pra cima” (Estivador 1).

Outra carga cuja tecnologia facilitou o embarque e o desembarque foram os veículos. Os navios *roll on-roll off* foram desenvolvidos no período da 2ª Guerra Mundial para embarque e desembarque de veículos de guerra. Com o fim da guerra, passaram a ser utilizados no transporte de cargas unitizadas, com destaque para a carga de veículos, simplificando o embarque e desembarque. As cargas entram nos navios por meio das pranchas existentes nos porões, conforme pode ser visto na figura abaixo.

**Figura 1: Navio roll on-roll of**



Fonte: NYK Line <http://www.nykline.com.br/pagina.aspx?page=ro-ro>

No caso das cargas de veículos, os trabalhadores de capatazia conduzem os veículos até a entrada do navio, onde então os estivadores habilitados para a função de motoristas assumem a direção dos veículos, levando-os ao local onde ficarão armazenados. No caso de desembarque, o processo começa com o estivador e conclui-se com o trabalhador de capatazia.

Já quanto à carga unitizada, segundo Zotto, essa vem sobre caminhão, havendo troca de direção na entrada do navio, onde o estivador na função de motorista conduzirá o caminhão até o local onde será descarregada a carga.

No porão, os demais trabalhadores do terno terminam a estivagem: no caso de carga geral, da forma convencional, geralmente 'calçando' a carga, e, no caso de contêiner, colocando as castanhas (o estivador nesse caso é chamado de 'castanheiro', à semelhança do 'lingadeiro' em outros navios). (ZOTTO, 2002, p. 95)

Os ACTs firmados pelo Sindestiva para o período 2009-2013 para navios *ro-ro* apontam a seguinte composição da equipe de trabalho: um CMG, um CMA, dois portalós, oito motoristas, dois motoristas de carretas, quatro motoristas

de empilhadeiras. A remuneração é feita por unidade e não por tonelagem, mesmo para o embarque e desembarque de contêineres.

A carga a granel pode ser movimentada por meio de caçambas, tinas ou surrões; aparelhos automáticos; e aparelhos mecânicos, os *grabs* já vistos neste capítulo. Os *grabs* são, segundo Zotto (2002, p. 113-115), o principal meio de movimentação da carga a granel. São geralmente operados em terra, sendo que à estiva cabe sinalizar ao operador do *grab* a situação do porão e, em caso de a carga ter criado barreiras, será preciso a presença de estivadores no porão para desmanchá-las com picaretas, possibilitando a continuidade da operação do *grab*.

Nas operações com *grabs*, as equipes de estivadores são compostas por um CMG, um CMA, dois portalós e dez estivadores; quando são utilizados equipamentos de bordo, somam-se dois guincheiros.

**Imagem 3: Quebra de barreira de carga a granel solta**



Foto: Maguila Junior (estivador)

Já os aparelhos automáticos e sugadores, segundo Zotto (2002, p. 117), são o tipo de tecnologia que mais reduz a presença da mão de obra na operação, visto que apenas a limpeza do convés fica para os estivadores e, quando necessário, o recheio<sup>71</sup> da carga.

O impacto da tecnologia chega a ser assustador, por seus efeitos na supressão de força de trabalho, principalmente quando se analisa que cada etapa da operação é “descolada” do processo como um todo para, paulatinamente, ser formatada de maneira a dispensar a presença do trabalhador. Assim, o primeiro passo foi a automatização da etapa do “transporte” da mercadoria para bordo, dispensando pás, picaretas e *grabs*. Num segundo momento, a mobilidade do funil a bordo, permitindo uma disposição mais uniforme do granel, reduziu a necessidade da função que restava: o recheio. Na apoteose, equipamentos reviram o granel, realizando o recheio propriamente dito.

O controle do embarque da carga também é automatizado, permitindo total visualização sobre a quantidade de produto já embarcado, o estado do acondicionamento dele nos porões e outras, [...], feita da tela do computador que monitora a operação e carga num dos terminais portuários mais modernos do cais (ZOTTO, 2002, p. 118).

Segundo os ACTs firmados pelo Sindestiva no final da década de 2000, no caso de operações de granel sólido com equipamentos automáticos, são utilizados apenas um CMG, dois portalós e dois operadores de máquina; nas operações feitas com sugador, são: um CMG, um CMA, quatro estivadores e dois operadores de máquina. Em todas as situações, as operações com granel sólido empregam dois operadores de máquina para recheio.

Por final, temos a carga containerizada, que pode ser embarcada com o uso de equipamentos de bordo ou equipamentos de terra.

No primeiro caso, os contêineres são levados ao costado do navio por meio de caminhões ou empilhadeiras, os cabos do guindaste de bordo são engatados no contêiner pelos trabalhadores de capatazia, que sobem sobre os contêineres para engatar os cabos e posicionar as castanhas. Depois, o monotécnico (estivador) responsável por operar o guindaste de bordo içava o

---

<sup>71</sup> Recheio: ato de juntar a carga de forma que o *grab* ou outro equipamento possa pegá-la.

contêiner para o navio e, com a ajuda do portaló (estivador), coloca o contêiner no lugar atribuído a ele e indicado pelo portaló a partir de informações do plano de carga do navio<sup>72</sup>. Há um grande perigo nessa operação, pois os trabalhadores permanecem em terra e a bordo, sendo que o contêiner passa por sobre suas cabeças<sup>73</sup> (ZOTTO, 2002, p. 98).

Quando o embarque é no porão, aos estivadores a bordo cabe a sinalização ao operador do guindaste, o desengate dos cabos e a retirada das “castanhas” que eventualmente ficaram nos contêineres. No porão, geralmente não há necessidade de peação (“amarração” de um contêiner no outro, para garantir a segurança), já que navios especializados (“contêineres” ou “celulares”) possuem espaços nos porões (ditos “celas”, *bays* no original) onde os contêineres são colocados. Em navios não especializados ainda remanesce a necessidade de peação.

[...]

Quando o embarque é no convés, além da sinalização e desengate dos cabos, ainda há necessidade de peação (“amarração” de um contêiner no outro, para garantir a segurança do conjunto), atividade que é chamada de “conexo de estiva” [...] (ZOTTO, 2002, p. 100 e 103-104).

No caso do embarque pelo convés, os estivadores dividem com os trabalhadores de bloco a colocação das “castanhas”, sendo que dependendo do tamanho da pilha de contêineres, eles precisam ser içados ao topo por meio de um dispositivo chamado “gaiola”, acoplado no guindaste<sup>74</sup>.

Quando são utilizados equipamentos de terra, como *portêineres*, a presença da mão de obra é bem menor. Os *portêineres* “[...] engatam automaticamente o contêiner (sem necessidade, portanto, da mão de obra para engatar cabos ou afins) e o transportam para bordo/terra. [...] As carretas se posicionam onde o *spreader* do equipamento irá descer para encaixar contêineres” (ZOTTO, 2002, p. 105-106). O *spreader* é acionado pelo operador do equipamento, um guindasteiro (trabalhador de capatazia), que fica na cabine do

---

<sup>72</sup> No caso da carga conteineirizada é extremamente importante seguir o plano de carga, visto que a descarga dos contêineres não é feita em um único destino, sendo necessário seguir a ordem de paradas do navio.

<sup>73</sup> Para ver imagens do carregamento e descarregamento de contêineres com uso de guindaste, veja: Guindaste em Operação, disponível em: <http://youtu.be/O7w8A1JpUWY>

<sup>74</sup> Para ver o içamento de trabalhadores por meio da gaiola, acesse: <http://youtu.be/ccdkYGO2Byc>

equipamento, localizada a uma altura média de 30 metros, de onde pode ser vista toda a operação em terra e em bordo. Os estivadores são acionados para colocar as “castanhas”, quando necessário, e para a função de portaló. No caso de embarque no convés, tem-se também a presença do conexo, para fazer a peação/despeação do contêiner<sup>75</sup>.

O ACT estabelecido entre o Sindestiva e os terminais especializados de contêineres para o período 2005-2007 previa uma redução gradual das equipes de trabalho. Nas operações com o uso de MHC<sup>76</sup> ou qualquer outro pórtico similar mecanizado de terra, as equipes passariam de um CMG, um CMA, um portaló e quatro estivadores na transição 2005/2006 para um CMA e três estivadores na transição 2007/2008. A vantagem é que aumentava o valor da remuneração dos trabalhadores. Todavia, isso não era feito em igual distribuição. Enquanto em 2005 um CMG recebia 2,25 quota por produção<sup>77</sup>, em 2008 um CMA ganharia 1,7 quota e o estivador, apenas 1,15 quota.

---

<sup>75</sup> Para ver o uso de portêiner no embarque/desembarque de contêineres, acesse: <http://youtu.be/yAkqbh-t8l4>

<sup>76</sup> *Mobile Harbor Crane*: também conhecido como portêiner, consiste em guindaste especializado para colocar e retirar contêineres dos navios.

<sup>77</sup> O total da produção embarcada é multiplicado por 2,25, remuneração então percebida pelo CMG. Por exemplo, embarca-se cem contêineres ao valor de R\$ 4,55 cada (valores praticados nos ACTs de 2011-2013). O total da produção será R\$ 455,00 para os estivadores, cuja remuneração é 1,00 quota. Já para os CMGs, será de 1.023,75.

**Imagem 4: Operação com o uso de *Mobile Harbor Crane (MHC)***



Fonte: Port Technology International<sup>78</sup>

Por exemplo, embarcam-se cem contêineres ao valor de R\$ 3,44 cada (valores praticados nos ACTs de 2005-2008). O total da produção será R\$ 344,00 para os estivadores, cuja remuneração é 1,00 quota. Já para o CMG será de R\$ 774,00 e para o CMA, de R\$ 516,00. No total, aquele período de trabalho saíria

---

<sup>78</sup> Disponível em:

<[http://www.porttechnology.org/news/chilean\\_port\\_to\\_receive\\_new\\_mobile\\_harbour\\_crane\\_from\\_domag\\_cranes\\_ag](http://www.porttechnology.org/news/chilean_port_to_receive_new_mobile_harbour_crane_from_domag_cranes_ag)>

para o operador, na transição 2005/2006, algo em torno de R\$ 3.000,00 com custos de mão de obra, já incluídos os adicionais devidos, sem a taxaço sobre o trabalho, sobre a qual ainda incidirá 13º salário, férias, FGTS e Repouso Semanal Remunerado. A mesma operação na transição 2007/2008 sairá em torno de R\$ 1.600,00, mantidos os mesmos valores por produção, com leve aumento da remuneração, percebendo o CMA algo em torno de R\$ 580,00 e o estivador, quase R\$ 400,00.

Ou seja, a diminuição das equipes, resultado de maior emprego da tecnologia de produção no processo de trabalho, reverte em aumento da produtividade com redução dos custos do trabalho, mas sem uma contrapartida razoável em melhorias no ganho do trabalhador.

Já nas demais operações, mantém-se equipes com um CMG, um CMA, dois guincheiros, dois portalós, seis estivadores em caso de uso de recurso de bordo, sendo a remuneração feita sempre por unidade. Nos debates observados no grupo virtual, alguns trabalhadores acreditam que paulatinamente o pagamento por unidade será substituído pelas diárias.

É importante ressaltar que entre os estivadores existe um rodízio interno, podendo eles ocupar todas as funções do terno. A escala do contramestre é feita separadamente da escala geral. O estivador pode entrar no rodízio do contramestre e permanecer lá por oitenta dias, posteriormente dando lugar a outros estivadores. Já na escala geral, o trabalhador que tiver cursos específicos, pode se engajar na escala de monotécnico (guincheiro, tratorista, motorista), caso contrário, ficará como portaló ou estivador.

**Imagem 5: Peação de contêiner**



Foto: Maguila Junior (estivador)

Dessa forma, como ressaltamos a partir da visão de Green, o contêiner é uma das mais abruptas formas de redução da mão de obra no processo de trabalho portuário. “Trata-se, indiscutivelmente, de inserção tecnológica incrementadora de produtividade e poupadora de mão de obra. [...] Aqui o dilema do tamanho da equipe diante da necessidade de mão de obra é dramaticamente real [...]” (ZOTTO, 2002, p. 106).

Como ressalta Cattani (1995, p. 17), a partir de uma análise marxista, a evolução das formas de organização social propicia “[...] a apropriação crescentemente privada da produção social, a desumanização e desqualificação do trabalhador (o homem como apêndice da máquina), segundo uma lógica de fungibilidade da força de trabalho, e a ampliação da produção sem aumento equivalente do nível de emprego”. É isto que vemos nos portos a partir da década de 1950: o trabalho vivo dando lugar ao trabalho morto, fazendo com que o

trabalhador, mesmo ainda sendo utilizado no processo de trabalho, perca o controle sobre a carga.

Acrescente-se o fato de que, salvo em situações excepcionais, na fase pré-conteneurização o estivador “dominava” (e estamos falando no sentido físico) a carga. No caso de contêineres isso não acontece, o que é um elemento tensionador do processo de trabalho que também merece consideração: se era possível “controlar” um saco de açúcar para que não machucasse ninguém, o mesmo não é possível com um contêiner (ZOTTO, 2002, p. 102-103).

Associa-se a isso a diminuição das categorias baseadas na técnica artesanal, como os consertadores, e a redução da importância da noção de ofício, noção esta que sustentava a identidade profissional dos trabalhadores portuários, os quais se veem solapados pela multifuncionalidade e pela constituição de um trabalhador portuário generalista.

No Brasil, o avanço da tecnologia no processo de trabalho e de controle do capital sobre o trabalho foi possibilitado pela Lei nº 8.630/93. Em termos do trabalho, a referida lei modificou: i) a divisão entre doqueiros e avulsos, tornando todos os trabalhadores dos portos em Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs), permanecendo apenas a divisão entre trabalhadores em terra e em bordo; o que é facilitado pela introdução da multifuncionalidade, que possibilita os trabalhadores de uma categoria exercer as funções destinadas à outra categoria; e ii) a gestão do trabalho avulso, que deixou de ser dos sindicatos e passou a ser feita pelos Órgãos Gestores de Mão de Obra.

Segundo a Lei nº 8.630/93 (BRASIL, 1993), as categorias ficaram assim definidas:

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

II - Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento

e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

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

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

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

VI - Bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos<sup>79</sup>.

Todos os serviços antes realizados pelos trabalhadores portuários das administradoras portuárias foram reunidos na categoria capatazia, que passou a ser uma categoria de trabalhadores portuários avulsos, conforme estabelecido pela referida lei.

Art. 70 - É assegurado aos atuais trabalhadores portuários em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado a inscrição no registro a que se refere o inciso II do art. 27 desta lei, em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão de obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa (BRASIL, 1993).

Dessa forma, com a implantação da multifuncionalidade para os trabalhadores portuários avulsos, os trabalhadores de capatazia podem também se tornar trabalhadores generalistas e atuar como estivadores ou conferentes, assim como estes podem fazer as tarefas da capatazia, como operar guindastes ou *portêineres*.

Essas modificações incidem fortemente sobre os trabalhadores portuários avulsos brasileiros. Há autores que consideram que a multifuncionalidade introduz práticas próprias do toyotismo, como a polivalência do trabalhador e o rodízio interno nas equipes (PAUL; FREDDO, 2009). Como vimos,

---

<sup>79</sup> Artigo 57, parágrafo 3º da Lei nº 8.630/93.

esse rodízio interno sempre foi comum entre os estivadores, que estão aptos a exercer da mestria à função de portálo; mas não é a prática entre as categorias de trabalhadores portuários avulsos que ainda têm um processo de trabalho dividido por ofícios, por mais que adotem aos poucos o caráter polivalente, só havendo rodízio interno caso falte o trabalhador da categoria para preenchimento da operação.

Mesmo diante dessas mudanças, consideramos que o ponto mais impactante do processo de privatização portuária para os trabalhadores refere-se à privatização do trabalho, corporificada na transição da gestão da mão de obra dos sindicatos para os OGMOs. A perda de controle sobre o trabalho, seja na distribuição dos trabalhadores nos ternos, seja sobre o controle da operação, faz com que o trabalhador portuário sinta-se igual a qualquer outro e tenha opiniões controversas quanto ao OGMO, alguns considerando que sua presença democratizou a escala e outros achando que o órgão a burocratizou, retirando a fiscalização do sindicato sobre o trabalho e mantendo-a com o patronato.

“O problema é que o OGMO é dos empregadores. Então, ele não quer dialogar. Se o OGMO fosse um órgão que viesse para trabalhar em conjunto com o sindicato, tudo seria mais fácil e menos traumático, mas nada é conversado tudo é imposto. Eles vêm implantam e pronto, tudo goela abaixo [...]” (Estivador 2).

Associando-se a perda do controle da gestão do trabalho à diminuição dos postos de trabalho e do controle sobre a execução do trabalho, podemos dizer que se introduz um novo paradigma no trabalho portuário, no qual o trabalhador não estará mais diretamente empregado no costado ou a bordo, mas operando os equipamentos a distância, como vemos no terminal Euromax, na Holanda. Mesmo a distância, trabalhando com uma tela de computador, para essas atividades sempre será preciso o conhecimento específico sobre o navio e o cais, elementos fundamentais na composição da natureza do trabalho portuário.

O que se conclui é que a introdução das novas tecnologias e as mudanças no controle sobre o trabalho (seja na gestão ou na execução)

modificam as estruturas objetivas e, conseqüentemente, as percepções que os estivadores possuem sobre o seu trabalho e a sua categoria. Assim, cabe-nos entender de que forma essas modificações influenciam na constituição do grupo ocupacional.

### *3.3 A CONSTITUIÇÃO DO GRUPO OCUPACIONAL*

Os elementos acima apresentados – natureza do trabalho e processo de trabalho assentado no ofício e na gestão do trabalho – acarretam um forte sentimento de pertencimento ao grupo entre os trabalhadores portuários avulsos. Esse sentimento é fortalecido também pela importância dos laços de parentesco e da masculinidade, dado que o grupo ocupacional dos trabalhadores portuários é formado quase que exclusivamente por homens, sendo que durante décadas, a atividade era transmitida de pai para filho. Isso traz ao grupo ocupacional dos trabalhadores portuários uma especificidade na constituição de seu *habitus* e de sua cultura, que fortalece e mantém o grupo ocupacional.

Existe um debate na literatura especializada (KERR, SIEGEL, 1954; MILLER, 1969) que apresenta os trabalhadores portuários, em conjunto com os mineiros, como detentores de uma subcultura baseada na masculinidade, no trabalho duro, no uso de drogas e bebidas alcoólicas, tornando-os um grupo insular dentro da comunidade de trabalhadores (COOPER, 2000). Não entendemos dessa maneira, pois, assim como Cooper coloca, esses trabalhadores estão em constante ligação com trabalhadores de todo mundo, por meio das cargas que movimentam, dos tripulantes dos navios em que trabalham, além das ligações diretas com outros trabalhadores em seus cotidianos, seja em casa, na vizinhança e nos demais lugares em que circulam. Como veremos no capítulo seguinte, a cidade é a casa do trabalhador portuário, por onde ele circula, estabelece relações e também desenvolve sua cultura. No entanto, reconhecemos

que o grupo dos trabalhadores portuários possui suas especificidades, que o torna um grupo ocupacional diferente e que devem ser analisadas, procurando compreender o peso que elas possuem na perpetuação desse grupo, através de sua participação nos sistemas de percepção e, posteriormente, em suas formas de atuação política e social.

Consideramos as variáveis gênero, parentesco e qualificação como fundamentais para a formação do referido grupo ocupacional, constituindo-se, a partir delas, práticas importantes para a difusão de uma cultura do trabalho portuário. Com as mudanças ocorridas no processo de trabalho e na sua gestão, é preciso verificar como ficam essas variáveis na constituição do grupo. Tomamos como hipótese que elas percam força e, conseqüentemente, apontem para outra configuração do grupo ocupacional, mais heterogênea, mais aberta e, por tal, mais fluída.

Para isso, compusemos um perfil do trabalhador portuário, mais especificamente do estivador, objeto desta pesquisa, utilizando os dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)<sup>80</sup>, assim como dados primários obtidos no trabalho de campo. O objetivo não é discutir apenas as questões de gênero, parentesco e qualificação, mas verificar como o grupo ocupacional também se fortalece por ser longo e comprometido com o trabalho.

Como estamos refletindo sobre a constituição do grupo ocupacional, algumas variáveis são importantes de serem analisadas, mesmo que elas não se relacionem diretamente com as principais categorias de análise aqui estabelecidas

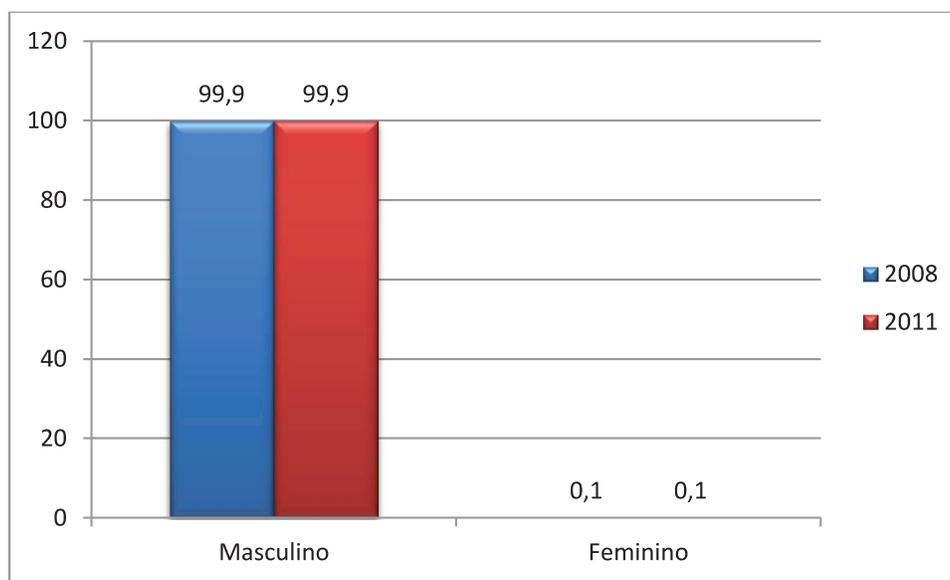
---

<sup>80</sup> Entre os dados da RAIS utilizamos aqueles referentes à categoria estivador (CBO 7832-20) e aos municípios que compõem o Porto de Santos (Cubatão, Guarujá e Santos). Os anos escolhidos para análise foram 2008, 2010 e 2011. Procuramos obter os dados anteriores ao ano de 1993, assim como entre 1993 e 2008. Entretanto, o Programa de Disseminação de Estatísticas do Trabalho do Ministério do Trabalho (PDET-MTE) vem passando por reformulações nos últimos anos, impedindo o acesso aos microdados que permitem a filtragem por CBO e por município, para os anos anteriores a 2007. A RAIS Web possui acesso a todos os anos, mas o máximo permitido para desagregação da CBO é por família, o que englobaria todos os trabalhadores de carga e descarga dos municípios de trabalho. As frequências foram obtidas pelo software de pesquisa estatística *Statistical Package for the Social Sciences*, versão 19 (SPSS 19) e os gráficos foram gerados no Microsoft Excel 2010.

(gênero, parentesco, qualificação, longevidade no trabalho e comprometimento com o trabalho), pois elas podem nos revelar as motivações que fazem com que os estivadores permaneçam estivadores, mesmo com as mudanças ocorridas no processo de trabalho. Dessa forma, foram escolhidas as seguintes variáveis: faixa etária, tempo de permanência no emprego, escolaridade, sexo, tipo de vínculo e jornada de trabalho. Estas auxiliam na composição do perfil do estivador que atua no Porto de Santos, observando principalmente as categorias analíticas que consideramos fundamentais para a formação e manutenção do grupo ocupacional estivador.

Em termos do sexo dos estivadores, é possível verificar que a categoria mantém-se, nos últimos anos da primeira década dos anos 2000, majoritariamente masculina, com 99,9% dos trabalhadores homens.

**Gráfico 1: Sexo dos estivadores – Porto de Santos**



Fonte: Relação Anual de Informações Sociais. Elaboração da autora.

O trabalho na estiva é historicamente masculino, dada sua natureza, que requer a destreza manual e o uso da força física, considerados como

capacidades do gênero masculino. Isso faz com que se introduzam como elementos constituintes de sua cultura, a virilidade, a violência, a valentia, o uso de bebidas alcoólicas, o que, segundo Pigenet (2002), torna, de certa forma, o ambiente hostil à presença de mulheres<sup>81</sup>.

Silva (2004) também observou esses elementos e mostra como o grupo constitui uma identidade profissional ligada à afirmação de gênero, a partir das noções de valentia e virilidade que, segundo ele, são “[...] estruturadas pelos portuários no âmbito do trabalho. Sem desconsiderar que tais noções se estruturam e se desdobram também no terreno das relações familiares e nas formas de sociabilidade tecidas nos bairros operários [...]” (SILVA, 2004, p. 209).

Estas noções, virilidade e valentia, trazem ao grupo a força necessária, inclusive, para reivindicar direitos. Segundo Silva (2004, p. 211, grifos do autor), “a valentia assume também *o significado de uma estratégia política* que envolve relações de fidelidade, baseadas em noções de distinção, privilégio e precedência”.

Na manifestação dos estivadores de Santos que acompanhamos em 10 de julho de 2013 foram utilizados fogos de artifício, como rojões e bombinhas soltas nas calçadas. O uso desses artefatos inibia as pessoas de participarem do protesto, as quais das calçadas e das lojas olhavam com certo temor para o evento, mesmo com o porta-voz no carro de som afirmando o caráter pacífico da manifestação. No dia seguinte, 11 de julho, que também ficou conhecido como Dia Nacional de Luta, os estivadores expulsaram militantes do Partido dos Trabalhadores do ato realizado em frente à Prefeitura Municipal, alegando a traição do partido na nova lei dos portos. Ou seja, as atitudes violentas e que ressaltam o caráter viril do grupo ainda permanecem.

---

<sup>81</sup> Parte da discussão de gênero empreendida aqui foi retirada de artigo apresentado pela autora em 2010 durante o 34º Encontro Anual da ANPOCS, intitulado **Masculinidade em tempos de automação: o caso dos trabalhadores portuários**.

Baseado nesses elementos e aliado a um trabalho que tem por natureza ser duro, insalubre e perigoso (MILLER, 1969), no qual a força física ressalta a importância da virilidade, os portuários vão se constituindo como um grupo estritamente masculino, em que a corporificação do gênero passa a se tornar fator de socialização. Essa corporificação torna-se importante para a entrada no trabalho portuário, a qual se dá após a aprovação em um teste de aptidão que é primordial para que o indivíduo seja aceito na profissão (DIÉGUEZ, 2007). Nos termos de Connell (1995), na visão dos portuários, apenas os homens, em sua essência, possuem a capacidade para isso.

Os espaços de sociabilidade acabam também sendo espaços masculinos, hostis à presença das mulheres. A reunião dos trabalhadores em bares, como apresenta Pigenet (2002), Wellman (1995) e como foi possível observar em campo, marca a diferença entre os ambientes masculinos e femininos, pois como lembra Grossi (2004, p. 19) “[...] os bares são lugares masculinos institucionalizados na nossa cultura, lugar onde se consome álcool – uma das características da masculinidade tradicional”. Além disso, Pigenet deixa claro que para os portuários, principalmente os mais antigos, a profissão é um ofício de homem e concorda que face às múltiplas adversidades vividas pelos trabalhadores franceses, principalmente em tempos de guerra, a masculinidade contribui para a coesão do grupo e para a seleção de trabalhadores. Ou seja, os fatores que distinguem o homem eram elementos necessários para a entrada em um grupo profissional restrito, cuja regulação do trabalho era feita por um ente político, a entidade sindical.

Dessa forma, podemos dizer que o grupo profissional dos trabalhadores portuários forma-se em torno de uma masculinidade tradicional, representada pela valentia, violência, virilidade, uso de bebidas alcoólicas, força física, que emerge da vivência das relações sociais de produção e amplia-se para as demais esferas da vida dos trabalhadores.

Acreditava-se que a automação do processo de trabalho, que diminui a necessidade da força física no manuseio da carga, substituindo nos testes de aptidão as habilidades manuais pelas capacidades intelectuais, assim como a extinção do sistema de *closed shop* e, com ele, o controle dos trabalhadores sobre a entrada no mercado interno de trabalho, permitiriam a entrada das mulheres nesse mercado e, mais especificamente, na categoria estivadora, o que poderia levar à desconstrução dessa imagem da categoria. Alia-se a essa visão, a observação da ampliação da participação da mulher no mercado de trabalho em geral, resultado de um conjunto de conquistas obtido pelo movimento feminista nos últimos 50 anos.

Conforme os dados aqui apresentados, a relação entre automação, ampliação da participação da mulher no mercado de trabalho e sua entrada na categoria estivadora não se concretiza, visto que, segundo os dados da RAIS, em 2011 foram registradas apenas 6 mulheres em um universo de 5.819 estivadores, número que decresceu em relação ao ano de 2008, período em que foram registradas 8 mulheres na atividade.

**Tabela 5: Sexo do trabalhador – Porto de Santos**

Sexo	2008		2011	
	Nº Abs	%	Nº Abs	%
Masculino	6468	99,9	5813	99,9
Feminino	8	0,1	6	0,1
Total	6476	100	5819	100

Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS-MTE). Elaboração da autora.

Contudo, esse dado, por menor que seja, destoa da observação de campo. Nas visitas feitas ao Sindestiva, aos pontos de escalação e nas manifestações acompanhadas, não havia a presença de mulheres e, no caso das manifestações, quando havia, eram companheiras/esposas dos estivadores. Os trabalhadores também afirmaram que entre os avulsos existe apenas uma

trabalhadora, aprovada em concurso realizado em 1994 e registrada como conferente de carga e descarga, não havendo mulheres na estiva<sup>82</sup>.

Podemos listar alguns motivos, encontrados na própria constituição do grupo profissional dos trabalhadores portuários, que, de alguma forma, impedem ou inibem a presença das mulheres na categoria. Lembremos, como apresentado, de que o grupo forma-se em torno da masculinidade tradicional, que carrega elementos como violência, força física, uso de bebidas alcoólicas. Além disso, como exposto por Pigenet (2002), os portuários, no caso franceses, consideram o ambiente dos portos lugar para homens.

Pudemos perceber essa postura no trabalho de campo. A presença de uma mulher no ambiente predominantemente masculino causava espanto aos trabalhadores, todavia, não causava repulsa ou destrato. Em todos os momentos, os trabalhadores foram respeitosos com a nossa presença e, pela visibilidade proporcionada pelo nosso trabalho no *site* PortoGente e também pela relação que mantínhamos com os trabalhadores no grupo virtual, muitos nos tratavam com deferência, fazendo questão de estabelecer contato. Em uma das assembleias que acompanhamos<sup>83</sup>, os membros da mesa e oradores proferiram diversas palavras de baixo calão e bateram na mesa, afirmando a postura masculina. Ao final, alguns pediram desculpas pelo comportamento.

Em determinadas conversas informais, alguns trabalhadores falaram sobre o porto ser um lugar masculino e referiram-se às mulheres da categoria de conferentes de carga e descarga. Eles falavam sobre a dificuldade delas sobreviverem naquele ambiente duro, perigoso e predominantemente masculino,

---

<sup>82</sup> Segundo Oliveira (2012), em Santos já existem algumas mulheres em outras categorias e como mão de obra vinculada por tempo indeterminado nos terminais portuários.

<sup>83</sup> Assembleia realizada na sede do Sindicato dos Estivadores de Santos, em 25 de julho de 2013, por motivo de acordo entre as categorias de estivadores e capatazia com a Embraport.

lembrando que das três que entraram no concurso de 1994, apenas uma permanecia na função, sendo que uma morreu no exercício do trabalho<sup>84</sup>.

Em 2001, a passagem da escala de trabalho do sindicato para o OGMO fez irromper novamente o comportamento viril e violento, demonstrando a imponência de um grupo profissional exclusivamente masculino em um momento crucial para a manutenção de sua identidade profissional, que poderia ser prejudicada pela passagem da gestão do trabalho para outro órgão e pela possibilidade de modificação dos critérios de ingresso no grupo, agora regidos pelo OGMO.

Tal fato pode ilustrar, entre outros, a possibilidade de perda de uma identidade profissional masculina, determinada não apenas pelas mudanças nos critérios de entrada, mas também pelas modificações no manuseio da carga, crucial para que o processo de trabalho seja visto para além da força física, como um processo especializado, cuja necessidade crescente de qualificação técnica permite a entrada de mulheres em um ambiente até então predominantemente masculino. Ou seja, voltando aos termos de Connell, a essência masculina e a norma de comportamento que dela deriva tendem a desaparecer em um ambiente no qual a qualificação sobrepõe-se à força e à virilidade.

Esse dado já é uma realidade em alguns portos do mundo, como nos portos alemães<sup>85</sup> e holandeses (TURNBULL, 2012). No Brasil, isso ainda é algo distante, como podemos ver nos dados apresentados. Contudo, conforme a tecnologia incorpora-se ao processo de trabalho portuário, torna-se menor a exigência da força e maior a possibilidade da inserção da mulher nesse mercado. Mas até que ponto os trabalhadores portuários pertencentes a esse grupo predominantemente masculino resistirão à mudança em curso? De que forma os

---

<sup>84</sup> Segundo informações obtidas em campo, a trabalhadora morreu em acidente no terminal portuário da Usiminas.

<sup>85</sup> No site YouTube é possível ver vídeos de mulheres trabalhando na área do cais. Para assistir, acesse: <http://www.youtube.com/watch?v=zzmeRVA6QR4> e <http://www.youtube.com/watch?v=1AboM4hxW8Q>

padrões tecnológicos também poderão transformar os padrões culturais? Machin e Couto não descartam essa possibilidade. Para elas,

Os tradicionais valores associados ao exercício do trabalho como força física, coragem, valentia, poderão com as transformações ocorridas no processo de modernização do trabalho portuário exigir (re)configurações. Estas (re)configurações no plano simbólico da experiência indicam a interconexão e o dinamismo entre os antigos e novos padrões, seja no plano estrutural do mundo do trabalho, seja no plano da experiência dos que estão envolvidos no cotidiano do trabalho neste setor (MACHIN; COUTO, 2009, p. 2).

Não sem tensões, essa possibilidade é vislumbrada nas falas do próprio grupo. Em uma postagem do grupo virtual<sup>86</sup>, um trabalhador apresentava fotos de estivadoras no porto da Antuérpia. Enquanto alguns se pronunciavam a favor da entrada de mulheres na estiva, mesmo trabalhadores mais antigos, outros marcavam o território masculino.

“Não concordo mesmo, ainda acho que ESTIVA é somente para homens”  
(Estivador 15, grifo do trabalhador).

A formação de um movimento feminino, ainda que composto pelas familiares dos trabalhadores, durante as negociações com a Embraport, cujas reuniões começaram a ser feitas no Sindestiva, evidenciam, entretanto, que a participação das mulheres nas relações políticas, campo que durante muito tempo foi considerado estritamente masculino, é bem vista e fortalece o grupo.

---

<sup>86</sup> Postagem feita em 01 de janeiro de 2014.

Figura 2: Chamada para assembleia de mulheres realizada em 29/09/2013



Fonte: Estiva Virtual: <https://www.facebook.com/groups/106326456117558/>

Ou seja, podemos dizer que uma subversão das relações sociais de gênero (KERGOAT, 2002) no campo das relações sociais de produção nos portos brasileiros ainda é distante, mas não descartada. Não acreditamos nessa possibilidade ou, ao menos, que qualquer mudança acontecerá a curto ou médio prazo. Os acontecimentos do ano de 2013 mostram que os estivadores continuam a usar posturas masculinas em momentos de enfrentamento e resistência, como pudemos observar na resistência à contratação com vínculo empregatício pelo terminal Embraport. Além dos usos de fogos de artifício nas manifestações e certo grau de violência, ocorreram também invasões de navios, como veremos no capítulo 5, como forma de reivindicar a contratação de estivadores e trabalhadores de capatazia como avulsos, condição que a Embraport não queria aceitar.

Dessa forma, é possível dizer que o grupo ocupacional dos trabalhadores portuários e, especialmente, dos estivadores constitui-se em torno da masculinidade tradicional e hegemônica (ALMEIDA, 1995), reivindicando elementos como violência e espaços de sociabilidade masculinos como forma de afirmar a identidade masculina do grupo que, mesmo com o avanço tecnológico e

da expansão da participação da mulher no mercado de trabalho, ainda permanece sem a presença de mulheres. Todavia, deve-se notar que existe inclinação para mudança desse quadro, sendo possível, a médio prazo, a participação das mulheres na estiva. Como bem nos lembra Bourdieu (1979), as mudanças culturais são mais lentas que as mudanças econômicas, que paulatinamente interferem na composição do sistema de percepções e classificações dos trabalhadores.

Especialmente na categoria dos estivadores, a masculinidade é reforçada pelos laços de parentesco existentes no grupo. Como apontamos no capítulo 1, o grupo é geralmente formado por famílias de trabalhadores, sendo comum encontrarmos pais e filhos no mesmo terno. A existência desses laços permite que a cultura operária e o capital político sejam transferidos de uma geração à outra.

Relações preexistentes às estabelecidas nos locais de trabalho fortaleciam-se, assim, por meio de laços pessoais de contratação de mão de obra, sendo comum a constituição de verdadeiras linhagens familiares de portuários, que transmitiam uma cultura de trabalho de geração para geração (SILVA, 2003, p. 137).

No caso dos estivadores, as relações de parentescos foram fundamentais para possibilitar a passagem do trabalhador da condição de matriculado<sup>87</sup> à condição de associado do sindicato, o que lhe dava precedência no momento da escalação do trabalho. Como dito anteriormente, o sistema de *closed shop* garantia que apenas trabalhadores sindicalizados tivessem o direito a participar da tomada de serviço e, então, serem agraciados com um lugar no terno. E para tornar-se sindicalizado, ou na linguagem portuária, um carteira preta, o trabalhador deveria cumprir uma quantidade de horas e, havendo chamada para

---

<sup>87</sup> Para ser matriculado na categoria de estivador, dizia a Consolidação das Leis do Trabalho, na Seção VIII – Dos Serviços de Estiva, no §1º do artigo 257, que o trabalhador deveria apresentar: “1) Prova de idade entre 21 e 40 anos; 2) Atestado de vacinação; 3) Atestado de robustez física pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões da Estiva; 4) Folha corrida; 5) Quitação com o Serviço Militar, quando se tratar de brasileiro nato ou naturalizado”. Ou seja, critérios que quase todo adulto pode cumprir.

sócio, se candidatar. Contudo, para compor essas horas, ele deveria ser escalado para o trabalho, o que era difícil na condição de matriculado.

Como dito no capítulo 1, a composição do terno na escala feita pelo sindicato era feita com base no câmbio, mas também nas relações de amizade. Assim, composto o terno com os sócios, caso sobrassem vagas, os matriculados poderiam se engajar. Aqui também vigiam as relações de amizade e parentesco, normalmente sendo escalados aqueles que eram filhos de carteiras pretas, auxiliando-os na composição de horas para posterior passagem a sócio; uma regra informal, que se institucionaliza em 1951, corporificando-se no grupo ocupacional dos estivadores (SARTI, 1981).

Esse fato reforça o caráter de um grupo fechado, com uma cultura própria, visto correntemente como uma subcultura (MILLER, 1969). A percepção que se tem é que tal transmissão tem por objetivo manter de fato o grupo fechado e uma “[...] preocupação com a perpetuação da linhagem [...] (na qual) o pai é aquele que encarna a linhagem, cujo projeto deve ser perpetuado” (TOMIZAKI, 2007, p. 31). O fechamento do grupo garante aos filhos a sua sobrevivência financeira, possibilitando que tenham um trabalho remunerado, assim como permite aos pais manterem-se em posições de poder dentro do grupo, através da transmissão do capital político.

Um bom exemplo da transmissão desse capital está no atual presidente do Sindestiva, Rodnei da Silva, o Nei da Estiva. Nei foi eleito presidente do sindicato em 2003, após quatro gestões de seu pai, Vanderlei José da Silva, no mesmo cargo. A perpetuação no poder pode ser vista na presença do ex-presidente durante o processo de discussão da MP 595, que resultou na Lei nº 12.815/2013. O ex-presidente Vanderlei José da Silva esteve presente em todas as visitas feitas pela estiva santista a Brasília, participando das audiências públicas e dos debates da Comissão Mista que revisou e elaborou a nova redação do Projeto de Lei de Conversão nº 09/2013. Vanderlei também esteve presente nas discussões sobre a possibilidade de estabelecimento do vínculo empregatício

por tempo indeterminado para os estivadores no terminal da Embraport, tomando a palavra durante a audiência pública realizada em 5 de julho de 2013 pela Comissão Permanente de Assuntos Portuários e Marítimos da Câmara Municipal de Santos<sup>88</sup>. Esses fatos demonstram certa transmissão do capital político entre pai e filho.

Em entrevista concedida à Fundação Arquivo e Memória de Santos<sup>89</sup>, o ex-presidente tenta retirar a ideia da transmissão de capital por parentesco, mas reforça que o parentesco possibilita a sua permanência como agente de decisão dos rumos da estiva.

“Não é de pai para filho, não. Ele foi levado à presidência do sindicato porque era um rapaz muito querido no cais, no porto, pelos trabalhadores. Era um rapaz, é um rapaz muito educado. Essas foram as qualidades que ele reuniu para chegar à presidência do sindicato”.

“Na verdade, a gente discute umas coisas que tá errada e tá certo, mas ele, isso diariamente ele fala: meu pai é meu espelho. E a categoria também, por sua vez, entende que sendo ele o presidente, ele como presidente pode ir na minha casa duas, três horas da manhã conversar comigo o que for preciso. E se for outro não vai ter esse acesso, esse negócio todo (...) a gente ainda é muito conhecido em Brasília, a gente tem acesso a muitas autoridades e que isso ajuda muito quem tá na direção do sindicato. Sendo ele, a gente tá aí pra ajudar. E teme que se amanhã não for ele, a gente não vai tá aí” (Vanderlei José da Silva).

A presença de Vanderlei também é exaltada pelos trabalhadores. A resistência de 2001 à passagem da escala de trabalho para o OGMO é um dos momentos que reforça esta atitude. Em postagem feita no grupo virtual de um vídeo no qual Vanderlei José da Silva fala na audiência pública de 5 de julho, os trabalhadores ressaltam a humildade do ex-presidente, sua presença e força política, reivindicando, inclusive, um lugar para ele na política local.

“Tem que tirar o chapéu para ele, pois ele é uma enciclopédia viva e ativa e não só da Estiva, mas da política em geral, e se ele quisesse tinha uma

---

<sup>88</sup> A participação de Vanderlei José da Silva na referida audiência pode ser vista no vídeo “em audiência pública o estivador Vanderlei José da Silva discursa contra a nova lei dos portos”. Disponível em: <http://youtu.be/yjSRwR5r3Ys>

<sup>89</sup> Entrevista concedida ao Projeto Memória e História Oral da Fundação Arquivo e Memória de Santos, em 30 de agosto de 2008.

cadeira cativa na política da cidade, é só querer, pois no seu discurso não tinha um sequer que não estava ligado nele [...]” (Estivador 23).

“Seria um bom vereador e, no momento, teria que estar à frente na Secretaria de Assuntos Portuários” (Estivador 5).

A figura do ex-presidente permanece no imaginário dos trabalhadores como o homem que enfrentou o OGMO e também na presença do filho como presidente, o que permite que ele possa, em diferentes momentos, estar à frente dos processos que envolvem a categoria.

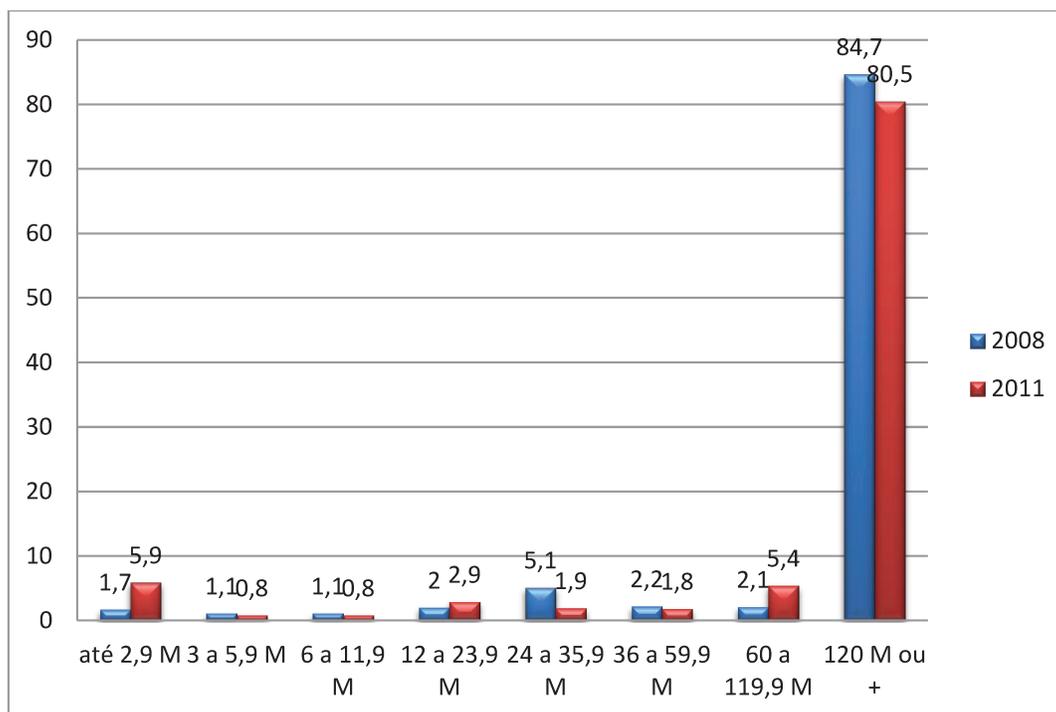
As mudanças geradas pela Lei nº 8.630/93 nos processos de seleção para as categorias portuárias diminuíram a transmissão da profissão por parentesco, mas não extinguiram a prática<sup>90</sup>, de forma que as relações familiares podem auxiliar na reflexão das questões referentes ao comprometimento com o trabalho, que podem ser analisadas pelo tempo de permanência no emprego e pelas jornadas de trabalho.

Conforme podemos ver no Gráfico 2, mais de 80% dos estivadores do Porto de Santos exercem suas atividades há dez anos ou mais, sendo possível observar uma ligeira queda nesse número entre os anos de 2008 e 2011, que pode ser explicada por aposentadorias e falecimentos. Ao mesmo tempo, nota-se um aumento considerável de trabalhadores com até três meses e de um a dois anos de trabalho, o que indica uma provável renovação da força de trabalho. Contudo, vale reforçar que essa força de trabalho está entre os cadastrados, dado que não foram realizadas novas associações nos últimos dois anos.

---

<sup>90</sup> Dos catorze entrevistados, cinco declararam ser filhos de estivadores, cinco têm irmãos estivadores, dois são netos de estivadores e quatro disseram não ter nenhum parentesco com outros estivadores.

**Gráfico 2: Tempo de permanência no emprego – Porto de Santos**



Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS-MTE). Elaboração da autora.

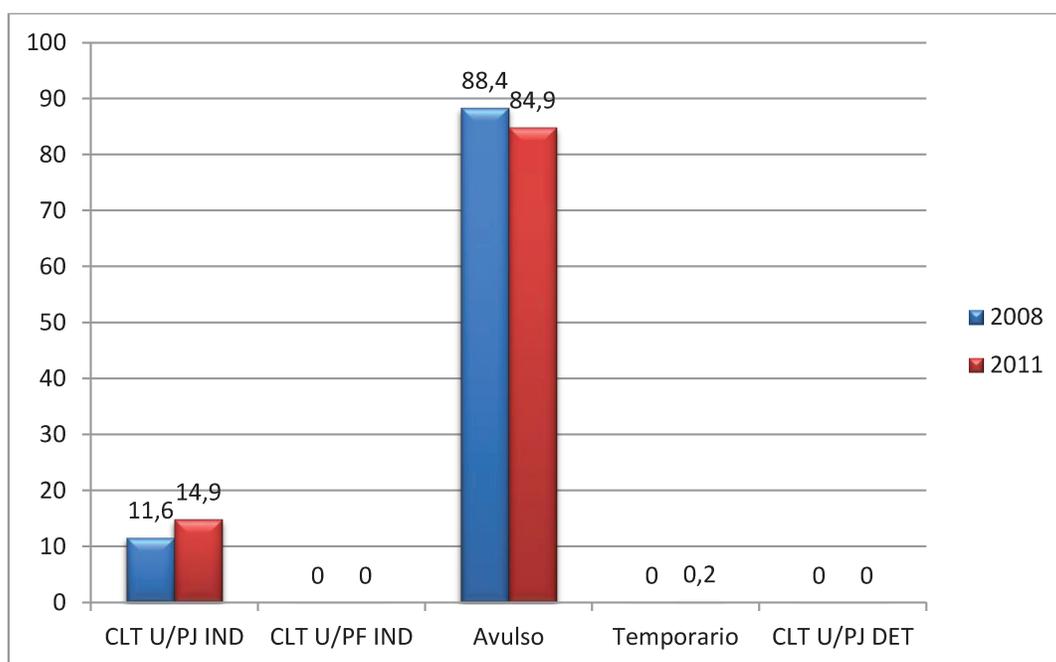
Os dados sugerem que os estivadores são um grupo comprometido com o trabalho, o que em partes pode ser creditado ao espírito comunitário que o grupo ocupacional mantém e cultiva, fazendo com que frases como “Mãe Estiva”, “Estiva até a morte”, “Família Estivadora” sejam recorrentemente utilizadas pelos trabalhadores para mostrar sua integração ao grupo<sup>91</sup>.

