

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E NATURAIS  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL DAS RELAÇÕES  
POLÍTICAS

GRACINEIDE MARIA DE SOUZA

**OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS (TPAS) E OS  
IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS DA LEI Nº 8.630/93 DE  
MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS**

VITÓRIA  
2017

GRACINEIDE MARIA DE SOUZA

**OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS (TPAS) E OS  
IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS DA LEI Nº 8.630/93 -  
MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Centro de Ciências Humanas e Naturais da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre em História, na área de concentração da História Social das Relações Políticas.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Cláudio Moisés Ribeiro.

VITÓRIA  
2017

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)  
(Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, ES, Brasil)

---

S729t Souza, Gracineide Maria de, 1964-  
Os trabalhadores portuários avulsos (TPAS) e os impactos socioeconômicos da Lei 8.630/93 de modernização dos portos / Gracineide Maria de Souza. – 2017.  
234 f. : il.

Orientador: Luiz Cláudio Moisés Ribeiro.  
Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e Naturais.

1. Brasil. Lei de Modernização dos Portos (1993). 2. Portos. 3. Transporte marítimo. 4. Trabalhadores temporários. I. Ribeiro, Luiz Cláudio Moisés. II. Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Ciências Humanas e Naturais. III. Título.

CDU: 93/99

---

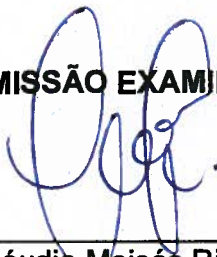
GRACINEIDE MARIA DE SOUZA

OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS (TPAS) E OS IMPACTOS  
SOCIECONÔMICOS DA LEI Nº 8.630/93 - MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Centro de Ciências Humanas e Naturais, da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre em História Social das Relações Políticas.

Aprovada em: 24 / 08 / 2017

**COMISSÃO EXAMINADORA**



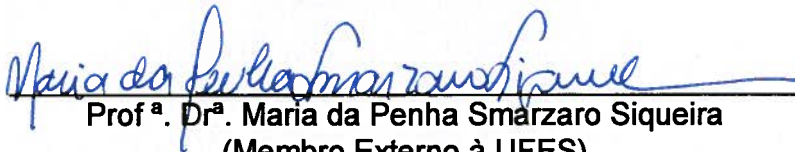
---

Prof.º Dr. Luiz Cláudio Moisés Ribeiro (PPGHIS/UFES)  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO - UFES  
Orientador



---

Jucara Luzia Leite  
(Membro do PPGHIS/UFES)



---

Prof.ª. Dr.ª. Maria da Penha Smarzaró Siqueira  
(Membro Externo à UFES)

---

Prof.º Dr. Antônio Carlos Amador Gil  
Suplente (Membro do PPGHIS)

---

Prof.º Dr. Leonardo Bis dos Santos  
Suplente (Membro Externo à UFES)

Ao Gercino Machado de Souza  
*(In memoriam)*

## **AGRADECIMENTOS**

Em primeiro lugar agradeço a Deus, por estar sempre ao meu lado e é quem me capacita em tudo. Pelo meu orientador e amigo Luiz Cláudio Moisés Ribeiro por ter aceitado e acreditado nesse projeto, e proporcionou galgar mais este degrau da caminhada acadêmica. Foi mais amigo do que professor, mas quando necessário, soube ser firme nas cobranças, exigindo maior dedicação, conseguiu com seu jeito descontraído, amigável e com riqueza em conhecimentos, transmitir no momento certo a luz que eu precisava para nortear esta pesquisa.

Ao meu ex-colega de trabalho e amigo Fabrício, mentor da ideia de fazer um estudo com os trabalhadores portuários, sendo o ponto inicial desta pesquisa.

Minha família, meu porto seguro, sempre presente e incentivadora.

Minhas três preciosidades, Camila, Renata e Maitê filhas e neta respectivamente, e meus genros Heitor e Paulo Figueiredo, ajudou muito com as impressões.

Todos aqueles que acreditaram que eu seria capaz e contribuíram para que esse sonho tornasse realidade.

Professores Dr<sup>a</sup> Maria da Penha Smarzaró Siqueira e Dr. Sergio Marlow pelas horas dedicadas para corrigir o trabalho e, pelas sugestões e orientações no decorrer da qualificação, muito contribuíram para realização do mesmo.

De forma geral, agradeço a todos os docentes e discentes do Programa de Mestrado e Doutorado em História Social das Relações Políticas da UFES, em especial àqueles com os quais tive maior contato durante esse período, Paulo Cesar Santos Ruas, Cassia Lourdes Paradella e Maria Colodete, muito contribuíram para construção desta dissertação.

Aos entrevistados, Adilson José Cruzeiro, diretor do Sindicato dos Conferentes; Elias Gaspar Pereira, ex-arrumador; Josué King Pereira diretor do Sindicato dos Arrumadores; Emanuel Amâncio, estivador; José Adilson Pereira, diretor presidente do Sindicato dos Estivadores; Enildo Moreira Ferreira, superintendente da CODESA, muito colaboraram com as informações concedidas em entrevista. Todos os trabalhadores portuários avulsos que dedicaram alguns minutos para responder o questionário.

Felipe, amigo e companheiro de todos os momentos.

“(...) à medida que aumenta a força dos dominados no campo social e a dos seus representantes (partidos ou sindicatos) no campo jurídico, a diferenciação do campo jurídico tende a aumentar, como sucedeu na segunda metade do século XIX, com o desenvolvimento do direito comercial, e também com o do direito do trabalho e, mais geralmente, com o do direito social.”

(BOURDIEU, 1989, p.9).

## RESUMO

Esta dissertação tem como finalidade mensurar o impacto socioeconômico causado aos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs) pela promulgação da Lei 8.630/93, de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, que influenciou diversos segmentos produtivos e profissionais do país. A Lei determinou a institucionalização do Órgão Gestor de Mão-de-Obra no Espírito Santo (OGMO-ES), órgão responsável por administrar as atividades desenvolvidas pelos TPAs, num processo que alterou as relações de trabalho dessas categorias. Tal alteração foi tão profunda que tornou-se objeto desta dissertação: a identificação do impacto a esses trabalhadores a partir do início administração do OGMO. Com esse objetivo foi realizada uma pesquisa com 31 (trinta e um) trabalhadores portuários avulsos, 3 (três) dirigentes de sindicatos, um trabalhador que ingressou a partir de concurso oferecido pelo OGMO, um superintendente do órgão administrador do Porto de Vitória, a CODESA, e outro trabalhador que teve as atividades encerradas em consequência das mudanças implementadas pela referida Lei. Como arcabouço teórico foi utilizada bibliografia especializada e estudos de caso que referenciam o tema, bem como técnicas da história oral que contribuem com a reconstrução da memória dos entrevistados. A metodologia utilizada para obtenção informações sobre os trabalhadores e sindicatos foi um questionário com 24 (vinte e quatro) perguntas, sendo 20 questões fechadas, 3 (três) semiabertas e 1 (uma) aberta, aplicado a 31 (trinta e um) trabalhadores portuários avulsos de diversas categorias e entrevistas estruturadas direcionada a alguns líderes sindicais e da CODESA. A partir dos estudos realizados com os trabalhadores e a análise do cenário atual das atividades desenvolvidas para movimentação de cargas no porto foi possível identificar que realmente ocorreu impactos socioeconômicos, tanto para categoria dos trabalhadores, quanto as entidades sindicais.

**Palavras Chave:** Trabalhadores portuários, OGMO, modernização dos portos.



## ABSTRACT

This dissertation is intended to measure the socioeconomic impact caused to the Dock Workers by the enactment of Law 8.630/93, of February 25, 1993, known as the Modernization of Ports Act, which influenced several productive and professional segments. The Law mandated the institutionalization of the Labor Management Body in Espírito Santo (OGMO-ES), the body responsible for administering the activities developed by the Port Workers, in a process that changed the labor relations of these categories. Such a change was so profound that it became the object of this dissertation: the identification of the impact to these workers from the beginning of the OGMO's administration. For this purpose, a survey was carried out with 31 (thirty-one) port workers, trade union 3 (three) leaders, the superintendent of the administrative body of the Port of Vitória, CODESA, and a worker whose activities were terminated because of the changes implemented by said Law. As a theoretical framework, specialized bibliography and case studies, that refer to the theme, the use of oral history techniques used to build memory sources, as well as other documentary sources. The methodology used to obtain information on workers and unions was a questionnaire with 24 (twenty-four) questions, 20 closed questions, 3 (three) semi-open and 1 (one) open, applied to 31 (thirty-one) port workers. Different categories and structured interviews directed to some union leaders and CODESA. From the studies carried out with the workers and the analysis of the current scenario of the activities that are developed in the movement of cargo in the ports, it was possible to identify the various socioeconomic impacts experienced by the category and the trade union entities.

**Keywords:** Dock workers, OGMO, port modernization.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

### TABELAS

Tabela 1: Principais Portos Organizados em movimentação de cargas – 1º semestre 2016.....	14
Tabela 2: Principais Terminais Privados em movimentação de cargas - 1º semestre de 2016.....	14
Tabela 3: Arrendamentos realizados no Porto de Vitória/ES.....	43
Tabela 4: Decreto nº 5.452 de 01.05.1943 – Regulamentação dos Trabalhadores Portuários Marítimos.....	63
Tabela 5: Atribuições aos OGMO's: Leis 8.630/93 Versus 12.815/2013.....	82
Tabela 6: Comissão Paritária do OGMO .....	88
Tabela 7: Evolução da movimentação de cargas (em tons), por navegação e total de cargas – 1998-2010.....	111

### GRÁFICOS

Gráfico 1: Como você ingressou no OGMO? (31 respostas) .....	76
Gráfico 2: Sexo: (31 respostas) .....	77
Gráfico 3: Em relação à segurança e medicina do trabalho, você considera ter acompanhamento adequado (31 respostas) .....	86
Gráfico 4: O OGMO oferece treinamentos relacionados as atividades exercidas por você? (31 respostas) .....	112
Gráfico 5: Qual seu grau de Instrução? (31 respostas) .....	114
Gráfico 6: A qual a sua categoria? (31 respostas) .....	125
Gráfico 7: Idade: (31 respostas) .....	141
Gráfico 8: Você considera que o salário e benefício que recebe é: (31 respostas) .....	141
Gráfico 9: Você recebe informações a respeito dos depósitos dos benefícios sociais e previdenciários? (31 respostas) .....	143
Gráfico 10: Há quantos anos atua como trabalhador Portuário Avulso? (31 respostas) .....	144
Gráfico 11: Num modo geral, as condições de trabalho melhoraram a partir da criação do OGMO e quais foram as melhorias? (14 respostas) .....	145
Gráfico 12: Como você classifica a administração anterior (Sindicatos) em relação ao OGMO: (14 respostas) .....	146
Gráfico 13: O seu relacionamento com o Sindicato antes do OGMO, era (14 respostas) .....	148

## LISTA DE SIGLAS

AFRMM -Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante  
ALCA - Associação de Livre Comércio nas Américas  
ANL - Aliança Nacional Libertadora  
ANTAQ -Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária  
BNDES -Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social  
BAP - Boletim de Atualizações Portuárias  
CCT - Contrato Coletivo de Trabalho  
CDFMM - Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante  
CODESA- Companhia Docas do Espírito Santo  
CGT - Comando Geral dos Trabalhadores  
CLT - Consolidação das Leis Trabalhistas  
CMM - Comissão da Marinha Mercante  
CODESA- Companhia Docas do Espírito Santo  
CPI - Comissão Parlamentar de Inquérito  
CPVV - Companhia Portos de Vila Velha  
CRFB - Constituição da República Federativa do Brasil  
CRTM - Conselho Regional do Trabalho Marítimo  
CSTM - Conselho Superior do Trabalho Marítimo  
CUT - Central Única dos Trabalhadores  
CVRD - Companhia Vale do Rio Doce  
DTM - Delegacia do Trabalho Marítimo  
DTM's - Delegacias do Trabalho Marítimo  
EPI's - Equipamentos de Proteção Individual  
ES - Espírito Santo (estado)  
EFVM -Estrada de Ferro Vitória-a-Minas  
FUNDAP -Fundo para Desenvolvimento Das Atividades Portuárias  
FGTS - Fundo de Garantia do Tempo de Serviço  
GEMPO - Grupo Executivo para Modernização Portuária  
MERCOSUL - Mercado Comum para países do Cone Sul  
MTT -Ministério do Trabalho e Emprego  
MT - Ministério dos Transportes  
NAFTA - Tratado Norte-Americano do Livre Comércio  
PETROBRÁS – Petróleo Brasileiro S.A  
PORTOBRÁS – Empresa de Portos do Brasil  
PNNMM - Política Nacional de Navegação da Marinha Mercante  
MUT - Movimento Unificado dos Trabalhadores  
OGMO- Órgão Gestor de Mão-de-Obra Trabalhadores Portuários Avulsos  
PR - Paraná (estado)  
PMDB - Partido do Movimento Democrático Brasileiro  
PPD - Pacto Popular Democrático  
PT - Partido dos Trabalhadores  
RJ - Rio de Janeiro  
RMGV - Região Metropolitana da Grande Vitória  
SDP -Sistema de Desempenho Portuário  
SETEMEES - Sindicato dos Estivadores em Estiva de Minérios do Estado do Espírito Santo  
SINDAMARES - Sindicato das Agências Marítimas do Espírito Santo

SINDOPES - Sindicato dos Operadores Portuários do Espírito Santo  
SINDPAES - Sindicato dos Portuários Avulsos de Capatazia, Arrumadores e dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral do Estado do Espírito Santo  
SP - São Paulo (estado)  
SUNAMAM - Superintendência Nacional da Marinha Mercante  
SUPORT - Sindicato dos Trabalhadores Portuários, Portuários Avulsos e com Vínculo Empregatício nos Portos do Espírito Santo.  
TCPVV - Terminal da Companhia Portuária de Vila Velha  
TEU - *Twenty-foot Equivalent Units*- (Unidades equivalentes a 20 pés)  
TLR - Tonelada Líquida de Registro  
TPAs- Trabalhadores Portuários Avulsos  
TPB - Tonelada de Porte Bruto  
TRT - Tribunal Regional do Trabalho  
TVV - Terminal de Vila Velha  
UVV - Universidade Vila Velha  
VOL -Vitória *Offshore Logistics*

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>A NAVEGAÇÃO E SUAS FACETAS</b>	
2.1	MODERNIZAÇÃO DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS NO ESPÍRITO SANTO: SÉCULOS XIX E XX.....	30
<b>3</b>	<b>A LEI 8.630/93 DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS</b>	
3.1	PLANOS DE SALVAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA.....	54
3.2	LEIS QUE ANTECEDERAM A LEI 8.630/93 – MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS.....	62
3.3	A INSTITUCIONALIZAÇÃO DO OGMO.....	72
<b>4</b>	<b>AS LUTAS SINDICAIS E OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS</b>	
4.1	SINDICATOS: ENTRE O SURGIMENTO E A CAMINHADA.....	90
4.2	SINDICATOS CAPIXABAS: ENTRE AS LUTAS E O MAR.....	99
4.2.1	<b>A Saga do Sindicato dos Estivadores e Sindicato dos Conferentes e Consertadores Capixabas.....</b>	<b>122</b>
4.2.2	<b>Sindicato dos Arrumadores e Capatazia nos Portos Capixabas....</b>	<b>131</b>
4.2.3	<b>A Unificação dos sindicatos que representam os trabalhadores portuários avulsos.....</b>	<b>137</b>
4.3	TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS E O COTIDIANO: DESVENDANDO SEGREDOS DOS TPAS.....	140
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>150</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>156</b>
	<b>GLOSSÁRIO .....</b>	<b>163</b>
	<b>APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO.....</b>	<b>169</b>
	<b>APÊNDICE B - ENTREVISTA COM ELIAS GASPAR PEREIRA.....</b>	<b>173</b>
	<b>APÊNDICE C – ENTREVISTA COM ADILSON JOSÉ CRUZEIRO.....</b>	<b>180</b>
	<b>APÊNDICE D - ENTREVISTA COM JOSUÉ KING FERREIRA.....</b>	<b>191</b>
	<b>APÊNDICE E - ENTREVISTA COM EMANUEL AMÂNCIO PEREIRA.</b>	<b>202</b>
	<b>APÊNDICE F - ENTREVISTA COM JOSÉ ADILSON PEREIRA.....</b>	<b>207</b>
	<b>APÊNCICE G – ENTREVISTA COM ENILDO FERREIRA.....</b>	<b>223</b>

## 1 INTRODUÇÃO

“Vitória, cidade velha de aspecto colonial, pessimamente construída, sem alinhamento, sem esgoto, sem arquitetura, seguindo os caprichos do território, apertada entre a baía e um grupo de montanhas, não tem campo para desenvolver-se sem a dependência de grandes despesas, entretanto possui um porto em condições admiráveis, indiscutivelmente muito superior a todos os outros do Estado e um dos quatro melhores do Brasil”.  
Muniz Freire<sup>1</sup>.

O Estado do Espírito Santo (ES) dispõe de uma infraestrutura para transportes ferroviário, rodoviário e marítimo; abrange vários portos multicargas e terminais especializados que constituem o seu complexo portuário. São eles: Porto de Vitória (Cais Comercial, Cais de Capuaba com os terminais: Terminal de Vila Velha (TVV) e o Terminal Codesa, Cais de Paul, Terminal da FLEXIBRÁS, Terminal da Companhia Portuária Vila Velha (CPVV)); Porto de Tubarão (Companhia Vale do Rio Doce S/A); Porto de Praia Mole (terminal especializado em produtos siderúrgicos (TPS) operado pelo condomínio ArcelorMittal, Usiminas e Gerdau Açominas, e o terminal de carvão mineral operado pela Vale do Rio Doce); Porto de Barra do Riacho - Portocel (especializado em embarque de celulose do grupo Votorantim/Fíbria); Porto de Regência (especializado em armazenamento de petróleo bruto/Petrobrás); Ponta de Ubu (especializado em embarque de pelotas de minério de ferro para siderurgia, administrado pela Samarco Mineração e Companhia Vale do Rido Doce). O complexo portuário movimenta aproximadamente “25% das mercadorias que entram e saem do Brasil e 12% da receita cambial nacional”.<sup>2</sup> A fim de atender a demanda, o Estado conta com portos organizados e privativos, especializados em carga e descarga de automóveis, celulose, produtos siderúrgicos, movimentação de contêineres e grãos, entre outros, que fomentam a economia e aumentam a competitividade em âmbito nacional e internacional.

A movimentação de carga nacional no primeiro semestre de 2016 foi de 491,1 (quatrocentos e noventa e um milhões e cem toneladas). Desse montante, 176,1 (cento e setenta e seis milhões e cem mil de toneladas) foram realizadas nos portos organizados, sendo que os portos capixabas estiveram em 10<sup>o</sup> (décimo) lugar no

---

<sup>1</sup> FREIRE, **Relatório de 1896, pág. 17.** Apud SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. **O Desenvolvimento do Porto de Vitória 1870 - 1940:** CODESA. Vitória, 1984, p. 78.

<sup>2</sup> SINDAMARES - **Sindicato das Agências Marítimas do Espírito Santo.** Disponível em: <<http://www.sindamares.com.br/portos>>. Acesso em 30/05/2016.

*ranking* nacional, com aproximadamente 3 (três) milhões de toneladas de cargas movimentadas, conforme estatística disponibilizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) Tabela 1. Os terminais de uso privado movimentaram 315 (trezentos e quinze) milhões de toneladas. O Porto de Tubarão ocupou o segundo lugar do *ranking* nacional, com a movimentação de 50,2 (cinquenta milhões e duzentas mil de toneladas), conforme apresentado na Tabela 2, disponibilizada no *site* da ANTAQ.<sup>3</sup>

**TABELA 1 – PORTOS ORGANIZADOS**

Santos – SP	49,5
Itaguaí – RJ	28,7
Paranaguá – PR	22,1
Rio Grande – RS	12,2
Suape – PE	11,0
Itaqui – MA	9,6
Vila do Conde – PA	7,8
São Francisco do SUL - SC	6,0
Santarém – PA	3,7
<b>Vitória – ES</b>	<b>3,0</b> - Em milhões de toneladas

**Tabela 1.** Principais Portos Organizados em movimentação de cargas – 1º semestre de 2016 (destaque nosso).

Fonte: Sistema de Desempenho Portuário (SDP/ANTAQ).

**TABELA 2 – PORTOS PRIVADOS**

Ponta da Madeira – MA	69,2
<b>Tubarão – ES</b>	<b>50,2</b>
Ilha Guaíba - Tig – RJ	22,7
Tebar- SP	20,8
Tebig- RJ	18,0
Madre de Deus – BA	8,9
Trombetas – PA	8,6
Alumar- MA	7,0
Ilha D'Água – RJ	7,0
Porto do Açú – RJ	6,6 - Em milhões de toneladas

**Tabela 2.** Principais Terminais Privados em movimentação de cargas - 1º semestre de 2016. (Destaque nosso).

Fonte: SDP.

<sup>3</sup>A movimentação total de carga em portos organizados e terminais privados no primeiro semestre de 2016 atingiu 491,1 milhões de toneladas. Isso representa aumento na ordem de 2,1%, quando comparado ao mesmo período de 2015. Esse resultado demonstra a excelente performance do setor portuário brasileiro; que mesmo diante de um PIB negativo, responde significativamente nos movimentos internos e do comércio exterior. Do total de toneladas movimentadas no semestre, 176,1 milhões foram nos portos organizados (+4,7%) e 315 milhões nos terminais de uso privado (+0,6%). O valor das cargas movimentadas nos terminais privados cresceu 14,2% nos últimos 5 anos, enquanto no mesmo período, portos organizados cresceram 18,3%, considerando-se os primeiros semestres na série de 2011 a 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Dados-Estatisticos-1-semester-2016.pdf>>. Acesso em: 09/12/2016.