Este comprometimento pode também ser analisado pela jornada de trabalho dos estivadores. Como trabalhadores avulsos (em 2011, os avulsos perfaziam 84,9% dos estivadores), eles podem construir jornadas menores. Todavia, se o trabalho no porto é sua única forma de sobrevivência, considera-se que a maior parte fará jornadas condizentes com as jornadas regulares (40 a 44 horas de trabalho), o que é confirmado pelos dados (Gráfico 4). Apesar de em

<sup>91</sup> Na observação realizada no grupo Estiva Virtual, essas expressões apareciam recorrentemente quando os estivadores eram inquiridos a participar dos movimentos ou quando eram questionados quanto a sua identificação com a categoria.

2011 esse número ter caído em relação a 2008, ainda é predominante essa jornada. Pode-se deduzir que a quantidade de horas trabalhadas esteja diminuindo pelo aumento do número de trabalhadores CLT em funções correlatas à estiva (Gráfico 3), o que reduz o campo de atuação do avulso, ao mesmo tempo em que o celetista perfaz períodos de trabalho diários de seis horas; assim como contribuem para essa redução das horas a diminuição das equipes de trabalho e a implantação do intervalo de seis e onze horas entre as jornadas, o que reduz os períodos de engajamento do estivador.

**Gráfico 3: Tipo de vínculo – Porto de Santos**

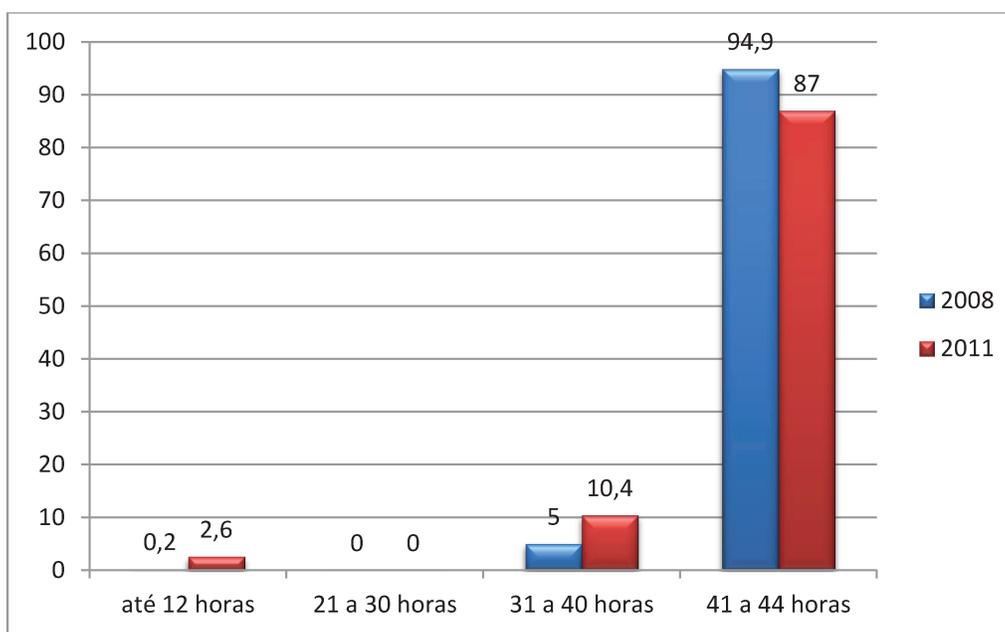


Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS-MTE). Elaboração da autora.

Portanto, a partir do comprometimento evidente do estivador com o trabalho, a coesão do grupo permanece forte, com os trabalhadores vendo a estiva como opção única de emprego e carreira, transmitida de pai para filho, mantendo, assim, o espírito comunitário do grupo ocupacional. Entretanto, os

dados mostram que o grupo, aos poucos, vai sofrendo algumas alterações que podem fazer com que esse espírito se desfça. Alguns aspectos observados em campo demonstram que paulatinamente alguns comportamentos individuais, como deixar o terno antes do término da operação, destoam do espírito de coletividade e vão aos poucos tomando lugar no grupo. Voltaremos a essa questão no capítulo 5.

**Gráfico 4: Jornada de trabalho – Porto de Santos**

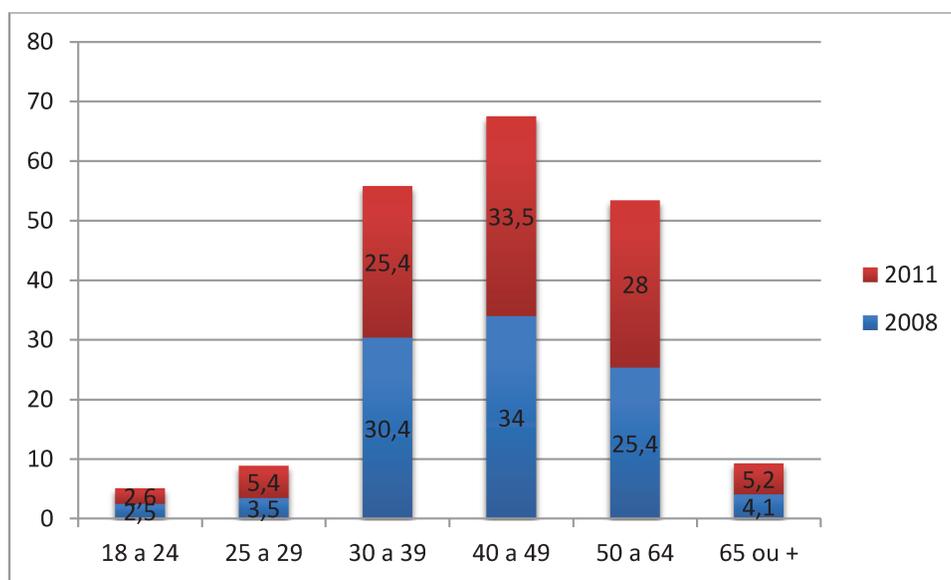


Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS-MTE). Elaboração da autora.

Com um grupo majoritariamente há mais de dez anos no mesmo emprego, espera-se que boa parte dos estivadores possua idade superior a trinta anos (havendo trabalhadores acima da casa dos quarenta anos), o que é confirmado pelos dados da RAIS (Gráfico 5) e também pela idade média dos entrevistados (quarenta e dois anos). A maioria dos estivadores possui entre quarenta e quarenta e nove anos, com elevação do número daqueles na faixa dos cinquenta e sessenta e quatro anos, o que demonstra que o comprometimento

com o trabalho pode ser originado na dificuldade em inserir-se em outros empregos, visto que a realidade atual do mercado de trabalho é de restringir o acesso aos trabalhadores mais velhos, fazendo com que os empregados permaneçam na estiva até sua aposentadoria. Com o retorno da permissão pela Lei nº 12.815/13 de engajamento na faina para o aposentado, é possível que a tendência seja de aumentar ainda mais a faixa etária do grupo.

**Gráfico 5: Faixa etária – Porto de Santos**

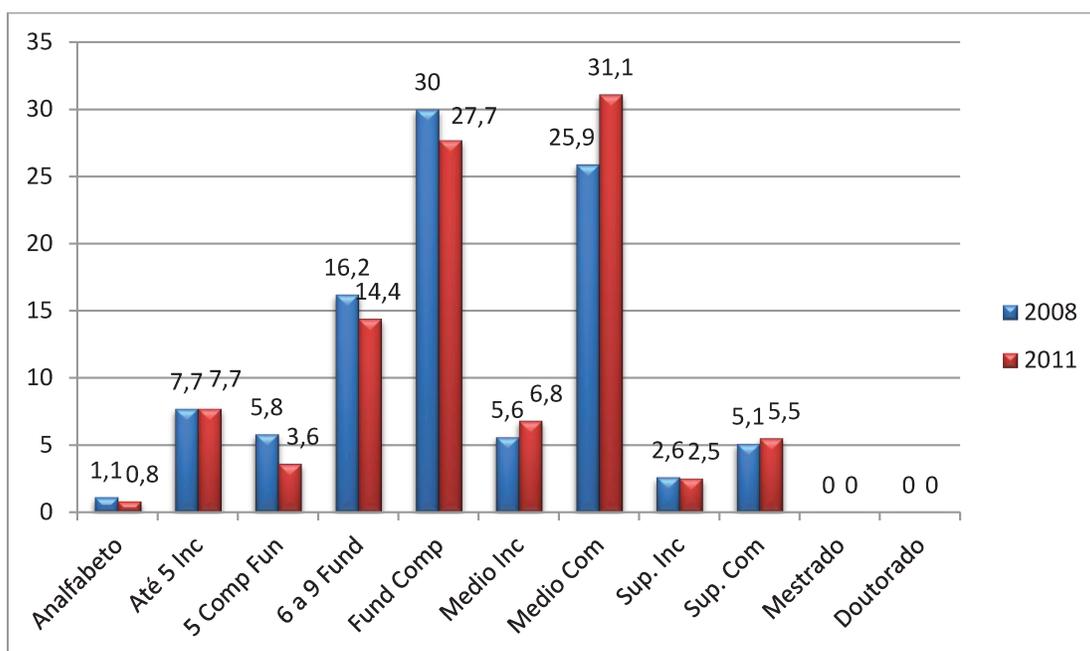


Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS-MTE). Elaboração da autora.

Uma força de trabalho com idade superior a quarenta anos pode resultar em um grupo ocupacional com baixa escolaridade, visto que antes do processo de privatização dos portos, os concursos não avaliavam os conhecimentos gerais dos trabalhadores, mas apenas aqueles específicos para o exercício da profissão que, à época, era predominantemente baseada no trabalho braçal e não exigia títulos de qualificação/capacitação. Entre os anos de 2008 e 2011 a escolaridade dos estivadores cresceu, passando da predominância de trabalhadores com fundamental completo (30%) para a de trabalhadores com

ensino médio completo (31,1%). Essa elevação pode ser considerada resultado do aumento da automação do processo de trabalho, que exige trabalhadores com uma formação mais apurada, com conhecimentos de ordem técnica e tecnológica e em idiomas estrangeiros. Todavia, a escolaridade não é elemento estruturante da qualificação do trabalhador portuário, especialmente do estivador.

**Gráfico 6: Escolaridade – Porto de Santos**



Fonte: Relação Anual de Informações Sociais (RAIS-MTE). Elaboração da autora.

As transformações ocorridas no processo de trabalho mudaram as competências e habilidades requeridas para admissão no mercado de trabalho portuário. Novas técnicas foram introduzidas e capacitações e atualizações são necessárias para que os trabalhadores continuem atuando em seus postos de trabalho.

A inovação tecnológica mudou a natureza do processo de trabalho, que passou de artesanal para automatizado, e requer o conhecimento técnico adquirido em cursos de atualização ou capacitação profissional para que o

trabalhador mantenha-se empregado. A Lei nº 8.630/93 previu que tais mudanças afetariam o perfil de qualificação dos trabalhadores à época e incluiu o treinamento entre suas preocupações, dirigindo-os aos OGMOs e, posteriormente, aos centros de treinamento.

Além disso, a referida lei acabou, em tese, com a divisão por categorias, implantando a multifuncionalidade<sup>92</sup> e reunindo-as sob a nomenclatura de Trabalhador Portuário Avulso (TPA). Segundo a lei, após a sua promulgação, os OGMOs teriam cinco anos para implantar a multifuncionalidade. A multifunção prevê que o trabalhador, independentemente de sua categoria, esteja apto a exercer toda e qualquer função. A lei não é clara sobre a implantação da multifuncionalidade plena, mas diz que se deve procurar atingi-la e utiliza a nomenclatura acima referida quando quer falar sobre os direitos e deveres do trabalhador portuário, não fazendo distinção por categoria. Se considerarmos que a privatização portuária brasileira acompanha os processos de reforma portuária ocorridos em outros portos do mundo, entendemos, nesta tese, que a Lei 8630/93 prevê atingir a multifuncionalidade plena, com a extinção das categorias portuárias e a qualificação do trabalhador para todas as funções do processo de trabalho.

Ao mesmo tempo em que a multifuncionalidade permite ao trabalhador conhecer a totalidade do processo de trabalho, dado que para ser multifuncional o trabalhador deve ter o saber necessário para o exercício de cada função, incluindo os riscos de exercê-la, ela retira do trabalhador o conhecimento peculiar da sua categoria e a possibilidade de se constituir como membro de dada categoria, que partilha um saber próprio.

Em um processo de reforma consolidado, esse dado não seria identificado enquanto problema para a configuração do grupo ocupacional. Porém, durante a transição do antigo para o novo processo de trabalho, a questão pode interferir profundamente na constituição do grupo, pois, como é possível observar,

---

<sup>92</sup> A multifuncionalidade do trabalhador portuário está prevista no Capítulo IX, art. 57, da Lei nº 8.630/93.

os trabalhadores ainda se organizam em categorias, ao mesmo tempo em que são capacitados para o exercício das atividades multifuncionais. Essa ambiguidade na organização e formação também acarreta em ambiguidades na constituição do *habitus* e, conseqüentemente, nas práticas desses trabalhadores.

Em vários portos do mundo, a divisão por categorias já foi suplantada e apenas o *dockworker* sobreviveu. No Brasil, ainda estamos numa etapa de transição, com o forte crescimento de algumas categorias, principalmente aquelas que encontram mais oportunidades no novo processo de trabalho, como os guindasteiros, operadores de empilhadeiras e conferentes; e o declínio de algumas categorias tradicionais, como estivadores e consertadores, mesmo os estivadores atuando como guincheiros e tratoristas. A Lei nº 12.815/2013 já toma a existência da multifuncionalidade como fato, colocando em seu artigo 43 que ela será objeto de negociação coletiva. Todavia, entre a teoria e a prática existe, muitas vezes, uma grande distância.

Para iniciar o debate sobre multifuncionalidade com os pesquisados, resolvemos empreender uma discussão na coluna que mantemos no sítio eletrônico PortoGente. No artigo intitulado “Multifuncionalidade e Vinculação: resistências ou omissões?”, levantamos um argumento, por nós observado no grupo Estiva Virtual, sobre o exercício ilegal da profissão de estivador em terminal privado que resultou em um debate sobre a multifuncionalidade. Nesse debate, trabalhadores de diversos portos do Brasil relatavam como estava a multifuncionalidade em seu porto de atuação, sendo que alguns diziam já ser ela realidade plena e outros, como os portuários de Santos, falavam que ela ainda era um “tapa buraco”.

A partir desse debate, argumentamos em nossa coluna em PortoGente que a não implantação da multifuncionalidade poderia decorrer de dois fatores: i) da falta de qualificação dos trabalhadores, originada do descaso do OGMO - responsável pelo treinamento - em não capacitá-los; ou ii) da resistência dos

sindicatos, que ainda tentavam barrar o processo. Em seguida, pedimos aos internautas que expusessem suas reflexões.

Assim, nos comentários feitos diretamente na coluna, as respostas foram direcionadas à implantação ou não da multifuncionalidade, com alguns depoimentos que falavam sobre ser ou não multifuncional, e como os trabalhadores compreendem o exercício da multifuncionalidade.

“Aqui em Paranaguá temos a multifuncionalidade plena há quatro anos e, a cada renovação, disponibilizamos mais fainas à modalidade. Assim, ampliamos o mercado de trabalho além de preservá-lo. O bolo é nosso e temos que cuidar dele! O bloqueiro faz multifunção de conferente de manhã e na madrugada vai bater sacaria no porão juntamente com o estivador. O arrumador também, além de consertador e vigia. Temos até excepcionalidade na multifunção. Se não há a multifuncionalidade em outros portos é por conta da desorganização” (Portuário 1, Paranaguá/PR).

Esse depoimento evidencia que, segundo seu autor, a multifuncionalidade já acontece no Porto de Paranaguá, entretanto, podemos ver uma compreensão falha entre o exercício da multifuncionalidade e a multifuncionalidade plena. Segundo o depoimento, ainda existe a divisão por categorias e o multifuncional aparece como “tapa buraco” do processo de trabalho, sendo requisitado caso não haja trabalhadores para aquela função. Ou seja, não é a multifuncionalidade plena ou, como dito, o rodízio interno da equipe, com a extinção de categorias e a constituição plena, tanto em termos de qualificação como de identidade, do Trabalhador Portuário Avulso (TPA), como foi entendido pelo depoente seguinte.

“(…) multifuncionalidade plena? Qual a sua definição de multifuncionalidade plena? A minha é que todos os TPAs tenham todos os cursos que os deixem aptos para exercer todas as funções de todas as atividades (art. 57, Lei dos Portos) dentro do porto... de lingada no cais até operador de portêiner, certo? Isso eu entendo como plenitude no que diz respeito à multifunção... do contrário é "tapa buraco", como ocorre aqui em Itajaí!” (Portuário 2, Itajaí/SC).

Esse depoente entende que, para o exercício pleno da multifuncionalidade, todos os trabalhadores portuários deverão ter sido treinados, qualificados a partir de uma perspectiva global, que compreende o trabalho de todas as categorias portuárias. Seria assim a efetivação do método japonês no processo de trabalho portuário. Dessa forma, reconhece-se que a qualificação passa a ser elemento importante para o trabalhador portuário, mas que não está diretamente ligada à escolaridade. Esta pode melhorar a inserção do estivador nos cursos, todavia, não é determinante do processo de qualificação do trabalhador portuário.

Na época do processo de trabalho artesanal (DAVIS, 2000), os trabalhadores portuários eram considerados desqualificados, permanecendo assim mesmo com a introdução dos guindastes e paus de carga. Todavia, conforme mencionado, o trabalho portuário pode ser considerado qualificado desde sua origem. O fato de se assentar na força física e no trabalho braçal não lhe retira suas especificidades, nem mesmo a sua parcela de trabalho intelectual. Como demonstra Cruz (1998), o conhecimento da carga e do seu manuseio é fundamental para que a operação portuária saia a contento, não possibilitando falhas que possam avariar a carga ou mesmo machucar o trabalhador, o que depende do bom planejamento da operação.

Todo trabalho humano envolve tanto a mente quanto o corpo. O trabalho manual envolve percepção e pensamento. Nenhum trabalho é tão completamente rotinizado que possa ser executado sem que se tenha alguma forma de organização conceptual. Da mesma forma, todo trabalho mental envolve alguma atividade corporal, a qual é, em muitos casos, um aspecto vitalmente importante desse trabalho (MANFREDI, 1999, p.4).

É possível dizer que nesse período os trabalhadores “(...) estariam também se construindo e se qualificando no e a partir do trabalho (...)” (MANFREDI, 1999, p. 5), em um processo de troca constante, gerado pela própria experiência do trabalho.

A qualificação adquirida no cotidiano do trabalho vai desaparecendo com a unitização da carga e a modernização tecnológica. Afinal, agora não é preciso saber que carga está sendo transportada, pois o trabalhador não tem mais contato com ela, não a manuseará diretamente, mas através de grandes guindastes que movem contêineres de um lado a outro, entre costados e conveses. Aquela qualificação calçada na experiência do trabalhador vai paulatinamente sendo substituída pela qualificação adquirida nos bancos dos centros de treinamento que, aos poucos, vão proliferando nas cidades portuárias, procurando capacitar os trabalhadores para manusearem tais máquinas, assim como para aprenderem as funções das outras categorias. A multifuncionalidade, ao invés de ser transmitida pelos próprios trabalhadores no exercício do trabalho, pode ser adquirida por um bom preço nos diversos cursos oferecidos, visto que, no caso do Porto de Santos, o centro de treinamento formado pelo governo e mantido com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) oferece cursos insuficientes e repetidos, impelindo os trabalhadores a buscarem qualificação externa, no melhor estilo “trabalhador empreendedor” que, para se manter na carreira, deve custear sua qualificação.

Essa nova qualificação também exige do trabalhador flexibilidade, não apenas nos termos da multifuncionalidade, mas na capacidade de adaptar-se a novos processos, de liderar, de atuar em equipe, de intensificar os ritmos da produção para garantir maior produtividade e competitividade.

Porém, como alerta Zotto (2002), os estivadores são conhecidos pela capacidade de diminuir o ritmo da produção, seja pela prática de “correr quarto”, na qual os tempos do terno são divididos entre os trabalhadores em um sistema de revezamento na operação portuária, seja ditando o ritmo da operação, o que em parte garante a segurança do trabalho.

O “correr quarto” pode ser visto como

[...] formas mais ou menos organizadas de rebeldia ou de protesto contra a ordem vigente e aculturante do sistema de trabalho, mas também

podem constituir mecanismos de afirmação do controle, de superação da condição subordinada, ou ainda simplesmente refletir o espírito e o ethos de um grupo (ZOTTO, 2002, p. 55).

Não é por terem tido o controle do processo de trabalho no período anterior (artesanal) o motivo da prática do “correr quarto” (ZOTTO, 2002), a qual aparece, em nosso entendimento, como forma de resistência à imposição de jornadas intensas de trabalho<sup>93</sup>, mostrando que “operários sem patrões” não se submetem às regras do capital. O que é mais interessante observar, é que estamos falando de trabalhadores que perfazem sua remuneração pela produção e não por meio de salário fixo, o que poderia ser um elemento importante para aumentar os níveis de produtividade. Contudo, a cultura de trabalho desenvolvida nesse grupo os deixa cientes dos limites entre o que é justo e o que é lucro, o que é dos trabalhadores e o que é do empresário. Dessa forma, são engajadas equipes de trabalho razoavelmente grandes que se revezam no decorrer do período (6 horas), mas que, ao final, ganham igualmente.

No entanto, quando essas práticas não são negociadas com todos os trabalhadores do terno, sua existência pode gerar tensões na equipe e fazer com que trabalhador se coloque contra trabalhador, prática bem vista pelo patronato<sup>94</sup>, e que em tempos nos quais os patrões esperam apenas motivos para reduzir os postos de trabalho, a permanência dessas práticas reforça o discurso do patronato.

Afinal, se o trabalho pode ser feito por metade do terno, por que manter esse número de trabalhadores? Esse foi um dos pontos abordados na Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) celebrada em 1997 entre o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e o Sindestiva.

---

<sup>93</sup> Lembrar que, antes de 1993, os períodos de trabalho eram de 8 horas (CARVALHO; COSTA, 2012), sendo passado para 6 apenas com a privatização das operações portuárias e a implantação do Porto 24 horas.

<sup>94</sup> Baseamos esse argumento no debate feito em 19 de outubro de 2013 no grupo Estiva Virtual, no qual o relato do intervalo nas operações por dois membros do terno gerou comportamento de recusa da prática por parte de alguns trabalhadores.

As equipes de trabalho então são reduzidas, mas o trabalho continua o mesmo, talvez até maior. A ideia de que a automação poupa os esforços, permitindo que equipes reduzidas aumentem os níveis de produtividade, é cada vez mais difundida, fazendo com que os trabalhadores incorporem o discurso da qualificação (do saber fazer) como necessária para sobreviverem no mercado, pois é pela tecnologia que ele se manterá em suas atividades.

Entretanto, como bem ressaltam Gomes, Pereira e Teixeira (2012), uma característica própria do modelo de competência, cada vez mais difundido nos processos de seleção dos trabalhadores, o “saber agir”, desaparece nesta nova fase do trabalho portuário. O “saber agir” constitui-se por requisitos como “(...) saber trabalhar em equipe, ser capaz de resolver problemas e realizar trabalhos novos, diversificados” (MANFREDI, 1999, p. 7), intervindo pontualmente e de forma eficaz em momentos críticos. Essa característica era fundamental no processo de trabalho antigo (CRUZ, 1998), pois a decisão sobre a movimentação da carga era da equipe, os problemas que aconteciam durante o período do trabalho eram resolvidos pela equipe. Mas, com os processos de fragmentação das equipes e a perda do controle do trabalho para o OGMO,

[...] Observa-se que as variáveis incluídas nas noções de competência como saber consensar, desenvolver ideias em prol de uma visão coletiva adequada às novas estruturas, saber reagir aos obstáculos que se apresentam, não aparecem, pois a perda de poder sobre o controle do trabalho impede que essa visão se apresente (GOMES; PEREIRA; TEIXEIRA, 2012, p. 9).

Ao tentarmos analisar o trabalho portuário pelo modelo de competência, podemos dizer que o “saber fazer” e o “saber ser” vão se consolidando nos discursos do empresariado e se incorporando nas práticas profissionais dos trabalhadores, mas o “saber agir”, existente no cotidiano dos trabalhadores no processo de trabalho antigo, perde suas referências no processo de trabalho atual e não encontra o seu lugar nas práticas atuais dos trabalhadores. Ou seja, o modelo de competência, que aos poucos vai substituindo a visão dura da

qualificação estritamente técnica, também não se encaixa para analisar o trabalho portuário.

Dessa forma, podemos dizer que o grupo ocupacional dos estivadores de Santos ainda resiste com boa parte das características que o constituiu no início do século XX, mas que as ofensivas do capitalismo global apresentam desafios tanto para o perfil da categoria como para sua atuação, fazendo-os adaptar-se (ou tentar) às demandas, lançando mão da sua existência como a principal categoria portuária. Assim, conclui-se que esses trabalhadores não fogem do movimento do capitalismo pós-1970, cuja retração do mercado formal de trabalho e a flexibilização do trabalho e da legislação trabalhista impõem aos trabalhadores e às organizações sindicais desafios para sua composição, agora mais heterogênea, e ação.

Todavia, lançar mão de uma existência centenária de forma pacífica nunca esteve entre os planos dos estivadores de Santos. O espírito combativo é constituinte da categoria e não apenas dela. Faz parte da história da cidade onde a categoria e seu movimento sindical foram concebidos. Dessa forma, vale-nos fazer uma incursão por ela, conhecendo a construção do porto e de seu movimento sindical, assim como do seu desenvolvimento até a privatização portuária, como forma de entendermos a importância da luta e da resistência na constituição da categoria dos estivadores de Santos e, conseqüentemente, na cultura desses trabalhadores.



## **CAPÍTULO 4: A RESISTÊNCIA COMO PEDRA FUNDAMENTAL DO PORTO DE SANTOS**

Até aqui falamos sobre a privatização portuária e o trabalho portuário de forma geral, apesar de já termos nos dedicado no capítulo 3 a discutirmos a constituição do grupo ocupacional dos estivadores de Santos. Neste capítulo, apresentaremos a cidade de Santos e sua relação nem sempre harmoniosa com o porto, procurando saber qual a relação que Santos, a cidade que tem o maior porto da América do Sul, tem com o seu porto e como os movimentos de resistência dos trabalhadores portuários foram constituindo-se nessa relação.

Consideramos importante discorrer sobre isso, pois acreditamos que a cultura desenvolvida na cidade, de caráter libertário, estimulou o desenvolvimento de um movimento sindical combativo, apoiado na pluralidade de ideologias e que enfrentou os avanços do monopólio capitalista que se erguia no Porto de Santos. Ou seja, o desenvolvimento dessa categoria em uma cidade com tais condições possibilitou-a a compreender de forma diferenciada as estruturas objetivas sob as quais atuava, conformando um sistema de percepções e classificações e assim práticas sociais diferentes de estivadores e demais portuários de outros portos brasileiros.

Pretendemos discutir a construção simbiótica de uma cidade e de um porto que, com o passar dos tempos, se distanciam, criando uma difícil relação, acirrada com o processo de privatização dos portos. Ao mesmo tempo, procuramos mostrar a importância dos trabalhadores portuários para a constituição de uma cidade progressista que, com o passar do tempo, modifica sua posição política, o que afeta bastante o movimento de resistência à privatização portuária.

Julgamos ser importante essa apresentação para avaliar os caminhos tomados pelos estivadores de Santos em seus movimentos de resistência, a correspondência de suas ações com a tradição progressista, além de como

algumas práticas podem ter estimulado determinadas tomadas de posição e interferido na composição atual da categoria.

#### *4.1 QUEM VEIO PRIMEIRO: A CIDADE OU O PORTO?*

Santos, 1532. Em 26 de janeiro daquele ano, Braz Cubas fundava aquela que viria a se tornar a maior cidade do litoral paulista. Tornou-se o porto preferido daqueles que se dirigiam a São Vicente e a São Paulo, por suas águas tranquilas (GITAHY, 1992). Contudo, não teve muita expressão até o século XIX, pois sua terra não era fértil para o principal produto de exportação da época, a cana de açúcar. Por isso, é possível dizer que sua história começa realmente quando inicia a história de seu porto.

Há indícios que o Porto de Santos ganha importância no final do século XVIII, com a construção da “Calçada de Lorena” em 1792, que serviu para trazer a produção canavieira do interior de São Paulo para ser exportada por Santos. A “Calçada de Lorena” constituiu-se em um “[...] verdadeiro ‘corredor de exportação’ da época, suficiente para escoar, ainda que através de tropas de animais, a produção de açúcar do interior” (GONÇALVES; NUNES, 2008, p. 29). Contudo, isso não modificou a cidade, que entrava no século XIX com “[...] apenas 5.000 habitantes aproximadamente, incluindo escravos, que representavam cerca de 50% da população” (GONÇALVES; NUNES, 2008, p. 29).

Ornelas (2008, p. 115) caracteriza essa fase como uma unidade urbano-portuária, onde “[...] porto e cidade constituem um conjunto único de relação em simbiose; tanto as instalações urbano-portuárias são muito rudimentares como o contingente populacional não é tão expressivo. A cidade é alimentada e animada pela atividade portuária”.

Elevada à categoria de cidade em 1839, Santos e seu porto ganharam mais expressão a partir de 1850, com a expansão da plantação de café e a

construção da ferrovia Santos-Jundiaí nas duas primeiras décadas da segunda metade do século XIX, cujo objetivo era trazer o café para ser exportado por Santos. (GITAHY, 1992).

Aos poucos, porto e cidade vão tomando corpo, em uma relação simbiótica, na qual um depende do outro para seu progresso e desenvolvimento. No entanto, a construção organizada do Porto de Santos, que à época ainda era constituído por inúmeros trapiches, abalará essa relação, principalmente por conta das pressões econômicas e sociais que o porto e sua administradora, a Companhia Docas de Santos (CDS), colocarão sobre a cidade.

As obras do Porto de Santos efetivamente iniciaram no final do século XIX, contudo, o processo para enfim se chegar à construção foi um pouco turbulento e extremamente legislado, já que o governo imperial adotava o modelo de concessão pública de construção e exploração dos portos.

Em 1869, o Decreto Imperial nº 1746<sup>95</sup> autorizou o governo a construir docas e armazéns nos diferentes portos do Império, incluindo Santos (GONÇALVES; NUNES, 208, p. 33). Em 31 de agosto de 1870, o Decreto Imperial nº 4.584 concedeu ao conde de Estrela e a Francisco Praxedes de Andrade Pertence o direito a constituírem uma organização para a construção das docas de Santos (HONORATO, 1996, p. 98). Contudo, passados oito anos, as obras não haviam começado e a concessão inicial de 90 anos caducou. Assim, em 1881, o governo imperial, por meio da Lei nº 13, concedeu ao governo da Província de São Paulo o direito de exploração e melhoramentos do Porto de Santos, que durou até 1886, dado que as obras novamente não iniciaram, suscitando uma solicitação da Associação Comercial de Santos para assumir a concessão (HONORATO, 1996, p. 102 e 104).

---

<sup>95</sup> Decreto Imperial nº 1.746, de 13 de outubro de 1869. Disponível em: <<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1869-10-13;1746>>

E é nessa toada que finalmente o Decreto nº 9.979<sup>96</sup>, de 12 de julho de 1888, estabelece o contrato de concessão das obras, melhoramentos e exploração do Porto de Santos a um grupo de empresários liderados por José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle, fundadores da Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos, posteriormente, Companhia Docas de Santos (GITAHY, 1992; HONORATO, 1996; GONÇALVES; NUNES, 2008). Acertou-se em primeiro lugar a construção de 866 metros de cais, cujo tamanho foi revisto em novo contrato estabelecido em 1890, no qual a Companhia Docas de Santos (CDS) deveria construir mais 966 metros de cais. Em compensação, o governo, já republicano, concedeu a exploração do Porto de Santos para a CDS por 90 anos, encerrando-a em 1980 (HONORATO, 1996, p. 108).

Iniciadas as obras para a construção do cais acostável e de melhoramentos do Porto de Santos, começam também os conflitos entre porto e cidade. Apesar das obras do porto impulsionarem o processo de urbanização local, que resultou na construção de um sistema de saneamento básico, de calçamento das ruas e de abertura dos caminhos para a praia, no centro de Santos, local onde se desenvolviam os negócios de exportação e importação, o conflito era latente.

O primeiro conflito, como bem retrata Gitahy (1992), estabeleceu-se entre a CDS e os donos das pontes e trapiches, que até então recebiam as pequenas embarcações que traziam as cargas dos navios que ficavam na barra. Mesmo não havendo cláusulas de monopólio da exploração da área portuária na concessão à CDS, esta avançou nesse sentido, inclusive obtendo apoio do governo, o que resultou na extinção dos trapiches e na diminuição das práticas de contrabando.

Em 1892 são entregues os primeiros 260 metros de cais que faziam ligação com a ponte da São Paulo Railway, a famosa “Inglês”. Na data, houve a

---

<sup>96</sup> Decreto nº 9.979, de 12 de julho de 1888. Disponível em: <<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1888-07-12:9979>>

atracação do navio a vapor “Nasmith” (GITAHY, 1992; GONÇALVES; NUNES, 2008). Um ano depois, mais 400 metros de cais foram entregues, sendo o último trecho, que ia do Paquetá ao Outeirinhos, concluído já no século XX, em 1909 (GITAHY, 1992; ORNELAS, 2008).

Se por um lado o monopólio capitalista da CDS foi se estabelecendo, por outro, a construção do Porto de Santos possibilitou, e até proporcionou, o desenvolvimento da cidade.

Na divisão das esferas de competência coube a Docas a dragagem do lodo negro que cercava a cidade, o aterro de um largo trecho, inclusive de algumas ruelas à beira-mar e canalização de riachos existentes em “seu” território. Por outro lado, havia desde 1893 uma Comissão Sanitária subordinada ao Governo Estadual, responsável pelo combate a epidemias, desinfecções, controle dos cortiços, lavanderias públicas, cocheiras e armazéns, possíveis focos de peste, vacinações, enfim, pelo estado sanitário da cidade. [...] Havia ainda uma Comissão do Saneamento, também estadual, que tentou disciplinar o traçado da rede de esgotos e ruas através de uma planta que deveria ser respeitada. Da sua competência eram também o sistema de canais e outras obras de engenharia sanitária, tais como galerias para águas pluviais, jardins ao lado dos canais e mesmo a construção do Hospital de Isolamento e o edifício da Imigração (GITAHY, 1992, p. 29).

Foi nesse ínterim que a cidade cresceu em termos populacionais e também adquiriu algumas das características que por muitos anos a fizeram ser conhecida como uma cidade progressista. Segundo Gitahy (1992, p. 31), a cidade passou de cerca de nove mil habitantes em 1872 para 30 mil, em 1893. Os negócios do café e a campanha abolicionista foram responsáveis por boa parte do aumento da população.

Aliadas à campanha abolicionista, vieram também a campanha republicana e o desenvolvimento das ideias socialistas. Na campanha abolicionista, é importante marcar a existência dos quilombos do Jabaquara e da Vila Mathias, e da libertação de escravos antes da Lei Áurea, registrando-se que os primeiros a serem libertos foram aqueles que trabalhavam no porto (GITAHY, 1992, p. 33). Gitahy (1992, p. 33) também registra o envolvimento de diversas camadas da população com a campanha abolicionista, incluindo as “‘ilustres’

famílias da cidade”. Isso resultou em uma lei municipal, promulgada em fevereiro de 1886, que abolia a escravidão em terras santistas (GITAHY, 1992; SIMÕES, 1998).

A campanha republicana foi menos expressiva e a tentativa de Silva Jardim em se eleger para a Assembleia Constituinte foi frustrada. Também nessa época a cidade foi tomada por uma grande epidemia de febre amarela, que levou a óbito 1.742 pessoas no ano de 1892 (GITAHY, 1992, p. 35).

Por fim, as ideias socialistas ganharam espaço na cidade e auxiliaram, posteriormente, no desenvolvimento de uma classe trabalhadora combativa e aguerrida. Silvério Fontes é o principal nome entre os socialistas santistas. Lançou o jornal *A Ação Social* e, com Sóter de Araújo e Carlos de Escobar, fundou o Centro Socialista de Santos, em 1895.

Junto com os ideais, vieram também as instituições e o florescimento cultural. Foram construídos os teatros Guarani e Coliseu, locais de circulação dos membros da elite santista; as sociedades de imigrantes e a Sociedade Humanitária dos Empregados do Comércio de Santos, fundada em 1879; além da Associação Comercial de Santos, fundada em 1870 (GITAHY, 1992; LANNA, 1999).

Contudo, como já apontamos, a simbiose entre porto e cidade não excluiu os conflitos. A construção de um porto como o de Santos por uma empresa capitalista, em uma cidade erigida sobre ideais progressistas, resultou na formação de uma classe operária organizada e engajada. A formação da classe operária santista é um processo que se inicia com a abolição da escravidão e vai se constituindo em um conflito aberto entre capital e trabalho, no qual o “Polvo”<sup>97</sup>, como viria a ser chamada a Companhia Docas de Santos pela população santista, aparece como principal opositor, contra o qual se reunia a classe operária.

---

<sup>97</sup> Esse foi o apelido dado pela população santista à CDS, dado que sua sede ficava no Rio de Janeiro e seus braços estendiam-se para o controle de todas as atividades econômicas locais.

Entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, são registradas as origens de algumas uniões e associações operárias. No século XIX encontramos apenas o registro da formação da União Operária, em 1890, que surgiu como sociedade mutualista, aproximando-se, após cinco anos, dos socialistas, mas mantendo suas características assistencialistas. Mesmo sem organização, foram registradas greves e paralisações. Gitahy (1992) destaca, nesse período, a greve dos carregadores de café em 1877 e dos trabalhadores da Inglesa (São Paulo Railway Co) em 1894. Já Gonçalves e Nunes (2008, p. 35-36) registram a greve dos carregadores de café em 1889 e a greve geral de 1891, que envolveu “os carregadores do porto [...], estivadores, trabalhadores de ferrovias, do matadouro, do cemitério, das obras do cais, das pedreiras, das obras particulares” (GONÇALVES; NUNES, 2008, p. 36) e de outros setores, como alfândega, comércio e bancos, chegando à soma de quatro mil grevistas (GITAHY, 1992, p. 79).

É um momento importante na relação porto-cidade, dado que boa parte dos movimentos operários registrados no período tem por objetivo a oposição à expansão contínua da CDS, não apenas sobre o território santista, mas especificamente sobre as relações comerciais e trabalhistas da época. A CDS ao mesmo tempo em que vai expandindo, também vai se fechando fisicamente para a cidade com a construção de grandes muros e portões, restringindo e controlando o acesso à área portuária (ORNELAS, 2008). Em termos físicos, o grande edifício da CDS situado na área portuária mostra a imponência do capital e o domínio deste sobre o território. Em termos simbólicos, a CDS quer marcar sua presença ao tentar controlar o trabalho avulso, impondo seu domínio para além do espaço físico.

Dessa forma, é possível dizer que não há quem tenha nascido primeiro nessa relação, o porto ou a cidade. Simbioticamente, ambos vão se constituindo, se moldando, se desenvolvendo. Mas a relação harmônica dos fins do século XIX

já demonstrava seu esgarçamento, que vai se acirrar com a chegada do século XX.

**Figura 3: Prédio da Companhia Docas de Santos situado na zona portuária**



Fonte: Novo Milênio <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos212.htm>>

#### *4.2 PORTO E CIDADE: A DIFÍCIL RELAÇÃO*

Santos iniciou o século XX com a formação de algumas associações operárias. Em 1904 foram constituídas a Sociedade Primeiro de Maio, que organizava os trabalhadores da construção civil, e a Sociedade Internacional União dos Operários, com a proposta de congregar todos os trabalhadores de Santos (GITAHY, 1992; GONÇALVES; NUNES, 2008).

1907 foi um ano de inúmeras greves, todas com o objetivo de alcançar a jornada diária de trabalho de 8 horas. Foi nesse contexto que nasceu a

Federação Operária Local de Santos (FOLS), fundada por “[...] militantes da Primeiro de Maio, e mais tarde da Internacional, que resolveram aderir à ‘ação direta’” (GITAHY, 1992, p. 65).

Com o fim da construção do Porto de Santos e o domínio exercido pela CDS nas operações portuárias, houve grande desemprego na região. Os dois principais setores empregadores, porto e construção civil, viviam períodos de refluxo, apesar do setor da construção civil ainda empregar bastante, dadas as obras de saneamento e urbanização da cidade. Por isso, foi em torno da construção civil que o movimento operário se organizou, constituindo, inclusive, a luta pelo *closed shop*. (GITAHY, 1992; SILVA, 2003).

Quase todas as lutas eram organizadas pelas associações que agregavam os trabalhadores da construção civil, entretanto, em 1908, uma greve mobilizou os trabalhadores do porto, mais especificamente os carregadores de café, alastrando-se depois para outras categorias. A greve era pela jornada de 8 horas e também contra a ação tentacular da CDS, que procurava incorporar todos os serviços correlatos às operações portuárias, incluindo os dos carregadores de café, que eram empregados das casas exportadoras. À época, a CDS já contava em seu quadro de funcionários com as seguintes categorias:

[...] trabalhadores das turmas de tráfegos (carga e descarga), empregados de armazéns, motorneiros de guindastes elétricos, guincheiros de pontes rolantes e guindastes hidráulicos, manobreiros de linhas férreas, mestres, maquinistas, foguistas e marinheiros de embarcação. Além dos serviços restritos ao transporte de mercadorias, a CDS contava ainda com operários das oficinas mecânica, elétrica e de carpintaria, pedreiros, calceteiros e serventes, empregados de escritório, vigias e zeladores (SILVA, 2003, p. 176).

Dessa forma, a greve realizada pelos carregadores de café contra a CDS causou grande descontentamento entre as outras categorias, aumentando a adesão à luta pelas 8 horas de trabalho e principalmente contra os tentáculos do “Polvo”.

A Cia Docas gozava de grande antipatia em Santos: seu apelido local era “O Polvo”. Uma empresa que era a vida da cidade, mas que tinha sua

sede no Rio de Janeiro junto aos corredores do palácio, não poderia ser bem vista. Seus “canais competentes” não passavam pelos “notáveis” da cidade. Pelo seu contrato de concessão estava completamente isenta de impostos (nem ao menos Imposto Predial pagava à Prefeitura). O alto comércio tinha, como foi visto, rivalidades insolúveis com a Companhia. Imagine-se como se sentiam os operários com relação à “disciplina” da empresa... (GITAHY, 1992, p. 91).

Vê-se então que a cidade, antes desenvolvida simbioticamente com o porto, passa a distanciar-se dele, por conta da gestão privada da CDS, que procura, por meio de seus “canais competentes”, utilizar a força para impor a “disciplina da empresa capitalista”, não apenas a seus funcionários diretos, mas a cidade toda. Usando essa influência, conseguia mobilizar tropas estaduais e federais contra as greves, aumentando a repressão sobre os trabalhadores. Ressalta Silva (2003, p. 176), que “[...] o padrão de relacionamento da empresa com os grevistas era, invariavelmente, inflexível: intransigência nas ‘negociações’, contratação de enormes contingentes de fura-greves e mobilização de um vasto corpo policial”. A greve de 1908 pela jornada de 8 horas durou 27 dias, resultando em centenas de feridos e oito mortos, e não conseguindo o seu objetivo: a jornada de 8 horas para os carregadores do Porto de Santos.

Ações como essas tornaram o porto fundamental para o fortalecimento do movimento operário santista e, mais precisamente, dos sindicatos portuários, cujas características progressistas vão ser lembradas durante muito tempo. Concordamos com Gitahy (1992) quando ela diz que, diferente do Rio de Janeiro, que também passou por reformas urbanísticas, também geradoras de revoltas e levantes organizados por pessoas independentemente de suas relações com o processo produtivo; em Santos, as transformações vividas pela cidade não reverberam nesse tipo de solidariedade. Lá, “o proletariado local desde muito cedo reconhece-se como ‘trabalhador’” (GITAHY, 1992, p. 97), sendo os principais movimentos de fins do século XIX e início do século XX resultantes de questões voltadas para o mercado de trabalho. “[...] a formação de um mercado de trabalho livre, com a expansão do café no estado e a articulação internacional acentuada pelas contínuas entradas e saídas de imigrantes” levaram a cidade a se organizar

em torno dessa questão social e a fortalecer os movimentos operários daí insurgentes. O porto foi fundamental para isso, pois, por conta das “[...] brisas deste constante trânsito de mercadorias, pessoas e ideias” (GITAHY, 1992, p. 96) é que se ergueram e se mantiveram tais movimentos.

Nesse clima de acirramento das relações capital-trabalho, sendo o capital representado por uma única empresa, que emergiram alguns movimentos e organismos importantes. Em 1919, foi fundada a Sociedade dos Estivadores de Santos e, em 1922, o Partido Comunista Brasileiro, que teria grande influência sobre a organização sindical portuária (SARTI, 1981; GONÇALVES; NUNES, 2008).

Sarti (1981) fala da importância da presença de estrangeiros e com eles, das ideologias anarquista e comunista para o movimento sindical portuário, mas ressalta principalmente o papel do “Império dos Guinle” para a construção e o fortalecimento da resistência operária. Silva (2003) também reforça esse aspecto dado que, após a greve de 1908, apenas os estivadores de Santos permaneceram fora dos tentáculos do “Polvo” e mantiveram vários movimentos de resistência às políticas de controle da CDS.

O sistema de *closed shop* surgiu como uma forma de “[...] conter os avanços desta [CDS] na estiva” (SILVA, 2003, p. 179), o que, nos fluxos e refluxos do movimento sindical, se tornou bandeira da categoria dos estivadores. Primeiro foi encampada pela Sociedade Beneficente dos Trabalhadores de Carga e Descarga (SBTCD) que, ao assumir a postura de um sindicalismo pragmático, de baixo enfrentamento direto com o capital, gerou certa divisão da categoria, a qual levou ao encerramento de suas atividades em 1926 por decisão judicial, após reunião que resultou em brigas e no esfaqueamento de um trabalhador (SILVA, 2003, p. 187).

No entanto, a Sociedade dos Estivadores de Santos que havia se formado em 1919 e fechado em 1926, também por ação policial, reabriu em 1º de dezembro de 1930 sob o nome de Centro dos Estivadores de Santos (CES), no

contexto da Revolução de 1930 (SARTI, 1981; SILVA, 2003), e com o objetivo da “[...] luta pela conquista do *closed shop* e eliminação dos serviços da estiva oferecidos pela Companhia Docas” (SILVA, 2003, p. 190).

É interessante observar que não se afetou a relação porto-cidade enquanto, nos termos da geografia, objetos de uma dada espacialidade, mas exasperou-se a relação entre a empresa administradora do porto e as instituições, organizações e população da cidade de Santos. A luta era contra o capital que com sua capacidade de processo civilizatório, vai impondo suas regras ao território e à sociedade que ali se desenvolve (IANNI, 2008).

Foi nesse contexto e também a partir da competição acirrada - com um grande contingente de trabalhadores que cotidianamente, conforme as regras do trabalho ocasional, afluíam ao porto - que se instalou a campanha pela legalização do *closed shop*.

A década de 1930 foi um período de definições para os estivadores de Santos, os quais com a luta pelo *closed shop* procuraram estabelecer a configuração do trabalho de estiva, a qual perduraria por mais de 60 anos. Entre as reivindicações, estava o trabalho avulso desligado da CDS. Ainda no ano de 1930, os estivadores conseguiram o apoio do general Miguel Costa, à época secretário de Segurança Pública, que, com sua intervenção em greve realizada em dezembro do mesmo ano, possibilitou que os serviços de estiva fossem realizados por operadoras externas à CDS (SARTI, 1981; SILVA, 2003, p. 193)<sup>98</sup>. Em 1933, um contrato estabelecido entre o CES, o Centro de Empreiteiros e o Centro de Navegação Transatlântica de Santos permitiu que pela primeira vez os estivadores instituíssem “[...] legalmente as regras que definiam a maneira pela qual o trabalho deveria ser realizado” (SILVA, 2003, p. 193). O contrato possibilitou que o Centro dos Estivadores de Santos (CES) fosse contratante direto, sem o uso dos intermediários, depois conhecidos como Entidades Estivadoras.

---

<sup>98</sup> Até hoje existe na entrada da sede do Sindestiva um busto do General Miguel Costa.

A Lei de Sindicalização, promulgada em 1931<sup>99</sup>, também possibilitou a emergência de outras associações sindicais em Santos, agora dentro de um padrão de legalidade e, claro, de atrelamento ao Estado, que passa a ser o mediador das relações entre capital e trabalho. Entre os anos de 1930 e 1933, além do CES, tem-se, em 1931, a fundação do Sindicato dos Operários Portuários (atual Sintraport); em 1932, do Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga do Porto de Santos e, em 1933, a constituição do Sindicato dos Operários Metalúrgicos de Santos, da Associação de Resistência dos Trabalhadores na Indústria da Construção Civil e do Sindicato dos Trabalhadores na Administração Portuária de Santos<sup>100</sup> (ARAÚJO, 1985; GONÇALVES, 1995; TRIGUEIROS, 1998; GONÇALVES; NUNES, 2008).

Em relação à estiva e à luta pelo *closed shop*, esta avançou mesmo sob as regras do Estado Novo Vargasista. Em 1939, anteprojeto de lei assinado por Vargas reconheceu o *closed shop* e, mais ainda, a estiva direta. O sindicato seria o empregador e o intermediador da contratação, constituindo a figura dos “operários sem patrões” (SILVA, 2003, p. 200). Segundo Silva (2003), esta foi a forma encontrada por Vargas para aproximar-se da já talvez mais importante categoria de trabalhadores portuários. Contudo, as contraposições da poderosa CDS, levantadas por Guilherme Guinle, fizeram o *closed shop* ser institucionalizado apenas em 1943, no bojo de outras regulamentações trabalhistas, mas sem a estiva direta.

Essa foi uma conquista importante não apenas para a estiva, mas para as demais categorias de trabalhadores avulsos de Santos, pois institucionalizou o controle operário sobre o processo de trabalho e sobre a gestão do trabalho.

---

<sup>99</sup> “A partir de 1931, inicia-se um período de intensa legislação trabalhista, sistematiza em 1943 através da CLT – Consolidação das Leis do Trabalho. Assim, em fevereiro de 1931, surge o primeiro decreto de regulamentação das entidades sindicais, definindo-as como mediadoras de conflitos. Cabe ao sindicato ‘disciplinar a força de trabalho’ e servir de mediador entre trabalhadores e patrões em caso de conflito. Não sendo possível essa mediação, outro decreto transfere a questão para o próprio Estado (Decreto 19.770, de 19 de março de 1931)” (ARAÚJO, 1985, p. 52)

<sup>100</sup> Atual Sindaport. Mais informações em: <<http://www.sindaport.com.br/historia.php>>

Mesmo com a intermediação das Entidades Estivadoras, responsáveis por requisitarem a mão de obra para os sindicatos e realizarem os pagamentos aos trabalhadores, os sindicatos de trabalhadores avulsos, em especial o Sindicato dos Estivadores de Santos (a época chamado SES), eram responsáveis por organizar os ternos, distribuir os trabalhos e gerir o processo de trabalho, por meio da figura do contramestre.

Assim, até 1945, fase do Estado Novo, mais três sindicatos do setor portuário foram fundados: Sindicato dos Vigias Portuários, em 1938; Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários, em 1938; e o Sindicato dos Empregados Terrestres Aquaviários e Operadores Portuários, atual Settaport, em 1939 (GONÇALVES; NUNES, 2008).

O Porto do Café, como ficou conhecido o Porto de Santos, foi aos poucos desaparecendo. Até a década de 1950, o porto foi eminentemente exportador e importador de produtos primários (ORNELAS, 2008). Em 1947 foi inaugurada a primeira pista da Via Anchieta, abrindo a possibilidade de novos produtos no Porto de Santos (GONÇALVES; NUNES, 2008, p. 50) e, na mesma época, aconteceu a expansão do porto, com a construção do cais do Saboó e “[...] a substituição dos antigos guindastes hidráulicos de fabricação alemã (os primeiros a operar no porto) por 47 unidades inglesas da *Stohtert & Pitt*, destinados também ao aparelhamento do cais do Saboó” (ORNELAS, 2008, p 68).

Aos poucos, o Porto de Santos também se integrava ao processo de industrialização. A abertura da Via Anchieta possibilitou a exportação das mercadorias produzidas no Polo Industrial do ABC. Agregou-se a isso a construção, a partir de 1950, da Refinaria de Petróleo Presidente Bernardes, em Cubatão, assim como a instalação da Companhia Siderúrgica Paulista (Cosipa), em 1962.

Em termos políticos, até 1964, a cidade viveu uma grande agitação. Trigueiros (1998) registra em 1945 uma greve dos portuários da CDS por melhores salários, apoiada por outras categorias, entre elas os estivadores. Em

1946 foi decretada a greve contra Franco, que consistiu na “[...] recusa em operar navios espanhóis ancorados no porto de Santos” (SARTI, 1981, p. 98). Fortemente reprimida, a greve resultou no fechamento do SES e na sua defesa por Oswaldo Pacheco da Silva, estivador e à época deputado pelo Partido Comunista Brasileiro (SARTI, 1981, p. 99).

Nesse período também foram fundados o Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga, em 1950, e o Sindicato dos Operadores em Guindastes, já em 1964. Também foram constituídas duas intersindicais na Baixada Santista: o Fórum Sindical de Debates (FSD), em 1956, e a União dos Sindicatos da Orla Marítima de Santos, em 1962 (TRIGUEIROS, 1998; GONÇALVES; NUNES, 2008).

Fundado em 1956, o “FSD” é um organismo intersindical que passa a ser o símbolo de unidade de pensamento e ação dos trabalhadores, e que principalmente no fim da década de 50 logra mobilizar todos os setores do porto em manifestações de solidariedade e organização de classe (SARTI, 1981, p. 109).

No Sindicato dos Estivadores de Santos (SES), o movimento foi de retorno às ideologias “fundadoras”, retirando os dirigentes “ministerialistas” e repondo as lideranças progressistas. “A volta do Partido Comunista para dentro dos sindicatos, o que já se vinha processando desde 1947 no SES, contribui para a ampliação dos quadros de oposição e favorece o afastamento dos dirigentes ministerialistas das direções dos grandes sindicatos” (SARTI, 1981, p. 104). Foi também o retorno à categoria, com a mobilização do quadro, a realização de assembleias e demais eventos frequentados por grandes contingentes em clima de debates acalorados e polêmicos (SARTI, 1981).

Sarti, entretanto, mostra que o desenvolvimento político do Sindicato dos Estivadores de Santos no período democrático, e mais precisamente do meio da década de 1950 até 1964, foi heterogêneo e controverso, podendo ser dividido em quatro momentos:

- 1955/1958: assinala a presença da liderança democrática e renovadora que desencadeia o processo de emancipação do SES;
- 1959/1961: registra o momento de desenvolvimento máximo das forças políticas, quando o poder do SES se estrutura sobre um poder econômico real e sob controle da liderança nacionalista democrática;
- 1962 é o ano da crise, que se disfarça sob a aparência do “fenômeno janista”;
- 1963/1964, o último momento, marca a volta do nacionalismo democrático ao poder, quando o SES, já minado em sua base, não tem condições de controlar sua contradição interna e é sufocado pela estratégia golpista que culmina em março de 1964 (SARTI, 1981, p. 108-109).

Esse também foi um período de diversas reivindicações e conquistas de caráter econômico, técnico e de organização do trabalho. As reivindicações mais expressivas entre 1955 e 1964 foram, em termos econômicos, relativas à taxa de insalubridade, à taxa de periculosidade, ao pagamento do repouso semanal remunerado, ao aumento das cotas dos contramestres gerais e ao pagamento de décimo terceiro-salário; e, em termos técnicos e de organização do trabalho, foram o rodízio equitativo do trabalho, o rodízio dos contramestres gerais e o direito de férias (AGUIAR; JUNQUEIRA; FREDDO, 2006, p.1008-1009).

1964 e o golpe militar marcaram a retração da atividade sindical. O SES encerrou o período após enfrentar a crise dos bagrinhos. O bagrinho, como lembra Sarti (1981, p.135), pode ser considerado “[...] como mão de obra marginalizada no mercado de trabalho estivador, mas também como fenômeno de desemprego ou subemprego”. Vale lembrar que a Capitania dos Portos era responsável por dizer o número de vagas existentes para cada categoria e por determinar o número de horas trabalhadas que um bagre deveria ter para pleitear a condição de estivador; todavia, a sindicalização era um processo de indicação feito pelos próprios sindicalizados, que acabavam utilizando os critérios da Capitania aliados aos de parentesco, como visto anteriormente, provocando no porto, um “clima de nepotismo”. E foi a recusa a sindicalizar os bagrinhos determinados pela Capitania dos Portos que fez eclodir a crise (SARTI, 1981, p. 140). Iniciada em 1962, a crise concluiu-se apenas em março de 1964, com a sindicalização de 200 matriculados “sob força do mandado de segurança” (SARTI, 1981, p. 148).

Como nos disse um entrevistado,

“Parece que é cultura histórica da estiva, que isso já vem desde a criação da estiva em Santos. Parece que já virou uma cultura fazer o cadastro entrar para registro em briga, fazer se associar ao sindicato em briga” (Estivador 1).

Para Sarti, a crise representa o momento político da época e pode ser entendida, não apenas, mas também, como “[...] uma tentativa de atingir indiretamente as bases de apoio do líder trabalhista e Presidente da Nação” (SARTI, 1981, p. 150).

Até o novo período democrático, após 1985, as atividades sindicais ficaram bem restritas, existindo poucos registros bibliográficos sobre o assunto no período.

Já a cidade de Santos expande-se razoavelmente. A ampliação do Polo Industrial de Cubatão, em número de indústrias e de empregos, estimulou o desenvolvimento regional. Santos, cujos limites geográficos não permitem a expansão horizontal, cresceu para o alto. A zona noroeste da cidade foi sendo aos poucos mais habitada e, na zona leste, os prédios residenciais foram mudando a paisagem da orla marítima.

A cidade tornou-se também atração turística. Com o acesso rodoviário ao Planalto Paulista ampliado, os paulistanos passaram a frequentar a Baixada Santista em busca de suas praias e também de outros atrativos, como o Aquário Municipal de Santos e o Orquidário de Santos (GONÇALVES; NUNES, 2008)

Nessa toada, a cidade de Santos foi se mantendo ao redor do seu porto, grande empregador da cidade, mas distante dele em termos políticos, sabendo pouco ou nada sobre ele e vice-versa. Nessa complexa relação porto e cidade, o fechamento físico da CDS fez com que Santos fosse apenas mais uma cidade que tem um porto, extremamente dependente dele e de suas atividades, mas que não reconhece a influência dele sobre ela. O período de

redemocratização e o fim da concessão da gestão do Porto de Santos à CDS mudaram em parte esse quadro.

### 4.3 SANTOS E A PRIVATIZAÇÃO PORTUÁRIA

Antes de falarmos especificamente do período da privatização portuária, vale lembrar alguns de seus antecedentes, que nos ajudam a compreender como a cidade envolveu-se (ou não) na resistência a esse processo.

É importante ressaltar que, para o período que compreende a ditadura militar, há pouca literatura sobre o Porto de Santos e, especificamente, sobre a relação porto e cidade. Foi um tempo de retração em termos das ações sindicais. Contudo, foi um período importante para os portos brasileiros e para o Porto de Santos.

O final do primeiro período democrático brasileiro (1946-1964) foi marcado pela chegada do navio-prisão Raul Soares, após a tomada do governo pelos militares em 1º de abril de 1964. Alguns livros registram a permanência do navio no Porto de Santos: *Raul Soares, um navio tatuado em nós*, de Lídia Maria de Melo, e *Navio Presídio*, do jornalista Nelson Gatto. Conforme visto acima, o período de 1946-1964 foi marcado pela constituição de novas instituições sindicais, pela criação de intersindicais e por uma efervescência política que chegou a registrar, nos anos finais do período, cerca de 50 greves por ano (SILVA, 1995). Nos três primeiros meses de 1964, foram registradas quatro greves somente entre trabalhadores do Porto de Santos, incluindo uma greve nacional dos estivadores (TRIGUEIROS, 1998). Dessa forma, a população de Santos e os trabalhadores portuários apareciam como potenciais resistentes ao novo regime e à política de restrição à liberdade que seria marca do regime militar. Diz Silva (1995, p. 204-205) que “não foram poucos os líderes nacionalistas que acreditaram numa resistência armada ou em uma greve geral contra o golpe

militar”, por isso, em 1º de abril de 1964, “[...] por determinação do capitão dos portos os sindicatos sofreram imediata intervenção e, neles a polícia procurava supostas armas que serviriam para a ‘cubanização’ do país”.

Nesse contexto, a chegada do navio Raul Soares a Santos mostrava a força do regime e como pensavam em conter as possíveis resistências. Uma sombra pairou então sobre a cidade (ALEXANDRINO; SILVA, 1988; SILVA, 1995).

O “Raul Soares” não cumpria apenas o objetivo de suprir a demanda da enorme lista de detentos. Antes de mais nada, ele era um símbolo. A imagem do movimento operário na Baixada Santista estava associada às imagens do cais, dos navios e do mar; sua força era comumente vinculada à força dos portuários, capaz de paralisar os navios – o que fornecia combustível indispensável a qualquer greve geral. [...] Assim, não havia nada mais irônico e provocativo do que deter os “agitadores” nas trevas de um velho navio com o casco pintado de preto. Erasmo Dias, major do Exército em 1964 e uma das lideranças militares durante o golpe, afirmou que o motivo da requisição do navio Raul Soares era evidentemente psicológico (SILVA, 1995, p. 204).

O navio voltou ao Rio de Janeiro no mesmo ano, contudo “o estrago já estava feito” (SOUZA, 2004, p. 25). A modernização nas instalações portuárias ocorridas após 1964 também resultaram em modificações na organização do trabalho, de forma que “[...] as inovações tecnológicas eram apontadas como o talismã dos empresários para aparar os conflitos de classe” (SILVA, 1995, p. 209) e tinham por foco o “[...] aumento da produtividade, redução do custo operacional e fixação de condições para eliminar as sobretaxas e baratear o frete marítimo [...]” (BRASIL, 1974 apud SILVA, 1995, p. 209).

O período foi difícil para os trabalhadores e para a cidade principalmente após 1969, quando o prefeito eleito, Esmeraldo Tarquínio, foi cassado e Santos perdeu sua autonomia política, recuperada apenas em 1983.

Em 2 de agosto de 1983, o decreto nº 2.050 estabelecia que Santos deixaria de ser área de segurança nacional com a posse do prefeito e vice-prefeito eleitos pela população. Restava marcar o dia da eleição.  
[...]

Depois de um adiamento, os santistas foram às urnas, finalmente, no dia 3 de junho de 1984, e elegeram, teimosamente, a retomada do que fora interrompido à força. Na falta de Tarquínio, vence a eleição seu antigo

vice, Oswaldo Justo; e para o lugar de vice, o filho de Tarquínio, Esmeraldo Neto. Eis o velho espírito da cidade de volta, historicamente, um tapa no rosto dos golpistas de todos os tempos (ALEXANDRINO; MATOS, 1995, p. 92).

Além disso, inúmeras tentativas de restringir a atuação dos trabalhadores avulsos aconteceram. Relato da Federação Nacional dos Portuários (FNP, 1984) dá conta de que desde 1965, projetos de lei, decretos, decretos-leis e alguns estudos tentavam fundir categorias<sup>101</sup>, restringir a atuação de algumas<sup>102</sup> e acabar com o sistema de *closed shop*. Segundo o relato da federação, tais iniciativas foram barradas por conta das ações da FNP junto ao governo, principalmente ao Ministério do Trabalho, “[...] que tem invariavelmente apoiado os trabalhadores avulsos utilizados nos serviços de estiva e seus anexos, impedindo as renovadas tentativas de reformulação do regime profissional das categorias [...]” (FNP, 1984, p. 15).

A criação da Empresa de Portos do Brasil S/A (Portobrás) e estudos feitos no ano de 1983 pelo Ministério dos Transportes alarmavam também os trabalhadores portuários avulsos. Esses estudos, cujo objetivo consistiu na elaboração de um projeto de lei, já apontavam para aquilo que viria a ser a Lei nº 8.630/93. O projeto, que segundo a FNP, retomava alguns pontos do Decreto-Lei nº 127, de 1966, previa: i) vínculo empregatício por tempo indeterminado com, “[...] salário mensal fixo e de valor bastante abaixo da média que vinham percebendo normalmente” (FNP, 1984, p. 12); e ii) fim do sistema de *closed shop*, o que faria com que os sindicatos “[...] perdessem toda a sua força como entidade representativa da categoria, pois a maioria dos seus associados será de empregados, com subordinação direta às empresas estivadoras, sem dependência ao sindicato para efeito do exercício profissional” (FNP, 1984, p. 13).

---

<sup>101</sup> O Decreto-Lei nº 05, de 04 de abril de 1966, em seu artigo 21, preconizava a união de estivadores e trabalhadores de capatazia em uma única categoria, a de operador de carga e descarga. Disponível em: <<http://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/103545/decreto-lei-5-66>>

<sup>102</sup> Portaria nº 553, de 17 de agosto de 1978, do Ministério dos Transportes restringia a atuação dos conferentes nas operações de carga e descarga de navios *roll on-roll off*, serviço que foi restabelecido pela Portaria nº 390, de 3 de junho de 1982, também do Ministério dos Transportes.

Portanto, o retorno do governo democrático veio acompanhado de um desafio aos trabalhadores portuários e, no caso, à cidade de Santos: combater a ameaça de redução de postos de trabalho, a perda do poder aquisitivo de quase 1/3 das famílias santistas e o temor do fim das instituições sindicais.

Em 3 de outubro de 1988, o Decreto nº 96.909 reforçava os temores de um novo retorno do Porto de Santos às mãos do setor privado. Naquela altura, a administração do porto já havia retornado à União e à antiga CDS, temida por tantos, mas por estes tantos combatida, agora tornava-se Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp).

O referido decreto previa a descentralização da administração dos portos, o que depois, na Lei nº 8.630/93, retornou e foi visto como algo positivo, como exposto no capítulo 2, pois atribuía aos agentes locais o poder de decisão sobre o porto, possibilitando uma maior integração entre porto e cidade. Contudo, no caso do presente decreto, o Conselho Especial de Usuários (CEU), responsável pela decisão de todo o funcionamento do porto, incluindo os investimentos a serem realizados, seria presidido pelo setor privado, que também tinha a maior representatividade no CEU, com quatro representantes<sup>103</sup>. O retorno ao domínio privado anunciava-se novamente.

Segundo Alexandrino e Matos (1995, p. 99), isso acontecia quando os trabalhadores reivindicavam a transferência da administração dos portos para eles, em um movimento denominado “O Porto é Nosso”, que tinha “[...] participação de representantes de várias categorias, além de lideranças sindicais, empresários e políticos”, e resultou em uma greve nacional em 17 de outubro de 1988, que fez o governo recuar em suas ações.

Entretanto, o plano de trazer o setor privado para os portos brasileiros não era isolado e enquadrava-se em um projeto de reformar o Estado brasileiro, notadamente marcado pela ideologia neoliberal, conforme exposto no capítulo 1.

---

<sup>103</sup> Decreto nº 96.909, de 03 de outubro de 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1980-1989/D96909.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D96909.htm)>

Em 1990, no governo Fernando Collor de Mello, a promulgação da Lei nº 8.031 instituía o Programa Nacional de Desestatização (PND). “Menos de um ano após a criação do PND, entra em tramitação no Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 00008, em 25 de fevereiro de 1991. O PL 8, como ficou conhecido, dispunha sobre a reforma do setor portuário” (DIÉGUEZ, 2007, p. 45)

A cidade então veria a sua principal atividade econômica sofrer um duro golpe. Tudo começou em 7 de fevereiro de 1991, quando 6.800 trabalhadores da Codesp, entre operários portuários, rodoviários e motoristas de guindastes e empilhadeiras entraram em greve pela reivindicação de 158,11% de reajuste salarial. A greve foi aprovada em assembleias nos sindicatos das três categorias, sendo que entre os operários portuários, maior categoria entre os trabalhadores da Codesp, a greve havia sido ratificada por quatro mil dos quase 5.500 trabalhadores.

Adilson Cid Rodrigues, então presidente do Sintraport, ressaltava que a greve fora o último recurso, pois considerava que a Codesp já havia tido bastante tempo para negociar e “o pessoal está passando fome e vai responder com a greve, pois parece ser a única linguagem que a empresa entende” (ALOISE, 1991). Passaram-se os anos, trocou-se a gestão privada pela pública, mas parecia que a intransigência era pedra fundamental da gestão portuária em Santos e, independentemente do gestor, ali permaneceria na imponente sede da Rua Rodrigues Alves.

Os empregados portuários, categoria também ligada à Codesp, não aderiram momentaneamente à greve, com indicativo de greve em 18 de fevereiro. Contudo, o presidente do sindicato à época e vereador da cidade, Benedito Furtado, declarou que havia deixado a categoria em alerta por conta de qualquer ação repressora ou represálias às demais categorias, as quais prestavam solidariedade (A TRIBUNA, 08/02/1991a). Tal reação dos sindicalistas vinha da própria declaração da Codesp, que convocava os trabalhadores a retornarem ao trabalho, pois “[...] a continuidade do movimento caracterizará um confronto que

poderá resultar em um desfecho imprevisível, provocando uma situação que não interessa a nenhuma das partes” (A TRIBUNA, 08/02/1991b). O clima aos poucos esquentava na Ilha de São Vicente.

A greve se estendeu e no décimo dia veio a notícia de que a Codesp já teria uma lista de trabalhadores a serem demitidos, caso o julgamento da greve no Tribunal Regional do Trabalho (TRT), em 18 de fevereiro de 1991, fosse favorável à empresa e os trabalhadores não cumprissem a decisão judicial. Juntavam-se a isso os rumores de apresentação do pacote portuário, que propunha uma reforma extensa do setor, o que incluía a desregulamentação do trabalho portuário avulso, que passaria a ser contratado apenas com vínculo empregatício por tempo indeterminado. Dessa forma, a greve que inicialmente apenas mobilizava seis mil dos nove mil trabalhadores da Codesp tomava proporções mais amplas, com a ida dos presidentes dos sindicatos dos trabalhadores avulsos (estivadores, conferentes, vigias portuários e consertadores) a Brasília para audiência com o secretário de Assuntos Estratégicos, Pedro Paulo Leoni Ramos (A TRIBUNA, 16/02/1991c). Segundo dados do jornal A Tribuna (16/02/1991d), somavam-se aos nove mil trabalhadores da Codesp em greve e com indicativo de greve, mais nove mil trabalhadores avulsos, em um contingente de mais de 18 mil trabalhadores no Porto de Santos.

Diante dessa massa de trabalhadores que dependiam diretamente do porto, a Prefeitura e a Câmara de Vereadores passaram a colaborar estreitamente com os trabalhadores e sindicalistas, disponibilizando suas infraestruturas e também incluindo as questões do novo pacote portuário na pauta de discussão. Propôs-se inclusive a criação de uma Comissão Especial de Vereadores (CEV) para debater o pacote portuário e os rumos do maior porto da América Latina. Segundo o então vereador Edmur Mesquita:

“A sobrevivência e desenvolvimento de nossa Cidade”, justifica Mesquita, “estão intrinsecamente ligados ao porto e a suas atividades. Desta forma, o futuro do porto interessa primordialmente a Santos e, como tal, deve ser discutidos por toda a comunidade” (A TRIBUNA, 16/02/1991a).

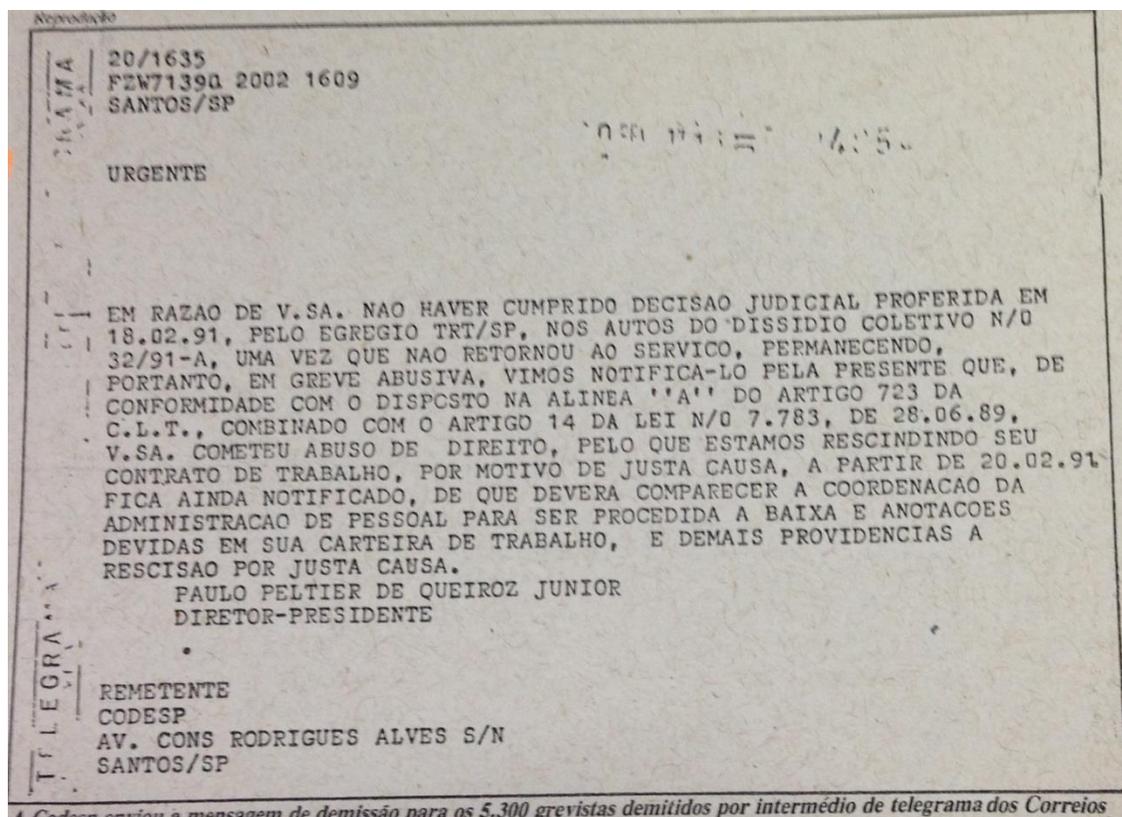
Aos poucos, a cidade foi lembrando de novo que tinha um porto, que era fundamental para a sua sobrevivência econômica, dado que diretamente 20 mil trabalhadores dependiam de suas atividades, número que chegava a quadruplicar quando contávamos as suas famílias. Em uma cidade que tinha cerca de 420 mil habitantes<sup>104</sup>, quase 20% da população dependia do porto. Fora os demais trabalhadores empregados em agências de navegação, despachantes aduaneiros, casas de exportação e importação e demais atividades correlatas. A cidade sobrevivia do porto e os ventos que sopravam sobre ela fizeram com que a luz de alerta começasse a piscar.

Os empregados da administração portuária aderiram à greve em 18 de fevereiro, mesmo dia em que o Tribunal Superior do Trabalho (TST) considerou a greve dos operários portuários, guindasteiros e rodoviários não abusiva, contrariando as vontades do governo federal, que já tinha um plano para conter o movimento grevista: demissão imediata dos trabalhadores que não retornassem ao trabalho no dia 20 de fevereiro. Tal plano encontrava apoio na decisão do TRT-SP, que concedeu reajuste de 50% no vale-refeição, estabilidade de 60 dias e não desconto dos dias parados, que valia apenas após o retorno imediato dos trabalhadores aos seus postos. Mesmo com todas as ameaças, os operários portuários votaram pela continuação da greve. Afinal, não era mais apenas o aumento, era também a luta contra as mudanças que o pacote portuário trazia. Anunciado também no dia 18 de fevereiro, o pacote - classificado pelo deputado Gastone Righi como um “[...] lobby para formar um exército de boias-frias nos portos, com mão de obra escrava e indigna, nivelando os portuários na categoria dos subempregados” (A TRIBUNA, 20/02/1991) - modificava completamente a estrutura do trabalho nos portos brasileiros. No dia 20 de fevereiro, cumprindo a promessa, a Codesp demitia, por meio de telegrama, 5.300 trabalhadores. Estava aceso o rastilho que viria a detonar uma das maiores mobilizações vividas pela cidade de Santos.

---

<sup>104</sup> Dados do Censo Demográfico IBGE 1991.

Figura 4: Cópia de telegrama enviado a trabalhador da Codesp em 20 de fevereiro de 1991



Fonte: Jornal A Tribuna, 21 de fevereiro de 1991

Segundo dados publicados pelo jornal A Tribuna, os 5.300 trabalhadores demitidos representavam 55% do quadro de funcionários da empresa, pairando então a dúvida: quem fará agora o trabalho de metade da empresa? Surgiam informações sobre a contratação de trabalhadores do Sindicato de Carregadores, Ensacadores e Arrumadores de Café de Santos como avulsos para atuar no lugar dos operários portuários e a possível entrada de empresas privadas para suprirem a falta desse contingente, acirrando ainda mais a discussão em torno da privatização dos portos.

**Figura 5: Quadro publicado pelo jornal A Tribuna com dados da greve iniciada em 07/02/1991**

Quadro da paralisação	
Número de grevistas desde o dia 7 (1).....	6.040
Número de grevistas desde o dia 18 (2).....	3.000
Prejuízo diário da Codesp	Cr\$ 200 milhões
Prejuízo acumulado da Codesp. . . . .	Cr\$ 3 bilhões
Tonelagem que a Codesp deixa de movimentar por dia . . . . .	70 mil t
Tonelagem acumulada no período... . . . .	1.050.000 t
Ônus das armadoras por dia/navio . . . . .	US\$ 15 mil
Ônus acumulado no período... . . . .	US\$ 3 bilhões
Navios parados no cais hoje. . . . .	9
Navios fundeados na barra... . . . .	22
Comércio exterior perdido por dia no Porto de Santos (exp. e imp.)	US\$ 40 milhões
Comércio perdido no período... . . . .	US\$ 600 milhões
(1) Os operários portuários, guindasteiros/motoreiros, e rodoviários cruzaram os braços no dia 7	
(2) O pessoal administrativo aderiu no dia 18	
<i>Fonte: Codesp</i>	

Fonte: Jornal A Tribuna, 21 de fevereiro de 1991.

No dia 21 de fevereiro, duas notas em A Tribuna chamavam atenção para a reforma portuária, relatando que a falta de ação do governo federal na resolução da greve (como a abstenção do então ministro da Infraestrutura, Ozires Silva, em comandar a negociação dos trabalhadores com a Codesp) era “sintomática”, assim como a apresentação do projeto de lei para a privatização dos portos ter sido feita durante a paralisação (A TRIBUNA, 21/02/1991b), demonstrando a necessidade de se restringir a ação dos trabalhadores. Aliava-se a isso a declaração do secretário nacional de Transportes, José Henrique D’Amorim Figueiredo, sobre a facilidade que a demissão dos funcionários dava ao “[...] brutal enxugamento dentro do que prevê a reforma administrativa federal” (A TRIBUNA, 21/02/1991c).

A cidade via-se diante de um fenômeno nunca refletido: o que aconteceria conosco sem o porto? A prefeita Telma de Souza chamava a atenção para um problema que atingiria, como já exposto, 1/3 da população santista, incluindo,

[...] não apenas os 9 mil empregados da companhia e os 10 mil trabalhadores avulsos (sem vínculo empregatício), mas os seus dependentes e os setores do comércio e da indústria que seriam forçados a demitir em função do quadro recessivo na Baixada Santista (A TRIBUNA, 21/02/1991d).

Em suas declarações, a prefeita, diante da política que se instalava em nível federal, já vislumbrava mudanças em outras empresas da Baixada Santista, como a Cosipa<sup>105</sup>, apontando para um problema não apenas localizado em categorias, mas ampliado para o conjunto da classe trabalhadora.

O ideário neoliberal era latente nos documentos expedidos pelo governo federal. Em relação ao setor portuário, a apresentação do PL 8 ao Congresso Nacional, que viria se concretizar em 25 de fevereiro de 1991, seguiu com uma exposição de motivos assinada pelos ministros Jarbas Passarinho (Justiça), Mário Cesar Flores (Marinha), Zélia Cardoso de Mello (Economia), Antonio Magri (Trabalho e Previdência) e Ozires Silva (Infraestrutura), marcada por palavras próprias do neoliberalismo, como fixação de limites à atuação do Estado, livre iniciativa, livre concorrência, fim dos monopólios. No tocante ao trabalho, era claro: propunha “a desregulamentação do setor portuário, particularmente no que diz respeito à livre contratação dos serviços de movimentação de mercadorias, armazenagem, transporte, vigilância portuária e demais serviços correlatos ou afins nos portos [...]”, garantindo assim “a quaisquer trabalhadores, o livre exercício das atividades de estiva, capatazia, conserto de carga, conferência de carga e descarga, vigilância portuária e trabalho de bloco, a serem prestados com ou sem vínculo empregatício” (A TRIBUNA, 21/02/1991e, p. 3).

---

<sup>105</sup> A Companhia Siderúrgica Paulista (Cosipa), empresa mantida pelo governo federal, foi vendida à Usiminas em 20 de agosto de 1993.

Diante disso, a greve dos doqueiros vai tomando vultos inesperados e, ao mesmo tempo em que parece cavar a cova para os trabalhadores portuários, torna-se também símbolo de resistência. A promessa de que aposentados, trabalhadores afastados por doença ou acidentes, trabalhadores em férias, membros da CIPA<sup>106</sup> e dos sindicatos não seriam demitidos caiu por terra conforme os telegramas foram chegando. As demais categorias começaram a se solidarizar com os doqueiros. Entre os portuários avulsos, a ordem era não subir a bordo caso trabalhadores de empresas privadas fossem chamados para ocupar os postos dos demitidos. Chegavam também notas de solidariedade de outros portos, como Rio de Janeiro, onde o Sindicato dos Trabalhadores em Serviços Portuários anunciou estado de greve, que viria a se concretizar caso tropas do exército ocupassem o Porto de Santos (ALOISE, 1991b).

A intervenção do então presidente da Força Sindical, Luiz Antônio de Medeiros, em 22 de fevereiro, levou a uma declaração do presidente da estatal, Paulo Peltier de Queiroz Junior, prometendo ir a Brasília junto com uma comissão de sindicalistas e políticos da cidade para reverter a demissão dos 5.300 trabalhadores (FOLHA DE SÃO PAULO, 23/02/1991; A TRIBUNA 23/02/1991).

Enquanto isso, continuavam as articulações dos sindicatos das categorias em greve – operários portuários, rodoviários, administração portuária e guindasteiros – com os demais sindicatos portuários e de outras categorias de Santos. O Fórum Sindical de Debates da Baixada Santista chamava uma greve geral (A TRIBUNA 23/02/1991). Além dos nove mil doqueiros, outras categorias iam se incorporando e o caldeirão ia cada vez enchendo mais, esperando apenas o ponto para entornar, o que não demorou muito.

No dia seguinte, alegando ter sido pressionado pelos trabalhadores na reunião com o presidente da Força Sindical, Paulo Peltier disse que as demissões eram irreversíveis e que caso o TRT também julgasse a greve dos empregados da

---

<sup>106</sup> Comissão Interna de Prevenção de Acidentes.

administração portuária nos mesmos critérios que a dos operários portuários, com mandato para retorno imediato ao trabalho e este não fosse cumprido, também os demitiria. Alegava que suas decisões tinham embasamento no governo federal e que apenas este poderia rever as demissões. Quanto ao fato de revertê-las, Peltier dizia não ter prometido isso, mas que havia aventado a possibilidade de ver outros postos de trabalho no setor portuário para os desempregados, incluindo o estímulo à formação de uma empresa de prestação de serviços de trabalho portuário, em claro fomento à terceirização.

No vigésimo dia de paralisação, o movimento crescia. A greve dos empregados portuários também já havia sido julgada, nos mesmos termos que a dos operários portuários, com exceção do retorno imediato ao trabalho, o que estimulou a continuidade da greve pelos primeiros, mesmo com a Codesp ameaçando demiti-los. As famílias juntavam-se aos protestos, com manifestações que reuniam de três a cinco mil trabalhadores e que contavam com a simpatia da população, dado o cenário tenebroso que aos poucos se configurava na cidade. O Fórum Sindical de Debates chamava passeatas e articulava uma greve geral (A TRIBUNA, 26/02/1991a) e líderes políticos da Baixada Santista demonstravam pessoalmente seu apoio à greve e reuniam-se para estabelecer estratégias de ações junto ao governo federal, nas quais a prefeitura de Santos também estava envolvida. A prefeitura também mobilizava a cidade com uma campanha com diversas medidas para combater a “situação de crise que se desencadeava a partir da demissão de milhares de trabalhadores do porto” (A TRIBUNA, 26/02/1991b), entre elas, a criação de um fundo financeiro de solidariedade aos trabalhadores demitidos, reforço na merenda escolar e concessão de passe-desemprego.

O crescimento do movimento devia-se mais ao estado de calamidade que aos poucos se instaurava na cidade do que à capacidade de articulação dos sindicatos, o que não invalidava sua ação. O clima de caos econômico fazia com que vereadores, deputados e outras categorias de trabalhadores juntassem-se ao

movimento. Afinal, com o desemprego certo de cinco mil trabalhadores e a possibilidade de isso acontecer a mais três mil, a cidade percebia o quão dependente era do porto e dos trabalhadores que dali tiravam seu sustento e faziam girar a economia santista. Além disso, os indícios evidentes do processo de privatização, dados pela apresentação do PL 8 ao Congresso Nacional e também pelas ameaças constantes de contrato de empresas privadas para o exercício do trabalho dos doqueiros, colocavam todas as categorias portuárias em alerta.

Em 27 de fevereiro, a prefeitura decretou estado de calamidade pública em Santos e o Fórum Sindical de Debates mobilizou cerca de 15 mil pessoas em manifestação na Praça Mauá, local onde está situada a sede da prefeitura de Santos<sup>107</sup>. Entre os presentes, portuários, famílias de portuários, urbanitários, metalúrgicos, prefeitos e vice-prefeitos das cidades da Baixada Santista, vereadores de Santos, e até o então presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Vicente Paulo de Souza, o Vicentinho (A TRIBUNA, 28/02/1991a; O GLOBO, 28/02/1991, p. 34).

No mesmo dia, o advogado dos sindicatos dos operários portuários, guindasteiros e rodoviários, Eraldo Aurélio Franzese, apresentou pedido à Justiça do Trabalho para reversão das 5.372 demissões, baseado em artigos do Código de Processo Civil e principalmente nos custos sociais das demissões, que, de acordo com Franzese, não foram avaliados no momento da decisão sobre elas. Dessa forma, segundo ele, a empresa aproveitava-se da greve para “[...] acelerar o processo de privatização, sem pagar os encargos trabalhistas, utilizando-se de uma sentença do TRT que considerou a greve não abusiva” (A TRIBUNA, 28/02/1991b).

Enquanto o movimento crescia, o governo federal se enrolava em informações desencontradas. O anúncio do secretário nacional dos Transportes, José Henrique D’Amorim, de contato para a contratação de 2.600 homens de

---

<sup>107</sup> O número de presentes na manifestação é bastante controverso. O jornal A Tribuna dizia que eram 12 mil pela contagem da Polícia Militar e acima de 15 mil pelos organizadores, já O Globo noticiava 20 mil, enquanto a Folha de São Paulo subestimava os números, informando sete mil.

sindicatos portuários do Rio de Janeiro foi desmentido pelos próprios sindicatos, que afirmavam que essa era uma estratégia do governo para produzir conflitos dentro da própria classe trabalhadora. A proposta do governo federal de contratar trabalhadores de outros portos para furar a greve dos doqueiros em Santos foi confirmada pelo vereador santista Adelino Rodrigues e posteriormente desmentida pelo ministro da Infraestrutura, Ozires Silva. Associava-se a isso o recuo nas negociações prometida pelo presidente da Codesp, Paulo Peltier (A TRIBUNA, 27/02/1991). Uma coisa apenas era unânime: nenhum ministério assumia a responsabilidade sobre o impasse no Porto de Santos, atribuindo todas as decisões ao Presidente Fernando Collor de Mello.

O dia 28 de fevereiro foi considerado o mais importante para o movimento. A greve geral convocada pelo Fórum Sindical de Debates, que reunia 34 entidades sindicais, paralisou a cidade de Santos. Segundo os relatos jornalísticos, alguns serviços, como o comércio, fecharam as portas por medo das represálias dos grevistas ou por ordens da Câmara de Dirigentes Lojistas; outros foram impedidos de funcionar pelos participantes do movimento, como as empresas de transporte público e de fretamento para as indústrias do Polo Industrial de Cubatão. As demais cidades da região foram afetadas pela falta de transporte e alguns serviços não funcionaram. Em Vicente de Carvalho, boa parte do comércio foi solidária aos trabalhadores e não abriu as portas; e em Bertioga, à época ainda distrito de Santos, a Subprefeitura não trabalhou também em solidariedade aos portuários (A TRIBUNA, 01/03/1991a; A TRIBUNA, 01/03/1991b; O ESTADO DE SÃO PAULO, 01/03/1991; A TRIBUNA, 02/03/1991, p. 21).

Às 12h30, um telefonema do ministro da Justiça, Jarbas Passarinho, informava à prefeita Telma de Souza que o Presidente Fernando Collor e os ministros Ozires Silva e Antonio Rogério Magri estavam reunidos para reavaliar as demissões no Porto de Santos. Poucas horas depois, os ministros anunciavam a revogação das 5.372 demissões. As negociações salariais prosseguiriam, mas os

trabalhadores tinham de volta seus empregos. A proposta feita pelo governo foi a formação de uma comissão tripartite para discussão dos reajustes salariais, formada por representantes dos trabalhadores, empresários do setor portuário e representantes do governo, cujos trabalhos iniciariam em 5 de março de 1991, com a presença do ministro do Trabalho e Previdência Social.

A notícia foi recebida em clima de festa na cidade e os jornais do dia seguinte falavam do retorno da “cidade da resistência”. Os sindicatos envolvidos reuniram-se em assembleia e votaram o retorno ao trabalho. Assim, no dia 1º de março de 1991, às 13h, os trabalhadores da Companhia Docas do Estado de São Paulo retornaram ao trabalho repletos de emoção e entraram no porto cercados por um corredor formado por suas famílias que, de mãos dadas e em coro, cantavam o Hino Nacional (JORNAL DA TARDE, 003/1991; O ESTADO DE SÃO PAULO, 01/03/1991; D. O. URGENTE, 03/03/1991a).

Figura 6: Capa do D. O. Urgente de 3 de março de 1993



A atenção de todo o Brasil esteve voltada para Santos nas últimas duas semanas. A cidade, a partir da tentativa de demissão de cerca de 5.300 trabalhadores portuários, transformou-se no principal cenário de uma luta política cujas consequências refletirão em todo o País.

De um lado, o Governo Federal - com a violenta punição aos empregados da Companhia Docas - mostrou à opinião pública o sig-

nificado de um plano econômico de caráter recessivo: desemprego em massa, prejuízos ao comércio, à rede de serviços e à indústria. Todos os ingredientes para aprofundar uma crise sem precedentes na história de um Brasil que se pretende moderno.

Do outro lado, trabalhadores, empresários e a classe política comprometida com os interesses populares organizaram-se para defender o direito ao traba-

lho, à produção e à busca democrática de soluções que não conduzam ao caos social.

A reação da sociedade santista à pretendida demissão dos portuários, coroada pela greve geral que paralisou a cidade no último dia 28, foi o melhor exemplo de como a sociedade organizada, num movimento pacífico, pode se contrapor a políticas contrárias aos interesses nacionais. O Governo Federal

foi obrigado a recuar, suspendendo todas as demissões (que ministros disseram, por várias vezes, serem irreversíveis), o que certamente resultará numa reavaliação do seu projeto econômico.

Santos reconquista o seu histórico papel no cenário político nacional. Volta a ser reconhecida - depois de anos de autoritarismo militar e civil em que se procurou sufocá-la - como a 'Cidade da Resistência'.

Fonte: D.O. Urgente, 3/03/1993

A cidade, por medo ou por solidariedade, parou e viu o governo federal render-se à mobilização da população e reverter um processo que parecia

impossível. Em 28 de novembro de 1991, a Lei Municipal nº 804 nomeou o dia 28 de fevereiro como Dia da Resistência Portuária.

Ao fazer um balanço político do movimento grevista, podemos dizer que houve um fortalecimento das lideranças políticas locais, como vereadores e prefeitos, especialmente a então prefeita de Santos, Telma de Souza, que, após a greve, teve a sua imagem colada a dos trabalhadores portuários e até hoje é cobrada por sua atuação junto a eles, como no caso da crise entre estivadores e Embraport, fato sobre o qual a ex-prefeita e atual deputada estadual pouco se pronunciou. O movimento também fortaleceu as lideranças políticas da região em cargos no legislativo federal, como o então senador Mario Covas e o deputado federal Gastone Righi. Ao mesmo tempo, o governo federal ficou com a imagem arranhada, pois deixou evidente a proposta de empreender uma reforma portuária sem os trabalhadores. Além disso, a pressão de políticos e sindicalistas da Baixada Santista pelos mais diversos canais, conseguindo mobilizar apoio de sindicalistas de outros importantes portos brasileiros e de deputados federais de outros estados, fez com que o governo recuasse de uma decisão que parecia irrevogável, a qual demonstrava a falta de diálogo que marcou o governo Collor até o seu *impeachment*, em 1992.

O “timing” das readmissões é também incorreto do ponto de vista político. Em vez de ceder antes, quando as negociações eram mais amplas, cedeu quando a prefeita de Santos, a petista Telma de Souza, convocou uma greve geral.

Fica parecendo que a prefeita derrotou o governo<sup>108</sup> (D. O. URGENTE, 03/03/1991b).

Como toda a história, existem mais “poréns” do que “pontos finais”, esta também não se encerrava aqui. O PL nº 8/91 estava no Congresso Nacional. Apresentado à Câmara dos Deputados em 25 de fevereiro, em meio a maior greve da história da Codesp, o projeto previa a desregulamentação dos serviços portuários, em especial do trabalho portuário.

---

<sup>108</sup> Notícia do jornal Folha de São Paulo reproduzida no D. O. Urgente em 3 de março de 1991.

Como visto no capítulo 1, o projeto era bem articulado com o empresariado, mas não tinha nenhuma simpatia dos trabalhadores, e a greve demonstrava que não se pretendia nem abrir um canal de diálogo com os trabalhadores. Havia a possibilidade, já apresentada por Paulo Peltier no decorrer da greve dos doqueiros, de formação de cooperativas de trabalhadores para assumir a operação portuária ou a administração de terminais.

Entretanto, o custo de manutenção de um terminal é muito maior do que a compra de quotas de ações, pois requer investimentos em infra e superestrutura e manutenção constante de aparelhagem, gastos com mão de obra, tarifas, entre outros. As chances de participação dos trabalhadores no processo eram mínimas. Coube a eles, então, um recurso: resistir, o quanto fosse possível (DIÉGUEZ, 2007, p. 47).