A atividade comercial e industrial segue historicamente relacionada à navegação. Ela está associada aos procedimentos que ocorrem sobre a água no espaço portuário, como o transporte das cargas no interior do porto e sua proximidade. Da mesma forma os serviços servem como apoio à navegação, no que concerne ao manuseio de carga no navio e no pátio; transporte de mercadorias nas instalações em terra, dentre outras atividades que estão ligadas ao espaço comercial e industrial portuário<sup>4</sup>. As exportações e importações de cargas influenciam diretamente a Balança Comercial de um país, haja vista que são responsáveis pela abertura de frentes de trabalho. As atividades, normalmente, são realizadas por trabalhadores com vínculo empregatício - empregos diretos - ou por trabalhadores terceirizados e/ou avulsos - empregos indiretos.

Entendemos por trabalhadores portuários com vínculo aqueles que são contratados no regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e prestam serviços nas empresas envolvidas nas atividades portuárias. São as Agências Marítimas, Operadores Portuários, Alfândega, Polícia Federal, ANVISA, Serviços de lanchas, Rebocadores, Praticagem, dentre outras que estão diretas ou indiretamente ligadas ao transporte marítimo. Por trabalhadores portuários avulsos compreendemos aqueles que prestam serviços diretamente no cais, navios e/ou armazéns; mas não são regidos pela CLT, mas possuem o registro e/ou cadastro no Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO)<sup>5</sup>. Este assunto será aprofundado adiante, haja vista que o trabalho teve como objetivo abordar a categoria portuária de avulsos e a institucionalização do OGMO surgida com a Lei de Modernização dos Portos Lei nº 8.630/93, de 1º de fevereiro de 1993.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> VASCONCELOS, Flavia Nico. **O desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao início do século XXI: Uma cidade portuária?** Tese de Doutorado apresentada à Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, para obtenção do título de Doutora em Ciências Sociais. São Paulo. 2011, p. 412.

<sup>5</sup> OGMO - Órgão Gestor de Mão de Obra. Entidades sem fins lucrativos que atuam na regulamentação dos trabalhadores avulsos do setor portuário. A eles atribui-se caráter administrativo, fiscalizador e profissionalizante. Para que melhor se compreenda o tema, é indispensável que se conceitue trabalhador avulso.

<sup>6</sup> A Lei nº 8.630/93, também conhecida como a Lei de Modernização dos Portos, criada a partir de um Projeto de Lei 8/91, cuja finalidade era criar recursos e melhorias das normas e diretrizes das atividades portuárias, tendo como primícias a privatização dos portos organizados, mudanças na gestão dos trabalhadores portuários avulsos, dentre outras providências. Informações detalhadas em capítulo específico deste estudo. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências (LEI DOS PORTOS). Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L8630.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8630.htm)>. Acesso em: 25/09/2014.



No Espírito Santo, esse tráfego sobre águas deu início às atividades portuárias ainda no período da fundação da Capitania no século XVI, fosse pelo transporte de mercadorias e pessoas pelas vias marítimas - entre a Metrópole (Portugal) e a Vitória - fosse pelas vias fluviais - de um povoado a outro dentro da própria Capitania. Até meados do século XIX, a província capixaba contava com pequenos atracadouros localizados nas áreas litorâneas e fluviais fomentando, assim, a movimentação de cargas em várias vilas-porto, dentre elas: São Mateus; Itapemirim; Anchieta; Guarapari; Santa Leopoldina; Santa Cruz; Riacho; Regência; Conceição da Barra e Vitória. Diante das posições geográficas, os portos fluviais que mais destacaram naquele período foram os localizados em São Mateus e Itapemirim, que atuaram como pontos de ligação econômico-social da província capixaba com as demais cidades brasileiras.<sup>7</sup>

Quanto à atuação de trabalhadores nas atividades portuárias, conforme apresentado por Nascimento (1999)<sup>8</sup>, no início das navegações comerciais, os navios dispunham de um número elevado de funcionários a bordo. Logo, as atividades desenvolvidas dentro das embarcações nas movimentações de carga e descarga normalmente eram desempenhadas pela própria tripulação, o que dispensava a atuação de trabalhadores na orla portuária. Em contrapartida, André (1998)<sup>9</sup> informa que desde o final do período colonial as navegações nos espaços atlânticos eram encontrados tanto escravos quanto libertos nas atividades econômicas desenvolvidas nos cais. Eles atuavam de forma “esporádica e/ou internamente, como carregadores ou estivadores, marinheiros, remadores, barqueiros e condutores de veículos, através do sistema de ganho<sup>10</sup> e aluguel”.<sup>11</sup>

---

<sup>7</sup> ANDRÉ. Marlene Monteiro. **A Consciência de periculosidade e as estratégias defensivas dos portuários avulsos no contexto portuário de Vitória, ES**. São Paulo: s.n. 1998, p. 94.

<sup>8</sup> NASCIMENTO, Hiata Anderson Silva do. **O nascimento de um novo trabalhador portuário: Reestruturação Produtiva e Corporativismo**. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Campinas, SP, 1999, p. 2.

<sup>9</sup> Id., p. 37.

<sup>10</sup> Os pagamentos eram feitos diretamente aos trabalhadores.

<sup>11</sup> Os donos de escravos eram quem recebiam pelo fornecimento da mão-de-obra, porém repassava parte do ganho aos seus escravos, esta informação foi retirada do livro de Marlene Monteiro André, não foi encontrado nenhum outro registro sobre a utilização da mão de obra de escravos nos portos capixabas.

No âmbito dessas relações sociais, os negros integrados no sistema de ganho e/ou no de aluguel, distantes do espaço de opressão e flagelação que emanava da casa-grande e senzala, com tempos e ritmos diferentes, adquiriram nessa nova relação, a possibilidade de recriar as condições de sua reprodução, sob outra lógica relacional materializada pela “brecha assalariada” da economia escravista urbana<sup>12</sup>.

Nesse sentido, a transmutação espacial da associação dos negros escravos com a atividade laboral urbana configurou-se pela determinação dos próprios senhores, visto que, mesmo estando subordinados, tiveram oportunidades de conhecer métodos concretos de composição coletiva de trabalho. A partir dessa brecha, são eles, os negros, que operacionalizam o processo de autonomização dos trabalhadores portuários avulsos no padrão do trabalho independente e livre<sup>13</sup>.

A estrutura das instalações portuárias do Espírito Santo, até o início do século XX, era formada por diversos trapiches espalhados pela orla marítima e fluvial; enquanto a administração era realizada pelos capitalistas que atuavam no âmbito marítimo. Nesse âmbito, eram “os consignatários das agências de navegação (armadores) e das casas exportadoras”<sup>14</sup>. Como detentores do sistema produtivo, intermediaram o processo de introdução/expulsão dos trabalhadores livres nas atividades de estiva, de acordo com a prática comercial da época, conforme pode ser observado na informação de um estivador entrevistado por André (1999).<sup>15</sup>

O pessoal mais velho contava que no início quando chegava algum navio aqui tinham essas pessoas esporádicas (...) eles escolhiam as melhores de serviço, os mais fortes, os que tinham condições de fazer o trabalho. A visão era que ‘já que eu tinha que escolher aquele que estão na rua vou procurar o melhor para o trabalho (...)’ Mas só que tinham também aqueles que não tinham condições, eram franzinos, não tinham a mesma ligação e tinham chegado no porto por um motivo ou outro (...) (Est. nº 5).

Diante das dificuldades vivenciadas pelos trabalhadores, em função das precárias condições oferecidas pelas embarcações e/ou coordenadores do sistema produtivo portuário, sem nenhuma sistematização no regime de trabalho, o contingente que ficava à beira do cais aguardando por serviços de embarque e desembarque de

---

<sup>12</sup> NASCIMENTO. Op. Cit., págs. 37 e 38.

<sup>13</sup> Id., p. 38.

<sup>14</sup> ANDRÉ. Op. Cit., p. 42.

<sup>15</sup> Id., p. 43.

mercadorias percebeu a necessidade de se organizar para defender o interesse coletivo. A partir de um sentimento de solidariedade mútua, um grupo de trabalhadores, com a finalidade de criar alguns recursos de proteção e ajuda mútua aos trabalhadores que exerciam as atividades laborais no cais,<sup>16</sup> cria uma caixinha (fundo de reserva) para atender aos trabalhadores que se machucavam no trabalho ou para suprir outras necessidades.

Nessa perspectiva, a formação da mão de obra dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs) teve início somente no final do século XIX e se consolidou no início do século XX. A modernização capitalista do Porto de Vitória, no início do século XX, facilitou o acesso de trabalhadores até os navios. Outro fator que contribuiu para a inserção dos trabalhadores portuários avulsos foi o desenvolvimento tecnológico, pois as embarcações reduziram o contingente a bordo. Com isso, a necessidade de mão de obra nos cais para embarque e desembarque das mercadorias aumentou. Outros motivos que corroboraram a efetivação dos trabalhadores portuários avulsos foram: a Lei Áurea; imigrantes e emigrantes. O advento da Lei Áurea porque os escravos libertos já conheciam o sistema dos trabalhos a bordo dos navios e, sem ter trabalho para o sustento, concentravam-se à beira do cais em busca de trabalho. A chegada dos imigrantes, no primeiro momento italianos, devido às condições precárias que encontraram, pois nem todos conseguiram terras para trabalhar, também forçou a busca por trabalho no cais. Os nordestinos<sup>17</sup> que vieram para o Espírito Santo com a intenção de encontrar melhores condições de trabalho, também se concentram à beira do cais. Dentre outros fatores, o sistema de produção do período concentrado na economia agroexportadora, com a crescente produção cafeeira no Estado e com o aumento da exportação do produto, o escoamento da carga concentrou-se no porto de Vitória, resultando em elevação da demanda de mão de obra.

A organização e formação de uma categoria não é um processo simples. Muitas são as variáveis que envolvem esse procedimento. Nesse sentido, vários foram os problemas e dificuldades encontradas pelos trabalhadores portuários até alcançar a

---

<sup>16</sup> PEREIRA, José Adilson Pereira. Entrevista concedida à pesquisadora em Vitória/ES, dia 14/07/2016, P. 208.

<sup>17</sup> Segundo informação do Sr. Pereira, diretor da Estiva, o Bairro Alagoanos que fica nas proximidades de Santo Antônio, foi formado pelos Alagoanos que vieram para o Espírito Santo em busca de trabalho e encontram no Cais essa oportunidade. Eles concentraram próximos ao cais de Vitória, formando assim o Bairro Alagoano.

estabilidade e o reconhecimento da classe. Segundo informa Hobsbawm (2000),<sup>18</sup> a situação dos estivadores que atuavam nos portos ingleses do final do século XIX e início do XX também não era diferente, já que enfrentaram dificuldades durante o processo de formação e consolidação da classe trabalhadora. A maioria das atividades portuárias desenvolvidas nos navios não possui rotinas regulares, o que torna comum a atuação do trabalhador casual. “Quanto mais pobre e mais casual o estivador, mais se apegava ele à justiça grosseira do casualismo, mesmo que esta fosse apenas a justiça da loteria na qual qualquer um podia tirar o número da sorte”<sup>19</sup>. Por mais que o administrador das equipes buscasse condições favoráveis, a “autopreservação impelia o estivador não-habilitado a uma política de solidariedade; de distribuição ‘justa’ do trabalho que estivesse disponível”.<sup>20</sup>

Mesmo diante das barreiras, a formação e criação dos primeiros sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos, que atuam no porto de Vitória, Estado do Espírito Santo; surgiu a partir da organização de grupo de trabalhadores que, inicialmente, teve como interesse fornecer qualidade de trabalho e uma condição igualitária a todos. Assim, de acordo com Nascimento (1999),<sup>21</sup> em vinte de julho de mil novecentos e dezoito, foi criado o primeiro sindicato dos trabalhadores portuários avulsos, momento em que nasceu o Sindicato dos Estivadores, cuja atividade principal seria realizar as estivagens dentro dos porões dos navios, tanto no que se refere ao embarque quanto ao desembarque.

Conforme informado por Nascimento (1999),<sup>22</sup> em vinte de novembro de mil novecentos e vinte e sete, foi criado o segundo sindicato dos trabalhadores portuários capixaba, o Sindicato dos Arrumadores, também conhecido como serviço de Capatazia. Essa é a única categoria de avulsos que até esse momento, desenvolve as atividades laborais nos pátios dos cais e nos armazéns também chamados de ‘portos secos’. Dentre as atividades dos serviços de capatazia encontramos a movimentação de cargas nas instalações de utilidade pública e privada. Tal movimentação está vinculada ao “recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega,

---

<sup>18</sup>HOBSBAWM. Eric, J. Os Trabalhadores: Estudos sobre a História do Operariado. 2ª Edição. São Paulo: Paz e Terra, 2000, p. 247.

<sup>19</sup> HOBSBAWM. Op. Cit., p. 247.

<sup>20</sup> Id. p. 247.

<sup>21</sup>NASCIMENTO. Op. Cit., p. 142.

<sup>22</sup> Id., p. 142.

bem como o carregamento e a descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário”.<sup>23</sup>

A partir destes sindicatos, outras categorias voltadas aos trabalhos portuários marítimos se organizaram seguindo os mesmos moldes para atuar na orla portuária do Espírito Santo. O Sindicato dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga nos Portos Capixabas foi fundado em vinte e oito de maio de mil novecentos e trinta e três; em vinte e quatro de março de mil e novecentos e sessenta, nasce o Sindicato dos Trabalhadores Marítimos. O Sindicato dos Vigias Portuários se organizou em categoria e fundou seu sindicato em quatorze de fevereiro de mil novecentos e oitenta e quatro. Em dez de julho de mil novecentos e oitenta e cinco, foi criado o Sindicato dos Consertadores de Carga, tendo como atividade o conserto das embalagens de mercadorias movimentadas nos porões, tais como costurar sacos de café; amarrar bobinas de aço dentre outras.

Inicialmente, os consertadores exerciam as atividades em parceria com o Sindicato dos Conferentes. Somente em 1985, eles perceberam a real necessidade de formar uma instituição específica para os trabalhadores que atuavam nessas atividades. Em cinco de janeiro de mil novecentos e oitenta e nove, foi criado o Sindicato dos Práticos<sup>24</sup>. Entretanto, essa categoria já atuava nas atividades portuárias anteriormente à criação do sindicato na forma de empresa e associação. Trata-se de uma categoria cobijada por muitos dos que atuam na área marítima e, em termos gerais, pode-se dizer que é a profissão mais bem remunerada da área. Em três de março de mil novecentos e oitenta e nove, foi criado o Sindicato dos Amarradores para assumir as atividades do pessoal de bloco. Por último, nasce o Sindicato Unificado da Orla Portuária (SUPPORT-ES), criado em vinte e dois de janeiro de mil novecentos e noventa e três, no auge das negociações da Lei nº 8.630/93, tendo como finalidade unificar as categorias que atuam com as atividades portuárias e, por conseguinte, fortalecer a classe para enfrentar as mudanças que estavam por vir, em virtude da promulgação da Lei de Modernização dos Portos.

---

<sup>23</sup> NASCIMENTO. Op. Cit., 125.

<sup>24</sup> Os práticos são os profissionais responsáveis pela atracação e desatracação dos navios. Nenhum comandante tem autonomia de atracar ou desatracar uma embarcação. O serviço é solicitado pelas agências representantes dos afretadores e/ou armadores ‘*charters/Owners*’ dos navios com certa antecedência - conforme estipulado nos acordos - e o prático assume o comando do navio da barra até a atracação no berço estipulado. De acordo com o *Site* do sindicato dos práticos “é um serviço, ininterrupto, de auxílio ao navegante, disponível em áreas onde existem dificuldades ao livre e seguro trânsito de navios”. Disponível em: <http://www.praticagem.org.br/index2.asp> Acesso em: 19/09/2016.

Diante do exposto, notamos que, na primeira metade do século XX, as categorias que se organizaram em sindicatos foram: o Sindicato dos Estivadores; Sindicato dos Arrumadores e Sindicato dos Conferentes e Consertadores. O Sindicato dos Trabalhadores Portuários Marítimos na década de 1960, e os demais, a partir do final da década de 1980. Esses fatos demonstram o quanto são novas as organizações sindicais da orla marítima. Entretanto, a preocupação em se fortalecer por intermédio dos sindicatos, surgiu diante da política de modernização e desenvolvimento tecnológico e da própria dinâmica da economia brasileira. Com a promulgação da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93), os serviços portuários passaram por diversas alterações. Muito embora no Brasil do século XXI, com todo avanço tecnológico, ainda é possível encontrarmos atividades relacionadas à movimentação de cargas desenvolvidas manualmente pelos trabalhadores portuários avulsos.

A organização das categorias através de sindicatos em função do forte crescimento que os mesmos tiveram em fins dos anos de 1970 e, durante a década de 1980. Nesse período, os movimentos sindicais no país passaram por fortes mudanças, além de estarem presentes em quase todos os segmentos do cenário nacional. Esse foi considerado um período de fortalecimento e ressurgimento dos sindicatos.

O revigoração do movimento sindical capixaba, manteve estreitas ligações com o processo de desenvolvimento e de modernização, que produziu efeitos simultâneos, tais como o aumento e concentração do operariado, multiplicação e diversificação das oportunidades de emprego no setor de base em serviços e para as camadas médias assalariadas, inclusive causando modificações nas relações de trabalho no campo<sup>25</sup>.

Com a modernização dos portos e a presença do Órgão Gestor de Mão-de-Obra dos Trabalhadores Portuários Avulsos (OGMO) - órgão que foi institucionalizado a partir da Lei nº 8.630/93 - ocorreram algumas mudanças no ambiente laboral da categoria de TPAs. Mudanças essas que, possivelmente, geraram impactos junto à categoria dos trabalhadores. Portanto, *a presente pesquisa teve como objetivo verificar quais foram esses impactos, como se deu a transição da administração e qual a percepção dos trabalhadores que atualmente se encontram em atividade.*

---

<sup>25</sup>COLBARI, Antônia. **Rumos do movimento sindical no Espírito Santo**. Vitória/ES: Floricultura, 2003, p.16.

Isto posto, o objeto desta dissertação é a identificação dos possíveis impactos socioeconômicos ocorridos com os trabalhadores portuários avulsos após a sanção da Lei nº 8.630/93. Todavia, apesar de o Espírito Santo estar geograficamente em uma posição que privilegia o trabalho portuário, devido à sua proximidade com regiões produtoras de *commodities*, ainda existem grandes lacunas no que diz respeito à satisfação dos trabalhadores portuários avulsos, em relação à citada lei - também chamada de Lei de Modernização dos Portos e a implantação do OGMO.

Deste modo, nesta dissertação estudamos o impacto socioeconômico nos trabalhadores portuários avulsos, ocorridos a partir da Lei nº 8630/93 e buscamos compreender como se deu a transição dos trabalhos administrados pelos sindicatos - também conhecidos como “sindicatos-empresas”<sup>26</sup> - que passaram para a administração/coordenação do OGMO. Como recurso metodológico, optamos pela revisão bibliográfica aliada à pesquisa de campo, uma vez que o estudo visa entender a percepção dos TPAs a respeito das mudanças realizadas nos portos públicos e privados da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), em decorrência da Lei de Modernização dos Portos, Lei nº 8.630/93.

Segundo informa Etienne François (*apud* FERREIRA, AMADO, 2005),<sup>27</sup> a história oral “se apresenta como defensora de uma história diferente, tanto em seus objetos quanto em suas práticas, de uma história ‘alternativa’, livre e emancipadora, em ruptura com a história acadêmica institucional”. Nesse sentido, a utilização da história oral tornou-se pertinente, uma vez que a mesma apresenta métodos mais adequados para o tipo de trabalho proposto, sem contar que a história oral contribui com a pesquisa realizada com a classe dos menos favorecidos, de acordo com o que informa François (2005):<sup>28</sup>

A história oral seria inovadora primeiramente por seus objetos, pois dá atenção especial aos “dominados”, aos silenciosos e aos excluídos da história (mulheres, proletários, marginais, etc.), à história do cotidiano e da vida privada (numa ótica que é o oposto da tradição francesa da história da vida cotidiana), à história local e enraizada. Em segundo lugar, seria inovadora por suas abordagens, que dão preferência a uma “história vista de baixo” (*Geschichte von unten, Geschichte von innen*), atenta às maneiras de ver e de sentir, e que as estruturas “objetivas” e às determinações coletivas prefere

---

<sup>26</sup> Sindicato-empresa: nomenclatura criada para os sindicatos que tinham o perfil de administrar os serviços dos seus associados, isto é, a conferência da folha de pagamento, a cobrança da pontualidade da efetivação dos depósitos, o controle das normas de segurança EPIs, entre outros assuntos administrativos, era realizado pelos sindicatos de cada categoria.

<sup>27</sup> FRANÇOIS, Etienne. A fecundidade da história oral, capítulo 1, p. 4. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína. Usos e Abusos da História Oral. 6ª edição, Rio de Janeiro. Editora FGV, 2005.

<sup>28</sup> Id., p. 4.

as visões subjetivas e os percursos individuais, numa perspectiva decididamente “micro histórica”.

Assim, buscamos no presente trabalho, primar pelo uso da história oral, pois a mesma contempla em seu arcabouço, ainda de acordo com François (*apud* FERREIRA, AMADO, 2005), três contribuições na realização da coleta de dados das informações fornecidas pelos entrevistados, sendo elas: a relativização política em que a recordação das pessoas entrevistadas é essencial para levantar os dados como a faixa etária, o sexo, a crença religiosa, o local em que mora, a profissão, dentre outras informações que auxiliam na caracterização do público em estudo. A relevância da repercussão do impacto cultural de determinada situação que, no caso do presente trabalho, deveu-se à institucionalização da lei e, por conseguinte, a criação de um novo sistema para administrar as atividades desenvolvidas pelos trabalhadores portuários. Além da escolha da amostra pesquisada, tornou-se a “evidenciação de uma cronologia da lembrança original”.<sup>29</sup>

Nesse sentido, a história oral, ao constituir um encontro com objetos da história, proporciona contrição “para reformular o eterno problema da pertinência social da história e também do lugar e do papel do historiador na cidade: por isso mesmo ela pode representar para a história, como disciplina, uma chance que não se deve subestimar”<sup>30</sup>. De acordo com Lozano (2005), o estudo da oralidade tem como ponto de partida o estudo da Antropologia, a qual se utiliza da pesquisa dos processos que reportam às tradições orais. Em especial, as tradições que tem sua origem nas sociedades rurais, de forma que os métodos usados na transmissão e manutenção do conhecimento são realizados a partir da oralidade. Nesse contexto, ainda, de acordo com Lozano (2005)<sup>31</sup> “a tradição oral foi, então, um objeto de conhecimento constitutivo do *corpus* teórico da Antropologia e também um meio de aproximação e interpretação das culturas abordadas”. A questão da oralidade transcendeu o âmbito inerente à Antropologia e passou a ser utilizado como “objeto de estudo de outras

---

<sup>29</sup> FRANÇOIS. Op. Cit., p. 8.