No âmbito do Poder Legislativo, foi criada uma Comissão Especial composta, em sua maioria, por representantes de estados-sede de portos (SANTOS, 1997), para realizar estudos para a reforma portuária. O PL 8 foi então dela retirado e incluído na pauta de votação da Câmara dos Deputados em regime de urgência. O prazo para apresentação de emendas encerrava-se em 12 de março, prazo no qual foram apresentadas 119 emendas contrárias ao projeto. Com esse resultado, completamente contrário às expectativas da Presidência da República que em sua aliança apenas com o empresariado havia concluído haver consenso em torno da privatização dos portos, a Secretaria Geral da Presidência da República solicitou à Mesa Diretora da Câmara, em 2 de abril, o cancelamento do regime de urgência (DIÉGUEZ, 2007, p. 50-51).

O projeto tramitou por dois anos no Congresso Nacional, em comissões permanentes e especiais, indo ao plenário em junho de 1992, data em que recebeu 254 emendas, implicando em uma nova relatoria, que aprovou, após emenda substitutiva, o texto em 26 de junho de 1992, culminando com a promulgação da Lei nº 8.630/93 em 25 de fevereiro de 1993 (DIÉGUEZ, 2007, p. 51).

Nesses dois anos, cada setor mobilizou as armas que dispunha. O *lobby* de ambos os lados – empresários e trabalhadores – junto aos deputados foi

a estratégia política, acrescida, no caso dos trabalhadores, às greves e paralisações. Segundo o Sistema de Acompanhamento de Greves do Dieese, foram registradas em Santos três greves e paralisações entre os anos de 1991 e 1993, as quais tiveram o propósito de barrar as negociações do PL 8, sendo a última registrada em 25 de fevereiro de 1993, com a tentativa de sensibilizar o Presidente Itamar Franco a vetar a lei.

Os principais jornais do país faziam também a sua parte, assumindo uma postura favorável ao capital, publicando matérias sobre a privatização portuária, boa parte ressaltando os seus aspectos positivos e repudiando as greves e paralisações realizadas pelos trabalhadores<sup>109</sup>.

No entanto, a principal estratégia foi o *lobby* e a negociação direta no Congresso Nacional. Segundo Alexandrino e Matos (1995), o projeto substitutivo do PL 8 foi encaminhado ao Senado sem a negociação dos trabalhadores, que então foram para o Senado Federal tentar reverter os possíveis danos que o projeto encaminhado trazia. As negociações entre trabalhadores e congressistas culminaram na entrada da paridade entre os setores no OGMO e na criação do Contrato Coletivo de Trabalho para os portuários avulsos.

Em fevereiro de 1993, o PL 8 foi aprovado no Congresso Nacional, seguindo para sanção do Presidente Itamar Franco. Santos agitou-se novamente, pois o risco de diminuição das vagas no mercado de trabalho portuário era imenso, com a possibilidade de este restringir-se a apenas 1/3 das vagas existentes.

A cidade mobilizava-se por meio dos sindicatos, das associações estudantis e, principalmente, da prefeitura. O *slogan* “Acorda Santos” chamava a atenção da população para a crise que a cidade viveria com a promulgação do novo regulamento dos portos e pedia ao Presidente da República o veto à lei ou, ao menos, aos artigos mais danosos aos trabalhadores. O prefeito David

---

<sup>109</sup> Cf. FOLHA DE SÃO PAULO. Greve portuária. **Folha de São Paulo**. 24 set.1991; FOLHA DE SÃO PAULO. Greve por privilégios. **Folha de São Paulo**. 10 jun. 1992.

Capistrano Filho, em reunião com os ministros Walter Borelli (Trabalho) e Alberto Goldman (Transportes), solicitou o veto ao famoso artigo 18, que criava o OGMO (ALEXANDRINO; MATOS, 1995, p. 104-105). No entanto, a Lei nº 8.630 é sancionada pelo Presidente Itamar Franco.

Na noite de 25 de fevereiro de 1993, Itamar Franco veta quatro artigos da lei: o 46 (dragagem pela União, sem ônus para as empresas); o 7 (dispensava de taxas e tarifas adicionais as instalações portuárias que ficassem fora da área dos portos); o 67 (tratava dos empréstimos para formar o Fundo de Indenização) e o 72 (igualava os trabalhadores de capatazia com vínculo empregatício e avulsos). Não atendera a reivindicação de Santos (ALEXANDRINO; MATOS, 1995, p. 105)

A lei estava promulgada e cabia agora aos trabalhadores e à população de Santos encararem as consequências desse ato. Poderiam recebê-la calados e fazer a “modernização” tão sonhada e desejada pelos próprios trabalhadores, que cansavam de trabalhar com equipamentos sucateados e obsoletos, acontecer. Mas não era só isso que vinha com a “modernização” regulamentada. A explícita decisão de acabar com o contingente de trabalho portuário e flexibilizar todas as relações trabalhistas levavam os trabalhadores portuários a assumirem uma única postura: resistir à plena implantação e efetivação da Lei nº 8.630/93.

A promulgação da lei também foi extremamente importante para a relação entre porto e cidade. Aquilo que a sua negociação havia conseguido, estreitando novamente os laços entre os dois entes, parecia diluir-se com a promulgação. O risco de retração econômica fez novamente a cidade voltar às costas para o porto. A busca por uma nova vocação econômica ocorreu no governo Beto Mansur, período em que o retorno do turismo tornou Santos uma rota que atrai visitantes de vários lugares. A revitalização do centro histórico e a reurbanização da orla da praia fizeram com que a cidade encontrasse outra forma de sobreviver.

A campanha estabelecida pelo governo e pelos empresários do setor na mídia local e nacional durante a tramitação da Lei nº 8.630/93 e após sua promulgação parecia surtir efeito entre a população santista, que, depois de 20

anos, passa a apoiar a privatização portuária e suas consequências. A cidade solidária de outrora assume posturas mais conservadoras, afastando os partidos mais progressistas da prefeitura – deu-se a substituição do PT pelo PP em 1996 – e demonstrando baixo apoio aos movimentos sindicais e sociais.

A cidade distancia-se da política e conseqüentemente do seu porto, onde boa parte da ação política foi construída em mais de um século de existência. Os empregos portuários diminuem, mas as cargas continuam a ser movimentadas e o porto bate recorde constantemente. Mesmo com a retração econômica que a cidade sofreu nos primeiros anos do processo de privatização portuária, a população pouco se interessava pelo que acontecia para além da Ponta da Praia ou após a Rua da Alfândega.

Porém, o espírito libertário e progressista sobre o qual se erigiu o movimento sindical santista permanecia entre os trabalhadores portuários. Como trabalhadores do maior porto da América do Sul, onde haviam trabalhado Antonio Navalhada e Oswaldo Pacheco, localizado na cidade de Silvério Fontes, Pagu e Esmeraldo Tarquínio, eles não poderiam se adaptar ao processo de privatização de maneira resignada. A resistência, como vimos ao longo deste capítulo, foi elemento fundamental de sua formação e sobrevivência, ela é parte de sua cultura e está incorporada (tornada corpo) em cada um dos trabalhadores portuários de Santos. Assim, lutar contra a privatização foi um dos caminhos adotados por estes trabalhadores. O que nos cabe é entender como isso foi feito, quais as estratégias e práticas adotadas e quais as consequências que essas lutas e resistências tiveram na estrutura do movimento sindical e na configuração da maior categoria portuária avulsa de Santos, os estivadores.

## **CAPÍTULO 5 – RESISTÊNCIA E MUDANÇA: A LUTA DOS ESTIVADORES DE SANTOS NO PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS**

A década de 1990 iniciou para os trabalhadores portuários brasileiros com um desafio: entender as mudanças que viriam com a privatização dos portos para estabelecer estratégias de adaptação ou resistência aos resultados desse processo.

Em Santos, cidade com o maior porto da América do Sul e onde estava localizada a maior categoria portuária do Brasil, os movimentos de resistência ao processo de privatização portuária foram intensos. Como visto no capítulo anterior, o período de tramitação do PL 8 foi marcado por demissões, greves, paralisações, resistências, negociações, readmissões. No entanto, a promulgação da Lei nº 8.630/93 apresentava um quadro mais temeroso. A privatização estava regulamentada. Sua execução aconteceria a qualquer momento.

De acordo com a lei, a ordem era para imediata implantação. Porém, os primeiros obstáculos não eram as concessões das áreas portuárias ao setor privado, mas o cadastramento dos operadores portuários privados e a constituição dos OGMOs. A privatização começaria pelo trabalho, considerado pelo patronato o principal obstáculo à redução dos custos portuários. “O mau desempenho dos portos nacionais foi sempre associado aos problemas de disciplinamento e qualificação dos trabalhadores portuários [...]” (OLIVEIRA, Clician, 2000, p. 59).

A implantação da lei não aconteceu sem dificuldades. Segundo Clician Oliveira (2000, p. 64), em 1995, os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) já se encontravam em funcionamento e havia mais de 400 operadores portuários pré-qualificados. Com esse quadro e a iminente criação dos OGMOs, o clima entre os trabalhadores era bastante tenso.

Para tentar avançar nas prerrogativas da lei, o governo federal criou o Grupo Executivo para a Modernização dos Portos (Gempo) com o objetivo de “[...]”

coordenar as providências necessárias à modernização do Sistema Portuário Brasileiro” e que entre suas quatro atribuições estavam

III. Adotar providências que estabeleçam o novo ordenamento das relações entre trabalhadores e os usuários dos serviços portuários, obedecido o disposto na Lei n. 8.630, de 1993;

IV. Adotar medidas visando efetivo funcionamento dos órgãos gestores de mão de obra e dos Conselhos de Autoridades Portuárias, bem assim a racionalização das estruturas e procedimentos das administrações portuárias<sup>110</sup>.

Das quatro atribuições do grupo, duas eram voltadas à questão do trabalho, sendo explícita a constituição do novo agente disciplinador do trabalho portuário.

Em Santos, as tratativas para implantação do OGMO datavam do final de 1994, sendo a data de sua efetiva criação, 27 de dezembro de 1994, (SCHIAVON, 1996a) e a da posse de seu primeiro diretor-presidente, 15 de maio de 1995<sup>111</sup>.

O Gempo, criado pouco antes da constituição do OGMO-Santos<sup>112</sup>, iniciou então as atividades para que os órgãos a serem estabelecidos fossem realmente intermediadores das relações entre capital e trabalho, no que tange à contratação dos trabalhadores portuários. Para isso, determinou um calendário com o prazo máximo de 29 de abril de 1996 para a inscrição dos trabalhadores nos OGMOs.

Em encontro realizado em Santos no mês de abril de 1996 com representantes de OGMOs de todo Brasil, o quadro era de apreensão, dado que os trabalhadores ainda resistiam à inscrição nos OGMOs. Todavia, uma matéria do jornal A Tribuna de 18 de abril afirmava que os trabalhadores resistiam ao

---

<sup>110</sup> As atribuições do Gempo estão disponíveis na página do grupo: <http://www.mar.mil.br/segempo/gempo.htm>

<sup>111</sup> Informações obtidas no site do OGMO-Santos. Disponível em: < <http://www.ogmo-santos.com.br/ogmo/>>

<sup>112</sup> O Gempo foi criado pelo Decreto nº 1.467, de 27 de abril de 1995. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1467-27-abril-1995-449734-publicacaooriginal-1-pe.html>

registro no OGMO, mas que em Santos eles registravam-se sem resistência, com média de 1.100 registros por dia. Dizia-se que os acordos estabelecidos entre o Sopesp e os sindicatos de trabalhadores portuários havia possibilitado a inscrição dos trabalhadores no OGMO e, durante alguns anos, o OGMO-Santos ficaria responsável apenas pelos pagamentos dos trabalhadores, substituindo as entidades estivadoras, sem, no entanto, escalá-los (AGUIAR; JUNQUEIRA; FREDDO, 2006). A aparente calma em breve daria lugar a uma boa tempestade, afinal, segundo as prerrogativas da lei e as vontades do patronato, o OGMO haveria de inscrever, pagar e também escalar os trabalhadores.

Figura 7: Notícia do jornal A Tribuna sobre a inscrição dos trabalhadores nos OGMOs



Fonte: Jornal A Tribuna, 18/04/1996b

Esse foi o mote dos principais conflitos travados pelos estivadores de Santos no período 1996-2001, aqui considerado como o primeiro momento da implantação da privatização portuária. A crise da Cosipa, a resistência à Lei nº 9.719/98, que indicava a transferência da escala, e a efetiva transferência da escala de trabalho dos estivadores para o OGMO podem ser considerados os casos principais desse primeiro momento. É o momento da reconfiguração do

campo portuário, das disputas pelo capital específico - a gestão do trabalho - e pela dominação nesse campo.

Reconfigurado o campo portuário, é preciso entender como as estruturas objetivas incidem sobre os trabalhadores e quais são as suas ações e reações, diante da mudança do sistema de percepções e classificações operadas pelo entendimento das novas estruturas do campo. Assim, já com a escala feita pelo OGMO, a implantação do intervalo de 11 horas entre as jornadas, em 2012, e o avanço do vínculo empregatício, já sob a nova regulamentação do trabalho, em 2013, marcam o segundo e último momento da existência da Lei nº 8.630/93 e também de nosso período de análise.

Escolhemos esses fatos para análise dentre tantos acontecidos no período por considerá-los representativos dos esforços empreendidos tanto pelos empregadores como pelos trabalhadores ao longo de 20 anos e por significarem pontos fundamentais para a reconfiguração da categoria e para as modificações tanto na ação sindical, quanto nas percepções dos trabalhadores sobre o trabalho e o sindicato. Diferentemente de outras lutas ocorridas no mesmo período, estas estão presentes no arcabouço memorialístico dos trabalhadores, marcando suas falas e práticas posteriores, sendo constantemente lembradas para que não se repitam os erros anteriores ou para não esquecer a resistência empreendida e a importância da unidade da categoria em momentos críticos.

Assim, tentamos aqui reconstituir esses movimentos identificando os diferentes agentes e suas posições, com o objetivo de apontar as estratégias adotadas pelos grupos no sentido de preservar ou de alcançar a posição preponderante nesse campo. Ao mesmo tempo, procuramos entender como os trabalhadores perceberam os movimentos e como, passado algum tempo no caso dos movimentos anteriores a 2001, percebem suas consequências para a atual configuração do trabalho da estiva no Porto de Santos, principalmente no que tange ao jogo de forças estabelecido entre capital e trabalho.

Por fim, a partir do restabelecimento das posições no campo portuário, buscamos compreender as percepções que os estivadores têm também de como ficaram, a partir dos movimentos e do fluxo e refluxo na adaptação ao processo de privatização portuária, as relações de trabalho, a participação política e, principalmente, o sentimento de pertencimento ao grupo da estiva.

### *5.1 OS MOVIMENTOS DE RESISTÊNCIA DOS ESTIVADORES DE SANTOS*

Os movimentos de resistência dos estivadores de Santos após a privatização portuária podem ser divididos em dois: aqueles que resistem à privatização do trabalho e aqueles que combatem os efeitos da já implantada privatização. Ou seja, aqueles que tentam impedir a reconfiguração do campo portuário e aqueles que objetivam adaptar-se a nova estrutura dele e impedir mais o avanço da dominação do capital sobre o trabalho. A seguir, discorreremos sobre os movimentos nesses dois momentos com o objetivo de entender o jogo de forças ocorrido nesse campo e como os efeitos da nova configuração colocam desafios aos trabalhadores em sua luta por trabalho e por entendimento enquanto agentes e pertencentes a um determinado grupo situado em uma nova posição.

Como mencionado, selecionamos alguns casos para análise. Para o primeiro momento, analisaremos a luta contra o fim do trabalho avulso na Cosipa e a transferência da escala de trabalho dos estivadores para o OGMO-Santos, sendo a última acompanhada da implantação da Lei nº 9.719/98. Esses dois movimentos representam o momento marcado pela implantação da privatização do trabalho, com a redução do campo de trabalho e os avanços do controle do capital sobre o trabalho portuário, concretizado na perda do controle sobre o processo de trabalho e sobre a gestão do trabalho. Já no segundo momento, focaremos nossa análise sobre a luta contra a implantação do intervalo de 11 horas entre as jornadas de trabalho e o movimento contra a Embraport, que

resultou na assinatura de Acordo Coletivo de Trabalho, gerador da implantação do vínculo empregatício por tempo indeterminado na estiva santista. Esses movimentos marcam a fase de resistência às consequências da privatização do trabalho.

### 5.1.1 TOMARAM O NAVIO E A CAPITANIA NÃO VIU

O ano de 1997 iniciou com paralisações em todo Brasil por conta dos avanços da privatização sobre o trabalho. Os dirigentes das intersindicais portuárias relatavam problemas em diversos portos do país. Constava-se que no Porto de Itajaí, o Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí (Teconvi) só utilizava pessoal próprio, sem contratação de avulsos, nas operações portuárias e que, em Rio Grande, “[...] trabalhadores indenizados foram cooptados para trabalhar, com vínculo empregatício, para operadores que não requisitaram trabalhadores do Órgão Gestor de Mão de Obra [...]” (A TRIBUNA, 06/03/97), explicitamente infringindo os termos da Lei nº 8.630/93.

Em Santos, além das paralisações por conta da possível transferência da escala para o OGMO, outro fato marcará o ano para os estivadores: a invasão do cais da Cosipa.

O mês de março finalizou com a ameaça de greve de 3.500 estivadores, devido à Cosipa e à Ultrafértil terem conseguido, a partir do entendimento da Portaria nº 94, de fevereiro de 1995, a exclusão de suas áreas do porto organizado (VIEIRA, 2012, p.155)<sup>113</sup>, podendo, assim, contratar mão de obra em caráter exclusivo e sem intermediação do OGMO.

O imbróglio dos terminais privativos e a demarcação das áreas do porto organizado vinham desde a promulgação da lei e provocavam desentendimento

---

<sup>113</sup> Segundo Vieira (2012, p. 155), a Portaria 94/95 “[...] decreta o deslocamento da linha imaginária do paralelo 23° 52’ 15” Sul e áreas adjacentes, para o paralelo 23° 54’ 48” Sul”.

em relação a quem estaria sujeito ao novo regulamento portuário, principalmente no tocante ao emprego da mão de obra. Pela lei, os terminais que estivessem fora da área do porto organizado poderiam utilizar mão de obra própria, contratada fora do sistema portuário, uma vontade de todos os operadores portuários.

Assim, em final de março, amparada na Portaria 94/95, a Cosipa, então excluída do porto organizado de Santos, decidiu não requerer mais trabalhadores avulsos registrados no OGMO para efetuar as operações portuárias em seu terminal. Vieram então as manifestações dos trabalhadores para a manutenção do seu campo de trabalho.

Em 30 de março, os sindicatos apontavam para uma possível paralisação, caso a empresa não reabrisse as negociações. “Faremos uma manifestação pacífica em defesa do mercado de trabalho nos portos privados. Se a empresa não abrir negociações, vai haver greve. Vamos morrer lutando pelos nossos direitos” (Antonio de Oliveira Pinto, segundo-secretário do Sindestiva ao Diário Popular, 30/03/1997).

A empresa decidiu iniciar as operações portuárias com o uso apenas de pessoal próprio em 2 de abril de 1997. Assim, do final de março à referida data, os estivadores e outras categorias estabeleceram como estratégia a manutenção da assembleia permanente, tipo de instrumento que representa que a categoria está em alerta, e a realização de paralisação de 24 horas somente no dia em que a Cosipa iniciasse as operações sem uso de trabalho avulso (DIÁRIO POPULAR, 02/04/1997).

Desse modo, no dia 2 de abril, dois mil trabalhadores realizaram uma manifestação na porta da empresa, localizada no Polo Industrial de Cubatão, e dois navios aportados no terminal da Cosipa foram ocupados pelos estivadores. O primeiro, Marcos Dias, de bandeira brasileira, foi invadido durante a madrugada, pelo mar; e o segundo, o navio Vancouver, de bandeira maltesa, foi ocupado já na tarde do dia 2, por terra. Cerca de 100 trabalhadores permaneciam nas

embarcações, sendo que, no decorrer do dia, dois estivadores haviam sido detidos por soldados da Marinha e posteriormente liberados.

O motivo era um só: defender o campo de trabalho. “Nós não invadimos, nós entramos para defender nosso direito de trabalhar. Até agora não conseguimos negociar... Só temos certeza de que não sairemos daqui enquanto a situação não mudar” (Berenaldo Amaro Jovino, diretor do Sindestiva, ao jornal A Tribuna, 03/04/1997).

A Cosipa alegava que estava negociando desde 1996 com os sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos, os quais, segundo a empresa, foram inflexíveis diante das diversas propostas de transição apresentadas. Por isso, a decisão pelo uso da mão de obra própria, o que, segundo a empresa, estava respaldado pelo TST. Uma nota divulgada pela Cosipa na ocasião alegava

A invasão da Usina José Bonifácio Andrada e Silva e a ocupação dos navios Marcos Dias e Vancouver atracados no Terminal Marítimo Privativo, ontem, configuram agressões e usurpações indébitas de bens privados e impedem que as atividades industriais e portuárias da empresa sejam processadas dentro da normalidade e segurança necessárias (A TRIBUNA, 03/04/1997).

De um lado, os portuários - em sua maioria estivadores - diziam que a empresa não havia negociado; de outro, a Cosipa afirmava a ocorrência das negociações. Sem chegarem a um acordo, o movimento foi radicalizado. A estratégia da empresa foi impor sua nova forma de contratação e a dos trabalhadores, manter a ocupação dos navios para garantir o campo de trabalho pelos estivadores.

Eram apenas quatro anos da nova lei. A reconfiguração do campo portuário ainda estava em processo. Para as empresas, o ritmo da adaptação ao novo regulamento havia sido mais rápido, precisamente por serem elas a parte mais interessada no processo. Já para os trabalhadores, excluídos de boa parte das negociações da implantação da lei de privatização, o processo era lento, pois não bastavam novos métodos de organização do trabalho, era preciso a mudança de uma cultura quase centenária. Se a mudança cultural não é o estopim das

mudanças econômicas, mas o inverso; ela será sempre mais lenta, pois requer a reformulação do sistema de percepções do indivíduo diante das estruturas objetivas. Em um processo no qual as estruturas também estão se modificando, é evidente que essas transformações não acontecem sem tensões e conflitos e que acabem reveleando traços de ambiguidade e contradição.

Assim, foi se constituindo o primeiro grande conflito após 1993. Os estivadores mantinham-se nos navios ocupados e diziam que só saíam mediante negociação e mudança favorável à estiva. Além da ocupação dos navios, havia trabalhadores acampados na porta da empresa. No dia 3 de abril, em negociação com a Cosipa, o Sindestiva conseguiu a troca dos trabalhadores que estavam a bordo, sendo que 79 estivadores saíram dos navios, sendo substituídos por outros 26. Mesmo acenando com negociações, uma determinação judicial acionava a Polícia Militar para retirar os estivadores dos navios, ordem que não foi cumprida pela corporação. Diante da confusão sobre de quem seria a competência para a retirada dos estivadores do navio (Marinha, Polícia Federal ou Polícia Militar), o tenente-coronel da PM, Eduardo Silveira Bello, dizia: “não somos lacaios de ninguém. Não temos experiência para agir dentro de navios” e completava “[...] prefiro correr o risco de ser repreendido do que transformar aquilo num conflito de grandes proporções” (DIÁRIO POPULAR, 04/04/1997).

Aos poucos, aconteciam manifestações de apoio em outros portos, como Rio de Janeiro e Vitória. No dia 4 de abril, uma paralisação de 24 horas em boa parte dos portos brasileiros chamava atenção para o movimento de contratação de trabalhadores fora do sistema pelos terminais privativos. A prática, que desencadeou a greve no terminal da Cosipa, alastrava-se para outros portos.

Naquele dia foi realizada carreata do centro de Santos até a porta da Cosipa. Conforme relato feito por A Tribuna (05/04/1997), cerca de 300 carros fizeram o percurso, chegando à Cosipa às 11 horas para a assembleia marcada para o período da tarde, da qual os recém-chegados participariam junto com os estivadores que já estavam na porta da empresa. O presidente do Sindestiva,

Joaquim da Silva (o Quincas), anunciou às 14h as propostas da empresa: a formação de duas comissões para a constituição de um grupo de negociação; a operação dividida entre estivadores avulsos e trabalhadores da empresa e a retirada dos 26 trabalhadores dos navios.

A assembleia votou a favor da primeira proposta, entendendo que ela poderia avançar no retorno dos avulsos ao terminal da Cosipa, mas recusou as duas últimas. Estas representavam a perda do campo de trabalho, visto que o movimento queria o retorno dos trabalhadores avulsos em todas as operações do terminal, sem a divisão com trabalhadores da empresa, e a manutenção dos trabalhadores nos navios ocupados era a forma de manter a negociação aberta para chegar a esse termo. A divisão das operações poderia resultar em uma reação em cadeia com a mesma solicitação por terminais privados, dentro e fora da área do porto organizado, significando, para as categorias avulsas, redução de postos de trabalho e possível enfraquecimento do poder econômico e político. A proposta anunciava o avanço do domínio do capital no campo portuário e o enfraquecimento da posição de dominação que foi dos portuários por mais de 60 anos.

Mesmo assim, sabendo desse avanço, a assembleia resolveu pelo retorno ao trabalho, dado que a continuidade da greve nos demais terminais poderia acarretar em muitas diárias para os sindicatos no valor de R\$ 100 mil (A TRIBUNA, 05/04/1997). Pela fraqueza econômica dos sindicatos, a estratégia do capital foi acionar o Estado para impor sanções financeiras. Após a assembleia, entretanto, houve enfrentamento entre a Polícia Militar e os estivadores, pois a PM quis entrar na empresa para fazer a proteção do patrimônio e também tentou retirar os estivadores que ainda permaneciam nos navios, ato sem sucesso, dado que no navio Marcos Dias, os estivadores esconderam-se nos porões, e no navio Vancouver, o comandante recolheu a escada, impedindo a ação da PM (BARROS; RODRIGUES, 1997).

Nos dias que se seguiram, o impasse entre Sindestiva e Cosipa continuou, com a presença da PM na empresa e a intervenção do Governo do Estado nas negociações, com a inclusão da intermediação do secretário estadual das Relações do Trabalho Walter Barelli (A TRIBUNA, 06/04/1997).

A introdução de agentes como o OGMO e o fim do monopólio sindical sobre a mão de obra tinham por objetivo privatizar as relações de trabalho, excluindo o Estado como interventor ou mediador das relações entre capital e trabalho. A falta de amadurecimento dessas relações no setor portuário acarretava em necessária intervenção do Estado, aqui na posição de mediador, apontando para a imprescindível adaptação dos sindicatos portuários às novas práticas de negociação trazidas pela privatização portuária e por seu ideário neoliberal. Além disso, revelava também que o avanço da privatização do trabalho era princípio do Estado e por isso, sua presença constante nas ações que pretendiam levar a cabo essa privatização.

Um conflito que era para ser resolvido no âmbito das relações capital-trabalho já mobilizava Polícia Militar, Exército, Governo do Estado, Tribunais Regional e Superior do Trabalho, além das varas cíveis. Em 7 de abril, o juiz da 2ª Vara Cível de Cubatão, Mário Roberto Negreiros Velloso, solicitou o auxílio de tropas do exército para retirar os 26 trabalhadores que estavam nos navios, requisição que não pode ser cumprida, pois a mesma deveria ter sido enviada inicialmente a Brasília, de onde viriam às ordens para o batalhão local do Exército. Do lado dos trabalhadores, as lideranças sindicais também acionavam o Estado em contatos com a Presidência da República, prefeituras da região, em especial de Cubatão, e a mobilização de deputados estaduais e federais.

A situação manteve-se com alguns estivadores permanecendo nos navios e outros acampados em frente à portaria da empresa. Em 10 de abril, o Tribunal Regional do Trabalho (TRT) determinou a retirada pela Polícia Federal dos estivadores dos navios atracados no cais da Cosipa. No momento da decisão, centenas de trabalhadores faziam ato público em frente à Prefeitura Municipal de

Santos pelo direito ao trabalho e contra a posição da Cosipa em utilizar mão de obra própria para operação dos navios. O ato contou com a participação de sindicalistas de diversas cidades do Brasil<sup>114</sup>, incluindo o presidente da CUT, Vicente Paulo da Silva, além de deputados federais e vereadores. O presidente da CUT havia sido convocado por Walter Barelli para participar das negociações entre a estiva e a Cosipa (A TRIBUNA, 11/04/1997).

As proporções tomadas pelo conflito despertavam o interesse da mídia local e nacional, que cotidianamente apresentava o desenrolar do movimento. Em 13 de abril, 11 dias após a tomada dos navios pelos estivadores, o jornal O Estado de São Paulo trazia reportagem especial sobre o Porto de Santos e os estivadores, na qual evidenciava os problemas decorrentes da manutenção da escala de trabalho pelos sindicatos, mas também apontava para a extensão do corporativismo por todos os agentes portuários (governo, empresários, trabalhadores). A isso, dizia a reportagem, associava-se o problema de sucateamento das instalações, excesso de burocracia e os altos custos, decorrentes não da mão de obra, mas de certo grau de corrupção nas outras instâncias (SCHOLZ, 1997a).

O movimento empreendido na Cosipa pelos trabalhadores portuários avulsos, em especial os estivadores, tinha um grande significado, pois dependendo dos rumos das negociações ou das determinações judiciais, poderia resultar na autorização de requisição de mão de obra em caráter exclusivo e de fora do sistema dos terminais privativos, o que geraria um colapso no mercado de trabalho portuário. Do seu resultado dependia a manutenção de quase 10 mil trabalhadores no sistema portuário (SCHOLZ, 1997b) e também a continuidade dos trabalhadores como agentes dominantes no campo portuário.

Em 15 de abril, a ocupação dos navios terminou com a retirada dos estivadores pela Polícia Federal. Conforme notícia de A Tribuna, a retirada dos

---

<sup>114</sup> Quanto ao número de trabalhadores presentes na manifestação, a Polícia Militar alegava a participação de 350, A Tribuna dizia 400, enquanto a Folha de São Paulo, com dados dos organizadores, referia-se a 1.000.

trabalhadores (22 estivadores e 2 conferentes) foi pacífica e sem resistências. Os trabalhadores foram levados à sede da Polícia Federal em Santos para prestarem depoimentos, sendo liberados posteriormente. Em depoimentos ao jornal A Tribuna, eles disseram que tomariam a mesma atitude se necessário, pois a luta era pelo trabalho e pela categoria (A TRIBUNA, 16/04/1997).

Ao longo do dia foram realizadas assembleias, paralisação de atividades no porto e protestos dos estivadores na porta da empresa, que resultaram no fechamento da Rodovia Cônego Domênico Rangoni e do acesso ao viaduto da Cosipa. A empresa já utilizava trabalhadores próprios em suas operações, mesmo prometendo não o fazer até chegarem a um acordo.

Reproduziremos parte do relato feito pelo Jornal da Tarde sobre os acontecimentos do dia 15 de abril.

“A ocupação dos navios foi apenas o estopim – e agora vamos ver se a coisa explode”.

Os estopins começaram a ser literalmente acesos de manhã. Pneus, muitos pneus de caminhão, caixas de madeiras, ferragens retorcidas – tudo isso virou barreira de fogo em todos os acessos que levavam à siderúrgica. Os tufos de fumaça escureceram o céu e poluíram ainda mais a área. Os caminhões e carros ficaram engarrafados por muitos quilômetros (só era possível chegar aos portões da empresa a pé).

Ao final da tarde, a Cosipa estava literalmente sitiada pela ação da estiva. [...]

Os gritos foram continuados nos três momentos em que os mais exaltados, como Índio, tentaram romper os portões. Momentos de absoluta tensão dentro e fora da Cosipa.

[...]

A questão de honra da guerrilha que se desenvolve na porta da siderúrgica – que tem o maior porto privado da América Latina com a capacidade para 12 milhões de toneladas/ano – refere-se aos trabalhadores que vão descarregar os navios a partir de agora. [...] “Eles estão trabalhando”, informava, indignado, o estivador Flávio Domingos, 28 anos e oito na profissão: “Se não pararem, vamos ter de invadir e ocupar os navios”.

No momento em que essa informação chegou, a revolta foi tão grande que os dirigentes do sindicato e da federação nacional foram apupados quando tentaram pedir calma.

No final do dia, proposta feita pela Cosipa para a desobstrução da rodovia em troca de paralisação das atividades no terminal foi rejeitada em assembleia realizada na frente da empresa.

**Imagem 6: Estivadores na porta da Cosipa em 15 de abril de 1997**



Fonte: Jornal da Tarde, 16/04/1997

No dia 16, havia notícias da retomada das negociações. Falava-se sobre o estabelecimento de um acordo parcial feito pelos estivadores e a Cosipa, com a proposta de formação de uma comissão com oito membros – quatro da empresa e quatro de sindicatos dos avulsos. Segundo o relato de O Globo, essa decisão havia sido aprovada em assembleia realizada no dia 16, em frente à empresa, com 300 trabalhadores, na qual também se acordou a criação de uma

câmara setorial estadual para discussão da privatização dos portos. Por fim, os trabalhadores recusaram a proposta da empresa em trabalhar no esquema de dois navios operados por funcionários da Cosipa e dois por trabalhadores avulsos (A TRIBUNA, 17/04/1997; O GLOBO, 17/04/1997).

No dia seguinte, 17 de abril, prosseguiram as negociações com os sindicatos – Sindestiva e Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga - sem sucesso. Segundo a assessoria de imprensa da Cosipa, “Não houve acordo entre as partes porque os trabalhadores não concordaram com a proposta apresentada pelo secretário estadual do Trabalho, Walter Barelli, na última segunda feira”. Já o presidente do Sindicato dos Conferentes alegou que a empresa não dispunha de um quadro comparativo que demonstrasse a vantagem de utilizar mão de obra própria em lugar da mão de obra avulsa (ATRIBUNA, 18/04/1997).

Em 18 de abril de 1997, o impasse terminou com a aceitação, por ambas as partes, da realização das operações em caráter compartilhado enquanto perdurasse as negociações para a manutenção da mão de obra avulsa registrada no OGMO (e, portanto, sindicalizada), nas operações no terminal (A TRIBUNA, 19/04/1997). As negociações perduraram até o final de abril, chegando-se a maio sem nenhum consenso. Apenas no final de julho foram acertados os termos do acordo com a Cosipa, que previa a manutenção do sistema de operações compartilhadas de navios e a redução das equipes e da remuneração (SIQUEIRA, 1997). “Na época, o Sindicato dos Estivadores previu que, de acordo com o contrato firmado com a Cosipa, haveria uma redução de 75% do ganho dos trabalhadores nesse terminal” (AGUIAR; JUNQUEIRA; FREDDO, 2006, p. 1012).

A diretoria, presidida por Joaquim Quincas da Silva, alegava incompetência da diretoria anterior, que havia sido presidida por Vanderlei José da Silva, na condução das negociações com a Cosipa, acarretando na perda de trabalho. Em depoimento ao jornal A Tribuna, em junho de 1997, o ex-segundo secretário do sindicato dizia que o problema estava nessa nova diretoria, que

desde o início da gestão já havia perdido o campo de trabalho da Cosipa e reduzido os ganhos nos ACTs estabelecidos (A TRIBUNA, 29/06/1997).

Poucos trabalhadores recordam-se do movimento de 1997. O que está mais forte em suas lembranças são as consequências daquele processo, as quais veremos adiante. O que todos concordam é que nesse jogo de forças entre capital e trabalho, a força maior foi do capital que, mesmo não conseguindo vitória total, avançou o seu domínio sobre o trabalho.

Mais de 15 dias de mobilização, com acampamentos e ocupação de navios, resultaram em uma divisão do campo de trabalho com pessoas de fora do sistema, não socializados nos códigos e experiências do trabalho portuário e portual, não podendo ser, segundo os trabalhadores, considerados portuários. Essa perda incentiva o questionamento em torno de determinadas práticas e da capacidade de resistência dos trabalhadores diante dos avanços do capital. As estratégias utilizadas nesse jogo de forças aos poucos vão sendo questionadas pelos trabalhadores, que vem que elas têm pouca repercussão no jogo empreendido pelo capital, que vai, paulatinamente, avançando sua dominação no campo portuário. Eles sentem que os movimentos que outrora resultavam em conquistas, agora não surtem mais o mesmo efeito, ficando eles, entre a “cruz e a espada” diante do novo (para eles) modelo de relações de trabalho.

### 5.1.2 LÁ VEM O OGMO

O ano de 1998 iniciou com a constituição da Intersindical Portuária do Estado de São Paulo. Reunindo as categorias portuárias, aquaviárias e também os metalúrgicos da Baixada Santista, a Intersindical contava com 19 sindicatos e elegeu como coordenador para um mandato de três anos o presidente do Sindestiva, Joaquim Quincas da Silva. O grande objetivo da Intersindical era “[...]”

enfrentar a força dos empresários, estimulados pelo processo de globalização da economia” (INTERSINDICAL PORTUÁRIA, mar.1998, p. 2).

Em janeiro daquele ano foi apresentada a Medida Provisória nº 1.630/98 que impunha a transferência das escalas de trabalho dos sindicatos para o OGMO. Em 10 de fevereiro, a Intersindical realizou, com o apoio da maioria dos sindicatos de sua base, uma paralisação de 48 horas para alertar sobre os efeitos da MP e também conscientizar sobre os riscos, na opinião deles, do vínculo empregatício por tempo indeterminado. Na ocasião, matéria do jornal A Tribuna provocava os trabalhadores ao questioná-los se “[...] irão à praia ou participarão dos piquetes para impedirem a entrada dos portuários vinculados aos terminais particulares” (A TRIBUNA, 10/02/1998). Tal opinião demonstrava, por parte do veículo de comunicação, certo descrédito na ação sindical, indicando uma tendência que viria a se tornar fato nos anos posteriores: a baixa participação dos trabalhadores nos movimentos de resistência.

As reedições sucessivas da medida provisória mantiveram a Intersindical Portuária e os sindicatos que a compunham, em especial os sindicatos portuários, ocupados com operações padrão e paralisações para deterem a possível transformação da MP em lei. Mesmo com esse movimento, a MP foi aprovada em sessão do Congresso Nacional em 25 de novembro, tornando-se a Lei nº 9.719<sup>115</sup>. Além da imediata transferência da escala de trabalho dos sindicatos avulsos para o OGMO, a lei também previa o cumprimento do intervalo de 11 horas entre as jornadas de trabalho, já constante na CLT, mas não cumprido pelos portuários avulsos, diante da excepcionalidade da categoria.

Um dia antes da promulgação da lei foi realizada uma greve nacional que, em Santos, resultou em bloqueio das ruas do centro da cidade, depredação

---

<sup>115</sup> Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9719.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9719.htm)

da sede do OGMO–Santos e ofensiva violenta à sede do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp)<sup>116</sup>.

As vidraças do primeiro ao terceiro andar foram arrebentadas pelos fogos de artifício, que viraram arma.

A caixa de força também foi danificada e a porta do elevador arrancada. A sala de digitação teve os equipamentos jogados ao chão e alguns móveis destruídos. No prédio, havia sangue em salas e corredores do primeiro ao terceiro andar.

Na mesma avenida, no edifício-sede em construção, os portuários queimaram móveis e o motor que faz funcionar o elevador da obra. Destruíram as partes elétrica e hidráulica (ALVES, 1998).

O presidente do Sopesp, António Carlos Rodrigues Branco, que já vinha se colocando francamente em oposição aos portuários desde o início de 1998, destilava novamente contra as lideranças, considerando o movimento mal conduzido (ALVES, 1998).

A greve permaneceu por mais dois dias, com o OGMO-Santos anunciando a expulsão dos trabalhadores que haviam depredado sua sede dos quadros de registro da entidade. Também havia notícias de manifestações que transformaram o centro da cidade “em uma praça de guerra” (SILVEIRA, 1998; SIQUEIRA, 1998). Os dirigentes sindicais alegavam que a manifestação era espontânea, sem direção das entidades. “Elmir Almeida, diretor do Sindicato dos Estivadores, admitiu que a manifestação ‘fugiu ao controle’” (SIQUEIRA, 1998). À noite, a sede do Sindestiva foi invadida pela polícia e cerca de 150 estivadores foram presos (RODRIGUES, 1998).

“Eu passei a ser sócio justamente em agosto desse ano. Eu acabei ficando preso dentro do nosso próprio sindicato, parecia a terceira guerra mundial, o Choque de São Paulo desceu a serra para arriar a borracha em nós. [...] o senhor Mario Covas mandou a polícia invadir o Sindicato dos Estivadores de Santos, é brincadeira, tivemos que sair com as mãos na cabeça direto para o caminhão da polícia, fomos presos dentro da nossa casa” (Estivador 5).

Em 26 de novembro, um acordo firmado entre a Intersindical Portuária, o OGMO-Santos e o Sopesp mantinha a escala com os sindicatos até a definição

---

<sup>116</sup> A depredação foi notícia nas edições de 25 de novembro de 1998 dos jornais A tribuna, Folha de São Paulo e Diário Popular.

das regras para a escala de trabalho. Pelo acordo, os sindicatos que quisessem transferir a escala para o OGMO poderiam fazê-lo, e instalou-se uma comissão tripartite (Sopesp, OGMO e sindicatos) para elaborar as regras da transferência da escala (A TRIBUNA, 27/11/1998). O que era certo é que a escala de trabalho passaria, em algum momento, para o OGMO e assim, para gestão do capital. Contudo, é importante ressaltar que os trabalhadores portuários de Santos conseguiam, com tais movimentos, impedir o inevitável: o fim do sistema de *closed shop*. Enquanto em outros portos do mundo e até do Brasil, o *closed shop* já era artigo de museu, em Santos ele ainda existia, devido a luta constante dos trabalhadores. Sendo ele o capital em jogo no campo portuário, os trabalhadores tentavam de todas as maneiras mantê-lo, pois sua sobrevivência significa a manutenção dos trabalhadores na posição de dominação no campo portuário.

Para os estivadores, a pressão novamente para transferência da escala para o OGMO ocorreria no final de 2000. Nesse ano, apenas estivadores e trabalhadores de bloco ainda mantinham a escala sob seu controle. Assim sendo, a imposição à passagem da escala tornava-se maior. No final de 2000, uma determinação da 6ª Vara do Trabalho de Santos obrigava os estivadores a transferirem a escala de trabalho para o OGMO.

Conforme dados do Sistema de Acompanhamento de Greves do Dieese, a greve de 2000 durou quatro dias, iniciando em 27 de novembro e encerrando em 30 de novembro do mesmo ano.

Em notícia de 24 de novembro de 2000, o Sindestiva marcou protesto em frente ao OGMO-Santos, com o objetivo de impedir a efetivação da realização da escala de trabalho pelo OGMO, marcada para a segunda-feira, 27 de novembro. O sindicato havia impetrado recurso para impedir a efetivação (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2000, p. B5).

O OGMO tentou escalar os estivadores conforme previsto, mas seus funcionários foram agredidos pelos trabalhadores. De acordo com os relatos da época, oito escaladores haviam sido agredidos, com dois ficando internados,

sendo um com agressões no rosto. Dizia-se que a reação era decorrente das más condições oferecidas nos locais de escalação, com vazamentos, paredes com limo, quadros de força expostos, banheiros encardidos. Houve relatos também de que os funcionários do OGMO solicitaram aos estivadores explicações sobre a escala, demonstrando, segundo os trabalhadores, desconhecimento da escala de trabalho da estiva (A Tribuna, 28/11/2000).

Aliás, esse sempre foi um dos pontos apresentados pelos sindicatos para não transferirem a escala para o OGMO. No caso dos estivadores, isso é ainda mais forte, pois sua escala é feita em sistema de rodízio, com chamadas nas duas pontas da lista e com rodízio das turmas nos pontos de escalação. Naturalmente era apenas um motivo para não perderem o que mais lhes fortalece, o capital em jogo nesse campo: o monopólio da gestão da mão de obra.

Mais uma vez, o OGMO e o Sopesp repudiam, em nota publicada em A Tribuna, a ação do Sindestiva. O OGMO fazia, inclusive, ameaças comunicando que

[...] não descansará enquanto os responsáveis pelas agressões aos seus funcionários, pela depredação das suas instalações e pelo descumprimento da sentença proferida pela 6ª Vara do Trabalho de Santos não forem punidos nas esferas criminal, civil, trabalhista e administrativa<sup>117</sup>.

No dia seguinte, seria feita nova tentativa de realização da escala da estiva. Devido às agressões do dia anterior, o diretor do OGMO, André Canoilas, dizia que puniria o presidente do Sindestiva, Vanderlei José da Silva, que tentava reverter a situação com o pedido de liminar para impedir a transferência da escala, a qual foi negada pela juíza do 2º Tribunal Regional do Trabalho (A TRIBUNA, 28/11/2000a).

Apesar dos contratemplos, o presidente do Sindestiva afirmava que a resistência obtinha êxito, pois o propósito de não serem escalados pelo OGMO

---

<sup>117</sup> Comunicado emitido pelo OGMO-Santos e veiculado na edição de 28 de novembro de 2000 do jornal A Tribuna.

estava sendo atingido. Ele alegava que os atos dos trabalhadores em relação aos funcionários do OGMO decorriam do que, para ele, eram agressões aos trabalhadores: as más condições de saúde e segurança nos pontos de escala. Além disso, Vanderlei José da Silva criticava a Federação Nacional dos Estivadores (FNE) por não se opor à escalação pelo OGMO, demonstrando fortemente um descompasso entre as diretrizes nacionais e as locais (A TRIBUNA, 28/11/2000b). A propósito, a posição da FNE indicava que não havia formas de retroceder e manter determinadas práticas, pois a privatização avançava cada vez mais e a manutenção de algumas posturas arraigadas na tradição anterior à privatização poderia inviabilizar a inclusão dos estivadores com garantia de emprego nesse novo cenário.

Contudo, havia uma disputa de poder em jogo. Não era meramente a luta pela manutenção de empregos ou de ganhos, era uma luta pelo poder de dominação e de ditar as regras dentro de um determinado campo. Assim, os estivadores de Santos resistiam a transferência da escala ao OGMO, pois acreditavam que a gestão do trabalho mantinha esse poder e sem ela, as posições inevitavelmente mudariam, assim como diminuiria a influência dessa categoria nesse campo.

Nos dias posteriores, o OGMO-Santos tentou novamente realizar o processo. Solicitou apoio da Polícia Militar, que destacou 200 homens para acompanhar a escala de trabalho das 13 horas do dia 29 de novembro de 2000. Essa seria a primeira vez que os estivadores seriam escalados pelo OGMO e contava-se que a reação fosse violenta. Contudo, próximo à chegada da parede da estiva, policiais e fiscais do OGMO receberam a informação para retornarem e não realizarem a escala de trabalho.

Havia relatos de que a Polícia Militar não havia entendido o comando, contudo, abortou a operação, retornando a seu posto, assim como os fiscais do OGMO. Os estivadores que estavam presentes para a escalação, esperaram os fiscais e, após a ausência destes, dispersaram. O Comandante da Guarda

Portuária ressaltou que havia condições de segurança e que também não entendeu o comando dado pelo OGMO-Santos (RODRIGUES, 2000).

Pode-se atribuir que o recuo tenha vindo das negociações que estavam em curso e foram revertidas a favor dos trabalhadores, que encerraram o movimento em 30 de novembro de 2000, com a manutenção da escala de trabalho nos sindicatos até 27 de março de 2001, prazo máximo para a transferência da escala ao OGMO que, a partir de então já podia fiscalizá-la.

É importante ressaltar que as notícias não deixaram de frisar que essas greves, realizadas em um momento no qual a mudanças de ordem tecnológica dos serviços portuários avançava, não conseguiam mais ter um impacto tão profundo na balança comercial, visto que alguns tipos de carga já possuíam equipamentos que prescindiam do uso de mão de obra ou que a mão de obra vinculada era capaz de operar e, por isso, podiam manter suas operações mesmo com a greve de trabalhadores. Assim, a campanha da mídia iniciada ainda antes da promulgação da Lei nº 8.630/93 mantinha-se e com seus argumentos tentava quebrar um dos principais pilares dos discursos dos estivadores: a força da categoria para parar um país. Além disso, evidenciava-se o uso que o capital fazia das tecnologias para quebrar com essa força e deslegitimar o movimento dos trabalhadores.

O final do ano 2000 foi de alerta e anunciava que 2001 seria um ano de resistência. O ano já iniciou com paralisações dos estivadores em janeiro pelo pagamento dos dissídios de 1998 e 1999 (A TRIBUNA, 28/01/2001; A TRIBUNA, 30/01/2001). Conforme passava o tempo, também diminuía o prazo para a transferência ao OGMO da escala de trabalho da estiva. Mesmo com a solicitação da Comissão Especial de Vereadores do Porto (CEV) ao Gempo para prorrogar por mais quatro meses o prazo, o grupo o manteve (A TRIBUNA, 23/03/2001). Assim, com o decorrer do tempo, a pressão para o cumprimento da Lei nº 8.630/93, da Lei nº 9.719/98 e da determinação da 6ª Vara do Trabalho de Santos, feita em outubro de 2000, colocava uma escolha aos estivadores: aceitar a

passagem da escala pacificamente ou resistir ao processo, estabelecendo como estratégia greves, manifestações.