<sup>30</sup> Id., p. 10.

<sup>31</sup> LOZANO, Jorge Eduardo Aceves. Prática e estilos de pesquisa na história oral contemporânea, p. 15. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína. **Usos e Abusos da História Oral**. 6. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.



disciplinas, como é o caso, atualmente, da corrente historiográfica denominada 'história oral'".<sup>32</sup>

Como método para a pesquisa, o modelo de pesquisa exploratória se apresentou oportuno, haja vista que "tem como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores".<sup>33</sup> Logo, entendemos como método mais pertinente ao tipo de trabalho proposto, uma vez que a pesquisa teve como finalidade atingir familiaridade com o problema. Além do interesse de construir hipóteses inovadas a partir da revisão bibliográfica e estudo de caso, como das entrevistas e questionários realizados com os trabalhadores portuários avulsos, de maneira a confrontar todas as informações obtidas.

Nessa perspectiva, utilizamos um questionário composto por 24 (vinte e quatro) perguntas, sendo 20 (vinte) questões fechadas, 3 (três) semiabertas e 1 (uma) aberta. O questionário foi direcionado a vários trabalhadores que atuam nos serviços portuários nos portos capixabas via *e-mail*, tendo sido obtido o resultado de 31 (trinta e um) trabalhadores portuários avulsos respondentes, de diversas categorias (estivadores, conferentes, arrumadores e outros); e a entrevista estruturada foi direcionada a alguns dirigentes e trabalhadores dos sindicatos e da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), tendo sido a escolha da amostra de forma direcionada aos principais sindicatos que atuam nos serviços portuários do Espírito Santo. A escolha do questionário deu-se devido à facilidade da aplicação do mesmo, dado que ele pode ser aplicado por intermédio do uso de *e-mails*, o que facilitou a realização da pesquisa. Segundo o que informa Gil (2008), a utilização do questionário apresenta várias vantagens, dentre elas:

- a) possibilita atingir grande número de pessoas, mesmo que estejam dispersas numa área geográfica muito extensa, já que o questionário pode ser enviado pelo correio;
- b) implica menores gastos com pessoal, posto que o questionário não exige o treinamento dos pesquisadores;
- c) garante o anonimato das respostas;
- d) permite que as pessoas o respondam no momento em que julgarem mais conveniente;
- e) não expõe os pesquisados à influência das opiniões e do aspecto pessoal do entrevistado<sup>34</sup>.

---

<sup>32</sup> LOZANO. Op. Cit., p. 15.

<sup>33</sup> GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008, p. 27.

<sup>34</sup> Id., p. 122.

Para a escolha do público, utilizamos o método de amostragem sistemática, visto se tratar de uma “amostragem aleatória simples e sua aplicação requer que a população seja ordenada de modo tal que cada um de seus elementos possa ser unicamente identificado pela posição”.<sup>35</sup> Após a definição do público a ser pesquisado, encaminhamos um *e-mail* aos dirigentes dos sindicatos informando o motivo da pesquisa e solicitamos uma lista com os endereços eletrônicos dos associados, o que não tivemos dificuldades em conseguir. De posse dos endereços, enviamos um *e-mail* com o questionário para diversos trabalhadores e categorias, no corpo da mensagem informamos o motivo da pesquisa. Para maior controle, estipulamos o prazo de uma semana para que o mesmo fosse respondido e, após esse período, o processo foi encerrado.

Para as entrevistas, empregamos a amostragem estratificada, visto que a mesma “caracteriza-se pela seleção de uma amostra de cada subgrupo da população considerada”<sup>36</sup>. Tendo em vista que selecionamos de cada subgrupo uma amostra para responder a pesquisa. Assim, as entrevistas foram direcionadas a alguns profissionais, tais como: o diretor-presidente do Sindicato dos Conferentes- Adilson José Cruzeiro; Presidente e Diretor do Sindicato da Estiva - José Adilson Pereira; Presidente e Diretor do Sindicato dos Arrumadores - Josué King; estivador que teve o ingresso através do processo seletivo - Emanuel Amâncio; um ex-arrumador - Elias Gaspar; e Superintendente da CODESA - Enildo Moreira Ferreira. Para finalizar o processo de coleta de dados, realizamos uma visita técnica ao Cais de Capuaba e ao Cais Comercial em Vitória, a fim de observarmos como se dão as movimentações das cargas e conhecermos *in loco* os trabalhos.

Os depoimentos nas entrevistas foram confrontados e complementados com um minucioso estudo da legislação, para que fossem compreendidos os reais efeitos incorridos a partir das mudanças previstas na Lei de Modernização Portuária de 1993, além de estudos de índices estatísticos referentes à remuneração, ao desenvolvimento humano, à saúde e segurança no trabalho e à qualidade de vida dos TPAS.<sup>37</sup> Para a pesquisa, optamos por realizar uma abordagem com estudo de caso qualitativo e quantitativo, que consistiu no levantamento de informações diretamente

---

<sup>35</sup> GIL, Op. Cit., p. 92.

<sup>36</sup> Id., p. 92.

<sup>37</sup>TPAS - Trabalhadores Portuários Avulsos

com os trabalhadores avulsos atuantes nos portos capixabas. Incluímos aqueles que fizeram parte desse grupo e tiveram seus registros cancelados a partir da administração do OGMO, por meio de questionário e entrevista citados acima. Observamos os aspectos referentes às atividades *in loco*, perfil dos trabalhadores, nível escolar, poder aquisitivo, sua atuação junto à sociedade e, em especial, quanto ao envolvimento na vida política do estado.

De acordo com Marconi e Lakatos (2003)<sup>38</sup> “pesquisa de campo é aquela utilizada com o objetivo de conseguir informações e/ou conhecimentos acerca de um problema, para o que se procura uma resposta, ou de uma hipótese, que se queira comprovar, ou, ainda, descobrir novos fenômenos ou as relações entre eles”. Consiste na observação dos fatos tal como ocorrem espontaneamente, na coleta de dados e no registro de variáveis presumivelmente relevantes para as análises. Um estudo de caso busca compreender a dinâmica dos processos constitutivos, envolvendo um diálogo do pesquisador com a realidade estudada. Ainda segundo as autoras, as etapas que compõem a pesquisa de campo são: realização de uma pesquisa bibliográfica sobre o tema em questão; determinação de técnicas empregadas na coleta de dados; estabelecer as técnicas de registro dos dados, bem como as técnicas utilizadas na análise posterior dos dados.

Para a coleta de dados utilizamos as técnicas de entrevista, do questionário e uma visita técnica, haja vista que, ao mesmo tempo em que eles valorizam a presença do investigador, também dão espaço para que o sujeito investigado tenha liberdade de participar e enriquecer a investigação, contribuindo diretamente para o desenvolvimento da mesma. Ambas foram realizadas concomitantemente e os resultados analisados e confrontados em tempo real na elaboração do trabalho. A coleta de dados a partir da entrevista está constantemente relacionada aos objetivos previamente estabelecidos, pois os objetivos podem definir o material a coletar, o tipo de problema e a natureza do trabalho e, de acordo com Gil (2008), a entrevista é:

(...) uma das técnicas de coleta de dados mais utilizada no âmbito das ciências sociais. Psicólogos, sociólogos, pedagogos, assistentes sociais e praticamente todos os outros profissionais que tratam de problemas humanos valem-se dessa técnica, não apenas para coleta de dados, mas também com objetivos voltados para diagnóstico e orientação<sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003. p. 186.

<sup>39</sup>GIL. Op. Cit. p. 109.

Quanto ao questionário, de acordo com Marconi e Lakatos (2003),<sup>40</sup> trata-se de um instrumento de coleta de dados, formado por uma sequência de perguntas que devem ser respondidas por escrito e sem a presença do entrevistador, motivo pelo qual encaminhamos o questionário via *e-mail* aos entrevistados, evitando, assim, qualquer tipo de intervenção nas informações fornecidas pelos trabalhadores. As autoras sugerem também que juntamente ao questionário “deve-se enviar uma nota ou carta explicando a natureza da pesquisa, sua importância e a necessidade de obter respostas, tentando despertar o interesse do recebedor, no sentido de que ele preencha e devolva o questionário dentro do prazo razoável”<sup>41</sup>. Assim, ao enviarmos o *e-mail* com o questionário, elaboramos um texto autoexplicativo com todas as informações concernentes ao questionário, bem como sobre a importância e finalidade da pesquisa em questão.

Por último, realizamos uma visita técnica ao Cais Comercial de Vitória e Capuaba em Vila Velha. Sobretudo, devido às normas de segurança portuária, não foi possível efetuarmos a visita aos porões dos navios, restringindo a observação apenas ao pátio do cais. Assim, esta parte da pesquisa não ficou a contento, visto que não permitiram a realização de fotografias dos trabalhadores durante sua operação. Mesmo assim, vivenciamos um pouco do que é a rotina dos trabalhadores portuários avulsos e quão complexas são as atividades desenvolvidas por estes.

Ao término da coleta de dados, realizamos a classificação de todas as informações obtidas durante o desenvolvimento do trabalho, a fim de detalhar e classificar os dados coletados. Marconi e Lakatos (2003)<sup>42</sup> sugerem que as classificações dos dados devem ser feitas de forma sistemática, por intermédio de seleção com um exame minucioso dos dados coletados; codificação a partir da técnica operacional que é utilizada para categorizar os dados; e a tabulação, que é a disposição dos dados em tabelas, proporcionando maior facilidade na verificação das interrelações entre os dados. Esta classificação possibilitou maior clareza e organização na última etapa da pesquisa, nosso objetivo fundamental, a elaboração do texto dissertativo.

Dessa forma, o método utilizado serviu como alicerce para a construção desta dissertação, que teve como finalidade apresentar de modo geral a navegação e suas

---

<sup>40</sup> MARCONI & LAKATOS. Op. Cit., p. 201.

<sup>41</sup> Id., p. 186.

<sup>42</sup> Ibid., págs. 186 e 187.

facetas, priorizando a primeira modernização dos portos capixabas ocorridas em fins do século XIX e início do XX, traçando uma linha cronológica até a Lei 8.630/93, também chamada de Lei de Modernização dos Portos. Para o alcance desse objetivo, dividimos o trabalho em quatro capítulos, descritos abaixo:

No primeiro capítulo desta dissertação apresentamos a história da navegação e como se deu o desenvolvimento das atividades portuárias marítimas no porto de Vitória a partir da modernização dos portos ocorrida no início do século XX. No segundo capítulo elencamos as leis trabalhistas, que deram embasamento às atividades laborais dos trabalhadores portuários e trabalhadores portuários avulsos, culminando com a Lei de Modernização dos Portos, na década de 1990. Nesse estudo, buscamos mostrar as principais leis até a promulgação da Lei nº 8.630/93 e a importância das mesmas para o setor marítimo no que concerne às atividades dos trabalhadores avulsos.

Outro assunto de relevância para a pesquisa diz respeito à atuação dos sindicatos portuários no processo de transição e implantação de um novo modelo de gestão administrativa para os trabalhadores. Visto que os sindicatos tiveram que se adaptar às novas regras e normas impostas pela Lei nº 8.630/93. Nesse período, houve grande concentração e união dos movimentos sindicais portuários em todo o território brasileiro, pois a categoria teve que lutar pelos direitos adquiridos até a vigência da lei. Ao confrontarmos o arcabouço teórico e legal com alguns resultados das entrevistas realizadas, notamos que os sindicatos foram os que mais perderam com a institucionalização do OGMO e outras diretrizes apresentadas na lei.

No terceiro capítulo apresentamos informações detalhadas sobre a modernização dos portos a partir da Lei nº 8.630/93, e a institucionalização do OGMO, principal agente causador de inseguranças e incertezas dos trabalhadores portuários avulsos. Por último, no capítulo quatro pontuamos as lutas sindicais e a atuação dos sindicatos portuários no processo de transição da lei de 25/02/1993 (vinte e cinco de fevereiro de mil novecentos e noventa e três). Concomitantemente, apresentamos a análise do resultado das pesquisas realizadas, tanto no que concerne às informações pelo questionário, quanto por intermédio das entrevistas produzidas com os dirigentes dos sindicatos e/ou CODESA. Em seguida apresentamos o estudo de caso realizado diretamente com os trabalhadores, com a análise dos resultados obtidos no questionário aplicado (APÊNDICE 1), constando o perfil, o cotidiano dos trabalhadores

portuários avulsos, os impactos decorrentes da transição de administração, bem como a percepção dos entrevistados em relação à atual administração realizada pelo OGMO. Finalmente, apresentamos a conclusão, abordando os pontos mais relevantes demonstrados no decorrer do trabalho para propor questões e novos conhecimentos a serem colocados no debate do trabalho portuário no Brasil.

## 2 A NAVEGAÇÃO E SUAS FACETAS

### 2.1 MODERNIZAÇÃO DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS NO ESPÍRITO SANTO: SÉCULOS XIX E XX

*O porto é uma indústria com fronteiras fluidas e nenhuma forma exata, já que o seu trabalho consiste na carga e descarga de carregamentos, no transporte de mercadorias através da água...*

*Eric J. Hobsbawm!<sup>43</sup>*

Com o advento das grandes navegações, no século XV, o transporte marítimo tornou-se um dos recursos mais utilizados nas transações comerciais entre as nações e proporcionou a descoberta do Novo Mundo - as Américas, África e Oriente. A expansão marítima colaborou com a conquista e a colonização da América e da África, o extermínio dos índios, a escravidão dos negros, a imposição do Cristianismo e com a concepção cultural eurocêntrica sobre o novo mundo, resultando na acumulação capitalista europeia. A travessia do Atlântico estimulou os progressos técnicos (caravela, bússola, cartografia) e valorizou a observação e a experiência para desmistificar os mistérios da natureza, ampliar e conquistar maiores espaços.

Um desses espaços foi a capitania do Espírito Santo, devido encontrar-se em posição geográfica privilegiada, com a costa completamente banhada pelo Oceano Atlântico. A chegada dos europeus, em consequência das descobertas e invasões realizadas a partir das grandes navegações, deu início ao processo de ocupação e povoação e, portanto, da implantação do primeiro porto de Vitória. Conforme informado por Ribeiro (2008),<sup>44</sup> desde a colonização, a capitania capixaba manteve relação comercial direta com a Metrópole e Angola, “por instâncias feitas d’aqui [sic] e talvez promovido pelo donatário quando lá esteve, o facto [sic] é, que nesse anno [sic] foi estabelecido uma espécie de armazém alfandegado na vila do Espírito Santo”, aproximadamente em 1550.

O primeiro porto a ser estruturado, ainda no modelo colonizador formado por cais e trapiches, foi em Vitória, que concentrou os primeiros movimentos para o povoamento

---

<sup>43</sup> HOSBAWM, Eric j. **Os Trabalhadores**: Estudos sobre a História do Operariado. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1981, p. 210.

<sup>44</sup> RIBEIRO, Luiz Claudio (org.). **A Serventia da Casa**. A Alfândega do Porto de Vitória e os Rumos do Espírito Santo. SINDIEX, Vitória, 2008, pág. 23.

da capitania do Espírito Santo. Vitória representava a porta de entrada e saída da capitania; era o local que concentrava toda a movimentação de produtos encontrados e produzidos, como pau-brasil, açúcar, farinha de mandioca, tabaco, algodão, couros e outros; bem como a entrada do contingente responsável pelo processo de povoamento das terras capixabas.

Além do porto de Vitória foram determinadas outras regiões para movimentação de mercadorias e pessoas, como o porto de Itapemirim, o porto de São Mateus, dentre outros. Naquele período era muito comum a utilização do sistema de navegação de cabotagem<sup>45</sup>, que consistia em transporte entre portos da província e os demais portos da colônia, como o porto do Rio de Janeiro. Nesse sentido, a movimentação de embarcações era crescente<sup>46</sup>.

Nesse primeiro momento, o sistema de cabotagem foi o meio possível de comércio entre as capitanias, favorecendo a efetivação dos portos como porta de entrada e saída de mercadorias. Apesar do Porto de Vitória estar localizado na capital da província, foi o Porto de Itapemirim que mais se destacou com o escoamento da produção cafeeira em fins do século XIX até 1910. Isso devido à proximidade que o porto de Itapemirim tinha com as áreas que mais produziam café - Região Sul - e com a capital do Império, fazendo com que se tornasse o principal porto da província no que se referia ao escoamento da produção de café. Essa produção descia pelo Rio Itapemirim vinda das regiões mais altas do Sul do Espírito Santo e Zona da Mata de Minas Gerais, e também pelas ferrovias nessas áreas e saía pelo porto de Itapemirim com destino ao Porto do Rio de Janeiro (RJ), responsável pela negociação da exportação do produto. “Como prolongamento da economia cafeeira, o sistema comercial e financeiro manteve seus elos com esta região: o café era comprado por comissários do Rio”.<sup>47</sup>

Essa dependência comercial que a província capixaba mantinha em relação ao Rio de Janeiro, implicava em atraso para o desenvolvimento da província, pois os impostos gerados com a exportação do café eram recolhidos pelo Rio de Janeiro. Dessa forma, os recursos que poderiam advir da produção cafeeira, oriunda da região de Itapemirim, para beneficiar a província eram destinados ao Rio de Janeiro, que além de comercializar o produto também retinha o recolhimento dos impostos. A

---

<sup>45</sup>A navegação de Cabotagem é aquela que ocorre no mar, ligando apenas portos nacionais.

<sup>46</sup> SIQUEIRA, 1984, Op. Cit. p. 71.

<sup>47</sup> MOREIRA, Op.Cit., p. 85.



relevância da produção de café na região de Itapemirim levou a gradativa emancipação de Cachoeiro do Itapemirim. A produção cafeeira exportada pelo Porto de Itapemirim chegou ao volume de 54% em relação ao total produzido pela província, de acordo com Leandro do Carmo Quintão (2008).<sup>48</sup>

Cachoeiro de Itapemirim, por outro lado, mesmo pertencendo, a princípio, ao município de Itapemirim, crescia em importância ao longo da segunda metade do século XIX. Isto se dava à medida que aumentava a importância do vale do Rio Itapemirim, graças à crescente produção cafeeira. Elevada à freguesia em 1856, na década seguinte tornou-se vila, passando a ter sua própria câmara municipal, desmembrando-se definitivamente do município de Itapemirim<sup>49</sup>.

Todavia, o Porto de Itapemirim não apresentava condições estruturais adequadas para absorver a produção crescente do café ao final do Século XIX, da mesma forma que o Porto de Vitória, devido às condições logísticas de difícil acesso por terra e da precária estrutura portuária, segundo informa Austrícliano, (*apud* Siqueira, 1984):<sup>50</sup> “A política centralista imperial dificultava a expansão das províncias de baixa renda como a do Espírito Santo, que apesar de ter um bom porto natural, não tinha recursos financeiros para centralizar seu movimento comercial na capital”.

De acordo com Ribeiro e Siqueira (2015),<sup>51</sup> com o aumento da economia cafeeira, em especial na Região Sudeste, sobreveio a necessidade de se criar medidas para organizar e modernizar os portos no Brasil. Para tanto, um dos critérios tomados para atender essa demanda foi a construção de ferrovias e a modernização urbana, fato que marca o final do século XIX e início do XX. A administração da província capixaba dá andamento à construção da ferrovia Santa Leopoldina e à abertura de estradas para acesso ao interior, revelando-se estes alguns fatores que contribuíram para a efetivação da modernização e do crescimento portuário na capital capixaba, medidas que cooperaram para a concentração do escoamento dos produtos produzidos no

---

<sup>48</sup> QUINTÃO, Leandro do Carmo. **A interiorização da capital pela estrada de ferro sul Espírito Santo**, Vitória, 2008, p. 86. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas do Centro de Ciências Humanas e Naturais da UFES. Disponível em: <<https://observatoriodoturismo.es.gov.br/Media/observatorio/Publicacoes/Outras/Teses/LeandroQuintao.pdf>>. Acesso em: 16/01/2017.

<sup>49</sup> Id. p.66.

<sup>50</sup> AUSTRICLIANO *apud* SIQUEIRA. Op. Cit., p. 39.

<sup>51</sup> RIBEIRO, Luiz Cláudio M.; SIQUEIRA, Maria da Penha S. Expansão e modernização dos portos de Vitória (Séc. XX-XXI). p. 259. In: RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés *et al.* **Modernidade e Modernização no Espírito Santo**. EDUFES, Vitória, 2015.

Espírito Santo. Deve-se destacar, entretanto, que essas ações para melhoria do acesso ao Porto de Vitória ocorreram de forma lenta.

Segundo Quintão (2008),<sup>52</sup> o processo de abertura das estradas de ferro no Espírito Santo deu-se a partir da demanda da produção cafeeira. A Estrada de Ferro Caravellas, o Ramal de Santo Eduardo (Leopoldina *Railway*) e a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, foram as três primeiras ferrovias construídas em terreno capixaba, todas com a particularidade de estarem na região de maior produção do café, “a região sul, entre os vales dos rios Itapemirim e Itabapoana”.

O objetivo era transportar para a capital o café produzido em toda a região sul da província, polarizada pelo município de Cachoeiro, bem como da região mineira próxima à divisa com o Espírito Santo. Buscava-se também uma ligação com o território mineiro pelo sul da província, e o consequente transporte de sua produção. Essa estrada, quando pronta, teria em seu favor atravessar municípios já bastante povoados, e onde a agricultura tinha maior vulto, facilitando a concessão de garantia de juros por parte do Estado. Nascia aí a ideia de interiorizar a capital por uma ferrovia, trazendo para seu porto a produção do sul capixaba<sup>53</sup>.

O processo de construção das ferrovias foi bem prolongado. Várias foram as tentativas. Contudo, até 1889, o Espírito Santo contava com apenas 71 quilômetros (Km) de trilhos construídos entre o município de Cachoeiro do Itapemirim e o município de Duas Barras. A empresa responsável pela construção foi a Companhia de Navegação e Estrada de Ferro Caravellas, de propriedade do Visconde de Matosinhos. Ainda de acordo com Quintão (2008), o interesse na construção de uma ferrovia era o de direcionar toda a produção de café capixaba ao Porto de Vitória, impedindo que a mesma continuasse a ser transportada para o Porto do Rio de Janeiro. “Vale ressaltar que essa linha mestra foi o motivo pelo qual o governo provincial tinha tanto interesse na ligação entre Vitória e Cachoeiro e a ‘razão de ser’ da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo”.<sup>54</sup>

A estrada de ferro contribuiu para a transferência da movimentação de carga dos produtos produzidos no Espírito Santo e interior de Minas Gerais (MG), para o Porto de Vitória. Essa substituição do local de escoamento dos produtos pelo Porto de Vitória foi considerada a melhor alternativa para atender a demanda do mercado

---

<sup>52</sup> QUINTÃO. Op. Cit., p. 66.

<sup>53</sup> Id., p. 72.

<sup>54</sup> Ibid., p. 67.

exportador, passando assim a embarcar a maior parte da produção agrícola, em especial da cafeicultura, através do Porto de Vitória. Assim, as movimentações de mercadorias produzidas e recebidas pelo estado (café, açúcar, feijão, frutas, entre outras), aos poucos foram transferidas para o porto de Vitória.

Assim sendo, urgia transferir para o porto de Vitória a exportação de toda a produção cafeeira da Região Sul, principalmente após 1881, quando esse passou a comercializar diretamente com o exterior. A principal forma escolhida para realizar tal anseio foi a ligação dessa cidade àquela região pela via terrestre, através da estrada de ferro<sup>55</sup>.

A princípio, foi utilizado o atracadouro denominado Cais do Imperador, localizado na parte sul da Ilha de Vitória, como porto principal no comércio de importação e exportação, sendo esse um dos precursores das atividades portuárias na capital da província capixaba.

As obras do porto tiveram início quando o governo federal autorizou à Companhia Portuária de Vitória (CPV) a implantação de novas instalações portuárias, ficando a cargo da empresa C. H. Walker & Co. Ltd. A execução de 1.130 metros de cais. As obras, no entanto, foram interrompidas em 1914 em razão da crise financeira provocada pela Primeira Guerra Mundial. O governo federal encampou a concessão dada a CPV e transferiu-a ao governo estadual pelo Decreto nº 16.739, de 31 de dezembro de 1924, tendo sido a construção do porto retomada no início de 1925. Sua inauguração ocorreu em 03 de novembro de 1940, assinalando o começo do atual complexo portuário<sup>56</sup>.

Com a transferência da movimentação da maior parte da carga para o Porto de Vitória, vários navios passaram a concentrar-se na capital capixaba, principalmente após a construção da estrada de ferro que ligava o Rio de Janeiro a Vitória. Desse modo, os navios operavam ao largo e as cargas eram levadas até os trapiches por meio de chatas<sup>57</sup> flutuantes, visto que somente as embarcações de pequeno porte conseguiam operar diretamente no cais. Essa situação resultou em um precário método do transporte das mercadorias, sendo esse um dos motivos que impulsionaram a idealização e construção de um porto mais moderno e com melhores recursos, capaz de atender a demanda comercial do momento.

---

<sup>55</sup> QUINTÃO. Op. Cit., p. 88.

<sup>56</sup> RIBEIRO; SIQUEIRA. Op. Cit., p.264.

<sup>57</sup> Chatas são diferentes tipos de embarcação de pequeno calado e fundo chato. As chatas podem ter sua própria propulsão ou ser rebocadas.

Diante dos métodos precários que o porto oferecia e do aumento das movimentações de mercadorias no Porto de Vitória, surge a necessidade de um contingente maior para atender as demandas das frentes de trabalhos disponíveis na área portuária. Assim, aqueles que não tinham terra para trabalhar, não possuíam qualificação para pleitear algum cargo político e/ou administrativo, enxergavam no porto a oportunidade de arrumar um trabalho e ganhar o sustento dignamente. Nesse sentido, era comum esse grupo de pessoas permanecer nas proximidades do cais aguardando pelas embarcações que chegavam para o embarque e desembarque das mercadorias. Por alguns anos, esses trabalhadores atuaram sem nenhum reconhecimento da profissão, tendo sido os precursores das atividades desempenhadas pela categoria dos estivadores e demais trabalhadores portuários.

Contudo, as condições de infraestrutura física do Porto de Vitória ainda eram bem precárias e, com o objetivo de promover melhorias na infraestrutura do porto, foi criada uma lei estadual com a finalidade de arrecadar recursos para realização das obras necessárias. Entretanto, tais verbas ficaram - por muitos anos - direcionadas ao pagamento de outras dívidas do estado e com isso, continuava a precariedade da infraestrutura do Porto de Vitória. Segundo informado por Siqueira (1984),<sup>58</sup> desde 1892 havia uma lei estadual que regulamentava "(...) uma tributação especial destinada a auxiliar as obras de melhoramento do porto, o produto desta tributação estava sendo aplicado até o ano de 1908 ao resgate de outras dívidas do Estado".

Somente a partir da urgência em melhorar as condições de infraestrutura do porto, Jerônimo Monteiro (1908-1912), presidente do estado na época, passou a aplicar a verba do tributo de acordo com o que fora previsto em lei. Naquele momento, Jerônimo Monteiro "obteve também, apoio financeiro em caráter donativo do Estado de Minas Gerais, uma verba de 100 mil francos anuais que seriam concedidos durante quatro anos para auxiliar as obras do porto"<sup>59</sup>, uma vez que a melhoria na infraestrutura adequada beneficiava ambos os estados - capixaba e mineiro. Os trabalhos iniciados por Jerônimo Monteiro tiveram continuidade por Marcondes Alves de Souza (1912-1916), seu sucessor.

Devido à crise financeira decorrente da Primeira Guerra Mundial, as obras no porto foram paralisadas e retomadas apenas no governo de Florentino Avidos (1924-1928).

---

<sup>58</sup> SIQUEIRA (1984). Op. Cit. p., 79.

<sup>59</sup> MONTEIRO, Jerônimo. Mensagem de 1909, p. 26 *apud* SIQUEIRA, Op. Cit. p.80.

Período em que os Estados Unidos ganha a concorrência da Europa nos portos brasileiros, devido ao baixo índice de importação dos países europeus (5%) do café exportado por Vitória. Aumentando gradativamente até 1930, quando atingiu “uma média anual de 27% sobre o total de café comercializado no Porto de Vitória<sup>60</sup>”. As décadas de 1920 e 1930, portanto, representam resultados expressivos que comprovam o crescimento da economia cafeeira do Espírito Santo.

É na perspectiva desses movimentos que os portos vão ganhar um novo direcionamento, pois começam a perder a tradicional noção de ponto de entrada e saída de mercadorias, ancorando-se em novas estruturas técnicas, operacionais e de transporte. Alargando, assim, os espaços territoriais de sua *hinterlândia* e promovendo um maior desenvolvimento comercial e regional. Os portos, historicamente, sempre estiveram ligados à cidade de origem e integrados ao espaço regional de sua *hinterlândia*. Na medida em que alargam as dimensões de seu desenvolvimento e se expandem, ganham maior relevância nacional e internacional e constroem novas viabilidades econômicas, conferindo ao território que os abriga potencialidades de investimentos em larga escala<sup>61</sup>.

No final de 1929, algumas obras foram concluídas, dentre elas, a construção dos armazéns (1 e 2), a montagem das pontes rolantes e a iluminação elétrica. Devido à necessidade de aumentar o aterro do cais, em 1932, foi construído o armazém 3. Época que apenas o berço<sup>62</sup> localizado em frente ao armazém 3 tinha condições de receber navios mercantes, por ser o local de maior profundidade. Após a conclusão dos armazéns (1, 2 e 3) até 1935, houve uma paralisação nas obras, que logo foram retomadas e concluídas em 1940, com a ampliação do cais, a construção de mais dois armazéns (4 e 5) e todo aparelhamento do porto.<sup>63</sup> “A década de 1930 representou para o porto de Vitória uma fase de término de seu aparelhamento e uma proporcional ampliação de uma rede de comunicações com o interior do Estado que lhe permitisse terminar o processo de centralização do comércio estatal”.<sup>64</sup>

O crescimento das vias de comunicação no Estado e a atuação das estradas de ferro proporcionaram melhores condições de transporte até Vitória, o que favoreceu o desenvolvimento do porto que centralizou acentuadamente a maior parte do movimento comercial estadual<sup>65</sup>.

<sup>60</sup> SIQUEIRA (1984). Op. Cit. p. 93.

<sup>61</sup> RIBEIRO; SIQUEIRA. Op. Cit., p. 256.

<sup>62</sup> É a posição de atracação de um terminal ou porto onde a embarcação entra para sua operação, isto é, é um espaço no cais, entre cabeços de amarração, em que o navio pode atracar para operar, embarcar e desembarcar, cargas em segurança.

<sup>63</sup> Site CODESA Disponível em: <<http://www.CODESA.gov.br/Site/?p=historia>> Acesso em: 13/10/2015.

<sup>64</sup> Id., p. 119.

<sup>65</sup> SIQUEIRA (1984). Op. Cit., págs. 93 e 94.

Nesse sentido, o estado do Espírito Santo, entre as décadas de 1930 até 1950, alcançou a posição do terceiro lugar entre os estados produtores de café, perdendo apenas para São Paulo (SP) e Minas Gerais - maiores produtores da época que dispunham de amplos territórios para o plantio. A partir desse período, ocorre um grande crescimento da produção de café no Estado do Paraná (PR) e, com isso, o Espírito Santo passa a ocupar o quarto lugar dentre os produtores brasileiros, ficando atrás dos paranaenses. Dentro desse contexto, até o final da década de 1940, em âmbito econômico nacional, o Porto de Vitória era o terceiro porto cafeeiro do Brasil<sup>66</sup>.

De acordo com Paulo Cesar Ruas dos Santos (2014),<sup>67</sup> o escoamento da produção do café por Vitória promoveu o crescimento da agricultura cafeeira capixaba e inseriu o Estado do Espírito Santo na dinâmica econômica cafeeira nacional. Contudo, ainda era comum a utilização de métodos arcaicos para a produção, não aderindo ao modelo apoiado em relações de produção capitalistas com poder de exploração mais extensivo da terra e maior competitividade mercantil. Essa incompatibilidade na trajetória socioeconômica do estado é registrada historicamente, no fato da estruturação agrícola ter suas bases assentadas principalmente na reprodução da pequena propriedade de mão de obra familiar. Aliada a um modelo produtivo precário, mas com efeito determinante no ritmo do crescimento do estado até os anos de 1950, mesmo com as limitações que, indiretamente, estabeleciam entraves nos desdobramentos do processo econômico.

O período entre 1930 e 1960, na conjuntura da economia cafeeira nacional, marcou uma época de grande instabilidade diante das crises que nortearam o setor da cafeicultura, o início e o coroamento de um novo projeto de estruturação econômica pelo viés do modelo industrial. O declínio do mercado e a desvalorização cambial do café atingiram de maneira muito relevante a cafeicultura nacional, que se manteve em uma permanente crise, fato que se refletiu no Espírito Santo, enquanto produtor e exportador do produto, que teve sua economia muito fragilizada.<sup>68</sup>

---

<sup>66</sup> SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzar. O Porto de Vitória. Expansão e Modernização, 1950 - 1993 - Vitória: CODESA, 1994. p. 35.

<sup>67</sup> SANTOS, Paulo Cesar Ruas. Santos, **Desenvolvimento socioeconômico e novas alternativas rurais no Espírito Santo**: o caso de Venda Nova do Imigrante. Dissertação Mestrado defendida no PPGHIS da Ufes, Vitória, em 2014.

<sup>68</sup> SANTOS, Op. Cit., p. 30.

No início dos anos de 1960, o Espírito Santo ainda apoiava sua composição socioeconômica no modelo primário-exportador, sendo a cafeicultura a sua principal base de sustentação econômica. A erradicação dos cafezais praticada pelo Governo Federal (1960-1970), como medida de ajuste da oferta e procura, resultou na elevação do número de trabalhadores desempregados no estado. Tendo o Governo Federal atuado também no sentido de desmobilizar os ativos representados pelos cafeeiros e, em consequência, destinar as glebas dos cafezais a projetos vindos de setores especulativos da economia local. Essa política repercutiu na atração de atividades pecuaristas associadas à indústria madeireira, que abria-lhes o caminho, e logo assumiram preponderante peso na economia regional capixaba naquele período.<sup>69</sup>

Nessa época, a utilização dos serviços portuários já era de grande relevância para o estado. No entanto, era necessário alavancar o crescimento industrial. A crise cafeeira serviu como oportunidade para negociar projetos industriais (siderurgia, paraquímico e naval, entre outros) de alto impacto regional. Nesse sentido, a partir do Decreto nº. 301, de 19 de outubro de 1960, foi criado um grupo de trabalho com objetivo de estruturar o esboço da economia do Espírito Santo. “O grupo teve origem na parceria feita pela Secretaria da Agricultura, Terras e Colonização e a Secretaria da Fazenda, que planejou dois projetos de lei que seriam a base do futuro modelo econômico e financeiro do estado na época”.<sup>70</sup> O primeiro desses projetos foi o Fundo para Desenvolvimento das Atividades Portuárias - FUNDAP,<sup>71</sup> usado como incentivo ao investimento industrial no estado, que concedia subsídios do Governo estadual para

---

<sup>69</sup> Para considerar as concepções comparativas da perspectiva quantitativista do modelo econômico aplicado ao território capixaba: MACEDO, Fernando Cezar; MAGALHÃES, Diogo Franco. Formação econômica do Espírito Santo: do isolamento econômico à inserção aos mercados nacional e internacional. Revista de História Regional v.16, n.1 - 2011. P. 9. Disponível em: <<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr/article/view/2421/2214>>. Acesso em 15/01/2016.

<sup>70</sup> RIBEIRO, Diones Augusto. **O Elo Perdido**: o Conselho de Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo - CODEC (1950-1980). Vitória: UFES, 2016. Tese (Doutorado) Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas da Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2016, p. 217. Disponível em: <[http://portais4.ufes.br/posgrad/teses/tese\\_5874\\_O%20Elo%20Perdido\\_o%20Comse%20de%20Desenvolvimento%20do%20Esp%EDrito%20Santo\\_final.pdf](http://portais4.ufes.br/posgrad/teses/tese_5874_O%20Elo%20Perdido_o%20Comse%20de%20Desenvolvimento%20do%20Esp%EDrito%20Santo_final.pdf)> Acesso em: 23/04/2017.

<sup>71</sup> Criado pela Lei Estadual nº 2.508, de 22 de maio de 1970, e regulamentado pelo Decreto nº 163-N, de 15 de julho de 1971. O FUNDAP (não mais em vigência), possibilitou ampliar a renda do setor terciário do estado mediante o incremento e a diversificação do intercâmbio comercial com o exterior e ampliar a renda dos setores primário, secundário e terciário através da promoção de novos investimentos em projetos agropecuários, industriais, de pesca, de turismo, de florestamento e reflorestamento, de saúde, de educação, de ações sociais, de transporte, de infraestrutura não governamental, de construção, de natureza cultural ou de comércio, previamente aprovados pelo Banco de Desenvolvimento do estado do Espírito Santos (BANDES). RIBEIRO & SIQUEIRA. Op. Cit. p. 270.

as empresas que viessem para o Espírito Santo e atuassem em serviços e comércio interno e externo diretamente interligados à movimentação portuária:

(...) Fundap, criado em 1970 como mecanismo financeiro, visava incrementar as operações de comércio exterior por meio do sistema portuário capixaba, financiando capital de giro das empresas de comércio exterior e possibilitando que parcela dessa operação fosse aplicada em novos projetos ou na expansão de suas atividades. (...) O sistema Fundap foi complementado pelas leis 2.592 (22/06/71), 2.696 (26/05/72) e 2.735 (24/12/72), a partir de autorização do Poder Executivo para criar junto ao Codec um fundo especial para incrementar as importações e as exportações pelo Porto de Vitória. Os recursos do fundo seriam geridos pelo Bandes, cujo orçamento seria aprovado pelo governador após ouvir as propostas do Codec<sup>72</sup>.

Assim, a década de 1970, foi um divisor de águas para o setor industrial do Espírito Santo. Foi o início da implantação dos grandes projetos industriais, em busca de acelerar o crescimento da economia capixaba. Os recursos portuários atuaram como instrumentos essenciais na implantação desses projetos. Dentre as ampliações e construções demandadas pelos Grandes Projetos Industriais, de acordo com Siqueira (1994)<sup>73</sup>, inicialmente, foram computados 16 (dezesesseis) reagrupados em 5 (cinco) complexos, sendo 3 (três)<sup>74</sup> do setor secundário (siderúrgico, naval e paraquímico - este com implicações no setor primário) e 2 (dois) do setor terciário (turístico e portuário, ambos autônomos na economia estadual)<sup>75</sup>. Esses projetos, em especial o siderúrgico e o paraquímico, demandaram novas instalações portuárias, não somente no canal da baía de Vitória, mas também em municípios vizinhos.

A construção do Cais de Capuaba é resultado da efetivação desses projetos industriais. Está localizado na área de Vila Velha, à margem direita do canal, próximo ao Morro do Penedo. Sua construção teve início na década de 1970, e finalizado no final da mesma década. De acordo com Siqueira (1994),<sup>76</sup> a construção do Cais de Capuaba deu-se devido à necessidade de atender ao programa do Corredor de

<sup>72</sup> RIBEIRO. Op. Cit., p. 217.

<sup>73</sup> SIQUEIRA. Op. Cit., págs. 62 e 63.

<sup>74</sup> 1) Superporto de Tubarão, para Companhia Siderúrgica de Tubarão - CST - Produtos Siderúrgicos em Vitória. Atualmente administrado pela empresa ARCELOR MITTAL.

2) Porto Barra do Riacho - Terminal da Aracruz Celulose em Aracruz. Atualmente administrado pela empresa FIBRIA.

3) Terminal de exportação de Ubu - SAMARCO - *pellets* e minério em Anchieta.

<sup>75</sup> Os projetos portuários no canal de Vitória foram os seguintes: Melhoria do Cais Comercial de Vitória e do canal de acesso; Construção do Cais de Capuaba para cereais, carnes e produtos siderúrgicos; Construção do Cais de Jaburuna, para contêineres; Construção do Cais de Aribiri para carga geral; e Adaptação, ampliação e melhoria dos terminais de petróleo, melação e álcool. Esses últimos estão localizados no continente.

<sup>76</sup> SIQUEIRA (1994). Op. Cit., p. 67.



Transporte Goiás, Minas Gerais e Espírito Santo. O programa prevê condições técnicas para proporcionar maior integração do binômio navio-porto, e para atuar dentro de um sistema moderno, como terminal com alta velocidade, capaz de operar a custos menores, visando atender “às estratégias do I Plano Nacional de Desenvolvimento (1972-74). Especialmente no que se referia à política de integração nacional, mediante novos territórios produtivos e a criação de novas estruturas de transporte”.<sup>77</sup> O complexo de Capuaba foi destinado à exportação de carga geral, celulose e produtos siderúrgicos acabados e semi-acabados e importação de “betonita e carvão para as usinas de pelotização da CVRD e USIMINAS. As exportações de cereais tiveram início em 1983 com o embarque de milho do serrado e em 1984 efetiva-se esse fluxo com o embarque de soja a granel”<sup>78</sup>. Inicialmente o complexo de Capuaba era composto pelas seguintes unidades:

- 1) Cais de atracação, com três berços, totalizando 655 metros de extensão, com profundidade de 13 metros e todas as instalações portuárias necessárias;
- 2) Armazém frigorífico, destinado à estocagem intermediária de carne congelada, projetado de forma que suas câmaras possam ser utilizadas para a armazenagem de outros produtos congelados compatíveis com a carne, com capacidade para 15.000 toneladas estáticas;
- 3) Armazém siderúrgico, para abrigo de produtos que não devem ficar expostos ao tempo, com uma capacidade de movimentação de produtos siderúrgicos de até 300 mil toneladas anuais;
- 4) Pátio de estocagem para produtos siderúrgicos, com uma capacidade de 15.000 toneladas;
- 5) Armazém de carga geral, dimensionando em uma área de 4.000m<sup>2</sup>;
- 6) Prédios de administração e de serviços gerais<sup>79</sup>.

O Cais de Capuaba possui uma localização privilegiada pela extensa área disponível, considerado um dos terminais do país que dispõem de maior área para o funcionamento de um porto. A extensa área de 655.000 metros quadrados (m<sup>2</sup>), proporciona uma área de retroporto, consistindo no diferencial em relação ao Cais Comercial. Ao contrário da maioria dos demais portos nacionais, comprimidos entre a cidade e o mar, impossibilitados de maior expansão. O cais possui área de retroporto, vias de acesso ferroviário e rodoviário e potencial de carga a transportar. Com a nova

---

<sup>77</sup>SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró; RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés. **Portos e Cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (Sec. XX-XXI)**. Vitória, 2016, p. 11. Disponível em: <<http://principio.org/-luiz-cludio-moiss-ribeiro.html>>. Acesso em: 24/04/2017.

<sup>78</sup>Id., p. 13.