Conhecidos por sua história de lutas, os estivadores de Santos optaram pelo segundo caminho e, a partir de 27 de março de 2001<sup>118</sup>, iniciaram um movimento de resistência à passagem da escala de trabalho ao OGMO. Entre os argumentos que sustentavam essa resistência, estava o fato de que deveria haver um planejamento anterior à mudança na escala de trabalho. Esse planejamento envolveria um Plano de Demissão Voluntária (PDV) e a participação dos estivadores na elaboração de uma nova metodologia para a escala de trabalho. Agregava-se a isso o pagamento de reajustes decididos nos dissídios de 1998 e 1999, que à época, ainda estavam sendo julgados em grau de recurso<sup>119</sup>. Sem isso, diziam os trabalhadores, não haveria como transferirem a escala de trabalho. A estratégia era comparecer nas paredes, mas não entregar as carteiras para a escala.

O Ministério Público do Trabalho (MPT) cumpria importante papel de apoio ao patronato, tal o interesse do Estado na consecução da privatização do trabalho. Edição de 25 de março de 2001 do jornal A Tribuna trazia estudo feito pelo MPT que alegava que apenas um estivador havia sido escalado de 600 a 750 períodos ao longo do ano de 2000, enquanto 1.764 estivadores haviam conseguido engajar-se, no máximo, em 150 períodos. O estudo ainda dizia que 1.060 estivadores tiveram acesso ao serviço apenas 25 vezes em todo ano de 2000. Os dados são importantes, mas não consideram a característica de trabalho avulso, que possibilita o engajamento conforme a vontade do trabalhador. Mesmo considerando esse fato, os dados demonstravam que havia um contingente grande de estivadores, sendo que muitos não precisavam preponderantemente do trabalho.

---

<sup>118</sup> Dados do Sistema de Acompanhamento de Greves (SAG) do Dieese.

<sup>119</sup> Segundo o acompanhamento das conversas no grupo Estiva Virtual, a diferença desses reajustes foi liberada somente em 2012 e, mesmo assim, apenas uma parte.

As operadoras portuárias também estabeleciam as suas estratégias, que, conforme o Gempo, deveriam se sustentar em três prioridades: “número um, a garantia da segurança física dos escaladores do OGMO; número dois, a garantia da segurança das instalações; e número três, e esta é a pedra de toque da estratégia, impor ao sindicato (dos Estivadores) a consequência pelos prejuízos da greve” (A TRIBUNA, 27/03/2001a)<sup>120</sup>.

Em 27 de março, os estivadores recusaram-se a ser escalados em todos os períodos. Em uma das paredes, foi constatado que um escalador foi expulso aos gritos de “traidor” e que houve represália ao promotor do Ministério Público do Trabalho, Cristiano Paixão. Em manifestações no porto e pela cidade, nas quais foram contabilizadas a presença de 1.500 estivadores, o clima era tenso e atos de violência foram registrados. Os vereadores de Santos que um dia antes registraram apoio aos estivadores, no dia seguinte repudiavam as ações do grupo (A TRIBUNA, 28/03/2001a; A TRIBUNA, 28/03/2001b; RODRIGUES, 2001a).

Diante das opiniões contrárias ao movimento, o sindicato tentou mudar a estratégia. Nas palavras do presidente Vanderlei José da Silva, “Temos que mostrar que estamos em uma manifestação ordeira” (A TRIBUNA, 29/03/2001). A disseminação de um discurso de não violência era importante para garantir o apoio da população santista à causa dos estivadores. Contudo, na área do porto, foram registrados conflitos e impedimentos para a realização da escala pelo OGMO. Vanderlei considerava que isso advinha das provocações que estavam sofrendo e orientava os trabalhadores a não as aceitarem. Mas como a violência é elemento constituinte da cultura do grupo ocupacional dos estivadores, mantê-los longe de atos assim, com a tensão, a incerteza e a insegurança que o momento colocava, tornava-se estratégia difícil.

---

<sup>120</sup> Do outro lado, os estivadores ganhavam o apoio dos vereadores de Santos, que em sessão realizada no dia 26 de março, vestiram o macacão da estiva e discursaram sobre a situação do porto e da cidade diante da retração do mercado de trabalho no porto. Falava-se na necessidade de estabelecer uma renda mínima para o trabalhador portuário, assim como de corrupção e enganação no processo de privatização dos portos (A TRIBUNA, 27/03/2001b).

De todo modo, os estivadores foram orientados a resistir às provocações e passaram à estratégia de ridicularizar os escaladores do OGMO, comparecendo às paredes e dizendo que os escaladores não conheciam a escala da estiva. Tentavam, pela força do poder simbólico, deslegitimar a escalação do OGMO. Esse, por sua vez, dizia que a estiva não estava cooperando e que não era possível fazer a escala diferenciada de contramestres e monotécnicos<sup>121</sup> pela ausência da lista que deveria ser enviada pelo sindicato.

Assim, nesse jogo de empurra, no dia 29 de março, o Ministério Público do Trabalho entrou com pedido de dissídio de greve no TRT contra os sindicatos dos estivadores e dos trabalhadores de bloco, o qual foi julgado e concedido no mesmo dia, com determinação de retorno imediato ao trabalho. As operações do dia 30 de março seriam acompanhadas por um oficial de justiça e, caso os trabalhadores permanecessem parados, os sindicatos seriam multados em R\$ 50 mil por dia (A TRIBUNA, 30/03/2001).

As negociações não avançavam e o presidente, por mais que quisesse manter a motivação dos trabalhadores no movimento, preferia deixá-los em alerta. “Depois de uma reunião realizada pela manhã, Vanderlei José da Silva mantinha-se em expectativa e, apesar dos avanços nas negociações, preferiu não passar um quadro positivo para a categoria, concentrada em frente à prefeitura” (RODRIGUES, 2001b, p. B14).

A fala do presidente era aguardada pelos trabalhadores. Uma categoria construída simbioticamente em sua relação com a entidade sindical mostrava a influência dessa relação na construção da sua percepção sobre o sindicato e no respeito por suas lideranças, deixando claro, ainda naquela época, que o “[...] grupo é feito por aquele que fala em nome dele, aparecendo assim como o princípio do poder que ele exerce sobre aqueles que são o verdadeiro princípio dele” (BOURDIEU, 2007, p. 158). Com isso, o presidente do Sindestiva tinha

---

<sup>121</sup> Os monotécnicos são os trabalhadores qualificados para manuseio de algum equipamento, como os guincheiros e os tratoristas.

legitimado o seu poder de fala, de ação e de decisão pelo grupo, poderes estes que serão, conforme o avanço da privatização portuária, questionados pela própria categoria.

Os dias que se seguiram foram de tensão. As negociações prosseguiram, mas sem chegar a um acordo. Com a paralisação que alcançava o quarto dia em 31 de março, os terminais portuários começaram a entrar na justiça solicitando liminares para obrigar o retorno dos estivadores ou para poderem funcionar com pessoal próprio. A primeira empresa a conseguir tal liminar foi a Multicargo, cuja sentença do Juiz da 5ª Vara Cível considerava o movimento arbitrário, irracional e lesivo aos interesses da comunidade.

“Trata-se de medida cautelar inominada, que se destina a assegurar o regular desembarque de trigo no Porto de Santos, enquanto perdurar a arbitrária paralisação dos trabalhadores portuários do Sindicato da Estiva”. [A paralisação] “configura resistência injustificada e contrária aos interesses nacionais, na medida em que a modernização dos portos é medida necessária, mundialmente adotada, e irreversível, sendo a luta dos trabalhadores inglória, irracional, manifestadamente egoísta e lesiva aos interesses da comunidade” (A TRIBUNA, 31/03/2001).

O sindicato decidiu então não receber oficiais de justiça ou assinar notificações judiciais, partindo para a estratégia do desconhecimento das liminares. Ao não saberem das citações, não teriam como decidir e jogariam a ilegalidade para os terminais, que passariam a atuar sem pessoal devidamente registrado no OGMO.

Com a emissão das liminares, os ânimos foram se acirrando e a estratégia de manter o movimento pacífico foi aos poucos se desfazendo. Já no dia 31 de março, estivadores tentaram invadir os terminais Santos Brasil, no Guarujá, e Libra, em Santos. As tentativas de invasão prosseguiram nos dias posteriores e tiveram seu auge no dia 2 de abril, chamado pelos estivadores de *Blood Monday* (A TRIBUNA, 01/04/2001; A TRIBUNA, 02/04/2001; INTERSINDICAL PORTUÁRIA).

Segundo os relatos dos jornais e da Intersindical Portuária, consta que os trabalhadores tentaram novamente invadir o terminal Libra. Contudo, o policiamento presente reprimiu a tentativa, resultando, segundo dados de A Tribuna, em “36 prisões e dezenas de feridos” (A TRIBUNA, 04/04/2001). A Intersindical Portuária falava em 35 prisões e 50 feridos. Havia notícias de trabalhadores perseguidos nas ruas e a invasão de casas pela PM para retirada dos estivadores.

**Imagem 7: Estivadores retirados da casa de Manoel Goulart**



Fonte: Intersindical Portuária do Estado de São Paulo, 02/04/2001.

No mesmo dia foi realizada audiência no TRT-SP que propôs um acordo entre as categorias de estivadores e trabalhadores de bloco e o OGMO. A proposta dos sindicatos era a recontração de 24 trabalhadores que atuavam como escaladores e a permanência das regras de escala do sindicato por 60 dias, enquanto se discutiria uma nova metodologia. Negando a proposta, o juiz Argemiro Gomes determinou suspensão da greve por 30 dias, para discussão da nova metodologia de escala, suspensão do dissídio de greve e permanência dos funcionários do OGMO para escala. O sindicato pediu 24 horas para consultar a categoria (MANFREDINI; CORDEIRO; CARDOSO, 2001).

Foi então realizada assembleia em frente à prefeitura de Santos. Na tentativa de não esmorecer os ânimos, os discursos adquiriram a dimensão não

apenas do conflito com o capital para manter a escala de trabalho em poder dos trabalhadores; mas colocava os trabalhadores no centro do debate, mostrando que a mundialização do capital arrastava, de certa forma, tudo o que foi concretizado em anos de luta para o mar, destruindo-o como um castelo de areia.

Movimentamos o maior porto da América Latina há mais de cem anos sozinhos, escalando o trabalho, elaborando métodos. Há 67 anos o método atual é eficiente, resultado do aprendizado, de tentativa e erro, é um modelo testado. Então é fácil concluir que o objetivo não é alterar a escalação, mas liquidar o trabalho sindicalizado. O que eles chamam de sistema moderno ditado pela globalização, para os trabalhadores não passa de saudade da escravidão e da exploração do trabalho aos moldes do século XIX, em pleno século XXI. Eles querem revogar cem anos de história. Não poderemos olhar para nossos filhos, nossas famílias, se nos deixarmos abater sem luta. Já não se trata apenas do trabalho, mas de certa forma, do mundo que legaremos a eles. Essa é a luta moderna dos trabalhadores, por mais que queiram nos apontar como inimigos da atualidade globalizada (Vanderlei José da Silva, 02/04/2001).

Segundo as palavras do então presidente do Sindestiva, a conquista de 70 anos originou um método de trabalho no qual o trabalhador é o centro do processo, desde o controle sobre a escala de trabalho ao controle do processo de trabalho. A passagem da escala de trabalho para o OGMO, tida pelo patronato como modernizadora das relações de trabalho, representava, nas palavras do presidente, o retorno a uma relação de trabalho do capitalismo moderno e a privatização da mão de obra. Discursos como esses inflamavam os trabalhadores e lhes atribuía um poder capaz de esvanecer as misérias da classe trabalhadora.

Aos poucos, as declarações emitidas pelos principais representantes dos trabalhadores colocavam em pauta o caráter de resistência, não apenas a passagem da escala de trabalho ao OGMO, mas a um projeto de ampliação da dominação do capital nos serviços portuários, reforçando a estratégia de resistência, que buscava impedir a dominação desse agente no campo portuário. Esse ponto já aparece na fala do presidente do Sindestiva, apresentada acima, e pode ser percebida na fala do então presidente da Federação Nacional dos Estivadores, Abelardo Fernandes.

Nesta luta em Santos há muito mais em jogo que apenas a escalação do trabalho ou mesmo os postos de trabalho dos estivadores. É uma das batalhas de um quadro maior, de um projeto de dominação global do setor portuário e marítimo por uma série de interesses que reúnem certos governos e conhecidas empresas do setor (Abelardo Fernandes, 06/04/2001).

Tomada isoladamente, a fala do presidente da FNE pode ser vista como teoria da conspiração, de que o mundo inteiro está contra o trabalho portuário. Contudo, quando a relacionamos com as experiências de privatização portuária ocorridas em diversos portos do mundo, vemos que a hegemonia do capitalismo contemporâneo é cada vez maior, sendo o setor portuário fundamental nesse processo, dado o caráter global dos serviços portuários. Para isso, vimos i) a expansão das empresas prestadoras de serviços portuários em escala global<sup>122</sup>; e ii) a redução da importância da mão de obra nos serviços portuários, seja pela introdução em grande escala da tecnologia, seja pela perda da força dos trabalhadores no planejamento do trabalho.

Assim, imbuídos desse espírito de resgate da posição da classe trabalhadora como protagonista do processo de mudança social, os estivadores de Santos mantêm a resistência e recusam o acordo proposto pelo TRT. As mensagens de apoio e solidariedade continuavam a chegar, vindas, inclusive, de outras partes do mundo, reforçando ainda mais esse espírito<sup>123</sup>.

“Caros irmãos e irmãs. Nós aqui em Tacoma continuaremos a acompanhar sua situação de perto, pois sua luta é nossa luta. [...] Se os armadores do mundo querem lutar, então eles lutarão com cinco milhões de nós. Solidariedade sempre!” (Donald A. Gill, ILWU, tradução nossa)<sup>124</sup>.

“Irmãos e irmãs, sua luta é nossa enquanto o capital internacional continuar a atacar os padrões de trabalho e a segurança da classe

---

<sup>122</sup> A Maersk Line, empresa dinamarquesa considerada uma das maiores empresas do ramo logístico e de transporte de carga em contêineres, tem escritórios em todos os continentes e, no Brasil, tem escritórios nos principais portos (Santos, Itajaí, Paranaguá, Rio de Janeiro, Suape, entre outros). A Mediterranean Shipping Company (MSC), empresa suíça com sede em Genebra, tem uma grande sede em uma das principais avenidas da cidade de Santos/SP.

<sup>123</sup> Para conferir todas as mensagens de solidariedade à greve dos portuários de 2001, ver: <<http://www.viasantos.com/intersindical/apoio.html>>

<sup>124</sup> “Dear Brothers and sisters. We here in Tacoma will continue to watch your situation closely, for your fight is our fight. [...] If the shippers of the world want a fight then they will fight all 5 million of us. Solidarity forever!” (Donald A. Gill, ILWU).

trabalhadora. Esses padrões e segurança foram por nós conquistados com séculos de pobreza, sangue e morte. Não cederemos enquanto homens e mulheres estiverem defendendo por si os nossos interesses. Que os estivadores de Santos marchem agora e no futuro” (Charles Minster, San Francisco Labour Council, tradução nossa)<sup>125</sup>.

“Caros amigos. É com grande preocupação que ouvimos a decisão dos Tribunais sobre a contratação e a alocação da mão de obra nos serviços portuários. Mais uma vez nós vemos os direitos dos trabalhadores sendo oprimidos pelas companhias de navegação multinacionais, pelos empregadores e pelos governos. As atividades sindicais estão sendo golpeadas pela exploração das autoridades portuárias, por meio do mundo enquanto o empregador procura maximizar o lucro à custa dos trabalhadores. Não há dúvida de que as forças complexas do capitalismo global estão por trás do ataque aos portuários de Santos, contudo o Movimento Internacional de Estivadores e Portuários não os deixará sozinhos. Os estivadores de Liverpool e suas famílias enviam sua solidariedade e apoio a seus colegas trabalhadores no Porto de Santos e expressam sua profunda preocupação com a ameaça do programa de privatização” (Terry Teague, Liverpool Dockworkers & Merseyside Port Shop Stewards, tradução nossa)<sup>126</sup>.

Naquele momento, os protagonistas do movimento se viam não apenas como uma categoria em uma luta econômica, mas também, a partir das mensagens de solidariedade, como portadores de toda fé dos trabalhadores do mundo, como indivíduos capazes de colocar em questão os rumos do capitalismo global.

No dia 3 de abril, a greve foi considerada abusiva e a multa diária de R\$ 50 mil passou para R\$ 200 mil. As liminares aos terminais aumentaram e dois dias

---

<sup>125</sup> Brothers and Sisters, your struggle is ours as international capital continues its attack on the working standards and security of the working class. These standards and evolving security were won by us with centuries of poverty, blood and death. We shall not go back while men and women like yourself defend all of our interests. May the Santos Dockers march triumphant now and in the future<sup>125</sup> (Charles Minster, San Francisco Labour Council).

<sup>126</sup> “Dear Friends, It is with great concern that we hear of the Courts decision to hand over the hire and allocation of dockwork to private services. Once again we see the rights of the workers being oppressed by Multi-National Shipping Companies, Port Employers and Government. Union busting activities are being exploited by Port Authorities across the world as the employer seeks to maximize profit at the expense of working people. No doubt the complex forces of global capitalism are behind the attack on the Santos Port & Dockworkers, therefore the International Dockers and Longshoremen’s Movement must not let them stand alone. The sacked Liverpool Dockworkers and their Families send their solidarity and support to their fellow workers in the Port of Santos and express their deep concern regarding the threatened privatisation program”. (Terry Teague, Liverpool Dockworkers & Merseyside Port Shop Stewards)

depois, o Ministério Público do Trabalho (MPT) retirou-se das negociações, deixando a mediação a cargo do prefeito de Santos, Beto Mansur. Considerando que, para se chegar a um acordo faltavam apenas acertos técnicos, o MPT argumentou ser melhor deixar a negociação apenas entre as partes interessadas. Mas, no mesmo dia, apesar de alguns avanços, houve refluxo nas negociações, pois o OGMO não aceitava a proposta de escala da estiva (SIQUEIRA; SCOLESE, 2001; A TRIBUNA, 06/01/2001).

Na madrugada do dia 6 de abril, a fiscalização do trabalho autuou algumas empresas por estarem empregando ilegalmente, dado que a Lei nº 8.630/93 não permitia a presença de trabalhadores nas operações portuárias dentro da área do porto organizado que não fossem registrados ou cadastrados no OGMO. Pela manhã, a fiscalização determinou a paralisação das operações. “Os estivadores viam com simpatia essa ações, esperando que com elas se forçasse um acordo com o OGMO” (BEIGUELMAN, 2002, p. 203).

No mesmo dia, contudo, o OGMO retirou-se das negociações, alegando que o MPT o havia colocado juntamente com os sindicatos como réus no dissídio de greve e, portanto, caso o MPT saísse da negociação, o OGMO também não haveria de negociar. Assim, amparado pela ação do Estado, o patronato tentava empurrar sua metodologia aos trabalhadores. Afinal, quanto tempo mais resistiria o movimento com as críticas da população, o aumento das liminares, que deixavam evidente que o trabalho da estiva era supérfluo diante da automação ou que outros trabalhadores poderiam efetuá-lo, além das multas que se sobrepunham em um movimento que já durava 11 dias?

Contando com isso, o OGMO venceu o embate com a estiva e, em 8 de abril, o presidente do Sindestiva declarava a greve encerrada após assembleia que votou o retorno ao trabalho (RODRIGUES, 2001c; REGALADO, 2001a). Para o sindicalista, o objetivo maior, que, segundo ele, era a discussão da lei, não havia sido atingido. Mas Vanderlei não considerava a volta ao trabalho uma derrota, pois

para ele “[...] esse movimento despertou a consciência do operário” (REGALADO, 2001a).

Nos dias que se seguiram, foram feitas reuniões em Brasília para a discussão de um possível Plano de Demissão Voluntária (PDV) para a estiva, minimizando as consequências da transferência da escala. Para o OGMO, a escala agora seria mais democrática, enquanto para o sindicato, ela poderia gerar desemprego e redução dos ganhos. Essas perdas viriam em médio prazo, pois havia garantia de equipes e ganhos na Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) estabelecida com o SOPESP. Contudo, a transferência da escala possibilitava ao empregador maior margem de negociação, que poderia resultar em mudanças nas equipes e na remuneração. O que havia era mais que uma disputa econômica, havia um braço de ferro político pela última palavra nas regras do jogo, na gestão do trabalho.

Até o dia 11 de abril, a escala transcorreu com conflitos, com os antigos diretores de parede adiantando a escala e apresentando-se aos escaladores do OGMO apenas aqueles trabalhadores previamente escalados. Também foram registradas recusas em trabalhar nos navios após a escala feita. Os estivadores continuavam a dizer que o OGMO não sabia fazer a escala da estiva, que era “a mais moderna do mundo” (BEIGUELMAN, 2002, p. 204). Até que foi firmado acordo entre o OGMO e o Sindestiva, segundo o qual

A partir de hoje [12/04], cada uma das 20 turmas compostas por 150 homens cada terá um único escalador do OGMO e um monitor (fiscal) do sindicato. Os 480 mestres serão substituídos a cada 80 dias, assim como os 100 trabalhadores do câmbio livre e os 238 monotécnicos. A prioridade na escala será dos 3.245 avulsos registrados no OGMO. Depois, a oportunidade será dada para os 3.205 cadastrados (bagrinhos) (REGALADO, 2001b).

Mantinha-se o PDV e a posterior discussão dos dissídios de 1998 e 1999, as quais ainda estão em negociação.

Depois desse plano de demissão vieram outros. Novos embates aconteceram, contudo, trabalhadores e sindicato foram percebendo que sua força,

antes grandiosa e constantemente exaltada, esvaía-se. O capital finalmente conseguia transpor o domínio do trabalho no campo portuário, reconfigurando o campo e impondo novas regras ao jogo, interferindo na composição do *habitus* dos trabalhadores e assim em seus sistemas de percepções e classificações.

### 5.1.3 11 HORAS DE INTERVALO? NÃO QUEREMOS DESCANSO, QUEREMOS TRABALHO

Os anos posteriores a 2001 demonstravam uma reconfiguração no campo portuário em Santos. O outrora poderoso Sindicato dos Estivadores de Santos (Sindestiva) via-se sujeito às novas condições impostas pela Lei nº 8.630/93, com o OGMO na posição de distribuidor e fiscalizador da mão de obra. Os estivadores que antes prestavam reverências ao sindicato em troca da carteira de associado e de um bom terno de trabalho, agora se viam submetidos a um agente alheio às suas experiências, ao seu conhecimento, ao seu trabalho.

Poderíamos considerar que por essa mudança no controle do trabalho, os estivadores estivessem mais suscetíveis à disciplina do OGMO e dispostos a colaborar com as suas ações. Não estaríamos totalmente errados, pois os anos que vieram representaram, conforme se previa, uma desintegração no grupo ocupacional dos estivadores. O orgulho de ser estivador permanece forte, mas a concordância com as ações do sindicato são cada vez mais raras, aumentando razoavelmente a insatisfação dos associados com as políticas adotadas pela entidade sindical.

O OGMO torna-se paulatinamente um agente importante nesse campo, não tanto para os trabalhadores, que continuam o considerando inoperante, mas para a ampliação do domínio do capital sobre as relações de trabalho. Como representante do patronato, o órgão, em parceria com o Sopesp e com o MPT, procuraria avançar no tocante à redução da mão de obra e ao aumento da vinculação dos trabalhadores portuários.

Com essa reconfiguração, os anos que seguiram foram mais difíceis, dado que seria preciso combater o avanço do capital sobre o trabalho. Já em 2003, houve uma tentativa de redução do contingente de mão de obra pelo OGMO. A proposta do órgão, com base em levantamentos realizados sobre engajamento dos trabalhadores avulsos nos períodos de trabalho, era reduzir em quase 50% o número de avulsos no Porto de Santos. No entanto, a única entidade capaz de reduzir as equipes é o Sopesp, em acordos ou convenções celebrados com os sindicatos de categoria. Assim, a proposta inicial do OGMO, com vistas a determinar sua posição de agente dominante das relações de trabalho no porto, naufragou. Contudo, demonstrava que o OGMO precisaria atuar conjuntamente com o Sopesp, indicando que os múltiplos agentes do capital precisavam unir-se de forma a fortalecer a dominação do capital nesse campo.

Em 2004, uma operação padrão realizada no mês de agosto pelos estivadores chamava a atenção para os problemas de saúde e segurança no porto e também para a necessidade de reajustes nas diárias e nas taxas de produção. Após a Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) celebrada entre Sopesp e Sindestiva em 1997, novos acordos não haviam acontecido. Assim, em 2005 fechou-se um novo Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) entre Sindestiva e a Câmara de Contêineres do Porto de Santos -, que agregava a Libra Terminais, o Santos Brasil S/A e o Terminal para Contêineres da Margem Direita S/A (Tecondi) - o qual previa a redução das equipes de trabalho ao longo de sua vigência (entre 1º de março de 2005 e 28 de fevereiro de 2008).

Gomes e Junqueira (2008) mostram que entre os anos de 2005 e 2006 houve uma queda razoável no contingente de mão de obra estivadora, resultado de um “[...] acórdão judicial obtido pelos operadores portuários com base no art. 57 [da Lei nº 8.630/93]” (GOMES; JUNQUEIRA, 2008, p.1114). O citado artigo prevê a progressiva multifuncionalidade. Considerando que a polivalência dos trabalhadores permitiria que estivessem em várias posições do terno, propôs-se assim a redução da mão de obra. Por esse acórdão, foi estabelecido Plano de

Demissão Voluntária (PDV), no valor de R\$ 30 mil e com adesão de 223 trabalhadores, além da garantia de recebimentos de vale-refeição e vale-transporte nos períodos trabalhados, aos que se mantivessem no sistema.

Em 2006 também iniciaram as tratativas para a implantação da escala eletrônica, baseada nas normas do ISPS Code<sup>127</sup>, cujo funcionamento era bastante complexo e demorado.

[...] o trabalhador ao chegar ao local da escala recebe uma ficha de papel semelhante a um bilhete de loteria. Com base nas informações disponíveis nas telas dos computadores, o trabalhador marca na ficha as suas preferências de trabalho. Após, ele insere a ficha no computador, que processa a escalação. Este procedimento pode demorar em virtude do número de trabalhadores presentes. Respeitadas às onze horas de carência, o computador divulga os aptos a exercerem suas atividades no período e os locais de trabalho (DIÉGUEZ, 2007, p.100-101).

Todavia, a falta de familiaridade dos trabalhadores com o sistema e a resistência em delegarem à máquina, programada pelo patrão, a distribuição do seu trabalho tornou a implantação da escala eletrônica um transtorno, fazendo com que o OGMO-Santos estabelecesse um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) com o MPT<sup>128</sup> a fim de prolongar o prazo para sua efetivação.

O prazo do OGMO para a implementação da escala eletrônica e do controle de acesso aos postos de escalação – posteriormente feito por meio do cartão MIFARE – era 4 de maio de 2006. Esse prazo não foi cumprido e o TAC 01/2012 colocava então o dia 29 de maio de 2012 para o início da escala eletrônica com a observância das 11 horas de intervalo entre as jornadas de trabalho (TAC 01/2012)<sup>129</sup>.

---

<sup>127</sup> O *International Ship and Port Facility Security Code* estabelece determinadas regras que tornam os navios e instalações portuárias mais seguras. (Fonte: Portopédia: <<http://portogente.com.br/portopedia/isps-code-79679>>)

<sup>128</sup> TAC 31/2006.

<sup>129</sup> Cf. TAC 01/2012:

<http://sindaport.tempsite.ws/upload/img/noticia/23052012135318777933905.pdf>

Esse TAC também definia os pontos a serem observados no novo sistema de escalação:

1. Implementar sistema eletrônico de escalação e controle de acesso nos postos de escalação;
2. Observar, quando da escalação do trabalhador portuário avulso, o intervalo mínimo de 11 horas consecutivas entre duas jornadas de trabalho, salvo as seguintes excepcionalidades: a) Na falta de trabalhador portuário avulso registrado e sucessivamente de cadastrado que tenha respeitado o intervalo mínimo entre duas jornadas de trabalho de 11 horas, estará autorizada a escalação de TPA registrado e sucessivamente de cadastrado que tenha observado o intervalo mínimo de 06 horas consecutivas entre duas jornadas de trabalho; b) na impossibilidade de aplicação do disposto no item anterior e na falta de trabalhador portuário avulso registrado e sucessivamente de cadastrado que tenha respeitado o intervalo mínimo entre duas jornadas de trabalho de 06 horas, estará autorizada a escalação dobrada de TPA registrado e sucessivamente cadastrado;
3. Realizar a escalação do trabalhador portuário avulso em sistema de rodízio, considerando exclusivamente o critério numérico de modo a garantir a igualdade de oportunidades de trabalho aos cadastrados;
4. Exigir, quando do processo de escalação em sistema de rodízio, que o trabalhador portuário avulso habilitado e não engajado, ou seja, aquele que tenha recusado a oportunidade de trabalho, seja automaticamente relacionado no fim da fila, considerando a ordem numérica da lista de chamada e respeitando o sistema de rodízio;
5. Efetuar a escalação do trabalhador portuário avulso registrado e/ou cadastrado exigindo a presença física do respectivo TPA nos postos de escalação e nos locais de trabalho, mediante conferência dos dados biométricos e identificação por meio magnético/digital constante da carteira de identificação profissional dos trabalhadores portuários avulsos;
6. Proceder à escalação somente de trabalhador portuário avulso devidamente qualificado de acordo com as fainas constantes da chamada, excluindo o TPA que não tenha a devida habilitação/qualificação do rodízio numérico da respectiva faina;
7. Não atender as requisições de operadores portuários que façam indicação nominal de trabalhador portuário avulso (homem da casa) ou qualquer outra espécie de indicação de TPAs.

Dessa forma, o TAC apresentava critérios que iam de encontro a práticas comuns entre os estivadores, como a dobra e a escolha do trabalho. Apesar dos estivadores confirmarem a dobra e desmentirem a escolha do trabalho, pesquisas anteriores dão indícios de que essa prática ainda era bastante comum no Porto de Santos (AGUIAR; JUNQUEIRA, FREDDO, 2006; GOMES; JUNQUEIRA, 2008).

Assim, em 29 de maio de 2012, na parede das 13 h foi realizada a primeira escala eletrônica respeitando o intervalo de 11 horas, o rodízio numérico e o fim da escolha pelo trabalho. Foi então anunciada a paralisação dos trabalhadores portuários avulsos, comandados principalmente pelas categorias de estivadores e operários portuários – conhecidos também como capatazia, as duas maiores categorias do Porto de Santos. Era preciso diminuir o poder do capital, já agente dominante no campo, em determinar as regras do jogo, mostrando que o trabalho ainda era agente expressivo no campo portuário.

A principal alegação resultava da implantação do intervalo de 11 horas. Afinal, diziam os dirigentes sindicais, “[...] o porto é um trabalho sazonal. Às vezes tem, às vezes não tem. E quando tem, o trabalhador quer trabalhar mais, até para compensar a época que não tem serviço” (Claudiomiro Machado, presidente do Sintraport)<sup>130</sup>. Além disso, os trabalhadores argumentavam que o OGMO não estava preparado para fazer a escala eletrônica com respeito ao intervalo de 11 horas, visto que o sistema não reconhecia os trabalhadores que estavam em dobra ou em período de 6 horas de descanso<sup>131</sup>.

O intervalo de 11 horas entre jornadas de trabalho é garantido pelo artigo 66 da CLT e não era respeitado no trabalho portuário avulso, dado seu caráter avulso e sazonal. No entanto, como expressam Carvalho e Costa (2012), o não respeito ao intervalo entre as jornadas causa impacto de ordens econômica e jurídica, visto que ao exceder o limite de 8 horas de trabalho, deve-se, mesmo no trabalho avulso, proceder ao pagamento das horas extras. Assim, em portos com período de 6 horas de trabalho, como Santos, a dobra representará um aumento de até 50% no ganho, pois as quatro horas a mais de trabalho representam hora-extra. Contudo, como mostram os autores, os operadores portuários não realizam

---

<sup>130</sup> Trabalhadores do Porto de Santos paralisam operações. G1 Santos e Região. 29 mai. 2012. Disponível em: <http://m.g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2012/05/trabalhadores-do-porto-de-santos-paralisam-operacoes.html>

<sup>131</sup> Segundo notícia da Rede Brasil Atual, a superintendente do OGMO, Sandra dos Santos, havia se encontrado com a diretoria do Sopesp no dia 28 de maio solicitando o adiamento da aplicação do TAC. Os sindicatos diziam que era por falta de condições técnicas para a operação do sistema.

o pagamento dessas horas, colocando o respeito ao intervalo entre jornadas nos ACTs, mas mantendo a prática da dobra. Essa atitude produz, apresenta o artigo, um montante razoável de processos trabalhistas exigindo o pagamento dessas horas.

Dessa forma, ao implantar as 11 horas por exigência do MPT, os operadores portuários salvaguardavam-se dos problemas judiciais que poderiam decorrer da manutenção da prática da dobra.

Os trabalhadores continuavam a sustentar que não era possível realizar a escala nos moldes solicitados, pois o OGMO não teria capacidade técnica para tal. A acusação de paralisação era rechaçada pelos dirigentes sindicais, que alegavam que não eram as categorias que estavam paralisadas, mas que a impossibilidade de realização da escala pelo OGMO, conforme solicitado pelo MPT, impedia que os trabalhadores se engajassem nos períodos. Tanto que, afirmavam eles, mesmo com as dificuldades, oito navios de 32 atracados operavam normalmente<sup>132</sup>.

Diante do impasse, o TRT-SP concedeu liminar ao Sopesp e ao MPT obrigando os sindicatos a apresentarem 70% dos seus contingentes de trabalhadores para a escala, sob pena de multa diária de R\$ 100 mil. Assim, no dia 31 de maio, os trabalhadores se apresentaram e a escala foi realizada manualmente, com o engajamento de todos os ternos e a operação normal no porto. Contudo, houve o retorno da escala eletrônica e o impasse prosseguiu.

A audiência no TRT entre as partes interessadas – sindicatos, MPT e OGMO – realizada no dia 5 de junho terminou sem resultados e com alegação do MPT de que os sindicatos estavam incitando a greve. Os sindicatos continuavam sustentando que não havia greve, mas paralisação das atividades por incompetência técnica do OGMO. César Alves, presidente em exercício do Sindestiva, confirmava o retorno dos trabalhadores à escala, mas dizia “[...]”

---

<sup>132</sup> SANTOS (SP): Porto opera normalmente, sem intervalo de 11 horas. **Força Sindical**. 31 mai. 2012. Disponível em: [http://fsindical.org.br/portal/noticia.php?id\\_con=19874](http://fsindical.org.br/portal/noticia.php?id_con=19874)

infelizmente, porém, já sabemos, de antemão, que o OGMO não conseguirá nos escalar”<sup>133</sup>.

Diante das constantes afirmações dos sindicatos sobre os problemas na escala, o TRT-SP deslocou um grupo de oficiais de justiça para acompanhar a escalação e averiguar também se havia procedência nas denúncias de greve partidas do MPT.

Assim, em 6 de junho, novo dia de confusões nos pontos de escalação, as oficiais de justiça detectaram problemas na escala eletrônica. "Tem realmente muita dificuldade de lidar e operar o equipamento, eles estão comentando que são 14 funções específicas dos estivadores e a máquina não consegue especificar cada uma delas, então por enquanto o que a gente reconheceu, foi essa dificuldade" (Maria Goretti do Prado, oficial de Justiça do Trabalho)<sup>134</sup>.

O imbróglio da escala eletrônica entrou junho e foi se arrastando, até que, na segunda semana do referido mês, os três principais terminais de contêineres do porto – Santos Brasil, Libra e Tecondi – abriram edital de seleção para 550 estivadores empregarem-se com vínculo empregatício por tempo indeterminado. Uma das poucas categorias avulsas que persistia 100% avulsa via o vínculo se aproximar e, com ele, a possibilidade de desintegração da categoria, dadas as possíveis disputas por postos de trabalho nas empresas. A luta que se configurava não era apenas contra o OGMO, era pela própria manutenção da categoria que via o trabalho em caráter avulso diminuir e seu ganho minguar, enquanto as possibilidades de vínculo lhes permitiam uma renda mínima e benefícios. Assim, tornava-se mais vantajoso estar nas fileiras das empresas do que na disputa diária pelo trabalho nas paredes do OGMO. E estando nas empresas, não havia mais a necessidade do OGMO, do sindicato ou dos colegas, possibilitando o afastamento do trabalhador da categoria.

---

<sup>133</sup> PORTOGENTE. Audiência dos estivadores de Santos sem sucesso no TRT. **PortoGente**. Disponível em: <http://portogente.com.br/56149?id=%3A56149>

<sup>134</sup> PORTO de Santos registra confusão durante escala de mão de obra. G1 Santos e Região. 06 jun 2012. Disponível em: <http://m.g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2012/06/porto-de-santos-registra-confusao-durante-escala-de-mao-de-obra.html>

Mas os dirigentes sindicais acreditavam na unidade da categoria, “em primeiro lugar, a resposta virá dos próprios companheiros, que não se sujeitarão a essa tentativa de humilhar e massacrar a estiva” (César Alves, presidente em exercício do Sindestiva)<sup>135</sup>. Contudo, a insegurança crescente por conta da possibilidade de vínculo e do aumento do período entre as jornadas fazia com que o trabalhador avaliasse a sua manutenção como avulso.

O impasse permaneceu e, em 4 de julho, foi firmado acordo entre os sindicatos de trabalhadores portuários avulsos e o Ministério Público do Trabalho,

[...] onde foi estabelecido o retorno ao trabalho com a aceitação da nova escala, e ao OGMO que disponibilize um balcão de atendimento aos trabalhadores em todos os postos de escalação, para o esclarecimento de posteriores dúvidas e reclamações sobre o sistema operacional de escalação (OLIVEIRA, s.d.).

Também foi determinado que os trabalhadores portuários avulsos que fossem prejudicados por erro no sistema seriam indenizados, além da realização de ajustes necessários para a implantação efetiva da escala eletrônica, com o TRT determinando o estabelecimento de negociações entre sindicatos e MPT para estipular as excepcionalidades que permitiriam a dobra ou o intervalo de 6 horas entre as jornadas.

Contudo, os estivadores e demais categorias não desistiram de mostrar que o TAC não condizia com a realidade do trabalho avulso. O TAC, assumido entre MPT e OGMO, não poderia ser respeitado, pois, nos termos da Lei nº 9.719/98, apenas as convenções coletivas de trabalho e acordos coletivos de trabalho assinados entre os sindicatos de trabalhadores e patronais, no caso Sindestiva e Sopesp, podem estabelecer as jornadas e as excepcionalidades para o não cumprimento do intervalo entre as jornadas. Com esse argumento, os sindicatos de trabalhadores portuários de Santos solicitaram à 6ª Vara do Trabalho de Santos a anulação do TAC, pedido avaliado e aceito em dezembro de

---

<sup>135</sup> SINDESTIVA. Estivadores querem trabalho decente no porto. Mundo Sindical. 13 jun. 2012. Disponível em: <http://www.mundosindical.com.br/sindicalismo/noticias/noticia.asp?id=9460>

2012<sup>136</sup>. Em 2013, a acusação de greve feita pelo MPT foi considerada improcedente, não cabendo punição ao Sindestiva.

Utilizando-se de outros meios que não o confronto direto, tentando negociações e demonstrando os problemas do processo, os estivadores e demais categorias conseguiram uma vitória importante, conformando as definições sobre dobras e intervalos entre jornadas nos ACTs, atribuindo força a esses instrumentos, até pouco tempo bem escassos no setor portuário. Ou seja, pela compreensão da nova configuração do campo e de quem agora estabelece as regras do jogo, os trabalhadores encontraram outras estratégias para mostrar que ainda possuem relevância nesse campo.

#### 5.1.4 50/50: A HORA E A VEZ DO VÍNCULO

Com a anulação do TAC, parecia que 2013 seria um bom ano para os estivadores de Santos. Mas o final de 2012 já anunciava que os ventos que sopravam traziam riscos de grandes naufrágios ao longo do ano. Em 6 de dezembro de 2012, o governo federal editou a Medida Provisória nº 595 com o objetivo de estabelecer um novo regulamento para o setor portuário.

Em menos de 15 dias, a MP teve 645 emendas, o que demonstrava insatisfação de todos os agentes do setor com o novo regulamento. A MP mexia com os interesses dos diversos segmentos: dificultava a prorrogação das concessões de terminais privados, retirava completamente o trabalho avulso dos terminais privados e em seu art. 4º previa a concessão total do porto, com exceção da terra, à iniciativa privada.

---

<sup>136</sup> DIÁRIO DO LITORAL. Justiça do Trabalho anula o TAC firmado entre OGMO e Ministério Público. **PortoGente**. 15 jan. 2013. Disponível em: <<http://portogente.com.br/noticias-do-dia/justica-do-trabalho-anula-o-tac-firmado-entre-ogmo-e-ministerio-publico-66352/66352>>; A TRIBUNA. Justiça do Trabalho anula TAC firmado entre OGMO e Ministério Público. **Federação Nacional dos Portuários**. 14 jan. 2013. Disponível em: <<http://www.fnportuarios.org.br/justica-do-trabalho-anula-o-tac-firmado-entre-ogmo-e-ministerio-publico/>>

O discurso do governo era que apenas o novo regulamento poderia colocar os portos brasileiros no cenário internacional. Desprezavam-se os 20 anos de vigência da Lei nº 8.630/93, revogada pela MP nº 595, que, com todos os problemas, estava bastante modificada no que tange ao aumento do uso de tecnologias de movimentação de carga; à implantação dos OGMOs e gestão privada da mão de obra; e também quanto ao número de concessões de terminais à iniciativa privada e autorização de operadores portuários privados.

O desejo do governo federal era expandir a privatização das áreas portuárias, com novas concessões de terminais, autorizações para construção de portos privados e a permissão para terminais privados poderem movimentar, sem restrição, cargas de terceiros. Aliava-se a isso a ampliação da privatização da mão de obra, com a extinção dos OGMOs e a exclusão da atividade dos trabalhadores portuários avulsos dos terminais privados fora da área do porto organizado. Assim, os novos portos, cujas áreas já haviam sido identificadas em estudo anterior da Antaq<sup>137</sup>, utilizar-se-iam de mão de obra própria, sem ao menos existir um intermediário para assegurar a qualificação do trabalhador.

Divulgada na calada da noite, sem a participação dos principais agentes do setor portuário, a MP 595 seguiu para o Congresso Nacional para apreciação e aprovação<sup>138</sup>. O descontentamento era evidente e os primeiros debates foram bastante acalorados, pois era claro o privilégio dado ao governo para pequena parcela do empresariado, principalmente aquela que queria expandir sua atuação no setor portuário.

Os estivadores de Santos, assim como outras categorias representadas por seus sindicatos e federações, participaram ativamente dos debates na Câmara dos Deputados e se mobilizaram em manifestações no Congresso Nacional contra

---

<sup>137</sup> CENTRANI; AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. Subsídios técnicos para identificação de áreas destinadas à instalação de portos organizados ou autorização de terminais de uso privativo em apoio ao Plano Geral de Outorgas. Brasília, DF: Antaq, 2009. Disponível em: < <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/PGO/RelatorioPGOTomol.pdf> >

<sup>138</sup> Há indícios, inclusive, da participação do empresário Eike Batista, grande interessado por conta da construção do Porto de Açu, e de seus advogados e advogados do Grupo Gerdau na elaboração do texto.

a conversão da MP em lei. Se fosse para virar lei, que ela ao menos atendesse os anseios dos trabalhadores. O presidente do Sindestiva, Rodnei Oliveira da Silva, foi considerado um importante agente, estando continuamente presente nos debates realizados no Legislativo Federal<sup>139</sup>.

Em 20 de fevereiro de 2013 foi instalada a Comissão Mista da Lei dos Portos. A cada reunião da Comissão, uma caravana saía de Santos para acompanhar os debates. A MP dos Portos, ou MP dos Porcos como foi chamada pelo Deputado Anthony Garotinho na sessão que aprovou o novo regulamento e posteriormente reproduzida pelos trabalhadores, era o centro das discussões do setor portuário. A proposta era que, feita a MP, agora seriam discutidos os seus termos. No entanto, com o curto prazo de validade de uma medida provisória, as discussões que duraram dois anos e culminaram na Lei nº 8.630/93 deveriam durar poucos meses para aprovação do novo regulamento.

Paralisações, operações padrões e passeatas foram alguns dos recursos utilizados para sensibilizar os deputados federais para o grande problema que seria a aprovação do novo regulamento dos portos. Contudo, havia uma fragmentação da ação sindical em termos nacional e local. Enquanto alguns portos aderiam aos atos, outros recuavam; enquanto categorias colocavam-se a favor das manifestações, outras decidiam permanecer trabalhando, demonstrando como a ofensiva feita pelo capital ao longo de 20 anos havia resultado no enfraquecimento da unidade do movimento sindical. Mesmo com essa fragmentação, alguns dirigentes, como Rodnei da Silva, não desistiram de incluir

---

<sup>139</sup> Devemos levar em consideração o grande apoio dado pelo PDT ao processo, na figura do deputado Paulinho da Força. Estando à época rompido com o governo federal e tendo perdido influência no Ministério do Trabalho, pasta delegada ao PDT, o deputado via o momento como possibilidade de resgatar prestígio político. A relação estreita entre o Sindestiva e Paulinho, dada pela filiação do primeiro à Força Sindical, possibilitou ao sindicato aproveitar-se do protagonismo do deputado no processo e tornar-se interlocutor-chave nas negociações das propostas dos trabalhadores. Para exemplificar a relação estreita entre o Sindestiva e o deputado, em 18 de fevereiro, os estivadores de Santos ocuparam o navio chinês Zhen Hua 10 para protestar contra o uso de tripulação na descarga de equipamentos para o ainda não inaugurado terminal Embraport. Utilizando coletes da Força Sindical, o deputado Paulinho da Força e o presidente Rodnei da Silva subiram ao navio ainda tomado pelos trabalhadores, com o objetivo de negociar o fornecimento de água e alimentos.

na pauta os interesses dos trabalhadores. Rodnei foi figura constante nas reuniões da Comissão Mista e buscou, junto com as federações de trabalhadores portuários, incluir na nova regulamentação alguns direitos já obtidos por trabalhadores de outros portos do mundo, como a aposentadoria especial e a renda mínima para o trabalhador avulso. Assim prosseguiu-se com a MP na comissão mista, cujo relatório foi aprovado em 24 de abril e transformou-se no Projeto de Lei de Conversão (PLV) nº09/2013.

Encaminhado à Câmara dos Deputados, o PLV 09/2013 tornou-se a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, aprovada pelo Senado após “[...] mais de 40 horas de debate em dois dias de votação na Câmara dos Deputados” (DIEESE, 2013, p. 2). Os trabalhadores conseguiram incluir a aposentadoria especial, a renda mínima, conforme preconizado na Convenção OIT nº 137, e a manutenção dos trabalhadores avulsos nos terminais privados, com preponderância dos registrados em caso de vínculo empregatício.

Assim, protagonizando o processo entre os trabalhadores, parecia que Rodnei da Silva e o Sindestiva saíam fortalecidos. Mas a fragmentação da categoria já era realidade. A participação dos estivadores nas manifestações e em outras ações convocadas pelo sindicato vinha decrescendo gradualmente e ameaçava novas negociações e possibilidades de conquistas de direitos e benefícios para os estivadores.

Foi nesse cenário que durante um semestre travou-se uma batalha com o capital internacional. Com a lei promulgada, os terminais agora podiam se adequar aos seus termos. Baseado nisso, o terminal Embraport, que iniciou suas operações em 3 de julho e conta com investimentos da Dubai Ports World (DP World), passou a operar apenas com mão de obra vinculada, sem contratação de trabalhadores avulsos.

Antes mesmo do início das operações do terminal, programada para julho, os sindicatos de trabalhadores portuários avulsos, incluindo o Sindicato dos Estivadores, procuraram estabelecer um canal de negociação com a empresa,

tentando garantir a permanência do trabalho avulso em suas operações. No caso do Sindestiva, a postura fortemente arraigada na posição de avulsos, fazia com que o sindicato não buscasse incluir nas negociações outras formas de contratação para seus trabalhadores, o que se contrapunha fortemente à posição da Emraport, que pretendia contratar apenas trabalhadores com vínculo empregatício por tempo indeterminado.

Em desabafo no grupo virtual após reunião com a empresa em São Paulo no dia 2 de julho, o presidente Rodnei da Silva declarou que a empresa dizia estar amparada pelo governo e que nem ao menos faria requisição de trabalhadores para vinculação pelo OGMO, passando por cima dos termos da lei.

Assim, com a resistência da Emraport em negociar, o Sindestiva, em parceria com o Sintraport, decidiu partir para um confronto mais aberto e característico das estratégias de luta dos estivadores de Santos. No dia seguinte ao início das operações da Emraport, cerca de 80 trabalhadores interromperam o tráfego da Avenida Perimetral, que liga a região portuária a outras áreas da cidade.

**Imagem 8: Manifestação dos estivadores em 4 de julho de 2013**



Fonte: PortoGente<sup>140</sup>, 4 de julho de 2013

No dia 5 de julho foi realizada audiência pública na Câmara Municipal de Santos, com a presença de vereadores, dos presidentes dos sindicatos e de trabalhadores. Entre os presentes, destacava-se o ex-presidente do Sindestiva, Vanderlei José da Silva, que na ocasião fez uso da palavra, falando contra o novo regulamento dos portos, a postura de precarização do trabalho de algumas empresas do porto e o “canto da sereia” da Embraport, que alegava que além dos benefícios já concedidos – e como lembrado por Vanderlei, há muito tempo – também concederia participação nos lucros e resultados, o que para ele era “chantagem emocional, sensacionalismo barato, mas eu não classifico assim, eu classifico como pouca vergonha”<sup>141</sup>.

<sup>140</sup> Disponível em: <http://portogente.com.br/noticias/portos-do-brasil/santos/estivadores-protestam-nas-ruas-de-santos-contr-a-embraport-77914>

<sup>141</sup> Audiência Pública realizada no dia 5 de julho de 2013 na Câmara Municipal de Santos. O pronunciamento de Vanderlei José da Silva pode ser visto em: < <http://youtu.be/yjSRwR5r3Ys>>

No dia 10 de julho estava programada uma greve geral nacional dos estivadores, ainda para chamar a atenção dos possíveis efeitos deletérios do novo regulamento dos portos. A greve geral não aconteceu, mas estivadores e operários portuários de Santos mantiveram a manifestação marcada. Saindo do Ponto de Escalação 3 (P3), situado na região da Ponta da Praia, os trabalhadores partiram a pé e em motos pela Avenida Perimetral até o centro da cidade. A manifestação, composta por cerca de 200 homens<sup>142</sup>, entre estivadores e operários portuários, prosseguiu por toda a Rua João Pessoa, a principal do centro da cidade, com os trabalhadores estourando bombas nas calçadas e soltando rojões.

Os manifestantes continuaram até a entrada da cidade, onde os presidentes do Sindestiva e do Sintraport proferiram palavras de estímulo aos companheiros para permanecerem na luta contra a empresa. Também foram pronunciadas constantemente palavras de ordem contra o governo federal e contra o Partido dos Trabalhadores<sup>143</sup>, incluindo o “Fora, Dilma”. Os conflitos desse período, desde a entrada da MP 595 até a conclusão do caso Embraport, suscitaram constantes oposições e mesmo repulsas ao governo federal. Nas falas dos trabalhadores fica evidente que o vilão desses novos tempos não é o OGMO ou o patrão, que já estabeleceu seu domínio nesse campo, mas sim o governo federal, que amplia o poder do patronato em usar e abusar da mão de obra, sem se ater aos limites da legislação trabalhista.

---

<sup>142</sup> Referimo-nos a homens, pois a presença era toda masculina. Quando a manifestação chegou à entrada da cidade, constatamos a presença de algumas mulheres, mas que estavam apenas de passagem, para trazer alimentos e água a seus maridos, dado que o Conjunto Habitacional Athiê Jorge Cury, onde reside um número grande de famílias de portuários, situa-se a poucos metros da entrada de Santos.

<sup>143</sup> Os estivadores têm se referido ao PT como Partido dos Traíras.

**Imagem 9: Manifestação de 10 de julho de 2013 contra o terminal Embraport**



Foto: Carla Diéguez, 10 de julho de 2013

A manifestação seguiu por toda a margem direita do Porto de Santos, terminando atrás da alfândega. O trânsito na Rodovia Anchieta em direção a Santos ficou lento e paralisado por algumas horas.

No dia seguinte seria realizado o Dia Nacional de Lutas convocado pelas centrais sindicais. Como sindicato filiado à Força Sindical, central que protagonizou o movimento na Baixada Santista, e dentro de um movimento de luta pela manutenção do campo de trabalho, o Sindestiva foi um dos protagonistas do movimento de 11 de julho em Santos, que culminou com a tomada pelo mar do navio Maersk La Paz.

**Imagem 10: Manifestação de 10 de julho de 2013 contra o terminal Emraport**



Fonte: Folha de São Paulo, 10 de julho de 2013

A ocupação do navio Maersk La Paz aconteceu na tarde do dia 11 de julho, após os estivadores participarem dos atos programados para o Dia Nacional de Luta na cidade, que incluiu disputa corporal com membros do Partido dos Trabalhadores em frente à prefeitura municipal. A ocupação foi realizada por cerca de 50 trabalhadores, entre estivadores e operários portuários. Outros 100 entraram no terminal por terra. Segundo relatos dos trabalhadores e dos noticiários, eles foram recebidos a tiros pelos seguranças do terminal, mas ninguém ficou ferido.

À noite, os presidentes do Sindestiva e do Sintraport, que permaneciam em terra, no costado do navio, foram detidos por algumas horas pela Polícia Federal por não concordarem com o conteúdo de liminar obtida pela Emraport, o qual determinava a retirada dos trabalhadores do terminal e o retorno das

operações. Os sindicalistas entendiam que a área do terminal é aquela construída e que o navio não pertencia ao terminal. Assim, cabia retirar apenas aqueles que estavam em terra, o que foi atendido, permanecendo os trabalhadores a bordo.

A empresa, em nota à imprensa, disse que esperava uma solução pacífica para o caso e que “[...] sempre está aberta ao diálogo com entidades sindicais e com os trabalhadores” e que só não havia estabelecido acordos com Sindestiva e Sintraport por conta da intransigência desses sindicatos em “[...] não aceitar a proposta da Emraport de contratação de trabalhadores dentro da lei, com carteira assinada, com base na CLT, regime que dá mais segurança e garantias ao trabalhador”<sup>144</sup>.

Os estivadores permaneceram no navio por 12 horas, após as quais foi realizado um acordo entre os sindicatos e a Emraport que transferia a embarcação do terminal da empresa para o terminal Santos Brasil, onde então seria operado por mão de obra avulsa. Boa parte dos homens que permanecia a bordo deixou o navio, ficando apenas 10 trabalhadores para garantir o cumprimento do acordo. Para o presidente do Sindestiva, o objetivo tinha sido atingido, pois o navio não operou sem a mão de obra da estiva.

As estratégias de luta no caso Emraport seguiram rumos diferentes das anteriores, apesar de manter alguns traços do movimento anterior a transferência da escala ao OGMO. Já não havia mais paralisações e greves. Mantinha-se o estado de assembleia permanente e protestos e passeatas pela cidade, sem paralisação total da categoria. Os trabalhadores eram orientados a irem para a parede e engajarem-se no trabalho, apenas participando dos atos aqueles que não tivessem conseguido trabalho no período.

Parte dessa estratégia pode ser creditada à baixa mobilização dos trabalhadores, que já vinha sendo notada na campanha contra a MP 595. As convocações para os atos e assembleias eram feitas pelo grupo do Facebook, nas paredes e pelo sistema de rádios dos estivadores. Contudo, em alguns atos

---

<sup>144</sup> Matéria do jornal A Tribuna, publicada no grupo Estiva Virtual em 11 de julho de 2013.

apareciam menos de 100 trabalhadores das duas maiores categorias do Porto de Santos. Em uma das assembleias que comparecemos, perguntamos onde seria realizada, pois havia dois sindicatos na negociação. Em resposta, disseram que a escolha havia sido pelo Sindestiva, por possuir um auditório menor, que poderia esconder certo esvaziamento da reunião.

Assim, com a desmobilização e fragmentação da categoria exposta ao público, optou-se por instrumentos de baixo impacto tanto na economia portuária como na vida da cidade. Apenas quando os trabalhadores fechavam a Avenida Perimetral é que causavam certo prejuízo ao trânsito. Fora isso, alguns atos passaram despercebidos.

Seguiram-se novas reuniões, agora mediadas pela Secretaria para Assuntos Sindicais da Presidência da República. Em 2 de agosto chegou-se ao primeiro acordo entre Emraport, Sindestiva e Sinraport. Por um período de 30 dias, a empresa solicitaria estivadores e operários portuários do OGMO na condição de avulsos, enquanto os sindicatos e o terminal manteriam reuniões para chegar a um acordo final, que, para os sindicatos, deveria preservar a posição de avulsos dos estivadores e operários portuários.

Nesse tempo, a empresa fez nova proposta de acordo, na qual o vínculo empregatício permanecia. Os sindicatos recusaram, alegando que os valores propostos pela Emraport estavam muito abaixo do salário recebido pelos estivadores e operários portuários. No caso, a proposta feita era no valor de R\$ 1.800,00, bem inferior aos R\$ 4.500,00 possíveis de serem ganhos por um trabalhador de capatazia em 22 dias de trabalho<sup>145</sup>.

Os sindicatos propuseram ao terminal operar durante um ano com mão de obra avulsa, o que não foi aceito. Mas estenderam-se as operações com trabalhadores avulsos por mais 15 dias (com término em 16 de setembro). Esse

---

<sup>145</sup> Dados disponibilizados pela subseção Dieese na Federação Nacional dos Portuários e disponível em PortoGente: <<http://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/portuarios-contestam-proposta-salarial-da-emraport-78529>>.

período, que podemos chamar de experiência, foi percebido pelos estivadores como forma de a Embraport qualificar os seus trabalhadores, que, pelos relatos dos estivadores, sabiam pouco sobre operação portuária.

Uma postagem no grupo Estiva Virtual representa essa percepção a partir de uma experiência de trabalho:

Hoje no período da manhã na Embraport-Odebrecht-PT, no terno do terminal do pessoal vinculado, foi feito o pedido para que os estivadores os ajudassem com a peça que o pessoal do terminal precisaria de mais trabalhadores para executar o trabalho, trabalho esse que é feito por 2 estivadores qualificados para exercerem a função, sendo que os deles sem qualificação não foram capazes de executar o mesmo trabalho, os estivadores fizeram o deles e foram lá ajuda-los, sem problemas, estiva de Santos mostrando o seu valor! (Estivador 2)<sup>146</sup>.

Finalizado esse período, a Embraport voltou a trabalhar apenas com mão de obra vinculada, o que levou a novas ocupações de navios. Foi então acertado mais um mês de operações nos mesmos termos. Prosseguindo as discussões, o sindicato propôs a prorrogação do prazo, que encerraria em 28 de outubro, para mais seis meses.

Os sindicatos alegavam que o acordo para a manutenção dos avulsos no terminal Embraport era fundamental, pois, como dito pelo presidente Rodnei da Silva, em assembleia realizada em 25 de julho, o caso Embraport era paradigmático. Ele sustentava que se os estivadores cedessem o campo de trabalho avulso para a empresa, os demais terminais e operadoras portuárias solicitariam acordos iguais. Tanto era real que antes da resolução do caso Embraport, o Sindestiva estabeleceu Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) com a Câmara de Contêineres em Terminais Especializados prevendo o vínculo empregatício com prazo até 2015. Por esse sistema, contrata-se 50% de mão de obra avulsa e 50% vinculada, que deve ser requisitada entre os estivadores registrados no OGMO.

---

<sup>146</sup> Postagem feita no grupo Estiva Virtual em 30 de setembro de 2013.

Essa foi a mesma proposta feita pela Embraport dias depois, a qual foi discutida e aceita pelas duas categorias – estivadores e operários portuários – em assembleia.

Sem apoio da base, cada vez mais ausente nos atos e assembleias, o sindicato viu-se concordando com a adoção do vínculo empregatício para manter o campo de trabalho dos estivadores. Acusados por alguns de vender a estiva, os dirigentes sindicais constantemente reafirmavam que essa havia sido a melhor proposta para preservar o campo de trabalho, que permanecia todo da estiva, e alegavam que aqueles que agora deslegitimavam a ação do sindicato, não haviam lutado ao lado da categoria quando foi preciso.

Acuada, perdendo força, a categoria estivadora santista chega ao ano de 2014 fragmentada. A unidade da categoria, símbolo de orgulho para os trabalhadores, parece cada vez mais distante e ameaça a sua própria existência enquanto sujeito coletivo. Demonstra-se que nesse campo, os trabalhadores estão cada vez mais distantes de ocupar a posição dominante que tiveram antes da privatização, vendo-se sujeitos a separar-se de uma cultura centenária em troca da sobrevivência.

## *5.2 OS RESULTADOS DOS MOVIMENTOS DE RESISTÊNCIA NO TRABALHO*

Durante 20 anos, os estivadores de Santos estabeleceram estratégias para resistir ao avanço da privatização portuária sobre o trabalho. Primeiro, a resistência teve por objetivo a luta pela manutenção do controle do trabalho, corporificada na gestão da mão de obra pelos sindicatos, e da condição avulsa da mão de obra portuária. Enfrentaram as primeiras tentativas de exclusão da mão de obra avulsa dos terminais privados e resistiram até o último momento à transferência da escala de trabalho ao OGMO. Depois, as lutas tinham o objetivo de deter os mecanismos de controle sobre o trabalho, como a escala eletrônica, a

obrigatoriedade do intervalo de 11 horas entre as jornadas e o vínculo empregatício.

Compreendendo que o campo portuário é formado pelos agentes Estado, capital e trabalho, as estratégias empreendidas pelo trabalho contra as ofensivas do capital, aqui amparadas pelo Estado, pretendiam a manutenção do capital em disputa em seu poder - a gestão do trabalho - e assim a posição de dominação. O capital em jogo muda de mãos e com ele, a posição dos agentes no campo.

Assim, cada momento analisado anteriormente resultou em mudanças nas condições materiais dos trabalhadores, quase sempre em perdas, e também no caráter simbólico da categoria, valendo-nos agora avaliar de que forma essas modificações, resultados da reconfiguração do campo e das estruturas objetivas, influenciam na conformação do sistema de percepções e classificações dos trabalhadores e assim, nas suas práticas e discursos.

### *5.2.1 “A GENTE PERDEU”*

Em termos econômicos, o impacto inicial será a redução do campo de trabalho na Cosipa. Conforme exposto na primeira seção deste capítulo, o movimento que durou 16 dias resultou em diminuição da participação dos avulsos nas operações da Cosipa, com a divisão dos navios, sendo dois operados pela empresa e um, pelos avulsos, de modo que, conforme nos relatou o Estivador 2, os navios ofertados aos avulsos são sempre aqueles com fainas de menor valor. Assim, trabalhar na Cosipa passou a ser mau negócio. Em uma das assembleias que comparecemos, os trabalhadores gritavam “trabalhar na Cosipa pra quê, para ganhar salário de fome?” Segundo informações dos entrevistados e da Audiência Pública de 5 de julho de 2013, o ganho médio no referido terminal é de R\$ 7,00 por período, o que passa a sensação de derrota do movimento, cujos resultados

não apenas reduziram o campo de trabalho mas diminuíram bastante os ganhos percebidos.

“A gente perdeu. Conseguimos um acordo de dois navios para eles e um para a gente. Mas é ruim, pois o navio deles sempre tem mais carga (E: vocês ganham por produção?). Sim, a gente ganha por produção. No caso, o navio deles sempre tem mais carga. Se é contêiner, o nosso só tem contêiner vazio, que paga menos, o deles sempre tem contêiner cheio” (Estivador 2).

Portanto, o primeiro grande embate dos estivadores de Santos após a privatização dos portos foi uma derrota em todos os sentidos. Ao resistirem ao vínculo, os estivadores não participam das operações com mão de obra exclusiva da empresa e quando operam navios na Cosipa, suas fainas tem menor valor. Sentem que perderam o campo de trabalho e que sua força é cada vez menor diante das relações que o capital vai estabelecendo, inclusive por conta da própria desorganização e falta de transparência do sindicato.

“A respeito da Cosipa foi uma jogada política para que ela nos desse um pé no traseiro e o movimento começou com muita força e depois perdeu o gás devido ao sindicato não ter uma caixa para greve e organização” (Estivador 3).

“Sim, fomos entregues aos patrões em uma negociação obscura até hoje” (Estivador 6).

No grupo virtual, por conta das negociações com a Embraport, surgiram algumas menções às negociações estabelecidas com a Cosipa em 1997, que falavam sobre o distanciamento das lideranças sindicais da base e reafirmavam a falta de transparência nas negociações. Estivadores e sindicato saíram desse movimento menores, em termos econômicos e simbólicos.

Outro instrumento que nos auxilia a verificar as mudanças de caráter econômico são os acordos coletivos de trabalho, que só se tornaram comuns para os estivadores após 2001. Antes disso, tem-se apenas notícia da primeira convenção coletiva, estabelecida em 1997 entre o Sindestiva e o Sopesp.

A primeira Convenção Coletiva de Trabalho foi fruto de exaustiva e conflituosa negociação, como uma peça entre atores que não se conhecem e são postos a contracenar. Contribuiu para o sucesso da

empreitada uma nova postura sindical, cristalizada numa diretoria recém-eleita, portanto, respaldada pela categoria. (Ainda assim, as reações às “concessões” feitas para a celebração da norma coletiva foram veementes).

Da mesma forma, o segmento patronal revelou-se extremamente lúcido ao compreender que as desejadas mudanças não poderiam ser impostas unilateralmente à estiva (ZOTTO, 2002, p.25).

A CCT determinava as funções, os períodos de trabalho, os valores com as diferenças das quotas por função e um percentual de reestruturação operacional sobre os valores das taxas de produção e o salário do conexo. Segundo a CCT, o salário do conexo poderá ser aplicado a diversos serviços, como peação e despeação de contêineres e recheio nos navios de granéis. Pode significar uma desvantagem para o estivador que se engaja nessas atividades, pois o valor da produção pode ser maior que o salário do conexo, que consiste em um valor fixo por período de trabalho. Já o adicional de reestruturação operacional indicava as mudanças que viriam nas equipes de trabalho em decorrência do maior número de operações automatizadas. Contudo, é importante ressaltar o reconhecimento deste instrumento pela categoria, evidenciando que há um entendimento de que as estratégias no campo portuário deverão ser diferentes diante da iminente reconfiguração do campo. Assim, é melhor negociar e ainda ter alguma influencia, do que resistir até o fim e ver a categoria se extinguir.

A renovação dessa CCT foi feita apenas em 2008 e tem um caráter de restrição e punição. Em termos restritivos, para pleitear a inscrição no cadastro da estiva, que passou a ser feita por meio de concurso público, o candidato deve ter como escolaridade mínima ensino fundamental completo ou estar cursando, além de apresentar certidão negativa policial e judicial das Justiças Federal e Estadual, da Comarca e da Jurisdição onde tiver residido nos últimos 10 anos. Acresce-se a isso a restrição do engajamento dos cadastrados ou bagrinhos nos bons trabalhos. A CCT diz que somente após um ano de ingresso no cadastro, o estivador poderá ser escalado para outras atividades que não apenas braçais. Essa restrição ratifica uma prática existente antes mesmo da Lei nº 8.630/93, na qual restavam para os bagrinhos apenas os trabalhos mais duros e com

pagamentos mais parcos. Como dizem os estivadores, o cadastro é uma espécie de estágio para o estivador. É no período de cadastro que ele aprende, pela experiência do trabalho, a operar as diversas fainas (granéis, sacaria solta, contêineres) e, por isso, o bagre deve respeitar a divisão do trabalho e a hierarquia estabelecida entre registrados e cadastrados.

“É o que eu falo, respeito, hierarquia, temos que colocar essas coisas como devem ser, e não como uma individualidade obsoleta” (Estivador 15).

Ao ratificar essa diferença na CCT, o Sopesp declara que os estivadores registrados são mais qualificados, valorizando a experiência tanto quanto a escolaridade e a capacitação profissional, mas ao mesmo tempo afirma o caráter discriminatório, já apontado por Sarti (1981), dessa divisão do trabalho e a institucionaliza.

Quanto às punições, a CCT prevê penalidades para o estivador que, ao se apresentar para a escalação, recuse o trabalho. Pela CCT, na terceira recusa, será cancelada a inscrição do trabalhador no OGMO. O caráter de fiscalização e punição já é permitido ao OGMO desde a Lei nº 8.630/93 que, em seu artigo 19, estabelece as competências do OGMO, entre elas:

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

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, inclusive no caso de transgressão disciplinar as seguintes penalidades;

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;

c) cancelamento do registro;

Ao estabelecer essas punições, a CCT afirma a posição legítima, ao menos institucionalmente, do OGMO como o responsável pelo controle social sobre o trabalho, “[...] impactando os valores produzidos pela tradição e pelos costumes” (GOMES; JUNQUEIRA, 2008, p. 1109), como a escolha da faina, que era uma prática recorrente entre os estivadores registrados como forma de melhorar sua remuneração, com o engajamento em fainas com maiores valores.

O critério da escolaridade reafirma que essa variável é tão importante quanto a experiência, principalmente no momento em que aumenta a automação do processo de trabalho, o que exige mais qualificação do trabalhador. Essa controvérsia da CCT – pesos iguais à escolaridade e experiência – é incorporada nos discursos dos trabalhadores. Enquanto alguns entendem que se qualificar é necessário para que a categoria continue a participar do processo de trabalho portuário, outros permanecem arraigados à experiência como fundamento da prática do estivador, considerando que apenas ela, sem outras capacitações, possibilitará sua permanência no mercado.

“O estivador perdeu o *timer* e eu penso que agora é tarde, pois, quando você não se faz necessário ou importante você perde a história, o fio da meada” (Estivador 3).

“Os nossos antepassados (pais e avós) que viveram na estiva e dela, pouco estudo ou nenhum tiveram, mas mesmo assim fizeram a nossa escala e o nosso regulamento, o qual permanece até os dias de hoje e funcionando perfeitamente, ou alguém duvida disso? Não que eu esteja pregando o analfabetismo, mas não é o estudo que diz a capacidade do ser humano e sim a boa vontade e a força para trabalhar, bem como o companheirismo, o que infelizmente hoje em dia está em falta” (Estivador 19).

“Como eu posso considerar ultrapassado um trabalhador que conduz um trator de pneu num recheio de trigo, enxofre, nitrato, ureia e sal, que conduz grãos e farelos aos espaços mais escondidos num porão nas alavancas de um trator de esteira ou que descarrega os produtos acima citados com maestria cada dia num guindaste diferente ou mesmo que num navio *roll on-roll off* opera cirurgicamente uma empilhadeira de 2, 7, 10 ou uma *toploader* com a mesma gana que descarrega colheitadeiras mais modernas que brilham no cerrado brasileiro. Com a força de seus braços finaliza o recheio na tampa, fixa as mais diferentes cargas do contêiner aos projetos industriais e na sacaria deixa suas digitais no fora de boca. Então tratar esse trabalhador como em extinção é um grande erro, agora concordo com o fato que o continuísmo do apego ao poder atrapalha mais que ajuda” (Estivador 34).

O último depoimento mostra a presença desse conflito entre a experiência e a qualificação, pois ressalta a mística do trabalho braçal, da força para o manuseio da sacaria, mas também demonstra a destreza do estivador em operações nas quais o emprego da máquina já é realidade, mas que para isso, os trabalhadores precisam de certificações específicas para operá-las, o que os restringe a uma parte do grupo, que se encaixa na categoria de monotécnicos na

escala de trabalho. Assim, por mais que a experiência ainda seja importante, o aumento de operações com uso de máquinas, sejam elas grandes *portêineres* ou empilhadeiras, faz com que a qualificação esteja no horizonte do estivador como forma de se manter no mercado de trabalho.

O ACT estabelecido com a Câmara de Contêineres dos Terminais Especializados em 2005 previa uma diminuição gradual das equipes de trabalho até o ano de 2008, quando finalizou a vigência do instrumento. Conforme apresentamos no capítulo 3, nas operações mais automatizadas, a tendência é diminuir a presença de trabalhadores sem o equilíbrio entre produtividade e remuneração, como bem mostram Vazquez e Assunção (2011). Para equilibrar as perdas, os operadores incluíram entre os benefícios, vale-transporte e vale-refeição durante os períodos trabalhados.

Parte dessa retração no mercado de trabalho portuário acontece pela mudança no jogo de forças nesse campo, como mostra um relato dado a Gomes e Junqueira (2008, p. 1110) por um dirigente sindical:

A nova ordem coloca em xeque as estratégias políticas que no passado orientavam as disputas que se apresentavam... quando a gente quer fazer uma negociação diretamente com o armador a gente para no Sopesp que é o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo, a gente para ali, não se consegue chegar no armador, então a gente tem que buscar a articulação política, os parlamentares, os políticos da cidade, agora para ser sincero, hoje está difícil...

O Sopesp é o agente dominante, mais do que o OGMO, que é sua representação em termos da gestão da mão de obra, e ultrapassá-lo é uma tarefa hercúlea, que requer uma capacidade política e uma mudança de postura – de combativa a negocial - desses dirigentes. Ao mesmo tempo, as articulações com outros agentes não garantem a manutenção de direitos, de equipes, de valores de remuneração<sup>147</sup>, pois os ACTs e as CCTs são, após 1993, os instrumentos

---

<sup>147</sup> Há inclusive relatos do presidente do Sindestiva na imprensa sindical que em uma reunião com a Ministra Gleise Hoffmann, durante os debates sobre a MP 595, ele teria sido barrado pela deputada estadual Telma de Souza, que foi prefeita da cidade durante a crise de 1991, esteve ao lado dos estivadores na greve de 2001 e que sempre foi reconhecida como representante dos portuários (Assessoria de Imprensa do Sindestiva, 14/02/2013).

preponderantes nas relações de trabalho no setor portuário e são celebrados na relação direta entre capital e trabalho. Por mais que haja a mediação de instâncias governamentais, essas não garantem a efetividade da negociação, como visto no acordo com a Embraport.

Assim, os ACTs nos mostram que em termos econômicos, os estivadores vêm perdendo gradualmente, com a diminuição das equipes e reposição salarial menor do que a produtividade. Quanto à percepção dos trabalhadores sobre o sindicato, órgão responsável por estabelecer essas relações com os empresários, há uma mistura de crítica e crença na instituição, pois ao mesmo tempo em que os acusam de pelego ou de negociar a categoria, eles o veem como seu representante legítimo na intermediação das relações capital-trabalho. Assim, o sindicato

“Representa tudo, pois, tudo que tenho tirei do cais e o sindicato é quem me representa em tudo no que se refere aos meus direitos trabalhistas” (Estivador 3).

“Ruim com ele, pior sem ele. É um bando de pelego sim, é uma oligarquia também sim, mas existe por trás disso tudo uma coisa maravilhosa chamada representatividade, sem ela estaríamos fritos” (Estivador 5).

Mas os ACTs são apenas instrumentos do jogo de forças entre capital e trabalho. A perda do controle do trabalho em 2001 representa um marco para os trabalhadores repensarem suas posições nesse campo, que já não está sob seu domínio, pois, ainda que o trabalhador portuário carregue o orgulho de ser operário sem patrão, em razão de sua condição de avulso, ele percebe que precisa se submeter a um órgão diferente, que é a corporificação do patronato e, por isso, representa sua própria exploração e a submissão do trabalho às regras do capital.

### 5.2.2 “A ESTIVA JÁ EXISTIA E FUNCIONAVA BEM ANTES DO OGMO”

Essa frase, postada em uma de nossas interações no grupo virtual, chamou-nos a atenção para o conflito existente entre os trabalhadores e o OGMO. Conforme apresentado, com o passar do tempo, o OGMO torna-se figura dominante no campo portuário, mais precisamente nas relações de trabalho. Sua presença não é mais meramente figurativa, como agente intermediador do pagamento do trabalho, como foi para os estivadores até 2001. Uma vez transferida a escala para sua responsabilidade, o OGMO torna-se o empregador, o agente intermediador entre a mão de obra portuária e o patronato.

A tomada dessa posição, como vimos na seção inicial deste capítulo, foi realizada mediante forte resistência dos estivadores, que a todo custo tentavam manter o controle sobre a gestão da mão de obra. Zotto (2012, p.23) considera “um dos episódios mais tristes da história do trabalho portuário”.

A resistência, desastrada, não foi para defender direitos dos estivadores, e sim a manutenção do privilégio de alguns deles (os “mais iguais que os outros”, para lembrar Orwell)<sup>148</sup>. Os trabalhadores, massa de manobra e desinformados, foram levados a acreditar que perderiam direitos (curiosamente, quanto tiveram efetivos direitos pelos quais lutar – vale-refeição, reajuste salarial, conseguidos em dissídio coletivo no TRT e que ficaram mais de três meses sem efeito suspensivo – nenhum movimento se viu) e se lançaram numa guerra já perdida, não no cais, mas nas salas do OGMO e nos gabinetes do Ministério Público do Trabalho. A capitulação já tinha sido acertada por dirigentes não comprometidos com a verdadeira luta dos trabalhadores. A guerra que se viu foi para manter os diretores de parede (sempre os mesmos, sempre escolhidos pelo sindicato) e para consolidar o OGMO no seu papel frankensteniano de gestor com poderes – e perfil – de patrão (ZOTTO, 2002, p. 23).

Tania Zotto, à época assessora econômica do TRT-SP, marca sua posição a partir das observações feitas nos bastidores do movimento, e nos mostra que os acertos realizados pelos diversos agentes impediriam um

---

<sup>148</sup> Em notícia veiculada em A Tribuna, no dia 29 de março de 2001, Vanderlei afirmava a desigualdade existente na escala da estiva: “a lei do desigual existe, como escreveu Rui Barbosa. Digo a vocês que existe porque nem todos são iguais. Cada trabalhador tem a sua especialidade. Por isso é que só nós sabemos como escalar e jamais mandaríamos um companheiro que tem problema de saúde para um navio frigorífico”.

movimento de resistência maior, pois, segundo ela, o acordo para a transferência da escala para o OGMO com a preservação dos diretores de parede já estava estabelecido com o sindicato. Esse argumento nos leva a acreditar que o movimento foi uma grande encenação promovida pelos agentes, para conferir legitimidade à disputa que já estava decidida. O presidente do Sindestiva à época, Vanderlei José da Silva, em entrevista concedida a PortoGente em 2006<sup>149</sup>, falou rapidamente sobre o movimento e manteve o discurso de que as relações entre OGMO e MPT é que levaram os trabalhadores à derrota.

Foram inúmeras. Eu hoje estou bem à vontade para falar porque não tenho compromisso nem *rabo preso* com ninguém. Foram inúmeras sim, algumas mais fortes do que outras, com a participação dos trabalhadores. O que mais atingiu a gente, até porque a convenção de 97, para se revogar era muito difícil, voltar o contêiner para a tonelagem, terminar com os quatro períodos de seis horas, mas o problema que pegou mais foi o problema da escala que foi transferida para o Órgão Gestor de Mão de Obra de acordo com o Ministério Público. E aí eu posso usar a nossa expressão de trabalhador, o *pau comeu*. Apanhamos e batemos. Isso foi no ano de 2000. Foi uma luta mesmo. O governador (Geraldo Alckmin), até porque se fosse o Mário Covas não teria tomado essa posição, mandou mais polícia do que verba para a cidade de Santos. A coisa foi perigosa. A gente foi agredido, espancado e chegamos a solicitar para o governador que retirasse a polícia daqui e que deixasse a gente negociar. Agora para o empresário é cômodo. Eles vão no TRT (Tribunal Regional do Trabalho) e saem com uma liminar dando direito a eles de trabalharem com pessoal próprio. E aí a revolta do trabalhador aumenta porque vê o navio operando sem eles. E eu acho que isso é uma grande irresponsabilidade até porque são pessoas que não têm a capacidade profissional que nós temos, com toda a modéstia. Trabalhar com pessoas próprias fere as leis. Em alguns casos, os tribunais chegaram a conceder liminar dando direito a eles até de trabalhar com a tripulação. Quer dizer, autoridades nossas permitindo que no nosso País a mão de obra estrangeira faça as nossas operações. Eu não entendo mais nada. Eu queria ser leigo ou queria ser inteligente demais como eles, mas não consigo. Para mim, isso aí, se ainda existir Justiça no nosso país, essas pessoas ainda vão responder por isso.

O discurso do ex-presidente não se refere em nenhum momento à ação sindical, aos motivos de uso de determinadas estratégias, como a greve e os enfrentamentos. Fala sobre os movimentos de empresários, o OGMO, o MPT e o

---

<sup>149</sup> Entrevista concedida a Rosângela Ribeiro Gil e publicada em PortoGente em 16 de julho de 2006. Disponível em: <http://portogente.com.br/arquivo/debate-sindical/a-estiva-sempre-vai-existir-6537>

TRT, como se eles fossem autônomos das ações dos trabalhadores, essas sim, segundo ele, estimuladas pelos atos dos patrões e do governo, em um entendimento de que o campo é resultado das relações entre os diversos agentes. Assim, Vanderlei José da Silva delegava aos trabalhadores e seus sentimentos de revolta gerados pela percepção da perda do controle sobre o trabalho os atos mais violentos daquele momento.

No entanto, esses atos não podem ser entendidos como isolados de um discurso propagado pelas lideranças, que ratifica esses sentimentos e dissemina a vontade de lutar por aquilo que os trabalhadores consideram de seu domínio: o controle operário da produção e da gestão do trabalho. Afinal, como lembra Bourdieu (2007), o líder tem o poder de representar seus liderados, a ele é atribuída a legitimidade de representação.

Essa percepção fica evidente nas frases proferidas pelos líderes do movimento em 2001, em especial o presidente Vanderlei José da Silva, que ainda repercutem na memória dos trabalhadores.

“Lembro-me perfeitamente, o então presidente do sindicato bater na mesa e dizer "A ESCALA DE SERVIÇO É NOSSA POR TEMPO INDETERMINADO" passado uns dias... Nunca fora negado o direito de escolha, apenas iria por fim à fé no grito e passaria para o número, foi oferecido para o sindicato para escalar os aposentados da estiva, que foi imediatamente recusado pelo então presidente do sindicato, vindo então os escaladores e todo o resto, todos sabem... Fui participante desse movimento acreditando estar defendendo algo que de fato poderia ser revertido, porém, muitas omissões de informações... e hoje é a nossa realidade!” (Estivador 8).

A lembrança do movimento e o sentimento que se tinha naquele momento são resgatados não com nostalgia de uma luta gloriosa, mas com pesar, por uma luta que não foi transparente e que os prejudicou em diversas esferas: econômica, política e social. Não nos deteremos nessa discussão, mas é importante ressaltar que a perspectiva de pactuação apresentada por Zotto entre os diversos agentes na greve de 2001 não é destoante das práticas da central sindical, a qual o Sindestiva é associado, a Força Sindical. Não descartamos que os acertos tenham sido feitos independentemente dos avanços do movimento e

que esse foi apenas uma forma de marcar a tradição de luta que está no cerne da cultura dos estivadores e do sindicato para não perder a legitimidade perante os associados, estritamente arraigados a essa cultura.

Por conta disso, alguns estivadores ainda acreditam que sem a luta, os resultados teriam sido piores, principalmente para o sindicato. Para os trabalhadores, a prioridade da classe patronal era o enfraquecimento dos sindicatos, o que seguia uma tendência mundial imposta pela política neoliberal.

“A mudança de escalação para o OGMO, mudou sim, mas não da forma como eles queriam, atropelando nosso direito de escolha, o qual temos até hoje, e a escalação é feita com ajustes entre OGMO e sindicato. Acredito, se não houvesse esse movimento nem nos terminais estaríamos mais entrando, porque não teríamos força mais para nenhum tipo de reivindicação” (Estivador 2)

“A greve de 2000 serviu para várias situações. Primeiro, o patrão tentou de todas as formas "quebrar" os sindicatos... Não conseguiram, pois houve resistências e garantimos o mercado de trabalho. Aí passamos a ser escalados pelo vilão OGMO que se hoje não existisse já não existiria estivador a não ser só no nome e sim TPA, então, na greve de 2000, o intuito da classe patronal era eliminar os sindicatos e passar todas as responsabilidades para o OGMO” (Estivador 17).

As memórias, por mais que reconheçam as derrotas do movimento, fortalecem a figura do sindicato, que, para os trabalhadores, resistiu o quanto foi possível, garantindo o que para eles são direitos adquiridos nas lutas do passado. O que Zotto chama de privilégios, para eles são formas de garantir a relação entre sindicato e base – a presença dos diretores sindicais nas paredes -, e posições de preponderância dada pela hierarquia estabelecida pelo grupo ao longo de sua existência. Assim, não percebem o sindicato como o vilão da história, sendo este o novo agente que se fortalece nesse jogo: o OGMO.

“O governo criou o OGMO para pura e simplesmente cafetinar os trabalhadores” (Estivador 5).

“Só veio para cabide de emprego, nunca resolveu nada entre patrão e estiva” (Estivador 6).

“OGMO é um órgão completamente obsoleto, criado numa lei que, na verdade, foi enfiada goela abaixo e na qual acabamos nos acostumando, mas, na verdade, este instituto de cabide de empregos que se chama OGMO é caro e não serve para nada, pois o Sindicato dos Estivadores é

altamente capacitado e suficientemente eficaz no ato de escalação, muito mais rápido e incrivelmente mais organizado, ao contrário do OGMO que é inútil, desorganizado, incapaz, incompetente e absurdamente caro” (Estivador 15).

A Lei nº 8.630/93 é mencionada como a criadora do OGMO, mas ela não é o problema, dado que a criatura se autonomizou do criador e hoje estende seus braços sobre os trabalhadores. Para esses trabalhadores, foi o OGMO, representante do patronato, e não a lei e as relações, *lobbys* e negociações estabelecidas em sua promulgação, ou seja, as diversas relações entre os agentes do campo, que destruíram o sistema de escalação mantido durante décadas pelos estivadores de Santos e que, na opinião dos entrevistados, é o mais democrático, pois privilegia aqueles que realmente fazem da estiva o seu trabalho principal.

“Dentro da Lei 8.630 nada diz que teria que ser feita numericamente, pois, este modo de escalação veio favorecer aqueles que não fazem do trabalho portuário sua única fonte de sustento, o que conflita em número, gênero e grau com o que consta na lei portuária, que foi feita para preservar os direitos daqueles que vivem exclusivamente do trabalho portuário” (Estivador 3).

Ou seja, a lógica dos uns mais iguais que os outros transparece nesse discurso. A manutenção do trabalho avulso permite que convivam, nas turmas, estivadores que vivem exclusivamente do trabalho na estiva e aqueles que fazem da estiva uma forma de complementação de renda. Os estivadores acreditam que a escala antiga privilegiava os primeiros e concordam com essa prática, pois eles fazem da estiva, como dizem, a sua vida.

A escalação dos estivadores é bastante complexa. Como vimos anteriormente, ela é composta das posições de câmbio, avançado e dobra. Ao todo, são 20 turmas com 110 trabalhadores cada, espalhadas nos três pontos de escalação, que competem por ternos de trabalho em sistema de rodízio. A cada dois dias, as turmas também fazem rodízio nos pontos de escalação: as turmas que estavam no P1 seguem para o P2 e as que estavam no P2 vão para o P3.

Antes do rodízio numérico estabelecido pelo OGMO, a chamada era feita nas duas pontas da fila, pelos primeiros e pelos últimos números.

“Por que sempre foi por rodízio? Porque chamava o número mais alto e o mais baixo. Parou no 30 o número, no baixo e no alto parou no 68, só pra dar exemplo. Aí vem descendo, um sobe, um desce. Parou de manhã. A tarde, é continuada a numeração, o próximo é o 31 e o outro, 67. É um rodízio. Sempre foi esse rodízio, sempre. Esse rodízio sempre teve, desde que eu entrei no cais sempre teve, pela turma. O rodízio na turma, tal, tal, tal, acabou. Aí, quando acabava a turma, vinha outra turma às vezes ainda no início no ano 2000, saía na fé, ainda tinha fé, mas mesmo assim tinha, tem todo, mesmo sendo na fé, o sindicato tem todo um estatuto pra seguir. Tem o vizinho, o câmbio vizinho, o câmbio geral, então, mesmo sendo na fé, tinha um rodízio” (Estivador 1).

Terminada a escala, se ainda houvesse trabalhadores sem se engajar no período, mas que ficaram a um número do engajamento, eles sabiam que no próximo período estariam “na vez” ou “no câmbio”. A implantação do rodízio numérico mudou a escala, iniciando pelo número mais baixo e assim sucessivamente. Se a roda terminou no número 38, no próximo período deve iniciar em 38. Contudo, alguns trabalhadores relatam que o OGMO reinicia a roda, dificultando para os estivadores com números maiores o engajamento no trabalho, o que foi acirrado com a escala eletrônica, pois, se o número do trabalhador estiver liberado na máquina, ele tem a possibilidade e o direito a engajar-se no trabalho.

Por isso, muitos consideram que a escala manual era melhor, pois além de manter o sistema de rodízio estabelecido anteriormente, também poderia manter a fé e permitiria que os diretores de parede escolhessem aqueles trabalhadores mais assíduos ou que podem exercer melhor o trabalho necessário para a faina.

“Piorou, pois eu sabia quem era o melhor operador de guincho, empilhadeira, trator...” (Estivador 6).

“Por exemplo, a escalação, foi importante o OGMO colocar por número, mas enfraqueceu a categoria, pois tu é obrigado a levar no trabalho qualquer um” (Estivador 13).

Para o patronato, contudo, a introdução do rodízio numérico e da escala eletrônica tem por objetivo principal eliminar esses privilégios. Mais uma vez percebemos contradições nos discursos dos trabalhadores, pois eles reconhecem que a escala do OGMO democratizou o processo, mas criticam-na, assim como a consideram ineficaz em razão da perda de autonomia do sindicato na fiscalização do trabalho e na punição dos trabalhadores, o que, como vimos anteriormente, tornou-se função do OGMO.

“Ela é mais justa, mas dá mais problema. A do sindicato, quando a gente tinha que fazer fé, a gente ganhava no grito e se o diretor de parede fosse seu amigo. [...] É que na época antiga, o sindicato tinha mais controle. Ele queria que o trabalho fosse bem feito. [...] Mas a escala do OGMO é mais justa. Agora, dá mais problema. Tem gente que se emprega e não vai trabalhar. Aí, fica trabalhador a menos no terno” (Estivador 2).

Por isso, para eles, a permanência de diretores de parede e fiscais de parede indicados pelo sindicato é fundamental, pois estes podem conferir as possíveis falhas ou tentativas de ultrapassar as regras acordadas.

“Diretor é indicado pelo sindicato, são os olhos do trabalhador, é ele que fiscaliza os pedidos de trabalhos que são oferecidos, quais são os navios, suas cargas, se as quantidades de trabalhadores requisitados para cada tipo de trabalho estão de acordo com o acordo coletivo de trabalho. E pode ter certeza que encontramos vários erros, pois temos várias escalas e várias fainas em um só navio, muitas vezes. O fiscal tem as mesmas responsabilidades do diretor e os mesmos direitos, e fiscaliza o trabalho do diretor, se está de acordo. É tirado das turmas, é mando de 80 dias corridos e é escalado no sindicato, pelo número sindical e vai quem quer, não é obrigado” (Estivador 2).

Os diretores são os olhos do trabalhador e também são os olhos do sindicato. Por meio dos diretores de parede, o sindicato pode saber o que acontece nas turmas, incluindo divergências à política sindical, e assim estar, teoricamente, mais em contato com a base. Como os diretores são indicados pelo sindicato, os fiscais, que são retirados das turmas em rodízios realizados a cada 80 dias, fiscalizam o trabalho dos diretores, verificando se esses não estão privilegiando outros trabalhadores e se estão conferindo corretamente todos os

requisitos para a composição dos ternos. Por fim, os estivadores também observam as ações dos fiscais e diretores e realizam certa vigilância, fazendo, inclusive, algumas sugestões para a condução da escala na parede, de forma a não haver esses privilégios, como exposto em postagem no grupo virtual.

“Dando uma sugestão para o nosso presidente passar para os senhores diretores para tentar acabar com as manobras nas paredes, isso já foi feito na turma 9 por sugestão minha no TECON e na LIBRA e deu certo. Os senhores diretores após o termino da parede passem para o escalador quais os números que podem ser liberados para a produção, ou seja, exemplo a produção começou no numero 20 e terminou no numero 87, o senhor diretor passa para o escalador somente liberar para a produção os números compreendidos entre o número 20 e o 87, qualquer outro número ele bloqueie e não libere a máquina e de ciência ao diretor do ocorrido, fazendo isso imediatamente será bloqueada a manobra e, por consequência, nenhum companheiro terá sua posição prejudicada, e caso o escalador libere uma numeração fora da que o sr diretor falou e essa manobra seja descoberta posteriormente, o escalador será responsabilizado pelo ressarcimento do TPA prejudicado” (Estivador 19).

A manobra aqui mencionada refere-se à escala que retorna ao início e privilegia alguns trabalhadores, que se engajam em mais de um período por dia ou ao que eles chamam de paraquedas<sup>150</sup>, aqueles que fazem da estiva uma complementação da renda e quando tem faina boa, surgem e tiram a vaga de um estivador que vive somente do trabalho na estiva.

“Tem advogado, tem médico e outras... pessoal que trabalha em outros ramos e é estivador também. Então tem, tem muito. Eu daria aí de 30 e pouco por cento quase a 50% assim, o pessoal já tem outra profissão. [...] É um assunto complicado, entendeu, porque é muito questionado isso lá. Questão nossa. [...] Entendeu? A questão de grana, até pra negociar, estas coisas todas, até alguma coisa pra sugerir em lei, pra acabar prejudicando. Apesar que tem muita gente lá que é só estivador, é a favor de tentar ter uma forma de cortar isso ou o cara optar, que o que tá até rolando hoje em dia. [...] O pessoal optar: ou fica aqui na estiva ou no outro emprego. Ah, vai ficar no outro emprego e cancelar o registro ou o cadastro” (Estivador 1).

---

<sup>150</sup> Em relação ao paraquedas, o Estivador 17 chama a atenção que isso prejudica os ternos, parecendo que falta trabalhador. “Cara, tem companheiros que estão em outro planeta... A falta de trabalhador é por causa das 6 horas? Pelo amor de Deus! Vamos ter mais sabedoria. O que falta é o trabalhador comparecer e não ir fazer bico na estiva”. O Estivador 1 também atentou para esse fato, falando que a relação entre a quantidade de trabalhadores inscritos no OGMO na condição de cadastro é superior àqueles que estão cotidianamente nas paredes.

Além de uma cadeia de vigilância entre diretor, fiscal e trabalhador, nos ternos também são estabelecidos mecanismos de observação, pois, como nos lembra Cruz (1998), o terno é a unidade de trabalho e se a equipe não estabelecer um sistema colaborativo, o período não será concluído e o contramestre geral, responsável pela fiscalização do trabalho da estiva em um navio, será punido pelo operador portuário. Em tempos nos quais qualquer deslize é motivo para o patronato diminuir equipes, práticas como o correr quarto não são mais permitidas, assim como as saídas antes do término do período, tal como no relato a seguir.

“É inadmissível como alguns companheiros se comportam exercendo suas funções. Ontem na empresa X<sup>151</sup>... em um trabalho que era pra 10 contêiner virou pra 100. E mesmo com essa bênção, os companheiros do terno acharam no direito de sumir ou fazer um intervalo entre os dois, vindo o conferente cobrar de mim e do fiscal, pois era o mestre... Será que alguns não viram, não estão vendo a GUERRA em que TODOS nós estamos passando? Ou será que alguns estão bem ECONOMICAMENTE a ponto de DESPREZAR esse TRABALHO? Que Deus abençoe os que querem sempre viver da Estiva<sup>152</sup>” (Estivador 17).