<sup>79</sup>Id., págs. 71 e 72.

estrutura portuária, “Vitória se transformou em um grande porto comercial e moderno, em um vasto complexo estritamente ligado à economia do país, escapando às particularidades locais”.<sup>80</sup>

Trata-se de um porto público, administrado pela Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), com operação ininterrupta, movimentando cereais e carga geral; com serviços de *dolphins* - manutenção em navios; composto por uma retroárea de 12.800m<sup>2</sup>, com berço de 396 metros, calado de 10,67 metros e capacidade de receber navios do tipo Panamax.<sup>81</sup> Capuaba compõe a estrutura do Porto de Vitória, formando o complexo portuário de Vila Velha, que está dentre os mais modernos e competitivos da América Latina.

Na década de 1990, com a Lei de Modernização dos Portos (nº 8.630/93), a partir do início de atuação da iniciativa privada por meio de arrendamentos em portos organizados, o Cais de Capuaba teve alguns berços arrendados. O Terminal de Vila Velha (TVV) foi arrendado para a empresa a Vale - Log in TVV e opera nos berços 203, 204 e 205, com a movimentação de contêineres e carga geral solta - em especial mármore, granito, bem como automóveis pelo sistema *Roll On-Roll Off* (Ro-Ro). “É o único terminal do Estado especializado em movimentação de contêineres. Possui um pátio de 100.000m<sup>2</sup> e uma área retroportuária de aproximadamente 300.000m<sup>2</sup>, que garantem a armazenagem”<sup>82</sup>.

Os berços 201 e 202, que movimentam “produtos agrícolas, carga geral, graneis sólidos, produtos siderúrgicos, automóveis, máquinas e equipamentos”, são administrados pela CODESA, conhecido como o Terminal Público.<sup>83</sup> Já o berço 207, o *Dolphins* de Atalaia, é utilizado para movimentações dos graneis líquidos, para fazer as “movimentações a contrabordo e granel para a Nascon, importa soda cáustica e exporta álcool da *Oiltanking*, tudo por tubulação (BRECIANI, 2010)”. Este berço tem a capacidade de atracar navios de até 180m de comprimento, com a infraestrutura de “8.000m<sup>2</sup> com armazéns que garantem a armazenagem de carga geral e produtos

---

<sup>80</sup> SIQUEIRA (1994). Op. Cit., p. 73.

<sup>81</sup>É um navio petroleiro para o transporte de óleo cru e produtos escuros. Sua capacidade de carregamento está na faixa de 65 mil a 80 mil toneladas de porte bruto (TPB). Essa embarcação atende às limitações das eclusas do Canal do Panamá. Os navios do tipo panamax encomendados pelo Promef serão *shallow draft* (calado reduzido), de modo a atender aos portos brasileiros. Entre os Panamax, estão: Dan Cisne, Pedreiras, Piquete, entre outros. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/transpetro-conheca-nossos-principais-tipos-de-navios.htm>>. Acesso em: 16/01/2017.

<sup>82</sup>VASCONCELOS (2011). Op. Cit., p. 254.

<sup>83</sup> Id., p. 254.

siderúrgicos; dois silos para cereais, sendo um vertical e outro horizontal, com capacidades respectivas de 48.000T e 40.000T”.<sup>84</sup>

Outro cais arrendado à iniciativa privada foi o berço 206 do Cais de Paul, “desde 1999, está arrendado e é operado pela Peiú/Vitória *Offshore Logistics* (VOL) formando o Terminal de PEIÚ (TPP). Movimenta granéis sólidos e também serve de base de apoio para atividades petrolíferas”.<sup>85</sup> O terminal de Peiú é composto por um armazém alfandegário medindo 3.200m<sup>2</sup> de área, com calado variando entre 9,75m a 10,58m de acordo com a maré e está aparelhado para receber navios de até 242m.

O Terminal da Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV), a partir de um contrato com o Ministério dos Transportes desde 2000, é administrado pelo Grupo Coimex, proporcionando serviços de apoio aos *supply-boats* no berço 903. O terminal é composto por um *pier* de 205m com calado de 9,10m, a extensão do terminal é de 55.000m<sup>2</sup> e é constituído por 4 (quatro) berços de atracação.<sup>86</sup> O terminal fornece os serviços de abastecimento de água potável e óleo diesel, oferecidos pelo CPVV aos navios. Dispõe inclusive, de apoio logístico, envolvendo o transporte terrestre, entre a sede e outras regiões, inclui depósito em áreas alfandegadas, além da área para verificação de produtos.

Não é objetivo apresentar nesta dissertação, a especificação de todos os portos que perfazem o Complexo Portuário de Vitória. As informações mencionadas têm a finalidade de ilustrar algumas providências tomadas a partir da Lei de Modernização dos Portos. Para tanto, apresentamos abaixo um quadro com as especificações dos berços arrendados a partir de 1994, e os vários terminais do Porto de Vitória que passaram pelo processo de arrendamento, além de contar com a presença ativa da iniciativa privada na administração dos mesmos. Com base em Vasconcelos (2011)<sup>87</sup> (Tabela 1):

---

<sup>84</sup> VASCONCELOS (2011). Op. Cit., p. 254.

<sup>85</sup> Id., p. 251.

<sup>86</sup> Ibid., p. 255.

<sup>87</sup> Ibid., p. 259.

**TABELA 3 – ARRENDAMENTOS REALIZADOS NO PORTO DE VITÓRIA/ES**

Destinação	Sítio	Arrendatário	Área m2	Mov. Anual (t/TEUS)	Início (Prazo)	Investimentos	
						Prev.	Real
Granéis Sólidos (construção Silo Graneleiro / 40 m/t)	Área descoberta na retroárea do Cais de Capuaba	TECN-Grãos Armazém Vitória Ltda.	7000	200 m/t	03/11/94 (20 anos)	5480	5480
Movimentação de cargas diversas	Área descoberta na retroárea do Cais de Capuaba	Cia Portuária de Vila Velha	25382	Apoio a plataformas marítimas	03/08/95 (25 anos)		2000
Estocagem e transporte de tubos flexíveis	Área descoberta no Cais Comercial (prox. Ilha do Príncipe)	BRASFLEX - Tubos Flexíveis	755		05/03/97 (10 anos)	500	500
Carga Geral, contêineres e carga geral	Cais de Paul	PEIÚ - Sociedade de Propósito Específico S.A.	30860	300 m/t	30/12/98 (25 anos)	2872	933
Granéis sólidos, contêineres e carga geral	Cais de Capuaba berços 203/204/205	TVV S.A. - Terminal de Vila Velha	102.686	400 m/t; 70 m/TEUS; 60 m/veículos	10/09/98	2872	933
Granéis sólidos, contêineres e carga geral	Cais de Paul	PEIÚ - Sociedade de Propósito Específico S.A.	30860	300 m/t	30/12/98 (25 anos)	2872	933
Armz. de grãos e carga geral	Armazém 2 e Área Anexa	BUAIZ S/A Ind. E Comércio	2456	50 m/t	30/12/98 (25 anos)	250	128
Uso Industrial e Atividades Portuárias	Ilha do Príncipe (entre a Capitania e a FLEXIBRÁS)	FLEXIBRÁS - Tubos Flexibrás Ltda.	5147		28/12/98	592	592
Uso Industrial e Atividades Portuárias	Ao norte das instalações da FLEXIBRÁS	FLEXIBRÁS - Tubos Flexibrás Ltda.	5387		16/11/98	603	603
Carga Geral e Granéis	Ilha do Príncipe (antigas oficinas e carreira naval)	PROMOC - Assessoria e Oper. Marítimas Ltda	10994	35 m/t	19/12/00	3000	
<b>Totais</b>			<b>190667</b>	<b>985 m/t, 70 m/TEUS, 60 m/veículos</b>		<b>28419</b>	<b>13258</b>

**Tabela 3.** LEGENDA: Prev. = previsto // Real. = realizado // m/t = mil toneladas // m/TEUS = mil TEUS // m/veículos = mil veículos // Mov. Anual = Movimentação mínima contratual. Obs: além dos arrendamentos acima listados, vigoram ainda 6 seis contratos celebrados anteriormente à Lei 8630/93. Fonte: CODESA<sup>88</sup>.

<sup>88</sup> VASCONCELOS (2011). Op. Cit., págs. 259 e 260.

Nesse seguimento, dentre os portos públicos sob a administração da CODESA, estão o Porto de Vitória, já apresentado, e o porto de Barra do Riacho, construído com o objetivo de atender mais uma das obras que compuseram a efetivação dos projetos industriais no estado. O “Porto de Barra do Riacho<sup>89</sup>”, também conhecido como Portocel, inicialmente foi construído com a finalidade de atender ao setor paraquímico. Dessa maneira, o porto foi fundado pelas empresas Aracruz Celulose S/A (atual Fibria), Flonibra Empreendimentos Florestais e CVRD, com o propósito de exportar celulose. A escolha pela localidade se deu pelo fato da empresa Aracruz Celulose já estar instalada em Barra do Riacho, município de Aracruz, no litoral norte do Espírito Santo.

O projeto para implantação do porto em Barra do Riacho tinha em seu arcabouço inicial ser um terminal privativo. Contudo, a partir das negociações para financiamento com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), ficou decidida a construção de um terminal de múltipla utilização. Dessa forma, em 1976, foi constituída uma sociedade entre Aracruz Celulose, CVRD e a então (atualmente extinta) PORTOBRÁS, com o objetivo de iniciar a construção do porto. De acordo com Siqueira (1994),<sup>90</sup> a construção do porto se deu a partir do suporte financeiro do BNDES; a sociedade foi formada com 60% (sessenta por cento) do capital empregado pela PORTOBRÁS, 30% (trinta por cento) pela Aracruz Celulose e 10% (dez por cento) pela CVRD (atual Vale), sendo esta última responsável pela construção do ramal ferroviário para ligar o porto às linhas da Estrada de Ferro Vitória-a-Minas (EFVM).

---

<sup>89</sup>A área do porto organizado de Barra do Riacho, no estado do Espírito Santo, é constituída pelas:

a) as instalações portuárias terrestres delimitadas pela poligonal definida pelos vértices das coordenadas geográficas a seguir indicadas. Ponto A: latitude 19°49'24"S, longitude 40°04'20"W; Ponto B: latitude 19°49'24"S, longitude 40°03'00"W; Ponto C: latitude 19°51'30"S, longitude 40°03'00"W e Ponto D: latitude 19°51'30"S, longitude 40°04'20"W, abrangendo todos os cais, docas, pontes e píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias e ainda os terrenos ao longo dessas áreas e em suas adjacências pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Barra do Riacho ou sob sua guarda e responsabilidade;

b) A infraestrutura de proteção e acessos aquaviários, compreendendo as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido na Portaria-MT nº 1.034, de 20/12/93 (D.O.U. de 22/12/93), existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do poder público. Informações fornecidas pelo Site da Antaq. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Portos/Barra\\_Riacho.pdf](http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Portos/Barra_Riacho.pdf)>. Acesso em 19/01/2016.

<sup>90</sup>SIQUEIRA, 1994. Op. Cit., p. 77.

Em meados de 1979, o porto já estava iniciando suas operações comerciais, recebendo em seu cais o primeiro navio com carregamento de sal para a Aracruz Celulose. Com essa operação, estava-se concretizando o projeto do porto especializado de Barra do Riacho, que, desde então, passou a ter um movimento comercial contínuo, apresentando acréscimos sucessivos em sua movimentação de carga diária, desenvolvendo gradativamente o seu fluxo exportador de celulose e o seu comércio importador de insumos<sup>91</sup>.

O porto de Barra do Riacho é o único do Brasil especializado<sup>92</sup> no embarque de celulose. Conta com uma infraestrutura e condições de receber navios ininterruptamente e tem a capacidade de embarcar anualmente a quantia de 75.000.000 (setenta e cinco milhões de toneladas) de celulose. É administrado por duas empresas que atuam na produção e comércio da celulose: Fibria<sup>93</sup> 51% (cinquenta e um por cento), empresa brasileira com forte presença no mercado de produtos florestais, e com 49% (quarenta e nove por cento) a empresa Cenibra<sup>94</sup>.

Com a mudança da administração do Porto de Vitória para a CODESA, o Porto de Barra do Riacho passou a ser administrado também pela mesma. Momento em que o mesmo foi integrado ao Complexo Portuário do Espírito Santo, atendendo aos anseios do corredor de exportação Minas Gerais/Goiás/Espírito Santo.

A intenção de transformar a antiga Administração do Porto de Vitória em mais uma empresa do Sistema Portobrás partiu, principalmente, da necessidade de descentralização do sistema portuário nacional. Na época (início de 1980), a política do Governo federal estava voltada para a privatização, o sentido era privatizar a economia, não sendo recomendada a criação de novas estatais. Por causa da dificuldade da criação de uma empresa nova, foi assinado, em 1982, um termo de acordo entre governo do estado do Espírito Santo e acionistas de Portocel (Portobrás, Arcel e CVRD), a fim de constituírem a CODESA, empresa que se efetivou com a transformação de Portocel em Companhia Docas do Espírito Santo em 21 de fevereiro de 1983 com participação acionária das referidas instituições, e com o objetivo social de administrar diretamente o Porto de Vitória, Capuaba e Barra do Riacho,

---

<sup>91</sup> SIQUEIRA, 1994. Op. Cit., p. 78.

<sup>92</sup> O porto especializado conta com a infraestrutura de transportes do terminal e é completa. A celulose chega a Portocel por diferentes modalidades de transporte: rodoviário, ferroviário e marítimo, por meio de barcas.

<sup>93</sup> A Fibria é líder mundial na produção de celulose de eucalipto, a Fibria possui capacidade produtiva de 5,30 milhões de toneladas anuais de celulose, com fábricas localizadas em Três Lagoas (MS), Aracruz (ES), Jacareí (SP) e Eunápolis (BA), onde mantém a Veracel em Joint-Operation com a Stora Enso. Em sociedade com a Cenibra, opera o único porto brasileiro especializado em embarque de celulose, Portocel (Aracruz, ES). Disponível em: <<http://www.fibria.com.br/institucional/quem-somos>>. Acesso em 18/01/2016.

<sup>94</sup> A CENIBRA foi fundada no dia 13 de setembro de 1973. Localizada no leste de Minas Gerais, é resultado do espírito empreendedor da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD e da Japan Brazil Paper and Pulp Resources Development Co., Ltd. - JBP, que apostaram em o sonho de construir uma grande empresa de base florestal, a partir da transferência de tecnologia do Japão para o Brasil. Disponível em: <<http://www.cenibra.com.br/index.php/empresa>>. Acesso em 18/01/2016.

ficando sob sua jurisdição os terminais privativos de Tubarão (CVRD), Ubu (SAMARCO), Regência (Portobrás) e Praia Mole (Portobrás, Siderbrás e CVRD)<sup>95</sup>.

A expansão dos acordos firmados pela Vale, que resultou em um crescente aumento na demanda dos serviços prestados pela mesma, tornou-se um dos motivos que impulsionaram a necessidade de ampliar as estruturas do porto e a adequação do sistema portuário, de acordo com o que fora demandado pela empresa. A Vale, associada à SIDERBRÁS e à PORTOBRÁS, nos anos 1980, implementou o Projeto de Praia Mole, com a construção em Ponta de Tubarão de um terminal especializado no embarque de produtos siderúrgicos e de outro para desembarque do carvão mineral importado. O terminal de carvão tinha capacidade inicial de desembarque de 8 (oito) milhões de toneladas anuais e foi inaugurado em 1983. Além do recebimento do carvão metalúrgico destinado ao abastecimento da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) (atual Arcelor Mittal), Usiminas e Açominas (Gerdal), o terminal respondia também pelo suprimento do carvão energético às indústrias de celulose e de pelletização da Vale. O terminal de produtos siderúrgicos, administrado pela SIDERBRÁS, iniciou as atividades em 07/1984 (julho de mil novecentos e oitenta e quatro).<sup>96</sup>

Em meados dos anos 1990, às vésperas da transferência de seus ativos para o setor privado, o Complexo de Tubarão, um dos mais eficientes do mundo, estava composto pela seguinte infraestrutura logístico-operacional:

Uma área de 18 mil metros quadrados, abrigando três *píeres*, sete berços e dois cais, sendo um deles fora da área de Tubarão, localizado à margem sul do canal de acesso à baía de Vitória, onde é embarcado o ferro-gusa. A capacidade<sup>97</sup> instalada do Complexo Portuário de Tubarão permite movimentação de 80 milhões de toneladas/ano de minério de ferro em granel e pelotas. Ademais, as instalações do porto permitem a operação de grandes graneleiros no embarque de minério de ferro, pelotas, calcário, ferro-gusa, rocha fosfática, granito, soja em grãos e em farelo e no desembarque de fertilizantes, carvão mineral, antracito, enxofre, manganês, cloreto de potássio e outros graneis sólidos<sup>98</sup>.

<sup>95</sup>SIQUEIRA, 1994. Op. Cit., p. 79.

<sup>96</sup> SILVA, Marta Zorzal. **A Vale do Rio Doce**. Na Estratégia do Desenvolvimento Brasileiro. Vitória: EDUFES. 2004., p. 219.

<sup>97</sup> O *píer* 1 tem capacidade para receber navios que comportam até 125 mil tdw; enquanto a capacidade do *píer* 2 é para navios de 300 mil dtw. A profundidade da água é de 16m no *píer* 1, no *píer* 2 é de 24m e no *píer* de carvão é de 18m. Até sete navios podem atracar simultaneamente no Complexo de Tubarão. Cerca de 700 navios atracam anualmente nos portos administrados pela CVRD no Espírito Santo.

<sup>98</sup> Id., p. 219.

Com as políticas de reestruturação econômica e produtiva em meados da década de 1990, várias mudanças ocorreram nas políticas interna e externa, sugerindo ao comércio marítimo a modernização e adequação de novas políticas, a fim de atender o comércio externo. Assim, os complexos portuários brasileiros, a partir dos anos 1990, vivenciaram várias transformações, tanto no modelo de administração quanto na infraestrutura, com a finalidade de reduzir custos nas movimentações de cargas e aumentar a competitividade em nível mundial.<sup>99</sup>

A experiência do Porto de Vitória, no decorrer dos primeiros anos da década de 90, demonstrou que, administrativamente, foi desenvolvido um trabalho bem delimitado, de acordo, com a real situação do porto no contexto político-econômico nacional e regional, com o objetivo de preparar e adequar a Companhia Docas do Espírito Santo à nova Lei de Modernização dos Portos, questão que mereceu intenso debate no cenário nacional durante o período<sup>100</sup>.

O modelo de reestruturação produtiva implantada no Brasil seguiu modelo similar aos de outros países capitalistas industrializados, no que se refere aos métodos de otimização e exploração da força de trabalho e à contenção dos benefícios alcançados pelos trabalhadores no decorrer dos anos anteriores. As dificuldades encontradas pelo sindicalismo a partir dos novos modelos de administração da produção, da terceirização e da precarização das frentes de trabalho foram aproximadas às experimentadas pelos sindicatos de outros países. Contudo, o sindicalismo brasileiro conquistou um lugar de destaque no contexto político e econômico durante as décadas de 1980 e 1990. De certa forma, os sindicatos encaram a instabilidade instaurada pela reestruturação - como condições de negociação que foram alcançadas a partir das lutas e manifestações ocorridas na época - e que contribuíram com o poder de negociação.<sup>101</sup>

A implantação de novas estratégias de gestão no processo de reestruturação produtiva dos últimos anos tem mostrado a necessidade de entender o caso brasileiro a partir de suas especificidades na articulação com a economia internacional. Isto significa considerar na análise desde a imposição ideológica do chamado “modelo japonês” como caminho inexorável para a

---

<sup>99</sup>KAPPEL, R.F. **Portos brasileiros: novo desafio para a sociedade** (2005). Disponível em: <[http://www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF\\_SIMP/textos/raimundokappel.html](http://www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/raimundokappel.html)>. Acesso em: 12 jun. 2011.

<sup>100</sup>SIQUEIRA, 1994. Op. Cit., p. 135.

<sup>101</sup> RAMALHO, José Ricardo. Precarização do trabalho e impasses da organização coletiva no Brasil. In: ANTUNES, Ricardo. **Neoliberalismo, Trabalhos e Sindicatos: Reestruturação produtiva na Inglaterra e no Brasil**. 2ª edição, editora Boitempo. São Paulo, 2002, p. 85.



“modernidade”, associado a um discurso “civilizador” sobre os trabalhadores até a eficácia da aplicação das novas formas de gestão da força de trabalho na indústria e seus desdobramentos em termos de precarização do trabalho e desmobilização dos sindicatos<sup>102</sup>.

De acordo com Antunes (2005), os países de capitalismo avançado testemunharam, em fim dos anos 70, e em especial na década de 1980, vastas mudanças no âmbito do trabalho, no que diz respeito à introdução na reestruturação produtiva, no modelo de representação sindical e na política. Perante o resistente conflito estrutural, novos resultados foram buscados como recursos para o capital enfrentar sua crise. As transformações posteriores ao novo modelo de trabalho foram tão exorbitantes que se pode reiterar que a “classe que vive do trabalho presenciou a mais aguda crise deste século, que atingiu não só sua materialidade, mas teve profundas repercussões na sua subjetividade e no íntimo inter-relacionamento destes níveis, afetou a sua forma de ser”.<sup>103</sup>

Segundo informa Salerno (1994),<sup>104</sup> a reestruturação produtiva teve sua origem proveniente de uma conjuntura social, política e econômica. Em decorrência principalmente dos problemas financeiros oriundos das disputas intercapitalistas e de disputas entre capital-trabalho. Relacionadas à coordenação e monitoramento da produção e do trabalho que apresentam para as empresas modernas, exigências de incorporação para avançar na produtividade. Indispensáveis de tal maneira tanto face o acirramento da concorrência quanto das dificuldades sociais apresentadas aos modelos habituais de formação da produção e do trabalho, especificamente os trabalhos desenvolvidos pelos trabalhadores portuários avulsos nos portos brasileiros.

Dessa maneira, entendemos que o incremento tecnológico foi um dos responsáveis pelas alterações ocorridas nos setores produtivos e comerciais a partir da década de 1960, nos países europeus e, na década de 1980, em alguns países da América Latina (Chile, Argentina e Brasil, entre outros). Fato é que a utilização das máquinas proporcionou um novo modelo de trabalho, várias mudanças e novos direcionamentos nos setores produtivos. Esse modelo contribuiu com as demandas do capital privado,

---

<sup>102</sup> Id., págs. 86 e 87.