Práticas como essas eram consideradas formas de resistência ao controle do capital em relação aos tempos de trabalho, dado que o processo de trabalho era responsabilidade do estivador (ZOTTO, 2002). No entanto, com a privatização do trabalho, por mais que o contramestre geral seja um estivador e haja fiscais e diretores de estiva no terno, eles não têm mais poder punitivo, assim como não podem mais resistir ao avanço do capital sobre as relações de trabalho. Dessa forma, práticas como o correr quarto, atrasos e saídas antecipadas não são mais toleradas, estabelecendo no terno - a unidade do processo de trabalho - uma relação de mão dupla entre solidariedade e individualidade, na qual ao mesmo tempo em que os trabalhadores devem ser solidários para que a operação saia corretamente, eles também querem que o terno saia a contento para não prejudicá-los.

---

<sup>151</sup> Omitimos o nome da empresa para não relacionar os trabalhadores envolvidos nessa situação.

<sup>152</sup> Preservamos as palavras escritas em maiúsculo, para manter a ênfase que o trabalhador atribuiu a elas.

A permanência dessas práticas é, para os estivadores, culpa da exclusão do poder de punição do sindicato que, caso resolva repreender minimamente o trabalhador, pode ser alvo de citação judicial.

“Infelizmente, desde a Lei 8.630 e hoje a 12.815, quem tem o poder de punição é o OGMO, através da comissão paritária, ao sindicato cabe defender o trabalhador que por vezes está errado [...]. Se o sindicato tentar algum tipo de punição nas posições que não sejam mestre, fiscal, trator e câmbio livre, o próprio trabalhador (errado) põe o sindicato na justiça. Essa é a verdade” (Estivador 3).

A reconfiguração do campo portuário faz crescer a figura do OGMO e enfraquecer o sindicato. O trabalhador, percebendo esse enfraquecimento e sabendo que não depende mais do sindicato para permanecer no mercado de trabalho, pode, ao se achar discriminado, ir contra o sindicato. Contudo, essas práticas estão restritas a uma minoria, mas que não impede de disseminar o sentimento de individualidade no grupo outrora coeso e solidário. Além disso, essa relação dicotômica entre individualidade e coletividade que se constitui no terno só é possível pela percepção dos trabalhadores de que as relações sociais de produção já não são mais as mesmas, que estão inseridas no espectro da ordem econômica mundial, que influencia diretamente as relações nesse campo.

### *5.2.3 “QUE MOTIVO LEVA ALGUÉM A SE VINCULAR COMO ESTIVADOR?”*

Após a transferência da escala para o OGMO, as investidas para que os estivadores assumissem posições em terminais portuários com vínculo empregatício por tempo indeterminado aumentaram. No entanto, para que o vínculo aconteça, deve ser assinado Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) entre as partes interessadas, no qual são então estabelecidos os critérios para a vinculação, incluindo quantidade de trabalhadores, salários, benefícios, horário de trabalho, entre outros pontos. Até novembro de 2013, quando foram assinados os ACTs com a Câmara de Contêineres e a Embraport, o Sindestiva não havia

realizado nenhum deles com essa cláusula, mantendo o caráter avulso dos estivadores de Santos.

A defesa do trabalho portuário avulso sempre foi feita por conta da sua característica de liberdade e autonomia, que permite ao estivador organizar o seu dia, estipulando, ele próprio, os seus tempos de trabalho e não trabalho.

“Você pode trabalhar hoje e se não quiser, não ir trabalhar amanhã. Como a gente ganha por trabalho, isso não importa. Eu gosto de trabalhar direto, pois a estiva é meu único sustento. E eu quero ter uma vida decente, confortável. Mas tem colegas que vão lá, trabalham o suficiente para sobreviverem e só aparecem quando precisam de novo. Essa é a facilidade da estiva avulsa. Eu quero trabalhar todo dia, pois quero ter uma vida melhor. Mas tem gente que não precisa, ou não quer. E a estiva permite isso” (Estivador 2).

Anteriormente, agregava-se a essa percepção as vantagens de se controlar o processo de trabalho e de determinar a contratação, assim como de escolher engajar-se ou não em um serviço, trabalhar ou não para determinada operadora portuária. Para ratificar ainda mais as vantagens do trabalho avulso, os trabalhadores ressaltavam que para o patronato também era benéfico mantê-los nessa posição.

“A carga de imposto sobre o trabalhador avulso é no mínimo três vezes menor para os empresários. Só basta colocar em prática nossa responsabilidade” (Estivador 17).

“Bom, minha opinião, só falam que nossa mão de obra encarece as operações de carga e descarga nos portos de todo o Brasil, mas ninguém fala que somos qualificados, que só recebemos quando trabalhamos, que quando as empresas sem carga para operar no terminal, eles dão aos seus funcionários de carteira assinada férias coletivas, ou seja, recebem em casa sem trabalhar. Por isso, digo com todas as letras o; TPA tem sim ainda muita serventia” (Estivador 35).

Assim, esse sentimento de “operários sem patrões”, de trabalhadores sem amarras, sem submissão ao capital, é garantido pelo trabalho avulso que, por sua vez, é assegurado pela manutenção da escala de trabalho pelo sindicato ao estabelecer as regras para a escala e para a conservação da inscrição. Com a transferência da escala para o OGMO, a sustentação da posição de avulso torna-se mais difícil. Por ser uma realidade em outras categorias, o vínculo está sempre

à espreita e presente no imaginário dos trabalhadores, considerando também que suas capacitações lhes permitirem vínculos em outras posições. Além disso, as constantes ameaças de redução do campo de trabalho para o Trabalhador Portuário Avulso (TPA) apresentam o vínculo como possibilidade de permanência no mercado de trabalho. Assim, os trabalhadores têm suas opiniões e percepções sobre o vínculo empregatício, que não são unívocas e apontam para a necessidade de o sindicato observar melhor as necessidades da sua base, que se vê entre “a cruz e a espada” com as condições que ora se apresentam.

“Eu não vou dizer que eu sou totalmente contra, nem dizer que eu sou a favor do vínculo. Porque hoje em dia se surgisse uma proposta boa para eu me vincular, eu vincularia. Preferia ganhar 3 mil hoje atuando vinculado, 3, 4 mil que eu acho que é o salário que tão pagando hoje. 3,4 mil. Quem tá agora como cadastro, vou correr parede, cortaram o açúcar, né? Pra mim, cadastro, não pra associado, tô falando como cadastro. Um cadastro não vai ganhar esses 3 mil ou 4 mil. Mesmo que ele dormir no cais, tá lá todo dia correndo parede pra lá pra cá, onde faltou, conseguiu, se empregou, ele vai tirar aí, pelo que eu sei, o pessoal tá tirando a média de 2 mil, quase chegando a 3 mil, mas tira menos. Só quando tiver muito trabalho tira uns 3 mil por mês. Por isso que eu digo, não sou totalmente contra, mas, né, a questão é... . O trabalhador vê só o hoje, não tem esse pensamento de ver mais pra frente, a maioria dos trabalhadores. Eu acho que o sindicato deveria olhar isso com preocupação, esse negócio de vínculo. Porque eu acho que pode enfraquecer sim o movimento sindical, principalmente sim, porque os estivadores avulsos. Pode sim mais pra frente ter uma enfraquecida e até depois perder campo de trabalho, dar uma mudada, vai saber. Até mudar, baixar um decreto, alguma coisa e aí? Então, acho que sindicato tem que estudar, os trabalhadores ver também a possibilidade das coisas, o que vai ser melhor pra todos, não só pra um só. Acho que até mais pra frente, pro futuro, pode acontecer de se fazer o ganho e prejudicar tudo. Derrubar muito o ganho, jogar o ganho normal, jogar como todo mundo, normal, como ganha a nação brasileira. Jogar um ganho simples pra todo mundo. Vai ser esse” (Estivador 1).

O caráter de um grupo fechado economicamente (SARTI, 1981), cujo mercado interno é restrito apenas aos trabalhadores sindicalizados, tende a se modificar diante das necessidades econômicas dos estivadores na nova configuração das relações de trabalho no porto. Manter-se apenas com trabalhadores avulsos e somente com trabalhadores sindicalizados torna-se difícil diante dos avanços do vínculo empregatício. Para conseguir manter esse fechamento e permanecer como guardião da cultura do trabalho e do orgulho de

ser estivador, o Sindestiva precisa rever seus posicionamentos e preparar-se para as mudanças, fato que os estivadores consideram que não aconteceu. Para eles, o sindicato não se preparou para o vínculo, o intervalo de 11 horas entre as jornadas, já previsto desde 1998, e a posterior escala eletrônica.

(Sobre o intervalo de 11 horas) “É a primeira vez que vejo o trabalhador ser impedido de trabalhar, parece piada, mas não é. Quanto aos sindicatos, acho que poderiam pegar mais pesado, vi muitos diretores de parede estarem perdidos durante a implantação e isto foi falta de preparação dentro das bases trabalhistas” (Estivador 3).

(Sobre o vínculo) “Então eu acho que tem que, é uma coisa que eu não tenho o que dizer, que até eu tô refletindo ainda sobre isso. Por isso que eu falei que eu não sou contra e nem a favor, mas é uma coisa que tem que ser muito bem refletida sim. O sindicato tem que um ano, dois anos, refletir bem e refletir para depois começar a tomar suas providências. Eu acho” (Estivador 1).

Os trabalhadores percebem que o sindicato quer manter a posição de avulso.

“Só que existe para meu entendimento uma falha grave por parte de todos os sindicatos de trabalhadores do porto: o não ao vínculo... Por que não? Qual o problema de ter um trabalhador sindicalizado, seja ele cadastro ou registro? Deveria haver por parte dos sindicatos o incentivo ao trabalhador se vincular... Pois, em um futuro bem próximo, veremos nosso mercado de trabalho ser ocupado por muitos outros trabalhadores. Hoje falo com conhecimento próprio. Agora debater esse assunto no sindicato é impossível!” (Estivador 17).

Em parte, a sustentação dessa posição pode ser creditada aos rendimentos percebidos pelos estivadores avulsos. Em assembleia realizada em julho de 2013, o presidente Rodnei da Silva fez rápida comparação entre a proposta apresentada pela Embraport e os ganhos dos avulsos, dizendo que esses recebem mensalmente média de 5 mil reais, enquanto a proposta da empresa girava em torno de R\$ 1.800,00. Ao serem confrontados com as propostas de vínculo, eles muitas vezes as ridicularizam, por conta dos valores apresentados, que não os estimula a deixar a condição de “operários sem patrões”.

“Não vejo futuro promissor para os vinculados, tendo ganho reduzido e sem liberdade para trabalhar e até obedecendo ordens para fazer

trabalhos fora da função. Funcionário insatisfeito é prejuízo na certa...” (Estivador 18).

“50% hoje e amanhã mais 50% e depois a categoria fica 100, sem nada. Acordem. Brigar, temos que brigar para revogar essa lei, temos que acordar para a vida, pois 50% hoje é o nosso enterro amanhã. Sinceramente, além de não termos aumentos plausíveis em nossos salários, ainda querem roubar o nosso trabalho. Querem nos vincular a troco de miséria” (Estivador 15).

Mesmo com a promessa de receberem além dos salários, os benefícios já garantidos, acrescidos de plano de saúde e participação nos lucros e resultados, alguns estivadores mantêm a sua posição contra o vínculo, considerando, inclusive, a exclusão do registro no OGMO para aqueles estivadores que decidirem vincular-se. Podem-se levantar questionamentos sobre os motivos dessa postura, principalmente em um momento em que o vínculo avança e reduz o campo de trabalho para os avulsos. Contudo, podemos considerar que essa posição é mantida como forma de conservar a tradição da categoria, que nasceu avulsa, e nas perspectivas por eles aludidas de que o vínculo colocará a categoria nos rumos da precarização do trabalho.

Mas há um conjunto considerável de trabalhadores que percebem que o vínculo está chegando e que é o momento de aproveitarem para negociar a sua entrada nesse sistema pela porta da frente, o que faz alguns aceitarem os acordos estabelecidos pela diretoria do sindicato, por acreditarem que eles possibilitam, minimamente, a permanência do estivador, com todas as suas características funcionais, nesse campo de trabalho.

“Tem um grande detalhe aí. Não é 50% de fora do sistema... É 50% de estivadores. Que decida se vincular. Essa opção não é a escolha da maioria, mas nas piores das hipóteses é a mais razoável, a garantia da mão de obra avulsa principalmente no Porto de Santos. Defendo a vinculação de 50% com garantias de que serão todos estivadores” (Estivador 17).

“Bom, meus amigos de trabalho, também não gostaria de ter que dividir meu trabalho com ninguém, mas com todo respeito aos meus amigos, não vão ao movimento, não se interessam, querem que se não for 50%, vai ser 100% vínculo. Vocês tem que ver que é 50% avulso e 50% vínculo, mas estiva também, ou seja, 100% estiva” (Estivador 31).

“Só queria dizer que era contra o vínculo, mas depois da assembleia mudei de ideia. Vão ser vinculados apenas estivadores registrados, então

mantemos metade da categoria vinculada e a outra metade avulsa, sendo que podemos ir e voltar, e serão só estivadores a bordo, no momento, foi uma ótima proposta, parabéns ao presidente...” (Estivador 36).

Mas, independentemente de vinculados ou não, de serem adeptos ou não do vínculo, a percepção de que a estiva sempre será estiva não é abalada, seja qual o rumo que ela tome. No caso, a proporcionalidade entre vinculados e avulsos nos terminais Embraport e na Câmara de Contêineres não os destitui de suas funções e da nomenclatura de estivador, não interessando de qual lado estejam. No entanto, essa nomenclatura não significa nada se, como eles dizem, a estiva não estiver no coração.

É fato que os acordos estabelecidos nos últimos 20 anos pelo Sindestiva enfraqueceram a ação coletiva. As manifestações já não contavam com milhares de trabalhadores, quando muito, centenas, às vezes, dezenas. Essa fragmentação é apontada por eles como responsável pela aceitação da diretoria de acordos como esse, que diminuem o campo de trabalho para o estivador avulso, mas não os exclui dele.

“Fazendo conta em papel de pão. Somos 3 mil, se 10% fosse as manifestações seria 300... Se esses levassem 1 seríamos 600. Agora eu te pergunto, quando você viu 300? Eu acho que no presente, a atual diretoria está trabalhando. Porque se eu fosse estivador de 40 anos atrás, com certeza não estaria preocupado com dinheiro. A estiva de hoje não é a dos anos 60, 70, 80, 90. Vivemos uma realidade totalmente diferente. Então, companheiro, se não é pra somar não critique, dê ideias... Pois para espalhar e dividir já temos o capital” (Estivador 17).

“Muitas das vezes temos que ser exortados em alguns aspectos. Fomos avisados pelas nossas lideranças quanto à mobilização! Ninguém deu crédito, só apenas 30% da categoria saiu às ruas para protestar! Agora já foi aprovado em assembleia; uma nova realidade está por vir; fique certo de uma coisa! A estiva nunca vai se acabar, mas agora mudou sua metodologia” (Estivador 24)<sup>153</sup>.

Assim, os meandros das mobilizações e negociações que fizeram com que o vínculo empregatício chegasse à realidade do estivador denotam ainda mais o enfraquecimento e a fragmentação da categoria, cujo combate constitui-se em

---

<sup>153</sup> Esses depoimentos foram feitos em forma de comentário a uma postagem no grupo virtual que discorria sobre a extinção da categoria por conta da adoção do vínculo empregatício.

desafio para a ação sindical nos próximos anos, caso os estivadores não queiram ver o desaparecimento dessa instituição quase centenária.

A reconfiguração do campo portuário e as mudanças nas posições dos agentes colocam desafios a essa instituição e a cultura do trabalho, na qual está cada vez mais presente a ambiguidade nos discursos e práticas, transitando estas entre a individualidade e a coletividade.

### *5.3 O QUE RESTOU DE TUDO ISSO? ESTIVA E CULTURA DO TRABALHO EM CONTEXTO DE PRIVATIZAÇÃO*

“Tentaram calar a nossa voz, tentaram nos deixar no à parte, tentaram tomar nosso trabalho de assalto, tentaram e conseguiram converter alguns amigos nossos a mudar de lado, conspirações, fomos desrespeitados, tentaram tirar o pão da boca da família estivadora, tentaram destruir a nossa escala, tentaram acabar com a nossa tradição, mas a fé que nós temos, a coragem, o movimento, a atitude, juntos fortaleceram a nossa categoria. Pois a tecnologia não serve a um lado somente, ela esta aí para todos, poderosos ou não, e de alguma forma estamos mostrando que ESTIVADOR não é o estúpido que eles pensam. ESTIVA, a grande MÃE, está forte, está com base sólida, e assim conquistaremos mais, e deixando para o futuro um belo campo de trabalho. ESTIVA mais VIVA do que nunca” (Estivador 15).

Mãe estiva, família estivadora, estiva até morrer. Pronunciadas constantemente, essas expressões denotam, tal como no depoimento acima, o orgulho de ser estivador.

Os últimos 20 anos foram de mudanças. As bases econômicas que sustentavam o trabalho portuário foram modificadas. O empregador não é mais o Estado, não existem mais as entidades estivadoras intermediando as relações entre armadores e sindicatos, não há mais o sindicato como gestor da mão de obra. As equipes foram diminuindo sem a compensação de melhoria nos ganhos, as disputas por uma vaga nesse campo de trabalho foram se acirrando na parede e isso apresentou para o estivador a necessidade de repensar as suas posturas

no novo mercado. A permanência de determinadas práticas, como visto anteriormente, não são mais toleradas. O campo portuário mudou, as estruturas objetivas mudaram, o que resultou em mudanças nas práticas e discursos dos trabalhadores.

“O desrespeito já acontece há muito tempo, o desrespeito não é somente com agressão, é com o uso de cigarros dentro dos Ps (pontos de escalação) e outras coisas mais, na frente de todos, manobras na parede prejudicando a todos, inclusive para quem aceitou a manobra, pois se ele não aceitar a manobra dividindo o ganho, ele faz uma na dele. Isso somente aconteceu porque o OGMO tirou o poder do sindicato para aplicar punições, e está cheio de companheiros fazendo campanha para piorar ainda mais, eles esquecem que temos que ter a cabeça tranquila para exercermos nosso trabalho que é 100% perigoso, embora nossos governantes não reconheçam” (Estivador 19).

O OGMO aparece como vilão, como alguém que permite que as práticas permaneçam devido à exclusão do sindicato do papel de fiscalizador das paredes e do trabalho em bordo. Mas ficam questões: se essas práticas já existiam antes da transferência da escala, o sindicato conseguiria coibi-las? Acreditamos que não, que elas resistem porque ainda há uma ambiguidade nos comportamentos.

O *habitus*, entendido como “[...] princípio gerador e estruturador das práticas e das representações [...]” (BOURDIEU, 1983, p.61), evidencia as tensões entre as mudanças nas estruturas objetivas e a constituição de um sistema de percepções condizente com a configuração atual do campo portuário. O entendimento da posição que os estivadores ocupam como agentes nessa configuração é um processo lento e construído nas relações com os demais estivadores e com os outros agentes desse campo, em especial, o OGMO.

As mudanças, muitas vezes, impostas aos trabalhadores precisam ser entendidas, incorporadas e construídas individual e coletivamente, em um processo que, comumente, é mais demorado do que o tempo de mudança das estruturas objetivas. No caso das estruturas econômicas no capitalismo flexível, as transformações acontecem tão rapidamente que a construção de um *habitus* que as abarque produz os comportamentos ambíguos que vimos acima. Ao mesmo

tempo em que entendem que determinadas práticas pertencem às antigas estruturas, consideram que os antigos agentes, como o sindicato, instituidor de algumas dessas práticas, teriam a capacidade de mudá-las, caso tivesse a posição dominante que outrora possuiu.

Assim, o sentimento de pertencimento à estiva trabalha também com essas ambiguidades. Ufana-se por ela, como no depoimento de início desta seção, por ela se vai até o fim. Contudo, os depoimentos dos estivadores expõem o entendimento de que eles precisam de uma nova postura diante da nova configuração do campo portuário, o que poderá resultar em uma mudança na cultura do trabalho do estivador.

“O que mais me entristece é que a cultura do estivador não remodelada ou repensada nestes novos paradigmas que então surgiram, e isto acarretou em perdas e mais perdas, até chegar nos dias atuais, em que nos terminais de contêineres o trabalho é dividido meio a meio” (Estivador 3).

“Todos nós sabemos e estamos presenciando coisas que estão ocorrendo nas paredes sem o menor respeito à posição das pessoas. Lembro das regras para ser estivador: 1º carteira profissional, 2º senha e depois estivador Associado e todos respeitavam a sua posição, hoje os papéis se inverteram e estamos vendo coisas que jamais poderia estar ocorrendo, portanto, acho e sou favorável a mudanças entre nós, estivadores, ou seja, sem envolver OGMO ou outra instituição. Cabendo à diretoria avaliar o que está ocorrendo e determinar regras, relacionadas a: respeito, postura e comportamento de todos os TPAs - Registro e Cadastro, pois se não houver mudança, os trabalhadores mais uma vez serão marginalizados. Observação: Já provamos anteriormente que podemos mudar... uma delas: Correr para definir o quarto acabou de forma ordeira e tranquila e porque não pode ocorrer o mesmo tipo na parede! Estivador do Ponto! Paraquedas! E Matriculado, cada um no seu lugar! Não seria legal? Isso é apenas uma de várias mudanças que podem ocorrer” (Estivador 32).

Justamente essa nova postura é que pode também transformar a visão que a sociedade tem dos estivadores. Para eles, a população santista e a sociedade em geral ainda não os veem com bons olhos e, mesmo com a privatização, a imagem de “feios, sujos e malvados” ainda os persegue.

“Eu fico admirado, porque a cidade não sabe mesmo. Assim, só sabem aqueles que têm a família bem diretamente ligado, o pai, o tio, o irmão que é estivador. Aqueles que não têm muito ligado, mas têm de outra

categoria um pouco distante da estiva não sabe o que é um estivador, tem uma visão errônea dos estivadores. Pensa que é tudo pessoal analfabeto, que não sabe nem escrever o nome direito. Pensa que é tudo bandido, ladrão, maconheiro, drogado. Essa é a visão que tem. Infelizmente é essa. Mas faz parte da culpa do próprio trabalho e especialmente do sindicato, que não faz um trabalho social pela cidade, um trabalho social mostrando o que é o estivador, o que o estivador faz, até outras categorias. É culpa dos sindicatos também, de não fazer um trabalho e mostrar pro público como é que é. Também tem um pouco de culpa nisso. Então fica essa visão aí, errada, que é uma visão cultural errada, até preconceituosa que a população já vem” (Estivador 1).

“Sempre fomos mal vistos, pra opinião pública não passamos de marginais. Se alguém matou alguém, esse alguém é estivador” (Estivador 5).

“Parabéns pela postura de imparcialidade. E que isso sirva de alerta para aqueles que ainda acham que nós "ESTIVADORES" só queremos baderna” (Estivador 26, em resposta a artigo nosso publicado sobre as manifestações de julho em PortoGente).

Esses depoimentos mostram que há uma unanimidade entre eles de que a população os vê com preconceito, acreditando que trabalhador portuário, como dito pelos estivadores 1 e 5, é bandido, analfabeto e drogado. Acreditam que há falta de informação da sociedade sobre a estiva e culpam a si próprios por não difundirem o que fazem. Por fim, creditam à mídia boa parte da composição dessa visão do estivador. “Durante muitos anos houve um trabalho na mídia denegrindo a figura do estivador perante a sociedade” (Estivador 3). No entanto, devemos lembrar que a violência é um dos elementos constituintes da cultura do estivador e é reafirmada em posturas como o uso de fogos de artifícios nas manifestações, que afasta a presença de simpatizantes, ou no enfrentamento corporal entre militantes. Ao serem transmitidas nos veículos de comunicação, as imagens reforçam o imaginário que embora não componha o indivíduo estivador, é chave na construção da coletividade estivadora.

Essa imagem não poderá ser modificada enquanto existirem tensões internas na própria categoria, conforme vimos nos depoimentos apresentados no decorrer do trabalho e que podem ser reforçados por outros tantos.

“Alguns companheiros acham que aumentos de salários, composições de ternos mantidos, entradas nos terminais, é tudo dado na boa, que isso é direito nosso e pronto, que mesmo sem o sindicato ele terá os mesmos

direitos, que o OGMO vai fazer valer os direitos deles. Que triste ver esses companheiros, não imaginar o que seria de nós sem o sindicato, hoje, sem ele, já estaríamos sem entrar nos terminais, muitas composições de ternos já teriam desaparecidos, e nós estaríamos às mínguas. Eu só tenho a agradecer por ser estivador, orgulho de ser, agradeço muito meu avô por ter deixado essa porta aberta pra que eu pudesse fazer parte dessa categoria, que sai ano entra ano, luta por seus direitos bravamente e se mantém de pé há décadas, mesmo contra a vontade de muitos. Estiva de Santos. Orgulho de fazer parte” (Estivador 2).

“É infelizmente alguns companheiros têm emprego garantido fora, e outros são aposentados, e a maioria tem tempo de aposentar, aí ficam falando que o deles está garantido e que nós que temos quinze anos pra puxar que se vire... Escutei isso ontem, mas vamos conquistar mais essa vitória, esses indivíduos não ligam para estiva e, sim, só pro bolso deles, uma vergonha, mas estivador não desiste nunca” (Estivador 36).

Divergências como essas, comuns na maioria dos grupos, principalmente grupos maiores como os estivadores de Santos, dificultam a constituição da imagem que eles querem ter, dado que faltam coesão e homogeneidade nos discursos. Essas ambiguidades são resultados das tensões que se colocam aos estivadores, que se veem em um processo de transição de estruturas objetivas, assentadas no controle operário do trabalho, para estruturas fundamentadas no controle patronal do trabalho. Assim, o capital amplia seu controle sobre o trabalho portuário e o estivador ainda não compreende completamente a nova situação, existindo ainda entre eles elementos da cultura do trabalho antiga, que induzem a esse comportamento ambíguo do grupo e às tensões entre o entendimento das estruturas.

Mesmo assim, o orgulho de ser estivador permanece. Quando solicitados a definir a categoria, palavras como batalhadores, guerreiros, companheirismo, dignidade e democracia surgiram nos discursos. Consideram que a força da categoria vem dos trabalhadores e que somente a união possibilitará as mudanças, tanto que alguns percebem como positiva a criação de um sindicato único dos trabalhadores portuários avulsos.

Desse modo, define-se uma nova cultura do trabalho entre os estivadores, ainda bastante ambígua, dado que as mudanças propostas pela privatização foram aos poucos acontecendo e constantemente demandando deles

o entendimento dos processos e das lutas nela compreendidos. Essa cultura, construída sobre o conhecimento da reconfiguração do campo portuário, das mudanças no jogo de forças, no qual a posição dominante não é mais do sindicato, apresenta desafios a esse agente, que vem perdendo o papel de guardião da cultura da estiva e do orgulho de ser estivador. Rever as práticas, repensar as estratégias, democratizar a participação das bases parecem ser alguns dos desafios.

Até quando vamos continuar insistindo nos mesmos erros? Paralisações e greves, sem falar nas ridículas operações-padrão, de 1990 pra cá, só nos prejudicaram, sofremos com repressão policial, fomos execrados pela mídia e o que é pior, não conquistamos nada. Tem companheiro nosso indo trabalhar de bengala, tem gente com quase 80 anos se arrastando. Semana passada na quarta-feira teve cara que, ao saber que não ia operar o trabalho, jogou a carteira e foi pra casa dando risada. Não somos mobilizados politicamente e profissionalmente então... Como convencer um "rola grossa" desses aí que estamos em condições de atender a demanda por mão de obra qualificada nos atuais e novos terminais? Já passou da hora de repensar nossa postura e parar de culpar governo, empresário ou sei lá mais quem pelos erros que na realidade são nossos (Estivador 37).

O sindicato nasceu do socialismo e tem uma importância muito grande para o trabalhador, coisa que o sindicato da estiva deixa muito a desejar em todos os aspectos da criação do mesmo, hoje sindicato se tornou um meio de negociar cargos para se manter no poder, mesmo que tu faça do sindicato como o teu patrimônio, sem dar esclarecimentos, só pensa em arrecadação e se expor para se promover para concorrer a cargos que a política partidária possa lhe promover, os sindicatos estão acabando, pois o capital aniquilou o idealismo (Estivador 13).

Comentários como esses ressaltam que as estratégias de outrora já não têm os mesmos resultados, que as posturas dos trabalhadores e do sindicato precisam ser revistas, caso queiram continuar a existir, chegando o estivador 13 a afirmar que hoje ninguém mais acredita no sindicato, assim como no seu líder. “O mistério do ministério” em que

[...] uma coisa ou uma pessoa se torna diferente daquilo que ela é, um homem (ministro, bispo, delegado, deputado, secretário-geral, etc.) que pode identificar-se e se identificar com um conjunto de homens, o Povo, os Trabalhadores, etc. ou com uma entidade social, a Nação, o Estado, a Igreja, o Partido (BOURDIEU, 2007, p. 158).

parece diluir-se para os estivadores, como expressam os depoimentos coletados, como este, do Estivador 13: “tenho uma seguinte teoria, no comando de uma tropa, tem que ter um general forte, se a tropa não sente firmeza e clareza no seu general, os soldados abandonam a luta, é isso que ocorre na Estiva hoje”.

Percebe-se que a possibilidade da categoria, mesmo que cada vez mais reduzida, se autonomizar do sindicato é grande, dados os comportamentos observados que demonstram oposição às formas de conduzir os movimentos, de entrar em contato com a base, de lutar pelos direitos dos trabalhadores. Essa não é uma característica exclusiva do Sindestiva e dos estivadores de Santos, pois são mudanças inscritas no rol de transformações proporcionado pelo capitalismo contemporâneo que, com o estímulo à polivalência e à multifuncionalidade, enfraqueceu os sindicatos de ofício, assim como os demais sindicatos, os quais também perderam força e precisaram reinventar suas práticas para permanecerem ativos. Esse é o desafio que se coloca aos estivadores de Santos e ao seu sindicato.

Assim, foi possível observar que os movimentos empreendidos ao longo dos 20 anos procuraram manter a configuração da categoria, o controle sobre o trabalho e as benesses dele decorrentes, impedindo o avanço do capital sobre o trabalho e assim à posição de dominante no campo portuário. Contudo, as resistências operadas pelos estivadores não tiveram resultados favoráveis, o que enfraqueceu a imagem da categoria para o público em geral e, principalmente, para a própria categoria, que passou a desacreditar em alguns recursos e práticas utilizadas nesses movimentos, culminando com a baixa participação dos estivadores no movimento de 2013, que resultou na instalação do vínculo empregatício por tempo indeterminado para a única categoria que ainda a ele resistia. Dessa forma, percebemos que o movimento do capital nos últimos 20 anos foi mais forte que as resistências operadas pelos estivadores e que o ideário por ele difundido vai paulatinamente se incorporando entre os trabalhadores, reconfigurando o trabalho portuário e a categoria dos estivadores. Essa nova

conformação do trabalho portuário e da categoria, resultado da nova configuração do campo portuário, tende a reelaborar a cultura do trabalho a partir do entendimento das estruturas objetivas e das posições dos agentes no campo. Essa cultura possivelmente será pautada menos na coletividade, menos na figura do sindicato e mais na força dos trabalhadores e em elementos de afirmação da individualidade, que garantem a autonomia dos trabalhadores do grupo e do sindicato.

## CONCLUSÃO

“Cada época é uma época, nós ficamos velhos” (Estivador 11)

Essa foi a primeira resposta que recebemos em pergunta sobre a possível capacidade do movimento dos trabalhadores contra a Medida Provisória nº 595, que se tornou a Lei 12.815/2013, em resgatar o sentimento combativo de lutas passadas, como as greves de 2000 e 2001.

Passados 20 anos da promulgação da Lei nº 8.630/93, os estivadores de Santos sentiram que envelheceram. Não apenas fisicamente, em termos etários, mas em suas ideias e propostas. As formas de luta e resistência que tornaram a categoria conhecida pela postura de confronto parecem não ter mais aderência à estiva do século XXI.

A privatização dos portos representou um processo grande de transformações para o trabalho portuário. Primeiro, abriu as portas para o capital privado investir na superestrutura dos portos brasileiros. Os portos até então dependentes do financiamento público possuíam baixo investimento em superestrutura, principalmente em tecnologia de manuseio de carga. Em Santos, o Terminal de Contêineres (Tecon), localizado à margem esquerda do porto, operava todos os navios porta-contêineres que chegavam ao porto, mesmo assim, os equipamentos existentes não eram suficientes para o avanço desse tipo de tecnologia, o qual vinha acontecendo desde o início da segunda metade do século XX.

O grande objetivo da privatização dos portos era possibilitar a entrada de investimentos nos terminais a partir da concessão da exploração da terra e das operações portuárias. Fora isso, também se tinha por finalidade o controle sobre a mão de obra, que por mais de 60 anos foi gerida e alocada pelos sindicatos de categoria, controle garantido pela CLT.

Conforme vimos nos capítulos 1 e 2, esse foi um processo empreendido em todo o mundo, mais fortemente da década de 1970 em diante, com a reconfiguração do sistema capitalista a partir da crise de 1973, cuja mundialização possibilitou aumento expressivo do setor terciário e atribuiu aos portos grande importância como intermediador dos fluxos das cadeias produtivas. Ontem, pontos finais da produção; hoje, os portos são vistos como elos fundamentais da cadeia de produção e distribuição de mercadorias.

Essas mudanças geraram desafios aos países no tocante às políticas a serem adotadas pelo setor portuário. O ideário neoliberal influenciou boa parte das nações, entre as quais o Brasil, que adotaram modelos de privatização dos portos com redução do papel do Estado tanto nos investimentos em superestrutura quanto nas operações portuárias, acabando com a figura do Estado-patrão, e transferiram o controle sobre a mão de obra, anteriormente estatal e sindical, para órgãos geridos diretamente pelos empresários do setor. Assim, assumiu-se uma política econômica de redução do Estado nas relações de produção e de delegação ao mercado dos investimentos e responsabilidades sobre a mão de obra. Essa política foi entendida por políticos e empresários como fundamental para o processo de modernização do Estado.

Contudo, como pudemos ver, a modernização do Estado está pautada apenas na redução de seu papel como investidor e empregador e não necessariamente na diminuição da burocracia estatal e na retirada das antigas oligarquias da máquina, como as próprias diretorias das Companhias Docas, que, mesmo com a redução de suas funções, são objetos de disputa nas divisões de cargos realizadas com os partidos aliados ao governo federal.

Assim, as formas assumidas pela chamada modernização portuária, denominação constantemente utilizada por governos e empresários a fim de ressaltar as benesses desse processo, têm por objetivo aumentar a presença do capital, agora fortemente internacional, não apenas como operador portuário, mas como investidor, operador e empregador. E, para desempenhar esta última

função, é preciso o capital assumir completamente o controle sobre o trabalho, modificando as relações até então estabelecidas nos portos, em especial no Brasil.

Os trabalhadores, contudo, não aceitaram pacificamente essa nova realidade. Várias vezes ouvimos: “nós não somos contra a modernização, somos contra a privatização”. Os trabalhadores diziam que “modernizar” a estrutura portuária era preciso. Não havia mais como trabalhar com equipamentos sucateados e obsoletos, só que, na visão deles, isso poderia ter sido feito sem a inserção de outro agente: o capital privado. Como vimos, o capital privado não queria apenas modificar o cenário das operações portuárias, melhorando equipamentos, agilizando operações, mas queria ter o domínio completo do setor, excluindo os demais agentes – trabalhadores e Estado – de qualquer papel decisório.

É desse modo que os estivadores percebem a entrada desse agente no setor portuário. Sua presença já existia, afinal, eram nos navios dos armadores que o trabalho se desenvolvia. Eram eles os contratantes, eles os que pagavam os salários e era preciso com eles negociar. Mas a relação entre capital e trabalho terminava aí. No interior dos navios, quem mandava na operação portuária eram os trabalhadores. Depositários de um saber próprio, adquirido na experiência do trabalho, os estivadores controlavam os ternos, fiscalizando as equipes nos porões e em todo navio, na figura dos contramestres.

Fora do navio, eram também os trabalhadores que organizavam o trabalho. Era o seu método de divisão de turmas e de escalação de estivadores e contramestres, além da escolha de fiscais e diretores que prevalecia. O sindicato era responsável por esse método centenário de divisão do trabalho, tantas vezes exaltado pelos trabalhadores.

“Nossa escala foi elaborada há muitos anos atrás, por um homem semianalfabeto que pensou em dividir o trabalho e o trabalhador em pontos e turmas, num rodízio onde todos tinham seu direito ao trabalho e

criou uma roda de mestria com referência a Jesus e seus 12 apóstolos, que forma 100 anos de sucesso” (Estivador 9).

A privatização dos portos reestrutura essa relação, pois coloca o capital no centro do processo. O capital é investidor, é operador e é empregador direto. A criação dos OGMOs nos portos brasileiros e a transferência da escala de trabalho até então feita pelos sindicatos para esse agente demonstra que o capital privado veio para impor seu domínio. Em Santos, o capital privado já havia tomado o setor durante a concessão à Companhia Docas de Santos (CDS). Como vimos no capítulo 4, a CDS procurou controlar não apenas os serviços portuários, mas todos os serviços correlatos, o que incentivou a estruturação de um movimento sindical forte e combativo, que se erigia em uma cidade progressista, marcada pelas campanhas abolicionista e republicana, e que se fortaleceu no decorrer dos anos com a entrada no Brasil de estrangeiros que trouxeram consigo as ideologias anarquista e comunista. Assim, os trabalhadores portuários avulsos de Santos, entre eles os estivadores, resistiram aos tentáculos do “Polvo” e mantiveram-se avulsos, conseguindo a regulamentação do *closed shop* em 1943.

Mas, diferentemente daquela época, em que se sabia exatamente quem era o capital; após 1993 ele está espalhado na miríade de terminais, operadores, armadores, que vivem entre consensos e tensões e expandem a atuação do setor privado nos portos brasileiros.

A figura do OGMO dá concretude a essa miríade, visto que ele é o responsável por intermediar as contratações entre trabalhadores avulsos e esses diferentes contratantes, que não transparecem aos trabalhadores. Por vezes, um ou outro terminal é identificado, por conta dos Acordos Coletivos de Trabalho, mas os armadores ainda passam incólumes, pois suas relações de contratação são transitórias e mediadas pelas operadoras portuárias. Por isso, por ser um órgão concreto, com sede e presidido por um representante do patronato, o OGMO adquire a posição de vilão. É constantemente atacado pelos trabalhadores, sofre represálias e é deslegitimado.

Entretanto, o OGMO também alcança essa imagem por ter retirado o que consideramos o principal instrumento de poder dos estivadores e assim, o capital em disputa no campo portuário: o monopólio de gestão da mão de obra. O fim do *closed shop* previsto pela Lei nº 8.630/93 não acarretou na constituição de um *pool* de trabalhadores portuários, gerido por uma relação entre sindicatos e Estado, ou mesmo entre sindicatos e capital, de forma equilibrada, como vimos, no Capítulo 2, acontecer em outros países. O OGMO, instituição criada para realizar a gestão da mão de obra, é mantido exclusivamente pelos operadores portuários, sendo que os trabalhadores possuem apenas assento no Conselho de Supervisão, que também é composto por operadores portuários e pelos usuários do porto (DIÉGUEZ, 2006). O poder de decisão dos trabalhadores sobre ações voltadas à gestão do trabalho, da saúde, da segurança e das condições de trabalho é pequena, diante da presença maciça de representantes do capital.

Conforme evidenciado pela Lei nº 8.630/93 e como ressaltamos ao longo do capítulo 5, o OGMO não é responsável pelas negociações com as operadoras portuárias e com os terminais privados. O que antes era feito com a intermediação do Estado, agora deve ser feito diretamente entre capital e trabalho. Os sindicatos de trabalhadores portuários precisaram estabelecer relações diretas com esses agentes e adquirir habilidades até então pouco exploradas. Assim, a primeira Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) dos estivadores de Santos foi assinada em 1997 e estabeleceu um marco no campo das relações trabalhistas nos portos, na medida em que os trabalhadores adotaram um caráter mais negocial do que combativo, impelidos em parte pelas mudanças globais do mundo do trabalho e, principalmente, pelos rumos tomados pelo processo de privatização dos portos. Naquele ano ocorreu a primeira grande derrota dos estivadores, com a recusa da Cosipa em manter trabalhadores avulsos em suas operações, o que resultou na divisão das operações entre avulsos e trabalhadores diretos da empresa, com prejuízos para os primeiros. Assim, ao assumir uma postura mais negocial, os estivadores parecem resignar-se diante das mudanças empreendidas

pelo processo de privatização, aceitando-o paulatinamente e tomando-o como inexorável.

A cultura do trabalho (SILVA, 1995; 2004) baseada na natureza ocasional e perigosa da atividade (como vimos no capítulo 3), na propensão a grandes greves (como ressaltado no capítulo 4), nas relações transitórias com os empregadores (como observamos nos capítulos 1, 2 e 3) e, principalmente, assentada na solidariedade interna e externa (como destacado ao longo da tese) vai se modificando, diante das mudanças no campo portuário.

O OGMO é o vilão, mas é também quem emprega. É ele que decide, com seu poder punitivo, quem permanece nesse campo de trabalho; é ele que organiza as turmas e as distribui nos pontos de escalação, também construídos e mantidos pelo OGMO; é ele que paga os trabalhadores após a realização das fainas. E embora não tenha status de empregador, atua e é reconhecido como tal, quando os estivadores relatam as situações em que são colocados e a incapacidade de agir do organismo ou do sindicato. Os estivadores sabem que o poder está nas mãos do OGMO, sendo o responsável por suas sobrevivências.

Quer dizer, isso se eles não se aventurarem pelo vínculo empregatício. Até pouco tempo repudiado pelos estivadores, o vínculo empregatício tornou-se realidade no final de 2013 e foi bem aceito por alguns, como forma de garantir a presença da estiva nas operações portuárias e também por permitir acesso à renda mínima e a demais benefícios, que os avulsos ainda não conseguiram alcançar. Os operários sem patrões tendem a se tornar operários de um único patrão.

Dessa forma, os elementos descritos no capítulo 3, como a sazonalidade, a natureza do trabalho assentada na força física e a solidariedade no processo de engajamento vão enfraquecendo diante da nova realidade. As estruturas objetivas agora são outras. Os agentes são outros. O jogo de forças é outro. A posição dos agentes nesse campo é completamente diferente. Mesmo as resistências operadas pelos estivadores ao longo dos 20 anos não conseguiram

manter a posição política anterior, como vimos no capítulo 5, fazendo com que percebam que seu poder político e simbólico se reduziu e que, portanto precisam se adequar à nova realidade, como vimos no movimento de 2013, o qual resultou na assinatura de um Acordo Coletivo de Trabalho inédito para os estivadores, com a implantação do vínculo empregatício por tempo indeterminado. Assim, aquela estiva, aqueles valores, aquelas práticas que outrora lhes encheram de orgulho e possibilitaram que reivindicassem direitos e advogassem de guardiães das lutas da classe trabalhadora tornaram-se anacrônicas diante das mudanças empreendidas no campo portuário pelo processo de privatização, como ressaltou a fala do nosso entrevistado no começo desta conclusão. Mas o processo é demorado e requer habilidade para se reconhecer as mudanças e torná-las parte de discursos e práticas.

O jogo de forças que aqui se apresenta é predominantemente econômico e político. O fim do *closed shop* e a assunção do OGMO como gestor da mão de obra rompem com o fechamento econômico do grupo estivador, mantido sobre privilégios e nepotismo, e do poder político, exercido pela capacidade dada pelo *closed shop* de punir e controlar a alocação do trabalho. Agora, quem decide quem entra ou sai é o capital na figura do OGMO.

No entanto, o jogo de forças é também simbólico. Ao resistirem à transferência da escala de trabalho para o OGMO, os estivadores demonstraram que conferiam importância fundamental a esse elemento, concedendo a ele o poder de mantê-los unidos, sob a força do sindicato. A escala conferia ao sindicato o poder de decidir os rumos da categoria, de controlar o trabalho, de dominar de ponta a ponta o processo de trabalho. Por serem operários sem patrões, por gerirem o seu próprio trabalho, também se sentiam mais fortes para combater as mazelas que a exploração do trabalho impunha a eles e a outras categorias, como vimos no movimento de 2001 contra a transferência da escala de trabalho para o OGMO. Assim, a perda do controle do trabalho para o órgão representante do

patronato retira talvez o último pilar que poderia manter a estiva de Santos dos tempos gloriosos de Oswaldo Pacheco.

Dessa forma, a luta aqui não é apenas uma luta de classes no sentido econômico, é uma luta por posições nesse campo portuário em que o econômico, o político e o simbólico estão em disputa. Estabelecer o domínio de classe é desconstruir uma cultura definida por esse jogo. O capital simbólico é também importante. Ter a gestão da mão de obra lhes permitia ter poder de mobilização, de reivindicação e de resistência, que os mantém arraigados à cultura construída. É ter o poder de dominação no campo. A mudança no jogo e a reconfiguração do campo portuário mostram a necessidade de mobilização; de aquisição de outros capitais; de construção de uma nova cultura, forjada nesse jogo de forças; e do conhecimento da luta de classes, mas refletindo que essa luta envolve outros elementos além da simples disputa econômica. O reconhecimento da importância da qualificação, da aceitação das mulheres, da recusa às antigas práticas (conforme mostramos nos capítulos 3 e 5) demonstram que não estamos falando apenas do enfrentamento direto com o capital, mas da luta constante desses trabalhadores para se reconstituírem como grupo, em outras bases, com outras estruturas. É o refazer-se de uma classe que entende que as estruturas mudaram e com elas também mudou o jogo. É, para esses estivadores, o desenraizamento da cultura tradicional e a reconstituição de uma nova cultura (BOURDIEU, 1979; BOURDIEU, 1983).

Cultura essa assentada mais em elementos da individualidade do que da solidariedade. As ambiguidades e contradições presentes nos discursos dos trabalhadores denotam que a privatização consegue avançar sobre os seus sentimentos e percepções, colocando-os em confronto com os próprios colegas e com o sindicato. Este, outrora saudado como o guardião do orgulho da estiva, tem suas práticas questionadas e a sua capacidade de mobilização cada vez mais reduzida. A individualidade, presente na grande maioria dos locais de trabalho do capitalismo contemporâneo, vai tomando corpo nos conflitos sobre a escala de

trabalho, nos comportamentos no exercício da atividade<sup>154</sup>, na ausência dos trabalhadores nas mobilizações e na própria postura do sindicato em não mais paralisar as atividades, resguardando a si e aos seus trabalhadores. Claro que não excluimos o caráter coletivo do trabalho assalariado. Mas o que queremos ressaltar é que ao mesmo tempo em que o trabalho assalariado e controlado pelo capital coletiviza o trabalhador, ele o aliena, o individualiza e reduz a capacidade de estabelecer laços de solidariedade entre os trabalhadores.

Aquelas características relatadas por Silva (1995; 2004) como constituintes de uma cultura portuária, relatada ao longo da tese e que tinha a solidariedade como elemento fortalecedor, enfraquecem. O trabalho oscila entre o ocasional e o permanente, com o aumento do vínculo empregatício por tempo indeterminado inclusive entre os estivadores, o que também faz com que o número de empregadores restrinja-se. Os trabalhadores pouco se reúnem no sindicato e nas paredes, assim como os bairros operários não são mais realidade em Santos. O trabalho já não é tão árduo, por conta da mecanização, mas ainda requer habilidades e continua, ou é ainda mais, perigoso. Mesmo diante das mudanças, eles continuam a se sentir como os “outros da sociedade”, como os “feios, sujos e malvados” e percebem que precisam mudar suas posturas e práticas para poderem desfazer esse imaginário.

Ainda em processo de adaptação, essa nova cultura é ambígua, transita entre a solidariedade e a individualidade. Acredita que a força está na categoria e que o sindicato é apenas o seu representante nas negociações trabalhistas e, mesmo nessas, caso não concordem com os resultados, podem requerer revisões na Justiça do Trabalho. O conhecimento de que essa rede de proteção, que vai da Justiça do Trabalho ao OGMO, possibilita que se autonomize do sindicato, até então responsável por lhe alocar o trabalho e permitir a sua

---

<sup>154</sup> Em um dos relatos no grupo virtual, um estivador falou sobre ter ajudado trabalhadores vinculados à Embraport a terminarem o serviço, atitude que foi rechaçada por diversos colegas, que consideram que eles não podem ajudar os “inimigos”, indo contra a cultura de solidariedade tantas vezes propagada pelos portuários de modo geral.

permanência nas fileiras desse campo de trabalho, fortalece o sentimento de individualidade, desprendendo-o das “amarras” que a comunidade ainda poderia ter sobre ele. A privatização individualiza os trabalhadores e desfaz o espírito comunitário do grupo (DURKHEIM, 1999).

É assim também no cotidiano do trabalho. A ausência de poder do sindicato na escala e na fiscalização do trabalho nos navios desconecta o estivador de sua entidade sindical e da própria categoria. A mecanização dos processos de trabalho possibilita ações mais isoladas e de independência dos demais membros do terno. A redução das equipes contribui para desenvolver esse sentimento.

Além disso, o fato do sindicato não ser mais o responsável pela alocação do trabalho, possibilitando a autonomização acima referida, demonstra que a sua força foi garantida durante anos por um elemento coercitivo, pelo simples poder de determinar quem entra ou sai desse mercado interno de trabalho. Assim, é possível dizer que sua legitimidade esteve muito mais assentada na posição de gestor da mão de obra do que na sua capacidade político-representativa. É evidente que esta existiu e ainda existe, mas é fortalecida quando se tem um elemento de coerção, capaz de garanti-la. O capital específico é que garante esse poder de dominação. Quando esse poder se esvanece, vemos a desagregação da categoria e do poder do sindicato como representante legítimo. Ao ressaltarem que a força está na categoria e que o sindicato tem deixado a desejar em suas ações, os entrevistados mostram que a representatividade de outrora só continuará a existir se o sindicato compreender que o elemento de coerção que o tornava “supremo” não existe mais e que as relações com a base precisam ser repensadas, caso a entidade queira sobreviver às modificações suscitadas na categoria pela reconfiguração no campo portuário.

Destacamos isso por entender que essas modificações desenvolvem paulatinamente uma cultura de individualidade, entendida aqui nos termos colocados por Beck (2010): i) com a dimensão da libertação, proporcionada pelo

desprendimento em relação ao sindicato e ao provimento que dele advinha com o *closed shop*; ii) com a dimensão do desencantamento, observada nas percepções dos trabalhadores sobre as formas de atuação nos movimentos de resistência, na descrença das práticas tradicionais de luta e na postura de negação de práticas construídas ao longo do tempo, como o correr quarto, considerado inadequado para a nova realidade; e iii) com a dimensão do controle e da reintegração, que vem sendo demonstrada pelas percepções dos estivadores sobre a necessidade de terem uma nova configuração, “uma nova forma de enquadramento social”, distante do imaginário feito pela população e coadunado com as perspectivas do capitalismo contemporâneo. Consideramos cultura porque esse processo é resultado das lutas que reconfiguram o campo e das percepções dos trabalhadores sobre as lutas e o campo, construídas nessa dupla relação entre estrutura e agentes.

Ao estar mais em contato com outras esferas, ao sentir-se mais autônomo em relação ao sindicato, ao saber que outros organismos respaldam suas ações e que outra racionalidade econômica se instalou nos portos, os estivadores vão desconstruindo a ideia de um grupo insular e fechado e de uma cultura baseada em elementos restritivos à participação de outros.

Por fim, o objetivo desta pesquisa foi mapear as reações dos estivadores de Santos à implantação da privatização portuária, verificando como suas reações foram reconfigurando a categoria, que guardava um histórico de lutas e conquistas que a colocava no centro do movimento operário brasileiro. A hipótese enunciada considerava que as reações dos trabalhadores, em forma de resistências e embates, tinham por objetivo recolocar a sua importância enquanto agente político do setor portuário, importância reduzida diante da perda do controle sobre o trabalho. Partindo da ideia de que o grupo era homogêneo em seus discursos e imaginários, mas heterogêneo em suas percepções, nos propusemos a verificar os nuances da categoria, as ambiguidades e contradições dos discursos e a mudança de posições dos agentes no campo portuário que se

reconfigurava após a privatização portuária, interferindo, de alguma forma, no processo de adaptação dos estivadores a ela.

Assim, a partir dos dados coletados, dos depoimentos dos trabalhadores, das lutas aqui relatadas, podemos dizer que esse mapeamento mostrou que a ação sindical foi perdendo a capacidade de ação coletiva, fragilizando o grupo e o sindicato. Na tentativa de demonstrar sua importância como agente político, evidenciada no movimento da MP 595, mas perdido posteriormente no embate com a Embraport, os estivadores perceberam que as estratégias anteriores perderam força no novo modelo de relações de trabalho, assim como a categoria. Essa percepção foi adquirida ao longo desses 20 anos, nos embates, nas assembleias, nas discussões, nas perdas de postos de trabalho, na redução salarial. Falas como “a gente perdeu” e “os tempos são outros, ficamos velhos” demonstram que as propostas de renovação de práticas, ideias e valores agora latentes foram se constituindo desde o início do processo de privatização e perpassa a vivência dos trabalhadores nas lutas, nas resistências, nas paredes, nas operações portuárias, ou seja, nas estruturas objetivas, que foram, pelo caráter inexorável do processo, modificando-se neste período. Demonstram também que os movimentos empreendidos não conseguiram resgatar a importância desse agente político, que continua a perder força, o que, no entendimento dos trabalhadores, só poderá ser revertido com a reconfiguração da categoria.

A categoria em si já é bastante diversa. Mesmo tendo mais de 10 anos de profissão, o que poderia significar um enraizamento ainda muito grande nos elementos da cultura tradicional do trabalho portuário, os estivadores de Santos dos anos 2000 demonstram que estão mais abertos às propostas dos novos tempos, sendo qualificados e também mais autônomos em relação ao sindicato. Possuem respeito à tradição, mas percebem que para permanecer nesse campo de trabalho têm que adquirir discursos e práticas condizentes com a nova racionalidade. Contudo, como nos alerta Bourdieu (1979), as mudanças nas

estruturas econômicas são muito mais rápidas do que as mudanças culturais. Assim, esses trabalhadores ainda transitam entre a tradição e a modernidade, entre a solidariedade e a individualidade e procuram reconstruir seus sistemas de percepções, apreciações e classificações, que resultam em uma nova cultura do trabalho, ainda ambígua, mas que caminha fortemente para se distanciar da cultura portuária solidária que marcou o movimento sindical santista durante o século XX.

A privatização dos portos vai consolidando mudanças em todo o setor: nos investimentos financeiros, nas operações portuárias, na gestão portuária e no controle sobre o trabalho. O sindicato, como visto, procurou reagir a essas modificações, buscando deter os efeitos deletérios da privatização à estrutura sindical e à solidariedade da categoria. No entanto, essas mudanças ampliaram os espaços de atuação do capital e foram aos poucos corroendo as estruturas de solidariedade, conforme pudemos observar nas lutas realizadas nos últimos 20 anos e, em especial, no movimento pelo campo de trabalho na Embraport. O sindicato vai então perdendo seu espaço, sua força e até sua representatividade perante os trabalhadores.

Esse quadro pouco foge daqueles já vistos em outros sindicatos de ofício, mas parece pintar-se de tintas mais fortes. Resistentes até a primeira década do século XXI, os estivadores de Santos pareciam que não cairiam diante dos avanços do capital. Porém, o capitalismo e seu processo civilizatório têm um poder inexorável e, assim, mesmo com as lutas e resistências, esse agente político perdeu sua força, principalmente por ela não estar assentada apenas em critérios políticos e simbólicos, mas também econômicos. O campo portuário se reconfigura, com estruturas diferentes, novos agentes e antigos agentes em posições diferentes. Assim, os estivadores percebem-se precisando sobreviver no novo capitalismo, que lhes impõem um novo padrão e novas formas de organizar o trabalho, colocando em questão sua importância como categoria e o sindicato como seu representante legítimo. Esses são alguns questionamentos e também

alguns desafios que a categoria terá que enfrentar para poder repensar o seu local no novo campo portuário, cada vez mais restrito a sua atuação e dominado pelas regras do capital.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Boletim Anual de Movimentação de Cargas**. Brasília: Antaq, 2013. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/BoletimPortuarioQuartoTrimestre2012.pdf>>. Acesso em 21 set. 2013.

AGUIAR, Maria Aparecida Ferreira de. O Sindicato dos Estivadores na Contramão do Processo de Modernização do Porto de Santos. In: JUNQUEIRA, Luciano Antonio Prates (org.) **Desafios da Modernização Portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

\_\_\_\_\_; JUNQUEIRA, Luciano Antonio Prates; FREDDO, Antonio Carlos de Moura. O Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos e o processo de modernização portuária. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, dez. 2006. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-76122006000600004&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122006000600004&lng=pt&nrm=iso) . Acesso em: 10 jan. 2007.

ALEXANDRINO, Carlos Mauri; SILVA, Ricardo Marques da. **Sombras sobre Santos** – O Longo Caminho de Volta. Santos/SP: Secretaria Municipal de Cultura, 1988.

\_\_\_\_\_; MATOS, Paulo. **Caixeiro, conferente, tally clerk**: uma odisseia num porto do Atlântico. Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

ALMEIDA, Miguel Vale de. **Senhores de Si**. Uma Interpretação Antropológica da Masculinidade. Lisboa: Fim de Século, 1995.

ARAÚJO, Braz José de. **Operários em luta**. Metalúrgicos da Baixada Santista (1933-1983). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

BALTAR, Paulo Eduardo de Andrade; KREIN, José Dari. A retomada do desenvolvimento e a regulação do mercado do trabalho no Brasil. **Caderno CRH** . 2013, vol.26, n. 68, p. 273-292.

BECK, Ulrich. **Sociedade de risco**: rumo a uma outra modernidade. São Paulo: Editora 34, 2010.

BEIGUELMAN, Paula. **Os companheiros de São Paulo: ontem e hoje**. 3ª ed. aum. São Paulo: Cortez, 2002.

BOURDIEU, Pierre. **O Desencantamento do Mundo**: estruturas econômicas e estruturas temporais. São Paulo: Perspectiva, 1979.

\_\_\_\_\_. Esboço de uma teoria da prática. In: ORTIZ, Renato (org.). **Pierre Bourdieu**. São Paulo: Editora Ática, 1983. p. 46-81.

\_\_\_\_\_. Espaço social e gênese das “classes”. In: \_\_\_\_\_. **O Poder Simbólico**. 10ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007. p. 131-161

\_\_\_\_\_; WACQUANT, Loïc. El propósito de la sociología reflexiva (Seminário de Chicago). In: \_\_\_\_\_. **Una invitación a la sociología reflexiva**. 2ª ed. Buenos Aires: Siglo XXI Editores Argentina, 2008. p. 91-265

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e Capital Monopolista: a degradação do trabalho no século XX**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

CAMPOS NETO, Carlos Alvaro da Silva et al. **Portos Brasileiros 2009**: ranking, área de influência, porte e valor agregado médio dos produtos movimentados. Rio de Janeiro: IPEA, 2009. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicacoes/tds/Td\\_1408.pdf](http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicacoes/tds/Td_1408.pdf)> Acesso em 12 jan. 2010.

CARDOSO, Adalberto Moreira. **A Década Neoliberal e a Crise dos Sindicatos no Brasil**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

CARVALHO, Francisco Edivar. **Trabalho portuário avulso antes e depois da lei de modernização dos portos**. São Paulo: LTr, 2005.

\_\_\_\_\_. Trabalho portuário x horas extras. **Jus Navigandi**. Mar. 2012. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/21234/trabalho-portuario-x-horas-extras>>

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social**. Uma crônica do salário. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.

CATANI, Afrânio Mendes. As possibilidades analíticas da noção de campo social. **Educação e Sociedade**. Campinas, v. 32, n. 114, mar. 2011. Disponível em [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-73302011000100012&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-73302011000100012&lng=pt&nrm=iso)

CATTANI, Antonio David. **Processo de trabalho e novas tecnologias: orientação para a pesquisa e catálogo de obras**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1995.

CNI - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Reforma Portuária: o que falta fazer**. Brasília: CNI, 2007.

CODESP - COMPANHIA DOGAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Mensário Estatístico 2010**. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/estatisticas.php>> Acesso em 30 ago. 2011.

\_\_\_\_\_. **Relatório anual 2012**. Disponível em:  
<<http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2012.pdf>>. Acesso em 19 mai. 2013.

CONNEL, R.W. **Masculinities**. Knowledge, power and social change. Berkeley, Los Angeles/CA: University of California Press, 1995. p. 67-86.

COOPER, Frederick. Dockworkers and labour history. In: DAVIES, Sam (Ed.) **Dock Workers**. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970. Ashgate, 2000. vol. 2, p. 523-541.

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

DAVIS, Colin J. Formation and reproduction of dockers as an occupational group. In: DAVIES, Sam (Ed.) **Dock Workers**. International Explorations in Comparative Labour History. 1970-1970. Aldershot: Ashgate, 2000.

DAVIES, Sam. Employers and dock labour: employment, work and industrial relations in international perspective. In: DAVIES, Sam et al (Ed.). **Dock Workers**. International Explorations in Comparative Labour History. 1970-1970. Aldershot: Ashgate, 2000. p. 604-626.

DE VRIES, David The construction of the image of dock labour. In: DAVIES, Sam (Ed.) **Dock Workers**. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970. Ashgate, 2000. vol. 2 p. 681-708.

DIEESE - DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICAS E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. Os trabalhadores e o novo marco regulatório do setor portuário brasileiro. **Nota Técnica**. nº 126, jun. 2013.

DIÉGUEZ, Carla Regina Mota Alonso. Modernização portuária: as transformações do trabalho e das instituições sindicais no Porto de Santos. In: ARAÚJO, Sílvia Maria; BRIDI, Maria Aparecida; FERRAZ, Marcos. **O sindicalismo equilibrista; entre o continuísmo e as novas práticas**. Curitiba: UFPR/SCHLA, 2006. p. 135-153.

\_\_\_\_\_. **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. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo. 2007.

\_\_\_\_\_. O ofício como instrumento de militância: o caso dos portuários avulsos de Santos/SP. **Cadernos CERU**. v. 20, n.1, p. 277- 291, 2009.

\_\_\_\_\_. Masculinidade em tempos de automação: o caso dos trabalhadores portuários. ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 34, 2010, Caxambu. **Anais eletrônicos...** Caxambu/MG: ANPOCS, 2010. Disponível em: <[http://portal.anpocs.org/portal/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_view&gid=1700&Itemid=350](http://portal.anpocs.org/portal/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=1700&Itemid=350)>

\_\_\_\_\_; ALMEIDA, Rodrigo Estramanho de. Fundamentos metodológicos qualitativos e conceituais na elaboração do questionário. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE SOCIOLOGIA, 16, 2013, Salvador. **Anais eletrônicos.** Salvador: UFBA, 2013. Disponível em: [http://www.automacaodeeventos.com.br/sigeventos/sbs2013/inscricao/resumos/0001/PDF\\_trab-aceito-0375-1.pdf](http://www.automacaodeeventos.com.br/sigeventos/sbs2013/inscricao/resumos/0001/PDF_trab-aceito-0375-1.pdf)

DURKHEIM, Émile. **Da Divisão Social do Trabalho.** 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

DOMINGUES, José Maurício. A dialética da modernização conservadora e a nova história do Brasil. **Dados**, Rio de Janeiro, v. 45, n. 3, 2002. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0011-52582002000300005&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0011-52582002000300005&lng=pt&nrm=iso) Acesso em 21 fev. 2013.

ESPO – EUROPEAN SEA PORTS ORGANISATION. **European Port Governance.** Report of an enquiry into the current governance of European seaports. Bruxelas: ESPO, 2011. Disponível em: <[http://www.portogente.com.br/arquivos/arq\\_777\\_ports.pdf](http://www.portogente.com.br/arquivos/arq_777_ports.pdf)> Acesso em 9 jun. 2011.

FNPF - FEDERAÇÃO NACIONAL DOS PORTUÁRIOS. **Retrospectivo sumários das sucessivas tentativas de supressão dos direitos e vantagens legítimas dos trabalhadores avulsos utilizados nas operações de carga e descarga de mercadorias transportadas por via d'água.** Rio de Janeiro: Nestor Lima Editora, 1984.

FREDDO, Antonio Carlos; MODIA; Esther Cabado. Poder ou Dominação? A crise humana da modernização portuária. **eGesta**. v. 3, n. 2, abr-jun 2007, p. 1-22.

\_\_\_\_\_. et al. Porto, portuário e imaginário. Uma proposta de análise da formação do imaginário nos Portos de Santos, de A Coruña e de Vigo. **Revista Administração e Diálogo**, v. 9, n. 1, 2007, p. 157-178.

GALLARDO, Alfonso Pires. **Avaliação da viabilidade financeira de um novo porto de contêineres, a luz das diretrizes do Decreto 6620.** Dissertação (Mestrado em Engenharia Naval e Oceânica) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

GALVÃO, Cassia Bömer. **Os Portos Marítimos na Mundialização do Capital**. Dissertação (Mestrado em Economia Política) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2009.

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

GOLDBERG, David Joshua Krepel. **Regulação do setor portuário no Brasil: análise do novo modelo de concessão de portos organizados**. 2009. Dissertação (Mestrado em Engenharia Naval e Oceânica) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

GOMES, João Carlos; PEREIRA, Débora de Rezende; TEIXEIRA, Priscila Ferreira. Trabalho, Transformação Social e Formação de Capital Humano no Porto de Santos. **FABE em revista**, v.2, n. 2, 2012. Disponível em: <<http://www.fabeemrevista.com.br/2/INTEGRA/01.pdf>>. Acesso em 21 set. 2013.

\_\_\_\_\_; JUNQUEIRA, Luciano Antonio Prates. Cultura e transformação do trabalho no porto de Santos. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 42, n. 6, dez. 2008. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-76122008000600004&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122008000600004&lng=pt&nrm=iso) . Acesso em 3 jan. 2010.

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

\_\_\_\_\_; NUNES, Luiz Antonio de Paula. **O Grande Porto: a Modernização no Porto de Santos**. Santos, SP: Realejo/Instituto IMPACTO, 2008.

GORZ, André. **Metamorfoses do trabalho: crítica da razão econômica**. São Paulo: Annablume, 2003.

GOULARTI FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 16, n. 3(31), p. 455-489, dez. 2007.

GREEN, Anna. The work process. In: DAVIES, Sam et all. (Ed). **Dock Workers**. International Explorations in Comparative Labour History. 1970-1970. Aldershot: Ashgate, 2000.

GROSSI, Miriam Pilar. Masculinidades: uma revisão teórica. **Antropologia em Primeira Mão**. v. 75, 1995. Disponível em: <http://www.antropologia.ufsc.br> Acesso em 01 set. 2010.

GUHA, Ankush. Privatization of Ports - Singapore and JNPT. **EPPPL**. Issue 1/2011, p. 38-43.

HAGUETTE, Teresa Maria Frota. **Metodologias Qualitativas na Sociologia**. 4ª ed. Petrópolis/RJ: Vozes, 1995.

HARVEY, David. **Condição Pós-moderna**. 16ª ed. São Paulo: Loyola, 2007.

HONORATO, Cezar T. **O Polvo e o Porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)**. Santos: Hucitec/ Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

HYMAN, Richard. Where Does Solidarity Ends? **Eurozine**, 17 set. 2002.

IANNI, Octavio. **A sociedade global**. 13ª ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2008.

IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Comunicados do Ipea nº 48**. Portos Brasileiros: diagnóstico, políticas e perspectivas. Brasília, DF: IPEA, 2010. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/100517\\_comunicadoipea48.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/100517_comunicadoipea48.pdf)>. Acesso em 01 jun. 2010.

KERGOAT, Danièle. A Relação Social de Sexo. Da reprodução das relações sociais à sua subversão. **Pro-posições**. vol. 13, n.1 (37), jan.-abr. 2002. Disponível em: <http://mail.fae.unicamp.br/~proposicoes/textos/37-dossie-kergoatd.pdf> Acesso em 17 nov. 2009.

KERR, Clark; SIEGEL, Abraham The interindustry propensity to strike – An International Comparison”. In: KORNHAUSER, Arthur et al. (eds). **Industrial Conflict**. New York: 1954

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

LANNA, Ana Lucia Duarte. A transformação urbana: Santos 1870-1920. **Revista USP**, São Paulo, n. 41, p. 98-111, mar./mai. 1999.

LECHNER, Norbert. A modernidade e a modernização são compatíveis? O desafio da Democracia Latino-Americana. **Lua Nova**, São Paulo, nº 21, p. 73-86, set. 1990.

LEITE, Márcia de Paula. **O Futuro do Trabalho**. Novas Tecnologias e Subjetividade Operária. São Paulo: Scritta, 1994.

LENARDÃO, Elcio. A relação entre "modernização" neoliberal e práticas políticas "atrasadas" no Brasil dos anos 1990. **Revista Sociologia Política**, Curitiba, v. 16, n. 31, nov. 2008. Disponível em:

[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-44782008000200014&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-44782008000200014&lng=pt&nrm=iso) . Acesso em 21 fev. 2013.

LEVINSON, Marc. **The Box**: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 2006.

MACHIN, Rosana; COUTO, Márcia Tereza. Ethos masculino, trabalho e cuidado à saúde entre portuários de Santos/SP. **XIV Congresso Brasileiro de Sociologia**. UFRJ – Rio de Janeiro/RJ – 28 - 31 jul. 2009. Disponível em: <  
<http://sbs2009.sbsociologia.com.br>> Acesso em 19 ago. 2009.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 17, n. 49, jun. 2002. Disponível em:

[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-69092002000200002&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69092002000200002&lng=pt&nrm=iso) . Acesso em 12 jan. 2014.

MANFREDI, Silvia Maria. Trabalho, qualificação e competência profissional - das dimensões conceituais e políticas. **Educação e Sociedade**, Campinas, v. 19, n. 64, set. 1999. Disponível em:

[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-73301998000300002&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-73301998000300002&lng=pt&nrm=iso) . Acesso em 29 set. 2013.

MARX, Karl. Classes Sociais e Contradições de Classe. In: IANNI, Octavio (org.). **Marx (Sociologia)**. 6ª ed. São Paulo: Ática, 1988. p. 99-132.

MATOS FILHO, José Coelho; OLIVEIRA, Carlos Wagner de A. O Processo de Privatização das Empresas Brasileiras. **Texto para Discussão nº 422**. Brasília: IPEA, 1996.

MCNAMARA, Thomas M. J.; TARVER, Sean. The strengths and weaknesses of dock labour reform – ten years on. **Economic Affairs**. vol. 19, 2 jun. 1999, p. 12-17.

MILLER, Raymond Charles. The Dockworker Subculture and Some Problems in Cross-Cultural and Cross-Time Generalizations. **Comparative Studies in Society and History**. vol 11, nº 3, jun. 1969, p. 302-314.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v.40, n. 6, p. 975-995, nov./dez. 2006.

MOTTA, Paulo Roberto. A modernização da administração pública brasileira nos últimos 40 anos. **Revista Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 41, n. spe. 2007. Disponível em:

[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-76122007000700006&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122007000700006&lng=pt&nrm=iso) . Acesso em 21 fev. 2013.

NASCIMENTO, Hiata Anderson Silva do. **O nascimento de um novo trabalhador portuário: reestruturação produtiva e corporativismo**. Um estudo sociológico acerca da resistência dos portuários capixabas ao processo de modernização dos portos. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas. 1999.

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

OLIVEIRA, Carolina Alves. O desenvolvimento do Porto de Santos e o Trabalhador Portuário Avulso: aspectos relevantes e seus impactos sócio-culturais. **Simpósio Internacional de Ciências Integradas da UNAERP Campus Guarujá**. s. d.

OLIVEIRA, Clician do Couto. **O Processo de Modernização dos Portos Brasileiros na Década de 90**. 2000. Dissertação (Mestrado em Ciências Econômicas) - Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas. 2000.

OLIVEIRA, Débora Deodata de. **A mulher no Porto de Santos: novas perspectivas no ambiente portuário**. 2012. Monografia (Especialização em Gestão de Pessoas no Ambiente Portuário) - Universidade Santa Cecília, Santos, 2012.

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

ORNELAS, Ronaldo dos Santos. **Relação Porto/Cidade: o caso de Santos**. 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2008.

PARREIRAS, Carolina; CASTRO, Bárbara. Tecnologia da informação e pornografia: um diálogo possível no mundo das "@s". **Anais do IX Reunião de Antropologia do Mercosul**. 10 a 13 de julho de 2011. Curitiba/PR.

PAUL, Norberto Luiz de França; FREDDO, Antonio Carlos. Questões sobre a multifuncionalidade nas operações portuárias em Santos. **eGesta**, v. 5, n. 3, jul-set/2009, p. 149-168.

PESSANHA, Elina G. da Fonte. **Operários navais**: trabalho, sindicalismo e política na Indústria Naval do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2012.

PHILIPS, Gordon Ashton; WHITESIDE, Noel. **Casual labour**: the unemployment question in the port transport industry, 1880-1970. Clarendon Press, 1985.

PIGENET, Michel. A propôs des représentations et des rapports sociaux sexués: identité professionnelle et masculinité chez lês dockers français (XIXe-XXe siècles). **Le Mouvement social**. nº 198, Féminin et Masculin, jan./mar., 2002, p. 55-74. Disponível em: <[http://www.cairn.info/resume.php?ID\\_ARTICLE=LMS\\_198\\_0055](http://www.cairn.info/resume.php?ID_ARTICLE=LMS_198_0055)>. Acesso em 25 nov. 2009.

PINTO, Amarilis Araujo. **Representações de trabalho**: um estudo sobre os estivadores de Santos. São Paulo: FUNDACENTRO, 2000.

QUEIROZ, Maria de Fátima Ferreira; MOREIRA, Maria Inês Badaró; DALBELLO-ARAÚJO, Maristela. O processo de modernização portuária e a produção de subjetividade: o caso do porto de Santos. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, v. 15, n.2, p. 205-218, 2012. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/cpst/article/viewFile/61618/64515>>. Acesso em 15 nov. 2013.

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

RODRIGUES, Rejane C. A. As redes logísticas e o novo papel dos portos na economia global. **Geografias**. Belo Horizonte, vol. 3, n. 1, p. 120-134, jan.-jun. 2007.

SANTOS, Fabiano Guilherme M. Dinâmica Congressual e Regulação Econômica: o caso da lei portuária. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo: ANPOCS, 1997. nº 34, vol. 12.

SANTOS, José Vicente Tavares dos. As possibilidades das Metodologias Informacionais nas práticas sociológicas: por um novo padrão de trabalho para os sociólogos do Século XXI. **Sociologias**, Porto Alegre, n. 5, jun. 2001. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1517-45222001000100007&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1517-45222001000100007&lng=en&nrm=iso) . Acesso em 16 fev. 2014.

SARTI, Ingrid. **Porto Vermelho**. Os estivadores santistas no Sindicato e na Política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SCHMIDT, Volker H. Modernidade e diversidade: reflexões sobre a controvérsia entre teoria da modernização e a teoria das múltiplas modernidades. **Revista Sociedade e Estado**, v. 26, n. 2, p. 155-183, mai.-ago. 2011.

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

\_\_\_\_\_. **Juntos**. Rio de Janeiro: Record, 2012.

SILVA, Carolina Parreiras. Um breve histórico crítico: a etnografia encontra o ciberespaço. \_\_\_\_\_. **Sexualidades no ponto.com**: espaços e homossexualidades a partir de uma comunidade on-line. 2008, Dissertação (Mestrado em Antropologia Social). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.

SILVA, Fernando Teixeira da. Valentia e Cultura do Trabalho na Estiva de Santos. In BATALHA, Claudio H.M.; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre. **Culturas de Classe**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2004. p. 205-245.

\_\_\_\_\_. **A Carga e a Culpa**. Os operários das Docas de Santos: Direitos e Cultura de Solidariedade 1937-1968. São Paulo, Santos: Hucitec, Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

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

SIMÃO, Azis. **Sindicato e Estado**: suas relações na formação do proletariado de São Paulo. São Paulo; Ática, 1981.

SIMÕES, Rosângela Perdiz. A terra da liberdade. **Revista Ceciliana**. nº 10, 1998, p. 107-120.

SIMÕES, S.; PEREIRA, M. P. A arte e a ciência de fazer perguntas: aspectos cognitivos da metodologia de survey e a construção de questionário. In: AGUIAR, N. **Desigualdades sociais, redes de sociabilidade e participação política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007, p. 250-269.

SIQUEIRA, Euler David de. **Portos do Rio, Trabalhadores do Mar**. Privatização e Racionalização do Trabalho Portuário em Sepetiba e Rio De Janeiro. Tese (Doutorado em Sociologia e Antropologia). Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2001, Volumes I e II.

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

SOUZA, Manoel Fernando F. de. Raul Soares: 40 anos de uma amarga lembrança. **Santos Modal**. jun. 2004, p. 24-25.

STRAUSS, Anselm; CORBIN, Juliet. **Pesquisa qualitativa: técnicas e procedimentos para o desenvolvimento da teoria fundamentada**. 2ª ed. Porto Alegre: Artmed, 2008.

STONE, Peter. The abolition of the National Dock Labour Scheme and the revival of the Port of Liverpool. **Economic Affairs**. v. 19, 2 jun. 1999, p. 18-22.

THOMPSON, Edward Palmer. **A Formação da Classe Operária Inglesa**. A árvore da liberdade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.

TOMIZAKI, Kimi. **Ser metalúrgico no ABC: transmissão e herança da cultura operária entre duas gerações de trabalhadores**. Campinas, SP: UNICAMP/CMU-Publicações; Editora Arte Escrita, 2007.

TRIGUEIROS, Nanci Novo e. **As Intersindicais de Trabalhadores na Baixada Santista: o Fórum Sindical de Debates e a União dos Sindicatos da Orla Marítima de Santos**. 1998. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

TURNBULL, Peter J.; WASS, Victoria J. Defending Dock Workers – Globalization and Labor Relations in the World's Ports. **Industrial Relations**. vol. 46, nº 3, jul. 2007. p. 582-612.

\_\_\_\_\_. Port Labor. In: TALLEY, Wayne K. **The Blackwell Companion to Maritime Economics**. Blackwell Publishing, 2012.

VAZQUEZ, Daniel Arias; ASSUNÇÃO, Felipe Melo. Produtividade, Empregos e Salários no Porto de Santos após a Lei de Modernização Portuária. **Revista da Sociedade Brasileira de Economia Política**, São Paulo, n. 30, p. 91-122, out. 2011.

VELASCO JR, L. Privatizações: mitos e falsas percepções. In: \_\_\_\_\_. **A economia brasileira nos anos 90**. Rio de Janeiro: BNDES, 1999. p. 183-216.

VIEIRA, Sirlei Tereza Pitteri. **Competências Territoriais para o Desenvolvimento: uma análise sobre a Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS)**. 2012. Tese (Doutorado em Administração) – Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Municipal de São Caetano do Sul, São Caetano do Sul, 2012.

WEBER, Max. **A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo**. 4ª ed. São Paulo: Pioneira, 1985.

WELLMAN, David. **The Union Makes Us Strong: Radical Unionism on the San Francisco Waterfront**. New York: Cambridge University Press, 1997.

WORLD BANK. **Port Reform Toolkit**. Alternative Por Management Structures and Ownership Models. 2ª ed. Washington, DC: World Bank, 2007. Disponível em <[http://siteresources.worldbank.org/INTPRAL/Resources/338897-1164990391106/03\\_TOOLKIT\\_Module3.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTPRAL/Resources/338897-1164990391106/03_TOOLKIT_Module3.pdf)>. Acesso em 12 ago. 2010.

ZOTTO, Tania Christina. **O trabalho de estiva**: modernização x tradição: os desafios da tecnologia e da gestão do cais. São Paulo: LTr, 2002.

## **ARTIGOS DE JORNAL E INTERNET**

A TRIBUNA. TRT tenta conciliação entre Codesp e portuários. **A Tribuna**. Santos, 08 fev. 1991a.

\_\_\_\_\_. Empresa convoca trabalhadores a retomarem o serviço. **A Tribuna**. Santos, 08 fev. 1991b.

\_\_\_\_\_. Edmur pede CEV para discutir o porto. **A Tribuna**. Santos, 16 fev. 1991a.

\_\_\_\_\_. Companhia já tem pronta a lista de dispensa de pessoal. **A Tribuna**. Santos, 16 fev. 1991b.

\_\_\_\_\_. Ramos tranquiliza sindicalistas no Distrito Federal. **A Tribuna**. Santos, 16 fev. 1991c.

\_\_\_\_\_. Exclusividade dos avulsos é alvo de polêmica. **A Tribuna**. Santos, 16 fev. 1991d.

\_\_\_\_\_. Codesp cumpre ordem do ministro da Infraestrutura e demite 5.300. **A Tribuna**. Santos, 21 fev. 1991a.

\_\_\_\_\_. Covas denuncia: atos do Governo foram propositais. **A Tribuna**. Santos, 21 fev. 1991b.

\_\_\_\_\_. Privatização do cais será muito mais fácil. **A Tribuna**. Santos, 21 fev. 1991c.

\_\_\_\_\_. Prefeita adverte que 150 mil serão atingidos. **A Tribuna**. Santos, 21 fev. 1991d. Porto & Mar, p. 3.

\_\_\_\_\_. Texto integral da exposição de motivos do projeto. **A Tribuna**. Santos, 21 fev. 1991e. Porto & Mar, p. 3.

\_\_\_\_\_. Peltier promete ir a Brasília rever as demissões. **A Tribuna**. Santos, 23 fev. 1991.

\_\_\_\_\_. Doqueiros mantêm esquema de bloqueio do cais. **A Tribuna**. Santos, 26 fev. 1991a.

\_\_\_\_\_. Políticos e sindicalistas terão audiências hoje em Brasília. **A Tribuna**. Santos, 26 fev. 1991b.

\_\_\_\_\_. Sindicatos do Rio negam contatos com Governo. **A Tribuna**. Santos, 27 fev. 1991.

\_\_\_\_\_. Solidariedade marca manifestação. **A Tribuna**. Santos, 28 fev. 1991a.

\_\_\_\_\_. Justiça pode readmitir portuários da Codesp. **A Tribuna**. Santos, 28 fev. 1991b.

\_\_\_\_\_. Prefeitura de Guarujá vai ajudar portuários. **A Tribuna**. 01 mar. 1991a.

\_\_\_\_\_. Solidariedade aos portuários pára a Cidade. **A Tribuna**. 01 mar. 1991b.

\_\_\_\_\_. Bertiooga sente efeitos da paralisação. **A Tribuna**. 02 mar. 1991. p. 21.

\_\_\_\_\_. Apesar dos protestos, a negociação entre Cosipa e estivadores é adiada para hoje. **A Tribuna**. 17 abr. 1997.

\_\_\_\_\_. Os portos do País para a partir de hoje, por 48 horas. **A Tribuna**. 18 abr. 1997.

\_\_\_\_\_. Chega ao fim o impasse entre a Cosipa e a estiva. **A Tribuna**. 19 abr. 1997.

\_\_\_\_\_. Inquérito da estiva está longe do fim. **A Tribuna**. 29 jun. 1997.

\_\_\_\_\_. Sindicatos recuperam escala e termina a greve. **A Tribuna**. 27 nov. 1997.

\_\_\_\_\_. Oito escaladores do OGMO são agredidos. **A Tribuna**. 28 nov. 2000a.

\_\_\_\_\_. OGMO não escala estiva, porto pára e TRT nega liminar pedida por sindicato. **A Tribuna**. 28 nov. 2000b.

\_\_\_\_\_. Vanderlei avalia resistência da categoria como um “sucesso”. **A Tribuna**. 28 nov. 2000c.

\_\_\_\_\_. Estivadores fazem greve de 24 horas. **A Tribuna**. 28 jan. 2001.

\_\_\_\_\_. CEV pede prazo para estivadores passarem escala. **A Tribuna**. 23 mar. 2001.

\_\_\_\_\_. Gempo mantém data da passagem da escala. **A Tribuna**. 24 mar. 2001.

- \_\_\_\_\_. Empresas responsabilizarão Estiva por greve. **A Tribuna**. 27 mar. 2001a.
- \_\_\_\_\_. Câmara 'veste macacão' e defende estivadores. **A Tribuna**. 27 mar. 2001b.
- \_\_\_\_\_. Paralisação do porto prejudica os navios. **A Tribuna**. 28 mar. 2001a.
- \_\_\_\_\_. Comércio fecha as portas para evitar invasão. **A Tribuna**. 28 mar. 2001b.
- \_\_\_\_\_. Governo pode atender estiva e acabar com greve. **A Tribuna**. 28 mar. 2001c.
- \_\_\_\_\_. Solução do impasse da estiva fica para hoje. **A Tribuna**. 29 mar. 2001.
- \_\_\_\_\_. Tribunal determina fim da paralisação. **A Tribuna**. 30 mar. 2001.
- \_\_\_\_\_. Justiça autoriza empresa a operar navio. **A Tribuna**. 31 mar. 2001.
- \_\_\_\_\_. Caminhoneiros não transportarão carga de terminal que dispensar estiva. **A Tribuna**. 01 abr. 2001a.
- \_\_\_\_\_. Portuários tentam invadir Tecon e Libra. **A Tribuna**. 01 abr. 2001b.
- \_\_\_\_\_. Ministério Público se afasta das negociações. **A Tribuna**. 06 abr. 2001.
- \_\_\_\_\_. Governo confirma PDV e estiva volta hoje. **A Tribuna**. 10 abr. 2001.
- \_\_\_\_\_. OGMO dá senha para escalar estivadores. **A Tribuna**. 11 abr. 2001.
- \_\_\_\_\_. OGMO obedece ao rodízio da estiva e 2 navios ficam parados. **A Tribuna**. 11 abr. 2001.
- ALVES, Paulo. Passeata de portuários acaba em depredações. **A Tribuna**. 25 nov. 1998.
- ALOISE, Francisco. Greve no porto é deflagrada hoje às 7 horas. **A Tribuna**. Santos, 07 fev. 1991a.
- \_\_\_\_\_. Governo mantém demissão de 5.300 doqueiros. **A Tribuna**. Santos, 22 fev. 1991b.
- \_\_\_\_\_. Multifuncionalidade e vinculação: resistências ou omissões? **PortoGente**. 07 set. 2011. Disponível em: < <http://portogente.com.br/colunistas/carla-diequez/multifuncionalidade-e-vinculacao-resistencias-ou-omissoes>>
- DIÁRIO DO LITORAL. Justiça do Trabalho anula o TAC firmado entre OGMO e Ministério Público. **PortoGente**. 15 jan. 2013. Disponível em:

<http://portogente.com.br/noticias-do-dia/justica-do-trabalho-anula-o-tac-firmado-entre-ogmo-e-ministerio-publico-66352/66352>

DOMINGUES, Claudia. Acidentes de trabalho sofrem redução no Porto de Santos. **PortoGente**. 16 mai. 2006. Disponível em: <<http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=3928>>. Acesso em 16 mai. 2013.

D.O. URGENTE. Cidade da resistência. **D. O. Urgente**. 03 mar. 1991a.

\_\_\_\_\_. O que disseram os jornais sobre o dia 28 de fevereiro em Santos. **D. O. Urgente**. 03 mar. 1991b.

FIGUEIREDO, Leopoldo. Governador decide hoje se participa de negociação para acabar com greve. **A Tribuna**. 05 abr. 2001.

FOLHA DE SÃO PAULO. Codesp reabre negociação com portuários de Santos. **Folha de São Paulo**. 23 fev. 1991.

\_\_\_\_\_. Estivadores aprovam salário menor. **Folha de São Paulo**. 31 jul. 1997. Caderno Dinheiro, p. 10.

FROUFE, Célia; VERÍSSIMO, Renata. Governo planeja concessão de 45 portos. **O Estado de São Paulo**. 24 jun. 2011. Disponível em: <[http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20110624/not\\_imp736324,0.php](http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20110624/not_imp736324,0.php)> Acesso em 24 jun. 2011.

JORNAL DA TARDE. Clima de guerra na porta da Cosipa. **Jornal da Tarde**. 16 abr. 1997.

INTERSINDICAL PORTUÁRIA. Metas. **Jornal da Intersindical Portuária**. Ano 1, n. 1, mar. 1998.

\_\_\_\_\_. BloodMonday – O dia de cão. **Intersindical Portuária do Estado de São Paulo**. Disponível em: <<http://viasantos.com/intersindical/index1.html>>. Acesso em 31 out. 2006.

\_\_\_\_\_. Fracassam as negociações. Empresários abandonam a mesa. **Intersindical Portuária do Estado de São Paulo**. Disponível em: <<http://www.viasantos.com/intersindical/index2.html>>. Acesso em 15 jan. 2012.

\_\_\_\_\_. Mensagens de apoio ao movimento dos estivadores. **Intersindical Portuária do Estado de São Paulo**. Disponível em: <<http://www.viasantos.com/intersindical/apoio.html>> Acesso em 15 jan. 2012.

MANFREDINI, Camila; CORDEIRO, Ellen; CARDOSO, Denis. Greve se amplia no porto de Santos. **Gazeta Mercantil**. 03 abr. 2001.

MARGON, Andréa. Primeira portuária grávida revoluciona setor no Espírito Santos. **PortoGente**. 26 jan. 2010. Disponível em: <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=27382&sec=10> . Acesso em 10 jun. 2010.

O ESTADO DE SÃO PAULO. Comércio de Santos pára junto com o porto. O Estado de São Paulo. 01 mar. 1991.

O GLOBO. Portuários de Santos entram em confronto com a Política. **O Globo**. 28 fev. 1991. p. 34.

PORTO de Santos registra confusão durante escala de mão de obra. **G1 Santos e Região**. 06 jul. 2012. Disponível em: <http://m.g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2012/06/porto-de-santos-registra-confusao-durante-escala-de-mao-de-obra.html>

PORTOGENTE. Audiência dos estivadores de Santos sem sucesso no TRT. **PortoGente**. Disponível em: <http://portogente.com.br/56149?id=%3A56149>

REGALADO, Nilson. Estivadores decidem acatar a escala imposta pelo OGMO. **A Tribuna**. 09 abr. 2001a.

\_\_\_\_\_. Nova regra de escala acaba com paralisação. **A Tribuna**. 12 abr 2001b.

RHEDER, Marcelo. Cosipa e estivadores fazem trégua para descarregar dois navios para a empresa. **O Globo**. 17 abr. 1997.

RODRIGUES, José. Grevistas voltam ao porto para evitar multa. **O Estado de São Paulo**. 27 nov. 1998.

\_\_\_\_\_. Continua a paralisação no Porto de Santos. **O Estado de São Paulo**. 30 nov. 2000. p. B1.

\_\_\_\_\_. Paralisação no porto causa conflito em Santos. **O Estado de São Paulo**. 28 mar. 2001a.

\_\_\_\_\_. Termina a greve e Porto volta a operar amanhã. **O Estado de São Paulo**. 09.abr.2001.

SANTOS (SP): Porto opera normalmente, sem intervalo de 11 horas. **Força Sindical**. 31 mai. 2012. Disponível em: [http://fsindical.org.br/portal/noticia.php?id\\_con=19874](http://fsindical.org.br/portal/noticia.php?id_con=19874)

SCHIAVON, Hélio. OGMO do Porto de Santos é o mais avançado do Brasil. **A Tribuna**. 18 abr. 1996a.

\_\_\_\_\_. Hélio. Trabalhadores resistem à inscrição nos OGMOS. **A Tribuna**. 18 abr. 1996b.

SINDESTIVA. Estivadores querem trabalho decente no porto. **Mundo Sindical**. 13 jun. 2012. Disponível em: <http://www.mundosindical.com.br/sindicalismo/noticias/noticia.asp?id=9460>

SIQUEIRA, Fausto. Transferência de controle de escala pára o porto de Santos. **Folha de São Paulo**. 28 nov. 2000. p. B4.

\_\_\_\_\_. Briga entre estivadores e PM deixa 8 feridos. **Folha de São Paulo**. 3 abr. 2001. p. B10.

\_\_\_\_\_; SCOLESE, Eduardo. Estivadores mantêm greve julgada abusiva. **Folha de São Paulo**. 4 abr. 2001. p. B16.

TRABALHADORES do Porto de Santos paralisam operações. **G1 Santos e Região**. 29 mai. 2012. Disponível em: <http://m.g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2012/05/trabalhadores-do-porto-de-santos-paralisam-operacoes.html>

## LEGISLAÇÃO CONSULTADA

BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452**, de 1º de maio de 1943. Institui a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm)>. Acesso em 12 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.630**, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico de exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18630.htm)> Acesso em 10 fev. 2009.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.719**, de 27 de novembro de 1998. Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19719.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19719.htm)> Acesso em 24 mar. 2010.

\_\_\_\_\_. **Medida Provisória nº 595**, de 06 de dezembro de 2012. Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm)>. Acesso em 01 fev. 2013.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.815**, de 5 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; [...] e dá outras providências.  
Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm)>. Acesso em 10 jun. 2013.

## **BIBLIOGRAFIA CONSULTADA**

BOURDIEU, Pierre. **A Distinção**: crítica social do julgamento. São Paulo: Edusp; Porto Alegre, RS: Zouk, 2007.

\_\_\_\_\_. Capital simbólico e classes sociais. **Novos estudos CEBRAP**, São Paulo, n. 96, jul. 2013. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-33002013000200008&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-33002013000200008&lng=pt&nrm=iso) .

\_\_\_\_\_. Espaço Social e Espaço Simbólico. In: \_\_\_\_\_. **Razões Práticas**: sobre a teoria da prática. 11ª ed. Campinas, SP: Papius, 2011. p.13-28.

MARTINEZ, Ana Teresa, **Pierre Bourdieu**: razones y lecciones de una práctica sociológica. Buenos Aires: Manantial, 2007.

## APÊNDICE 1 – ROTEIRO DE ENTREVISTA

### 1. Filtro

1.1 Ano de entrada no porto		
1. ( ) Anterior a 1993	1.1 Ano: _____	4. ( ) 2000 a 2008
2. ( ) 1993 a 1995		5. ( ) 2008 a 2013
3. ( ) 1996 a 2000		6. ( ) NR/NS
1.2 Foi ou é dirigente sindical?		
1. ( ) Sim	1.1 Cargo: _____	1.2 Período: _____
2. ( ) Não		3. ( ) NR/NS

### 2. Dados socioeconômicos

2.1 Nome completo ou apelido:
2.2 Qual a sua condição de inscrição no OGMO?
1. ( ) Registrado 2. ( ) Cadastrado
2.3 Idade
2.4 Trabalha somente na estiva ou exerce outra profissão?
2.6 Renda obtida do trabalho na estiva
2.7 Possui parentesco com outro estivador?
2.8 Escolaridade

### 3. Trajetória no porto/o trabalho portuário

2.1 Qual foi a sua motivação para ser estivador?
2.2 Como era o trabalho no porto quando você entrou na estiva?
2.3 O que mudou no trabalho desde que você entrou na estiva?
2.4 Qual a importância da qualificação para o trabalho do estivador?
2.5 Você pensa em exercer outra profissão? Se sim, por qual motivo?

### 4. Participação política

4.1 O que o sindicato representa para você?
4.2 O que o sindicato representa para a categoria?
4.3 Você frequenta as assembleias sindicais, manifestações e greves convocadas pelo sindicato? Por quê?
4.4 Você lembra do movimento realizado em 1997, contra o fim da escalação de estivadores no terminal da Cosipa? Você participou? Qual a sua opinião sobre o movimento e os resultados obtidos?
4.5 Você lembra da greve feita pela estiva em 2001, quando da passagem da escala para o OGMO? Você participou? Qual a sua opinião sobre ela e os resultados obtidos?
4.6 Para você, o que tem mais força: o sindicato ou a união da categoria – independente da ação sindical? Por quê?

## 5. Modernização Portuária

5.1 Para você, o que é a modernização portuária?
5.2 Para você, qual o papel do OGMO?
5.3 A passagem da escalação do trabalho para o OGMO melhorou ou piorou a escalação? Por quê?
5.4 O que você acha do intervalo de 11 horas entre as jornadas de trabalho? Como você vê a ação do sindicato nessa decisão e na implantação do intervalo?
5.5 O que você acha da escala eletrônica? Como você vê a ação do sindicato na implantação da escala eletrônica?
5.6 Na sua opinião, o trabalho está mais automatizado? Se sim, em que isso modifica o trabalho dos estivadores?
5.7 Em que as mudanças ocorridas desde 1993 impactaram na remuneração e na quantidade de trabalho para os estivadores?
5.8 Em linhas gerais, o que a privatização/modernização dos portos modificou para o estivador?

## 6. Opiniões gerais

6.1 O que representa para você ser trabalhador portuário? Tente definir em uma palavra e explique por que a escolha dela.
6.2 O que significa para a sua família você ser estivador?
6.3 Como você acha que o estivador é visto pela sociedade?
6.4 A modernização mudou a visão da sociedade sobre o estivador?