<sup>103</sup> ANTUNES, Ricardo. Trabalho, reestruturação produtiva e algumas repercussões no sindicalismo brasileiro. In: ANTUNES, Ricardo. **Neoliberalismo, Trabalhos e Sindicatos**: Reestruturação produtiva na Inglaterra e no Brasil. 2ª edição, editora Boitempo. São Paulo, 2002, p. 71.

<sup>104</sup> SALERNO, M.S. Trabalho e Organização na Empresa Industrial Integrada e Flexível. In: **Novas Tecnologias, Trabalho e Educação**. São Paulo: Vozes, 1994.

sendo este o maior beneficiado com a produção em grande escala, com menor investimento em mão de obra, automaticamente resultando em redução de custo. A racionalidade vigente nos interesses empresariais situa-se direcionada à diminuição dos custos da produção, ascensão da produtividade, aperfeiçoamento “da qualidade dos produtos e serviços prestados, consolidação de uma forma de produção mais adequada às exigências do mercado e a desobrigação das grandes empresas em relação aos trabalhadores”.<sup>105</sup>

Conforme ocorreu nos demais países, no Brasil não foi diferente: a reestruturação produtiva teve sua estrutura fundamentada na emergência da Revolução Tecnológica a partir da década de 1970. No caso brasileiro, a crise do petróleo colaborou com a reestruturação. Contudo, para reiterar-se do que foi a reestruturação produtiva e conhecer os novos fundamentos de predomínio e acumulação, é necessário compreender os antigos processos capitalistas, baseados no binômio taylorismo/fordismo<sup>106</sup>, compactuado pelo Estado, o qual criou certo “compromisso” entre capital e trabalho.<sup>107</sup>

O padrão de dominação do binômio taylorismo/fordismo, que se configurou nos 30 anos gloriosos (do pós-guerra à década de 70), deu sinais de crise como manifestação da crise estrutural do capital, principalmente no que diz respeito à taxa decrescente de lucros. Essa crise ganhou combustível com o ressurgimento da luta de classes dos anos 60, pondo fim ao “compromisso” estabelecido pelo *WelfareState*<sup>108</sup>.

Nesse sentido, os sindicatos dos trabalhadores portuários marítimos não foram vencidos pela corrente política liberal instaurada no Brasil. Uma vez que os Sindicatos e Federações que representavam os trabalhadores portuários mantiveram uma

---

<sup>105</sup> NASCIMENTO. Op. Cit. p. 12 (LEITE, 1994 APUD NASCIMENTO, 1999, p. 12).

<sup>106</sup> **Taylorismo** - Criado pelo engenheiro mecânico Frederick Winslow Taylor, o taylorismo é um sistema que consiste na divisão do trabalho e especialização do operário em uma só tarefa.

**Fordismo** - Criado por Henry Ford, o fordismo nada mais é que uma junção prática do sistema taylorista e da facilidade das máquinas. Ford criou uma espécie de "esteira rolante", onde as peças dos automóveis passavam em frente ao trabalhador, este que tinha que fazer seu serviço dentro de um curto espaço de tempo. O fordismo propiciou um aumento da produção de carros, o que faz com que os próprios funcionários pudessem comprá-lo, aumentando o mercado consumidor do patrão. Disponível em: <<http://www.geografiaopinativa.com.br/2015/03/modelos-produtivos-as-diferencas-entre-.html>>. Acesso em: 14/12/2016.

<sup>107</sup> ANDRADE, Fabricio Fontes de. **Reestruturação produtiva**: dos novos padrões de acumulação capitalista ao novo parâmetro de políticas sociais. Revista Urutagua 10 - Ago/Set/Out/Nov. - quadrimestral - ISSN1519.6178. Revista acadêmica multidisciplinar - Departamento de Ciências Sociais - Universidade Estadual de Maringá., p. 1. Disponível em: <<http://www.urutagua.uem.br/010/10/andrade.htm>>. Acesso em: 05/10/2016.

<sup>108</sup> NASCIMENTO. Op. Cit., p. 2.

participação ativa, no processo das negociações que deram origem à Lei nº 8.630/93, de modernização dos portos. Implantada como Projeto de Lei nº 8/91, no que concernia aos direitos e deveres dos trabalhadores portuários. O Projeto de Lei tratava das condições das atividades realizadas pelos trabalhadores portuários avulsos, sendo esse projeto o precursor da Lei nº 8.630/93, de 25 de fevereiro de 1993, também conhecida como Lei de Modernização dos Portos.

(...) a participação dos sindicatos brasileiros em todo processo de negociação e transição para a nova legislação que regulará a vida no segmento portuário tem sido marcante, sobretudo no que refere à própria votação e aprovação do PL nº 8/91 pelo Poder Legislativo brasileiro prevista para ocorrer num espaço de poucos meses, mas que devido à resistência e a participação sindical acabou por se prolongar por um período de praticamente dois anos, mesmo assim não saindo a pleno contento das entidades de representação dos trabalhadores<sup>109</sup>.

Foi um cenário que direcionou a representação sindical a mudanças nas diretrizes de suas responsabilidades frente aos trabalhadores representados. Visto que até o momento, os sindicatos atuavam como empregadores e ao mesmo tempo defensores daqueles. Com a promulgação da Lei e os novos rumos que a gestão dos trabalhadores tomou, os sindicatos abandonaram a figura de “sindicato empresa”, e passaram atuar apenas como sindicatos defensores da classe trabalhista. Uma vez que um dos objetivos das mudanças propostas pelo projeto era a criação de um órgão que ficaria responsável pela gestão administrativa dos trabalhadores avulsos.

Por meio do projeto Lei 8/91, criado pelo presidente Fernando Collor de Mello, o governo federal evidenciou sua concepção da modernização do setor portuário, e transformou a estrutura portuária brasileira, isto é, abriu os portos nacionais à concessão e à concorrência a entidades privadas. A modernização portuária já constava do Plano Nacional de Desestatização, e serviu de base de formulação da política de implantação de diversos setores da economia capixaba, em especial a comercialização e movimentação de cargas. A legislação Lei de Modernização dos Portos, de inspiração liberal, em função da necessidade de atender às demandas internacionais, tinha função reguladora do trabalho nos portos, além de outros fatores estruturantes da política em curso.<sup>110</sup>

---

<sup>109</sup> NASCIMENTO. Op. Cit., p. 24.

<sup>110</sup> ALMEIDA, Monica Picollo, **Reformas neoliberais no Brasil**. A Privatização nos Governos Fernando Collor e Fernando Henrique Cardoso. Dissertação de Mestrado, Niterói, 2010. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/stricto/td/1263.pdf>>. Acesso em 25/09/2013.

A Lei nº 8.630/93, enunciava várias diretrizes que deveriam ser implantadas para a modernização dos portos. Assim, dentre estas medidas, surgiu a criação dos Órgãos Gestores de Mão-de-obra (OGMOs), trazendo em seu arcabouço o objetivo de promover a racionalização do contingente de trabalhadores. A partir de uma administração centralizada e igualitária a todos os trabalhadores portuários avulsos, e trazia em seu ordenamento as seguintes ordens, a partir da Lei 8.630/93, Capítulo V - Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso:

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

I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)<sup>111</sup>.

Entretanto, entendemos não terem sido levadas em consideração as particularidades de cada tipo de atividade desenvolvida nos porões dos navios, nos pátios e espaços portuários. Por isso o processo de mudança prevista no estatuto legal para o setor portuário ocorreu de forma demorada. Apenas após a concessão de um amplo espaço para discussões e negociações entre os representantes dos trabalhadores portuários e a comissão responsável a implantação do OGMO, foi possível processar algumas medidas no sentido de oficializar o OGMO.

(...) no início da implantação do projeto de reestruturação portuária os sindicatos brasileiros assumiram um perfil de resistência às mudanças. (...) tendo em vista a inevitabilidade da instalação do processo de modernização dos portos, já que o mesmo atende aos requisitos impostos pela

---

<sup>111</sup> Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8630.htm)>. Acesso em: 24/04/2017.

reestruturação do capitalismo mundial, os sindicatos têm repensado suas estratégias de atuação e luta, direcionando sua atenção à forte resistência, mas sim à apresentação de proposta que viabilizam de maneira menos traumática para o coletivo de trabalhadores as mudanças a serem implantadas<sup>112</sup>.

Com isso, os trabalhadores até tentaram coibir as ações da Lei, com mobilização em massa da categoria, com greves e paralizações. Porém, as dificuldades e o cenário de reivindicações apresentavam uma luta sem muito êxito. Conforme apresentado por Nascimento (1999), buscaram se adequar às novas medidas e aproveitar o que lhes restava, que era a abertura para negociação e o poder de reivindicar algumas medidas que fossem benéficas ao grupo. Haja vista que a implantação do OGMO era inevitável, mesmo com algumas dificuldades decorrentes da resistência dos trabalhadores e sindicatos, não foi o suficiente para que o mesmo não fosse institucionalizado. Até o momento é o OGMO o responsável pela administração de toda categoria de trabalhadores portuários avulsos.

A modernização é um conceito determinado no campo das Ciências Sociais, segundo o qual uma sociedade, por intermédio da industrialização, urbanização, crescimento tecnológico, dentre outras metamorfoses sociais decorrentes de práticas capitalistas, induz alterações na fisionomia das economias locais, de modo a transformar completamente a vida dos cidadãos.<sup>113</sup>

De acordo com Berman (1989) citado por Santos,<sup>114</sup> existem várias formas de conceituar a modernidade, “desde a combinação desigual entre oportunidades e riscos constantes, encantamentos e desencantamentos, até fundamentos baseados em fugacidade, fluidez e doses de fatalismo científico”. Assim, a modernização atua como uma flecha em forma de distribuição e de expansão do poder, sendo esse, um dos motivos que a sociedade na maioria das vezes teme a modernização, ou seja, o novo, o diferente é assustador. “Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor - mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo

---

<sup>112</sup> NASCIMENTO. Op. Cit., págs. 24 e 25.

<sup>113</sup> Dicionário português. Disponível em: <[dicionarioportugues.org/pt/modernizacao](http://dicionarioportugues.org/pt/modernizacao)>. Acesso em 25/04/2016.

<sup>114</sup> SANTOS, Leonardo Bis dos. A modernidade chega de navio: ensaio sobre o desenvolvimento do Espírito Santo pelo viés da expansão portuária. In: **Modernidade & Modernização no Espírito Santo**/Organizado por RIBEIRO, Luiz Claudio Moisés *et al.*Edufes, Vitória, 2015, págs. 161 e 162.

que sabemos e tudo que somos”<sup>115</sup>. Nesse sentido, para Santos “a modernidade se assenta basicamente em três pilares, a saber: a sacralização da ciência em detrimento da religião; as transformações econômicas e, conseqüentemente, o surgimento de luta de classes sociais”.<sup>116</sup>

Nesse sentido, a modernização dos portos a partir da Lei nº 8.630/93, teve como objetivo criar procedimentos que possibilitassem o aumento da produtividade e a descentralização do setor portuário. Os arrendamentos dos portos públicos ao setor privado foi uma política de redução da atuação do Estado nos portos. Para induzir a participação da iniciativa privada no setor portuário, a lei manteve os trabalhadores portuários avulsos nas atividades de mão de obra de movimentação de carga e descarga nos portos. Contudo, inaugurava um novo modelo de gestão para a categoria dos trabalhadores portuários brasileiros.

---

<sup>115</sup> SANTOS, Op. Cit., p. 162.

<sup>116</sup> Id., p. 165.

### 3 A LEI 8.630/93 DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

#### 3.1 PLANOS DE SALVAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA

Após o declínio do regime militar em meados de 1980, regime que protagonizou a política nacional por mais de duas décadas e encerrou em plena crise do Estado desenvolvimentista, indicava as adversidades de transição para um novo modelo de governo. Segundo o que informa Wilson Cano,<sup>117</sup> “o regime militar, no afã de se perpetuar no poder, tentara transformar a economia do País em uma das maiores do mundo - o projeto Brasil Potência - e, para isso, abusou do endividamento externo e descuidou do desequilíbrio da Balança de Pagamentos”, o que desencadeou no país, implicações desastrosas a partir da década de 1980. Ainda sobre esse assunto, Maciel (2004)<sup>118</sup> informa que essa crise “(...) ocasionou o acirramento do processo da luta de classes, com a emergência à cena política do movimento social das classes subalternas e a luta pela democratização”:

Após a Ditadura Militar, o governo da Nova República tentou aliar a retomada do Estado desenvolvimentista, com a tentativa de reforço do papel econômico indutor do Estado, a implantação de uma nova reforma na institucionalidade autoritária, com vistas a garantir o predomínio dos interesses conservadores e autocráticos no processo de elaboração da nova constituição<sup>119</sup>.

Nesse contexto, o período de reconstrução nacional teve início com o primeiro presidente civil, após 20 anos de poder nas mãos dos militares. José Sarney (PMDB)<sup>120</sup>, eleito vice-presidente, sucedeu o presidente escolhido pelo Colégio Eleitoral no ano de 1985, Tancredo Neves, que morreu de causas naturais antes de tomar posse. A administração de José Sarney teve início com as promessas de redemocratização e mudanças no país, sendo a primeira delas a Emenda Constitucional que estabelecia eleições diretas para presidente da República,

---

<sup>117</sup> CANO, Wilson. **Brasil: é possível uma reconstrução do Estado para o desenvolvimento?** Revista do Serviço Público de 1937 a 2007. Brasília: 2007, p. 63. ENAP Escola Nacional de Administração Pública. Disponível em: <[http://antigo.enap.gov.br/downloads/RSP\\_70Anos\\_2FINAL1.pdf](http://antigo.enap.gov.br/downloads/RSP_70Anos_2FINAL1.pdf)>. Acesso em 02/03/2017.

<sup>118</sup> MACIEL, Davi. O Governo Collor e o Neoliberalismo no Brasil (1990-1992). **Revista UFG** / Dezembro 2011/ Ano XIII nº 11., p. 100. Disponível em: [https://projetos.extras.ufg.br/joomla\\_proec/revista/ufg/dezembro2011/arquivos\\_pdf/artigos\\_o\\_governo.pdf](https://projetos.extras.ufg.br/joomla_proec/revista/ufg/dezembro2011/arquivos_pdf/artigos_o_governo.pdf)>. Acesso em 15/07/2016.

<sup>119</sup> Id., p. 100.

<sup>120</sup> O primeiro da história dos vice-presidentes do partido PMDB que assume a presidência.

prefeitos dos municípios e governadores dos estados. Marcando esse momento, com o direito dos analfabetos ao voto e a legalização dos partidos comunistas.

Outra medida do presidente Sarney, em decorrência da crescente participação política e conscientização do povo e como parte do processo de redemocratização, “em 1988 uma nova Lei Magna - a Constituição Cidadã -, que ampliava os direitos políticos e sociais da população”<sup>121</sup> foi instaurada. Assim, foram tomadas algumas medidas no sentido de melhoria nos processos de prestação de serviços na área portuária, conforme pode ser visto no artigo 21 da Constituição:

Explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território; Veja Lei n. 8.630/93, regulamentada pelo Decreto n. 1886, de 29.04.1996 (exploração dos portos). Veja Lei n. 9.432, de 08.01.1997 (transporte aquaviário)<sup>122</sup>.

A política estabelecida por José Sarney viabilizou a entrada da estratégia neoliberal adotada posteriormente pelo presidente Fernando Collor de Mello. De acordo com Luiz Carlos Bresser<sup>123</sup>, a política econômica de abertura comercial e financeira adotada no início da década de 1990, significou a retomada da tendência crônica para a sobrevalorização cambial, o que resultou na desindustrialização e a semi-estagnação da economia brasileira por quase duas décadas. Isso porque a política de valorização do real frente ao dólar, defendida por esta política econômica, visava tornar baratas as importações de produtos estrangeiros para o Brasil. De acordo com Cano,

O discurso político da abertura e da globalização resultou também na Rodada Uruguai e depois na OMC, em mais um engodo aos países subdesenvolvidos, dado que fizemos várias concessões comerciais sobre bens e serviços aos desenvolvidos, ao passo que a expansão prometida de nossas exportações foi menos que proporcional<sup>124</sup>.

O Brasil e os demais países da América Latina passaram por várias pressões a fim de se integrarem aos projetos de política econômica imposta pelos Estados Unidos,

---

<sup>121</sup> CANO. Op. Cit., p. 64.

<sup>122</sup> CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988. Art. 21, XII, d). Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)>. Acesso em: 24/04/2017.

<sup>123</sup> BRESSER, Op. Cit. p. 64.

<sup>124</sup> Id., p. 65.



como exemplo a Associação de Livre Comércio das Américas (ALCA). Nesse contexto, faziam-se necessárias medidas para contornar essa crise oriunda de uma falida política e pressões externas. Uma das primeiras medidas do presidente foi mudar a moeda nacional. Logo no início do governo de José Sarney, em 1986, com a finalidade de retomar a estabilidade financeira e contornar a crise em que o país vivia naquele momento, foi lançado o Cruzado, através do Plano Cruzado.<sup>125</sup> Esse plano trazia em seu arcabouço o objetivo de devolver à sociedade o poder de compra e a estabilidade econômica. Apesar disso, o Plano congelava os preços de todos os produtos do mercado bem como os salários; esperava-se com isso que com os preços congelados não *haveria inflação* - na teoria. Uma vez que não existia aumento de preço; porém, a alta demanda gera inflação, o que levou à ineficiência da medida. Em três meses, a nova moeda já fazia parte de um plano falido, tendo havido ainda uma tentativa de ressuscitá-lo com outra versão, porém sem sucesso.

Em 1987, Bresser, então ministro da Fazenda, lançou outro plano econômico, que ficou conhecido como Plano Bresser,<sup>126</sup> que também fracassou. O país precisava retomar o poder financeiro, sobretudo, não se tratava de uma incumbência simples, já que a política econômica financeira do país se encontrava fora de controle. O mercado externo, com a globalização econômica, acirrava cada vez mais o arrocho aos países periféricos; a competitividade crescia e demandava políticas de abertura ao capital internacional.

No início de 1989, mais uma tentativa do governo, com outro plano econômico, o Plano Verão - com a moeda Novo Cruzado, e com ele os mesmos problemas: o plano era novo, mas a roupagem velha. Gastos em excesso, congelamento de salários e

---

<sup>125</sup> Moeda criada com o corte de três zeros da anterior e convertendo o cruzeiro para o cruzado, aumento do salário mínimo em 15%, congelamento de preços e correção dos salários quando a inflação chegasse a 20%; entre outras medidas.

<sup>126</sup> Plano Bresser foi elaborado no primeiro semestre de 1987 pelo Ministro Luiz Carlos Bresser. Tinha em seu arcabouço eliminar o processo inflacionário, o plano absorvia as características positivas do Plano Cruzado. O contexto econômico desse período era inflacionário, chegando a 27% no mês de maio de 1987. As principais medidas do plano eram: a) Congelamento geral de preços e salários por 90 dias. Após esta primeira fase, o plano previa uma fase de flexibilização de preços, com reajustes mensais de preços salários, a fim de corrigir eventuais desequilíbrios herdados na fase anterior, após os reajustes da fase de flexibilização; b) O plano estabelecia a liberação dos preços, estabelecendo um novo indexador, a URP (Unidade de Referência de Preços), que reajustaria os salários e determinaria os tetos para os reajustes de preços; c) O grande objetivo era se adotar uma política monetária e fiscal rigorosa, com a intenção de reduzir o déficit público e impedir um crescimento explosivo da demanda como acontecera durante os primeiros meses do Plano Cruzado. Disponível em: <<https://www.portaleducacao.com.br/conteudo/artigos/administracao/plano-bresser/29582>>. Acesso em: 15/08/2016.

preços, a mudança do nome da moeda e o corte de três zeros não foram suficientes para tirar da crise em que se encontrava o cenário econômico brasileiro.

A realidade brasileira na década de 1980 ficou marcada pela estagnação econômica, com elevados índices de inflação, problemas relacionados à dívida externa, concentração de renda e diminuição da renda por habitante. De 1980 a 1989 o crescimento do PIB não acompanhou o crescimento populacional e a inflação chegou a 1.157,6% ao ano. Tal quadro beneficiou especuladores e parcelas da população podiam se dar ao luxo de viver de juros bancários<sup>127</sup>.

Foi um período marcado por instabilidades e incertezas. A alta inflação levava o comércio a manter funcionários específicos para remarcar os preços, 'se fosse ao supermercado pela manhã e deixasse de comprar algum produto, quando voltasse à tarde o valor já era outro', sem contar os problemas pelos quais a sociedade passava pela falta de determinados produtos - leite, carne, entre outros. Sobre esse assunto, Amarildo Mendes Lemos (2015) informa que a "explicação para a crise econômica desse período e para o quadro de miséria e exclusão social que repercutia em altos índices de violência característicos desse período (...) e também na política econômica adotada durante o período da Ditadura Militar".<sup>128</sup> Tais problemas, como herança do regime político da ditadura, foi a reprodução dos discursos dos que faziam parte do governo totalitário em parceria com o capital internacional e o controle da máquina administrativa.

Após um longo período, a sociedade brasileira volta às urnas para eleger o presidente do Brasil com eleições diretas - Fernando Collor de Mello. Eleito "com base em um projeto de 'modernização' do país. Em seus contornos mais gerais, esse projeto contemplava uma integração subordinada do Brasil nos marcos do mundo capitalista avançado".<sup>129</sup> Isto é, uma política de subordinação dos trabalhadores em favor do capital privado e autonomia dos capitalistas do primeiro mundo. Bourdieu considera que a política de modernização e a globalização referem-se ao poder que é imposto pelos países ricos - dominantes, aos países pobres - dominados.

---

<sup>127</sup> LEMOS, Amarildo Mendes. Modernização econômica e conflito social na década de 1980. p. 181. In: RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés *at al* **Modernidade e Modernização no Espírito Santo**. EDUFES, Vitória, 2015.

<sup>128</sup> Id., págs. 181 e 182.

<sup>129</sup> ANTUNES. Op. Cit., p. 16.

A globalização é um mito no sentido forte do termo, um discurso poderoso, uma “ideia-força”, uma ideia que tem força social, que realiza a crença. É a arma principal das lutas contra as conquistas do *Welfare State*: os trabalhadores menos favorecidos do resto do mundo. Para que isto aconteça, propõe-se como modelo, para os trabalhadores europeus, países em que o salário mínimo não existe, onde operários trabalham 12 horas por dia por um salário que varia entre ¼ e 1/15 do salário europeu, onde não há sindicatos, onde as crianças são postas para trabalhar, etc<sup>130</sup>.

Nesse cenário mundial, o presidente Collor de Mello inicia sua gestão marcada pela busca da reestruturação da economia nacional, em contexto que apresentava o neoliberalismo em expansão e a intensificação do comércio internacional. Uma das medidas tomadas neste governo relacionadas à importação e exportação foi a criação do Projeto de Lei de número 8/91<sup>131</sup> (posteriormente transformado em lei, nº 8.630/93), com o objetivo de levar as atividades portuárias brasileiras à redução dos custos nas movimentações de cargas, visando o aumento da competitividade no comércio internacional e à contribuição para a recuperação da estabilidade econômica do país. Contudo, na maioria das vezes a classe trabalhadora é a que mais é prejudicada com essas mudanças e reestruturações, em especial em países do terceiro mundo. Sobre este assunto, Antunes diz que: “Não é demasiado lembrar que a modernização neoliberal para o terceiro Mundo penaliza de maneira muito mais brutal e nefasta o mundo do trabalho”.<sup>132</sup>

Foi uma década marcada por medidas preponderantes na inserção e efetivação do país em condições de concorrência do comércio internacional. O Projeto de Lei 8/91 tinha como objetivo a reestruturação do sistema portuário nacional, o “conjunto de proposta para o setor portuário apresentado nesse projeto visava a privatização e a desregulação do sistema portuário nacional. Representava alterações profundas no aparato institucional dos portos brasileiros”.<sup>133</sup> Motivo pelo qual levou quase dois anos

<sup>130</sup> BOURDIEU, Pierre. **Contrafogos**: Táticas para enfrentar a invasão neoliberal. Rio de Janeiro: Zahar, 1998, págs. 48 e 49.

<sup>131</sup> Projeto de Lei n° 8, de 1991 (Do Poder Executivo) - Mensagem n° 67/91- Dispõe sobre a prestação de serviços de movimentação de mercadorias, armazenagem, transporte, vigilância e demais serviços correlatos ou afins nos portos. a construção e exploração de instalações portuárias, a estruturação de tarifas portuárias, e dá outras providências. Câmara dos Deputados. Diário do Congresso Nacional (Seção I), 26 de fevereiro de 1991, p. 604. Disponível em: <<http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD26FEV1991.pdf#page=55>>. Acesso em 24/04/2017.

<sup>132</sup> ANTUNES, Ricardo. **A Desertificação Neoliberal no Brasil**. 2. Ed. Campinas, SP: Autores Associados, 2005, p. 17.

<sup>133</sup> NETO. Jose Vieira Santana. A lei 8.630/93 e a modernização portuária no Brasil: um estudo dos impactos da privatização da operação portuária na movimentação da carga containerizada no Porto Público Organizado de Salvador. Dissertação - Mestrado, Universidade Federal da Bahia. Escola de Administração. II. Suarez, Marcos Alban. III. Título. Salvador: 2005.p. 25.

para ser transformado em lei, haja vista que haviam vários setores envolvidos nas mudanças propostas pelo projeto.

Somente em 1993, o projeto foi transformado em lei. Tal fato ocorreu após a saída de Collor de Melo, já na administração do presidente Itamar Franco,<sup>134</sup> tendo como ministro da Fazenda Fernando Henrique Cardoso. A Lei nº 8.630/93<sup>135</sup> oriunda do Projeto Lei 8/91, foi publicada no Diário Oficial em 25 de fevereiro de 1993 e, em consequência da mesma, deu-se início ao processo de arrendamento dos portos organizados e à modernização. Estava aberto o caminho para mudanças importantes na gestão portuária e, conseqüentemente, em investimentos em novos equipamentos. De acordo com Ribeiro, a Lei de Modernização dos Portos

(...) foi concebida na perspectiva da integração competitiva da economia brasileira”(ALMEIDA, 1999:13) mirando o aumento de competitividade da economia nacional em decorrência da agilidade de decisões, a melhor alocação dos investimentos nos setores produtivos e a organização de uma logística própria de operação dos modais portuários. Suas principais metas eram diversificação, priorização de nichos de mercado e melhoria dos resultados. (RIBEIRO, 2000)<sup>136</sup>.

Com a modernização veio o desenvolvimento tecnológico, ocorrido entre exigências do empresariado pela revisão de conceitos tradicionais e, sobretudo, por uma nova mentalidade para que o processo de crescimento alavancasse nos portos nacionais e conseguisse acompanhar o padrão das inovações já implantadas em outros países. Segundo Siqueira, pesquisadora da história do Porto de Vitória,

Na atualidade, o que se vê nos grandes portos mundiais, além de modernos equipamentos e instalações adequadas ao tipo de carga movimentada, são as empresas e sindicatos juntos, procurando novos caminhos para reduzir custos e melhorar serviços. A competição passou a vigorar acima de tudo, e a livre escolha de empresas especializadas e dos trabalhadores, por quem paga os serviços necessários às operações do porto, tornou-se ponto básico para a modernização dos portos em qualquer país<sup>137</sup>.

Uma das medidas cruciais para a abertura dos espaços portuários ao capital privado implementada com base na Lei nº 8.630/93, foi a mudança do paradigma de portos

---

<sup>134</sup> Segundo vice-presidente PMDB que toma posse no Brasil, que foi empossado como presidente após o impeachment do presidente eleito Fernando Collor de Mello.

<sup>135</sup> Lei 8.630/93 de 25 de fevereiro de 1993. A Lei Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L8630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8630.htm)>. Acesso em 18/01/2016.

<sup>136</sup> RIBEIRO; SIQUEIRA. Op. Cit., p. 271.

<sup>137</sup> SIQUEIRA Op. Cit. (OLIVEIRA 1993, p. 16 *apud* SIQUEIRA, 1994, p. 138).

públicos para privados. O que alterou profundamente o caráter da gestão portuária com o estabelecimento de novas autoridades e órgãos, os quais foram incumbidos da organização e operação dos então chamados *portos organizados* - um novo modelo com características legais e funcionais diferentes dos vivenciados nos portos até então. De acordo com a Lei nº 8.630/93, artigo 1º, cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado. O § 1º, do mesmo artigo, considera:

I - Porto Organizado é o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de uma autoridade portuária: (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006).

IV - Área do porto organizado é a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam: ancoradouros, docas, cais, pontes e *piers* de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como guias correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do capítulo VI desta lei.

No mesmo Artigo, a lei definia a Instalação portuária de uso privativo:

V - Instalação Portuária de Uso Privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário. (Inciso com redação dada pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)<sup>138</sup>.

Várias mudanças na atividade portuária brasileira surgiram a partir da promulgação desta lei, o que resultou na concessão à operação para a iniciativa privada de vários portos e terminais especializados. Bem como alterações nas relações entre o capital e o trabalho, vislumbrando promover inovações no modelo da gestão do trabalho portuário. Sobre este assunto, Stein (2002)<sup>139</sup> relata que “a visão até o momento por parte da Administração dos Portos (Companhia Docas), por meio de seus presidentes era: nós temos o porto, vamos esperar que a carga chegue até nós”, ou seja, convivia com o monopólio público, e não havia a competitividade com as empresas privadas, que forçaria a redução de custos e maior eficiência.

---

<sup>138</sup>Lei nº 8.630/93, Artigo 1º, § 1º. Op. Cit.

<sup>139</sup> STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002, p. 64.

A Lei nº 8.630/93, proporcionou também o processo de arrendamento e de modernização dos portos, fato esse que resultou em mudanças na gestão portuária e, conseqüentemente, promoveu investimentos em novos equipamentos. O desenvolvimento tecnológico exigiu do empresariado a revisão de conceitos tradicionais e, sobretudo, uma nova mentalidade de cunho profissional. Abandonando o clientelismo e o protecionismo, para que o processo de reestruturação dos portos nacionais conseguisse acompanhar o padrão das inovações nos demais países. Outra medida resultante em decorrência da lei foi a criação dos OGMOs, o que afetou diretamente os trabalhadores portuários avulsos. Haja vista que teve como objetivo promover a racionalização do ambiente de trabalho, aumentar a produtividade e a descentralização do setor portuário, reduzindo assim a atuação do Estado nos portos, e uma maior participação da iniciativa privada.

### 3.2 LEIS QUE ANTECEDERAM A LEI Nº 8.630/93, MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

Até a promulgação da Lei nº 8.630/93, a coordenação e administração dos serviços prestados pelos trabalhadores portuários avulsos eram realizadas pelos sindicatos de cada categoria. Os sindicatos mantinham o controle do cadastro dos trabalhadores, conferência e pagamento dos salários e encargos sociais, suprimento de material de segurança, dentre outras necessidades. Essa coordenação era feita em parceria com órgãos públicos (DTM, CNMM, SUNAMAM), que atuavam como instituições regulamentadoras das leis com normas e diretrizes trabalhistas direcionadas aos trabalhadores que atuavam nas áreas portuárias, apresentadas a seguir.

Apesar da modalidade marítima estar presente no nosso cotidiano desde a colonização e ser o modelo de comércio mais eficiente desde então, a criação de uma lei que regulamentasse essa atividade nos portos brasileiros, só surgiu na metade do século XIX. Ou seja, a navegação atuou em território nacional por mais de três séculos regulamentado por leis externas, as Ordenações Filipinas provenientes de Portugal.

A primeira legislação brasileira a regular o direito marítimo foi a Lei nº 556 de 1850. Antes disso, ele era regido pelas ordenações filipinas, derivadas do direito português. Todavia, a regulamentação do trabalho portuário não foi objeto de atenção dessa Lei. (...) a concessão dos portos ocorreu em 1869 por meio do Decreto nº 1.746, que dava aos empresários o direito de exploração dos portos do Império. A concessão poderia ser por um prazo de noventa anos<sup>140</sup>.

Dessa maneira, os trabalhadores e as atividades marítimas passaram por um bom período sem ter normas e diretrizes direcionadas ao setor, que regulamentassem as atividades laborais exercidas nas áreas portuárias. As normas eram reguladas pelas câmaras, conforme o antigo regime. Apenas em 1933, o Brasil passou a ter uma participação estatal mais atuante nas estruturas portuárias, período em que foram criadas as Delegacias dos Trabalhos Marítimos (DTM's).<sup>141</sup> As atividades e responsabilidades das delegacias eram coordenar e disciplinar os serviços efetuados pelos trabalhadores diretos e indiretos do setor portuário. Todos os trabalhadores deviam ter registro na DTM para atuar nas atividades pertinentes ao porto.

<sup>140</sup> NASCIMENTO. Op. Cit., p. 1.

<sup>141</sup> Decreto nº. 23.259, de 20 de outubro de 1933. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao>>. Acesso em: 15/07/2016.

As DTM's foram criadas como partes integrantes da estrutura do Ministério do Trabalho. Porém, presididas pelos Capitães dos Portos (Ministério da Marinha), e constituídas por representantes do Ministério do Trabalho, Ministério dos Transportes, Ministério da Agricultura, Ministério da Fazenda, empregadores e trabalhadores. No qual concentravam inúmeras funções, dentre as quais as de organizar as matrículas dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs); prestar orientação e opinião sobre o trabalho portuário; fiscalizar o trabalho portuário e a escala de rodízio dos sindicatos; quantificar o número de TPAs necessários; impor penalidades aos TPAs e efetuar mediações nos conflitos tendo, inclusive, poder normatizador<sup>142</sup>.

Com a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), no Decreto Lei nº 5.452, de 01 de maio de 1943,<sup>143</sup> o trabalhador portuário passou a ter uma cobertura maior dos seus direitos, uma vez que foram criadas regras dedicadas diretamente à regulamentação da mão de obra portuária. Foram direcionadas duas seções - VIII e IX - com o objetivo de regulamentar o trabalho portuário avulso, o que consolidou o processo de normatização e intervenção estatal nas relações de trabalho nos portos, dados esses revogados pela Lei de Modernização dos Portos nº 8.630, de 25/02/1993.

#### **TABELA 4 – DECRETO LEI Nº 5.452 DE 01.05.1943 - REGULAMENTAÇÃO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS MARÍTIMOS**

##### **Seção VIII - dos serviços de estiva,**

Art. 254 - Estiva de embarcações é o serviço de movimentação das mercadorias a bordo, como carregamento ou descarga, ou outro de conveniência do responsável pelas embarcações, compreendendo esse serviço a arrumação e a retirada dessas mercadorias no convés ou nos porões. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.01.1993)

Art. 255 - O serviço de estiva compreende: (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.01.1993)

a) a mão de obra de estiva, que abrange o trabalho braçal de manipulação das mercadorias, para sua movimentação ou descarga ou carregamento, ou para sua arrumação, para o transporte aquático, ou manejo dos guindastes de bordo, e a cautelosa direção das operações que estas realizam, bem como a abertura e fechamento das escotilhas da embarcação principal e embarcações auxiliares e a cobertura das embarcações auxiliares.

Art. 256 - Nos portos não organizados, o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio poderá criar uma caixa portuária para executar os serviços de estiva, a qual ficará coma faculdade de desapropriar, por utilidade pública, nos termos da lei, o material fixo e flutuante que for necessário à sua finalidade. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 257 - A mão de obra na estiva das embarcações, definida na alínea "a" do art. 255 só poderá ser executada por operários estivadores ou por trabalhadores em estiva de minérios nos portos onde os houver especializados, de preferência sindicalizados, devidamente matriculados nas Capitânicas dos

<sup>142</sup> NASCIMENTO. Op. Cit., p. 162.

<sup>143</sup> Decreto Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. 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 15/05/2016.



Portos ou em suas Delegacias ou Agências, exceto nos casos previstos no artigo 260 desta Seção. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 258 - As entidades especificadas no § 1º do art. 255, enviarão, mensalmente, à Delegacia do Trabalho Marítimo, um quadro demonstrativo do número de horas de trabalho executado pelos operários estivadores por ela utilizados. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

**Parágrafo único.** Verificando-se, no decurso de um mês, haver cabido a cada operário estivador uma média superior a de 1.000 (mil) horas de trabalho, o número de operários será aumentado de modo que se restabeleça esta última média, e, no caso contrário, a matrícula será fechada, até que se atinja esse índice de intensidade de trabalho.

Art. 259 - O serviço de estiva das embarcações será executado de acordo com as instruções dos respectivos comandantes, ou seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada das mercadorias, relativamente às condições de segurança das referidas embarcações, quer no porto, quer em viagem. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 260 - As disposições contidas nesta Seção aplicam-se, obrigatoriamente, a todas as embarcações que frequentemente os portos nacionais, com exceção das seguintes, nas quais o serviço de estiva poderá ser executado, livremente, pelas respectivas tripulações: (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 261 - O serviço de estiva, quando não realizado pelos armadores ou por seus agentes, será por eles livremente requisitado de qualquer das entidades previstas no § 2º do art. 255, pela forma seguinte. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

a) a requisição será feita, por escrito, a uma única entidade estivadora, para o mesmo navio e, sempre que possível, de véspera;

b) a requisição indicará, sempre que possível, o dia e a hora provável em que terá início o serviço, o nome do navio, a quantidade e a natureza das mercadorias a embarcar ou a desembarcar, o número de porões em que serão estivadas ou desestivadas, o local onde aportará o navio, e se a operação se fará para cais ou ponto de acostagem, ou para embarcações auxiliares ao costado.

Art. 262 - As entidades estivadoras pagarão os proventos devidos aos operários estivadores, dentro de 24 horas após a terminação do serviço de cada dia, no próprio local do serviço ou na sede do respectivo sindicato. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993).

Art. 263 - Os armadores responderão, solidariamente com seus agentes, pelas somas por estes devidas aos operários estivadores. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 264 - O serviço de estiva será executado com o melhor aproveitamento possível dos guindastes e demais instalações de carga e descarga dos navios e dos portos. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 265 - O número atual de operários estivadores para compor os termos ou turmas em cada porto, para trabalho em cada porão, convés ou embarcação auxiliar, será previsto e fixado pela Delegacia do Trabalho Marítimo, tendo em vista a espécie das mercadorias e das embarcações. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 266 - Somente terão direito a perceber proventos pelo serviço de mão de obra de estiva os operários estivadores e os contramestres que estiverem em trabalho efetivo a bordo de embarcações, ou nos casos expressamente previstos nesta lei. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

§ 1º *Sendo os serviços executados por operários sindicalizados,*

Art. 267 - Durante o período de engajamento, o mesmo terno de operários estivadores deverá trabalhar continuamente, num ou mais porões do mesmo navio, podendo também ser aproveitado em mais de um navio e em mais de uma embarcação auxiliar. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 268 - Nos portos organizados, quando os navios estiverem ao largo, o tempo de viagem dos operários estivadores, para bordo e vice-versa, será computado como tempo de trabalho a remuneração na base do salário-dia aprovado, devendo ser fornecida condução segura e apropriada pela entidade estivadora, que perceberá do armador o total dos salários, mais a percentagem que lhe couber. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 269 - Os operários estivadores, quando no recinto do porto e do trabalho, usarão como distintivo uma chapa, na qual serão gravados, em caracteres bem legíveis as iniciais O.E. (Operário Estivador) ou as iniciais do sindicato a que pertencerem e o número de matrícula do operário. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

**Parágrafo único.** Quando ocorrerem dúvidas entre os operários estivadores e a entidade estivadora, o serviço deverá prosseguir, sob pena de incorrerem em falta grave os que o paralisarem, chamando-se sem demora o fiscal de estiva da Delegacia do Trabalho Marítimo, para tomar conhecimento do assunto.

Art. 270 - A remuneração do serviço de estiva, salvo as exceções constantes dos §§ 3º e 4º do art. 264, será feita por meio de taxas, estabelecidas na base de tonelagem, cubagem ou unidade de mercadorias e aprovadas, para cada porto, pela Comissão de Marinha Mercante. As taxas deverão atender à espécie, peso ou volume e acondicionamento das mercadorias de acordo com o "manifesto", do qual será remetida pela entidade estivadora, uma via ao Sindicato dos Estivadores ou dos Trabalhadores em Estiva de Minérios da localidade. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 271 - Os serviços conexos com os de estiva, a bordo dos navios, tais como limpeza de porões, recheio de carga que não tenha de ser descarregada, e outros, serão executados pelos estivadores ou pelos trabalhadores em estiva de minério, conforme a especialidade, de preferência sindicalizados, julgados necessários pela entidade estivadora e mediante o pagamento de salários, constantes de tabelas aprovadas pela Comissão de Marinha Mercante. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 272 - As taxas de estiva compreenderão: (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 273 - As tabelas referentes às taxas, de que trata o art. 270, farão as especificações das mesmas, com a respectiva incidência, e indicarão os seguintes valores: (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 274 - A remuneração de mão de obra da estiva será dividida em quotas iguais, cabe de uma quota a cada operário estivador e uma meia quota a cada contramestre. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 275 - Quando a quantidade de mercadorias a manipular for tão pequena que não assegure, para cada operário estivador, o provento de meio dia, ao menos, do salário, os operários engajados perceberão a remuneração correspondente a meio dia de salário. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Parágrafo único. Se o trabalhador a que se refere este artigo exceder, em duração, a meio dia de trabalho, e, em quantidade, a 30 toneladas, os operários perceberão a remuneração de um dia de trabalho.

Art. 276 - Nenhuma remuneração será paga aos operários estivadores, ou às entidades estivadoras, durante as paralisações do trabalho produzidas por causas que lhes forem provadamente imputadas. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 277 Compete às autoridades incumbidas dos serviços de higiene e segurança do trabalho a determinação das operações perigosas e das cargas insalubres para as quais se imponha a majoração dos salários. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 278. O horário de trabalho na estiva, em cada porto do País, será fixado pela respectiva Delegacia do Trabalho Marítimo. O dia, ou a noite, de trabalho terá a duração de oito horas e será dividido em dois turnos de quatro horas, separados por intervalo de uma a uma e meia hora, para refeição e repouso.

Art. 278 -O horário de trabalho na estiva, em cada porto do país, será fixado pela respectiva Delegacia do Trabalho Marítimo. O dia de trabalho terá a duração de oito horas e a noite de trabalho de seis horas divididos em dois turnos de quatro e três horas, respectivamente, e separados por intervalos de uma a uma e meia hora, para refeição e repouso. (Redação dada pela Lei nº 3.165, de 1º.6.1957) (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 279 - Os operários estivadores, matriculados nas Capitânicas dos Portos, suas Delegacias e Agências, têm os seguintes direitos, além dos concedidos pela legislação vigente.

Art. 280 - São deveres dos operários estivadores: (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 281 -Sem prejuízo das penas previstas na legislação em vigor, os operários estivadores ficam sujeitos às seguintes penalidades: (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 282 O serviço de estiva, será fiscalizado pelo presidente e demais membros do Conselho da Delegacia do Trabalho Marítimo diretamente ou por intermédio de fiscais da própria Delegacia - sendo facultada a assistência dos presidentes das entidades sindicais diretamente interessadas, que permanecerão, pelo tempo que for preciso, no recinto do trabalho, e comparecerão nos locais onde se tornar necessária à sua presença. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 283 -Nenhum serviço ou organização profissional, além dos previstos em lei, podem intervir nos trabalhos da estiva. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Art. 284 Os casos omissos serão resolvidos em primeira instância, pelas Delegacias do Trabalho Marítimo, assegurado o direito de recurso das decisões desta, sem efeito suspensivo, para o Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, dentro do prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de respectiva notificação. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

**Seção IX - Dos serviços de capatazia nos portos:**

Art. 285 - A mão de obra do serviço de capatazias nos portos organizados será remunerada por unidade (tonelagem, ou cubagens ou quantidades de volumes), na conformidade do disposto nesta Seção. (Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993)

Parágrafo único. Considera-se serviço de capatazias nos portos o realizado com a movimentação de mercadorias por pessoal da administração do porto, compreendendo:

**Tabela 4.** Fonte: Decreto Lei 5.452, de 1943. Disponível em: <<https://www.planalto.gov.br/ccivil03/decreto-lei/del5452.htm>>. Acesso em 25/04/2017.

Sendo esse, um marco que estreou o reconhecimento dos trabalhadores portuários marítimos como profissionais amparados por lei. Outras leis e decretos foram criados com a finalidade de legalizar os trabalhos desenvolvidos pela categoria dos trabalhadores portuários. Porém o Estado não mantinha uma atuação efetiva no que referia às atividades realizadas por essa categoria. Apenas nas décadas de 1960 e 1970, o governo adotou uma abordagem mais ativa em relação aos trabalhadores portuários. Período em que as DTMs podiam contar com o apoio da Capitania dos Portos nas fiscalizações, e proporcionavam maior poder em relação à categoria com políticas direcionadas exclusivamente aos trabalhadores marítimos. Em nome da “Segurança nacional e do regime” as DTMs passaram a contar com poder quase absoluto, inclusive com autonomia para afastar trabalhadores arbitrariamente, segundo suas diretrizes.

Em contrapartida, alguns benefícios foram concedidos aos trabalhadores avulsos. Os mesmos benefícios anteriormente concedidos apenas aos trabalhadores com vínculo empregatício, sendo eles: direitos a férias remuneradas (em 1966); décimo terceiro salário (1968), e repouso semanal remunerado (em 1976); além de conquistas específicas como a obrigação dos vigias portuários em navios de longo curso<sup>144</sup> (em 1968), e a regulamentação do trabalho de bloco (1968), dentre outras.<sup>145</sup>

A Comissão da Marinha Mercante (CMM) criada a partir do Decreto-Lei 3.100/1941,<sup>146</sup> de 7 de março de 1941, consistia em definir as políticas de orientação, organização e financiamento para navegação brasileira. Em substituição a esse órgão, pelo Decreto 64.125,<sup>147</sup> de 19 de fevereiro de 1969, foi criada a Superintendência Nacional da

<sup>144</sup> Longo curso trata-se dos navios que trafegam em águas internacionais de um país a outro.

<sup>145</sup> Decreto Lei 5.452. Op. Cit.

<sup>146</sup> DECRETO-LEI Nº 3.100, DE 7 DE MARÇO DE 1941 Cria a Comissão de Marinha Mercante e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3100-7-marco-1941-413042-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 02/06/2016.

<sup>147</sup> Decreto nº 64.125 de 19 de fevereiro de 1969. Disponível em: <http://www.fiscosoft.com.br/index.php?PID=101467&amigavel=1>>. Acesso em 03/06/2016.

Marinha Mercante (SUNAMAM). A institucionalização da SUNAMAM não foi apenas uma troca de sigla com o CMM, mas, sim, a criação de uma instituição forte, que proporcionou a centralização e o fortalecimento das políticas voltadas à Marinha Mercante, aos trabalhos dos portuários e à construção naval. Com a promulgação dos decretos (Decreto-Lei 11.143/1970, Decreto 67.992/1970 e Decreto 73.838/1974), a SUNAMAM obteve o controle quase absoluto sobre a navegação marítima e fluvial, envolvendo os fretes, as empresas de navegação, proteção à navegação nacional, apoio aos armadores, à elaboração de planos para construção naval e à liberação de recursos, com o objetivo de expandir e fortalecer a economia nacional.<sup>148</sup>

Em 1984, a SUNAMAM editou a Resolução nº 8.179, que regulamentou a remuneração e a composição das equipes de trabalho.<sup>149</sup> Segundo o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), este dispositivo continua sendo aplicado em alguns portos como norma costumeira até os dias atuais, mesmo depois da extinção da SUNAMAM. Naquela época, as funções de direção e chefia das equipes eram de livre escolha da entidade estivadora, mediante rodízio específico: conferente-chefe; conferente-ajudante; consertador-chefe; conferente-geral e contramestre de porão. Tal fundamentação legal estava contida no Decreto nº 59.832/66 que regulamentou o Decreto-Lei nº 5/66, posteriormente regulamentado pela Lei nº 6.914/81, revogada pela atual Lei nº 8.630/93.

Os trabalhos realizados pela SUNAMAM não foram suficientes para mantê-la com plenos poderes por muitos anos, devido ao alto índice de inadimplência dos armadores e construtores de navios. Isso gerou impasses que a levou a derrocada, sendo uma crise quase insustentável, que resultou no Decreto 88.420,<sup>150</sup> de 21 de junho de 1983, que serviu para redefinir as atribuições da SUNAMAM no que se referia ao sistema de financiamento. Foi criado o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), que ficou responsável pela liberação dos novos financiamentos,

---

<sup>148</sup> GOULARTI FILHO, Alcides. A Trajetória da Marinha Mercante Brasileira. **Pesquisa & Debate**, SP, volume 21, número 2 (38) pp. 247-278, 2010. Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/index.php/rpe/article/viewFile/7397/5370>>. Acesso em 01/06/2016.

<sup>149</sup> Manual do trabalho portuário e ementário. Brasília: TEM, SIT, 2001, p. 10. Disponível em: <<http://www.apsfs.sc.gov.br/wp-content/uploads/2014/11/012-manualtrabalhadorportuario.pdf>>. Acesso em 01/06/2016.

<sup>150</sup> Decreto nº 88.420, de 21 de junho de 1983, que dispõe sobre a navegação e marinha mercante, estabelece as condições de apoio e estímulo à marinha mercante; trata da estruturação dos órgãos de execução da política de navegação e marinha mercantes e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-88420-21-junho-1983-438364-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 02/06/2016.

pelos recursos arrecadados pelo Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), passando a ser gerenciado pelo BNDES, mediante autorização concedida pelo CDFMM. Isto é, a SUNAMAM perdeu a autonomia de liberar recursos aos estaleiros e armadores, sendo este decreto o princípio de uma crise e escândalo financeiro que se instalou em seu âmbito e a levou a ser alvo de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) no Congresso Nacional em março de 1985. Após 14 meses de trabalho, o Conselho apresentou o seguinte relatório:

A construção naval e a marinha mercante brasileira foram acarretadas por uma política econômica que onerou financeiramente o setor, eliminou o aporte de recursos governamentais, restringiu as fontes de receitas próprias da SUNAMAM, bem como a capacidade de tomar empréstimos, além de haver substituído crescentemente às encomendas à indústria naval nacional por navios importados. O governo anterior importou navios em volume suficiente para manter nossa indústria naval funcionando durante um ano inteiro<sup>151</sup>.

A partir desse episódio, a situação da SUNAMAM demandava cuidados, uma vez que perdera a credibilidade. De acordo com Goularti Filho (2010), a recomendação final do relatório era de que fosse criada uma nova Política Nacional de Navegação da Marinha Mercante (PNNMM), elaborada pelo Ministério dos Transportes (MT) em julho de 1986, apresentando uma nova proposta ao setor e reafirmando o caráter nacional, reforçando a importância do CDFMM em substituição à SUNAMAM.

O desfecho final veio com a Medida Provisória 27 de 15 de janeiro de 1989, que extinguiu 14 órgãos da administração federal, incluindo a SUNAMAM, cujas competências foram transferidas para a recém-criada Secretaria de Transportes Aquáticos (STA), reforçando o caráter apenas normativo e fiscalizador no setor da navegação<sup>152</sup>.

Em 1985, por meio do Decreto nº 90.927,<sup>153</sup> foi outorgado à DTM o controle do rodízio e assiduidade dos TPAs, com condições de permanência nos quadros em relação aos números de faltas e rendimento, entre outras atividades. Vale atentar que nesse período eram as DTMs que coordenavam todo o processo de contratação dos profissionais avulsos. Para atuar na área portuária como trabalhador marítimo, era necessário solicitar junto à DTM a carteira com o registro marítimo - carteira marítima,

---

<sup>151</sup> GOULARTI FILHO. Op. Cit., p. 264.

<sup>152</sup> Id., p. 265.

<sup>153</sup> Decreto nº 90.927, de 7 de fevereiro de 1985. Regulamenta a assiduidade profissional dos trabalhadores avulsos que menciona e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1980-1989/D90927.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D90927.htm)>. Acesso em: 30/05/2016.

sendo esse o procedimento que o deixava apto ao trabalho. Fato é que esses registros eram realizados de acordo com recomendações dos sindicatos. Ou seja, o sindicato era quem indicava o nome do trabalhador a ser contratado. As DTMs realizavam apenas a parte legal e burocrática da contratação e emissão da carteira de marítimo, mas a decisão e indicação era realizada pelos sindicatos.

Em 1988, com a nova Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB), várias mudanças ocorreram nas leis e diretrizes civis e trabalhistas. Assim, o setor marítimo portuário também foi contemplado com algumas alterações. Diante das novas diretrizes, o Estado se afasta definitivamente dos sindicatos, medida que proporcionou aos sindicatos dos trabalhadores portuários maior poder. Eles sempre atuaram como gestores dos trabalhos realizados pelos sindicalizados, além de permitir aos trabalhadores avulsos uma série de direitos comuns às demais atividades no porto.

Em 1989, as DTMs foram totalmente extintas, resultando em alguns prejuízos à organização dos setores marítimos. Visto que, sem as DTMs, a entrada de trabalhadores para as atividades marítimas passa a ser coordenada apenas pelos Sindicatos de cada categoria, resultando no aumento do contingente nos sindicatos. Momento em que se abre uma lacuna no que concerne à fiscalização das atividades desenvolvidas pelos trabalhadores portuários. Foi o período em que os sindicatos conquistaram poder quase absoluto sobre a coordenação e administração dos trabalhadores sindicalizados, visto que todas as tomadas de decisões no que referia aos trabalhadores eram feitas pela direção dos sindicatos.

A partir dessas medidas, os sindicatos assumiram no cenário do trabalho o verdadeiro perfil de *sindicato-empresa*. Já que eram os sindicatos que mantinham o controle total sobre os serviços realizados pelos portuários sindicalizados. Diante do modelo de produção *closed shop*<sup>154</sup> - utilizado anteriormente à lei, a escala era realizada somente com trabalhadores portuários avulsos sindicalizados. Isto é, a sindicalização era compulsória, de modo que os sindicatos mantinham uma relação privilegiada e fortalecida frente aos trabalhadores. Ou seja, o sindicato mantinha controle total. A partir da institucionalização do OGMO, a obrigatoriedade da sindicalização dos portuários deixou de existir. Com o OGMO, o método de acesso aos serviços no porto

---

<sup>154</sup>Sistema que compreende uma variedade de práticas que contém um elemento comum, o qual consiste em que, para conseguir ou manter um emprego, o empregado deve associar-se a um sindicato, ou seja, ser associado ao sindicato é uma condição *sine qua non* para obtenção do emprego.

passou a ser através de concurso. Uma vez aprovado (a), o trabalhador deveria cumprir os treinamentos e diretrizes fornecidas pelo OGMO, e assim estaria apto(a) para desempenhar os serviços portuários.

Antes da Lei, era designado aos sindicatos realizar todo o controle de escalação<sup>155</sup> dos trabalhadores para os serviços nos navios. Os sindicatos forneciam a mão-de-obra, gerenciavam o pagamento dos associados, o recolhimento dos encargos previdenciários, sociais e relativos ao imposto de renda. Além disso, exerciam a fiscalização sobre as normas de higiene e segurança do trabalho e aplicavam o dever de punir seus associados, entre outros.

As agências marítimas eram as responsáveis pela administração do embarque e/ou desembarque de determinada mercadoria. Faziam as solicitações aos sindicatos de cada categoria da quantidade de trabalhador necessária, de acordo com a faina<sup>156</sup> de cada carga. Os sindicatos realizavam as escalas e acompanhavam se os pagamentos eram feitos de acordo com as taxas de cada faina. Nesse sentido, as agências faziam os cálculos das folhas de pagamentos<sup>157</sup> dos trabalhadores e as submetia aos sindicatos para averiguação se estavam de acordo, inclusive os cálculos para depósito dos encargos sociais. Aos sindicatos restava a responsabilidade de conferir os cálculos e autorizar o pagamento, bem como o controle dos encargos sociais que eram depositados diretamente na conta dos trabalhadores - Previdência Social e Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), entre outros.

Além de cuidar da parte administrativa, financeira e de seguridade social dos associados, os sindicatos em nível nacional tinham a seu favor a autonomia nas negociações dos reajustes salariais, qualidade de trabalho, facilidade de realizar paralisação, dentre outras reivindicações. Visto que o próprio sindicato escalava a equipe para trabalho, no período das negociações e, em caso de qualquer desacordo, ficava fácil administrar a parada dos trabalhadores: bastava deixar de realizar a escalação. Confirma-se a realidade de que os sindicatos eram detentores de autonomia praticamente total em relação aos serviços portuários realizados pelos

---

<sup>155</sup> Tendo em vista que tratava de trabalhadores avulsos, sem vínculo empregatício, para cada serviço era feita a escalação de uma equipe para o serviço, e esta escalação era feita pelos Sindicatos de cada categoria.

<sup>156</sup> Faina é uma tarefa que geralmente envolve grupos grandes ou específicos. - Quando a tarefa envolve apenas uma pessoa ou um grupo pequeno não é faina, é faxina

<sup>157</sup> Inicialmente o valor era transferido aos sindicatos que ficavam responsáveis por entregar aos trabalhadores por meio de envelopes, posteriormente passou a fazer depósito bancário.

avulsos. Essa autonomia foi drasticamente reduzida com a figura do OGMO, criado a partir da Lei nº 8.630/93. Para que este órgão passasse a administrar os serviços realizados pelos trabalhadores portuários avulsos, administração essa que estava sobre a custódia dos sindicatos de cada categoria. Essa alteração no comando das categorias levada a efeito pela nova legislação fez com que a maioria das categorias reagisse através de manifestações e resistências, fortalecidos pelas regalias e autonomias que os sindicatos portuários exerciam naquela época.

Com a finalidade de reforçar a modernização e as mudanças nos trabalhos portuários, a lei apresenta também em sua estrutura a criação da “figura do operador portuário pré-qualificado”. Seu objetivo é o controle e administração da operação portuária, referente a movimentação de carga, tanto de importação, exportação e/ou movimentação de cabotagem. Para atender a demanda no que se refere à importação e exportação, várias empresas e órgãos foram envolvidos na operação. O processo é iniciado pelos donos da carga - exportadores e/ou importadores, afretadores<sup>158</sup>, operadores portuários pré-qualificados, agências marítimas<sup>159</sup>, administração do porto, esses com atuação direta na atracação de um navio. Várias outras entidades estão envolvidas com a operação de um navio, dentre elas o OGMO - com os trabalhadores avulsos, supermercados, hospitais, médicos, dentistas, lavanderias, serviços de lancha - que atendem à tripulação -, praticagem, rebocadores e ainda autoridades que fazem parte da equipe necessária nas operações portuárias e organização da modernização dos portos. Todas as instituições já compunham o cenário portuário até o momento da institucionalização da lei de modernização. Tendo em vista que a institucionalização do OGMO no Espírito Santo trata-se de um dos objetos dessa pesquisa, reservamos um subcapítulo para descrevê-lo.

---

<sup>158</sup> Empresa contratada pelo dono da carga e responsável por fazer o frete da mercadoria, é esta que busca no mercado o navio adequado para o tipo de carga a ser transportada. Também aciona a agência e o operador portuário.

<sup>159</sup> Apenas mantém as informações entre o afretador e Shippers - dono da carga, é esta empresa que faz todo o processo de desembarço junto as autoridades portuárias, responsável também por pagar toda a despesa ocorridas na atracação de um navio.



### 3.3 A INSTITUCIONALIZAÇÃO DO OGMO

Os OGMOs foram institucionalizados em todos os portos brasileiros a partir da Lei nº 8.630/93, de 25 de fevereiro de 1993 - também chamada de Lei de Modernização dos Portos. Foi um período conturbado na área marítima, em função de várias resistências por parte dos trabalhadores e sindicatos em todo país, a fim de coibir a implantação dos OGMOs. Uma vez que os trabalhadores temiam os meandros da lei. De acordo com o diretor do Sindicato dos Conferentes,<sup>160</sup> os trabalhadores portuários do estado do Espírito Santo foram os que apresentaram menor resistência em relação à institucionalização do OGMO, informação ratificada pelo presidente do Sindicato da Estiva.<sup>161</sup>

Muito embora os sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos nos portos capixabas tenham apresentado menor resistência em relação aos demais sindicatos da federação brasileira, não deixaram de manifestar a insatisfação em forma de manifestações e paralizações. O período que antecedeu à institucionalização do OGMO foi marcado por várias greves, paralisações relâmpagos, operação tartaruga, proibição dos associados de se apresentar ao OGMO para o cadastramento e recenseamento, manifestações de rua, resistências e reuniões intermináveis. Conforme informado pelo diretor do Sindicato dos Conferentes, “teve dia de ficar das 08:00 até às 02:00 horas da manhã em reunião para traçar as diretrizes e normas para conceder a administração dos trabalhadores ao OGMO”.<sup>162</sup>

Os sindicatos dos trabalhadores avulsos tudo fizeram para evitar as negociações, acreditando que, caso não houvessem negociações objetivas para a racionalização do trabalho portuário<sup>163</sup>, a administração do OGMO oneraria o custo das operações sem oferecer qualquer contrapartida para os usuários, o que levaria à não efetivação do mesmo. Fato esse que requereu a presença do exportador e consignatário na

---

<sup>160</sup> CRUZEIRO, Adilson. TPA na atividade de conferente, diretor do Sindicato dos Conferentes, advogado e professor da FDV no Curso de Pós-graduação em Direito Marítimo e Portuário. Entrevista realizada em 03/06/2016, na sede do sindicato, entrevista p. 189.

<sup>161</sup> PEREIRA, Op. Cit., p. 211.

<sup>162</sup> Id., p. 188. Os sindicatos e trabalhadores tinham muito medo de perder força frente aos trabalhos realizados, o que realmente aconteceu. Antes dos OGMO os sindicatos eram muito mais forte e tinham maior poder nas reivindicações.

<sup>163</sup> Enxugamento de equipes, redução do quadro de trabalhadores, escalação da mão de obra, etc.

administração do OGMO<sup>164</sup>. Para tanto, devido à necessidade de centralizar o controle administrativo de todas as categorias, foi criada a figura do Grupo Executivo para Modernização Portuária (GEMPO) para a composição do quadro administrativo. Criado por meio do Decreto nº 1.467,<sup>165</sup> de 27 de abril de 1995, com o objetivo de coordenar as providências relativas à efetivação da Lei nº 8.630/93, e aplicar as normas e diretrizes na institucionalização do OGMO em todo o território nacional. Ao GEMPO foram atribuídas as seguintes competências, de acordo com o Decreto nº 1.467/95:

- ✓ Elaborar, implantar e monitorar o Programa Integrado de Modernização Portuária (PIMOP);
- ✓ Acelerar a implementação de medidas no sentido de descentralizar a execução dos serviços portuários prestados pela União, na modalidade de concessão e arrendamento, inclusive à iniciativa privada;
- ✓ Adotar providências que estabeleçam o novo ordenamento das relações entre os trabalhadores e os usuários dos serviços portuários, obedecido ao disposto na Lei n 8.630, de 1.993;
- ✓ 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;
- ✓ Propor os atos normativos que se fizerem necessários à implantação do Programa previsto no inciso I acima.
- ✓ 1997 - O Governo através do GEMPO edita a medida provisória 1.575<sup>166</sup>.

Somente a partir da formação da equipe que compôs o GEMPO, com membros do Ministério do Trabalho e Emprego, da Unidade Especial de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário e das Unidades Regionais de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário, foi que as relações entre sindicatos dos trabalhadores avulsos, OGMO, operadores portuários e a administração do porto realmente alcançaram as alterações sugeridas pela lei e que eram consideradas essenciais à estruturação administrativa, com a finalidade de viabilizar um salto de qualidade, pelo qual clamava a realidade portuária nacional e a demanda pelos seus serviços.<sup>167</sup>

---

<sup>164</sup> Maiores interessados na operação, sendo os que pagam todas as despesas com a operação em um navio.

<sup>165</sup> Decreto nº 1.467, de 27 de abril de 1995. Cria o Grupo Executivo para Modernização dos Portos. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1995/d1467.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1467.htm)>. Acesso em: 03/06/2016.

<sup>166</sup> Id. Decreto nº 1.467.

<sup>167</sup> BAUNGARTEN, Marcelo Zepka, **Impacto da Lei 8.630/93 nas dinâmicas portuárias e relações internacionais brasileiras** - Internacional - Âmbito Jurídico. Disponível em: [http://www.ambito-juridico.com.br/Site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=1181](http://www.ambito-juridico.com.br/Site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1181)>. Acesso em 04/09/2015.

Outro recurso criado a fim de ratificar o que fora legislado foi o Decreto nº 1.596,<sup>168</sup> promulgado em 17 de agosto de 1995, autorizando a realização de um levantamento de todos os trabalhadores portuários que se encontravam em atividade naquele momento. De acordo com o Art. 6º do decreto supramencionado “os trabalhadores mencionados no *caput* e no § 1º do art. 3º deste Decreto serão levantados por meio do Boletim de Atualização” a ser preenchido no momento do levantamento, e “assinado pelo presidente da Comissão Local de Levantamento com o testemunho dos demais membros”. A partir desse levantamento, os trabalhadores receberam o Boletim de Atualizações Portuárias (BAP), esse documento era exigido como condição indispensável para o trabalhador portuário dar entrada do registro no OGMO. As informações contidas no documento, conforme o “Art. 6º § 1º As informações registradas no Boletim de Atualização deverão refletir fielmente a situação do levantamento em 31 de dezembro de 1990, em 25 de fevereiro de 1993 e na data do levantamento”.

Ainda com interesse de reforçar a normalização do OGMO, em 27 de novembro de 1997, o governo editou a Medida Provisória nº 1.575, que dispôs sobre as normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário. Instituiu multas pela inobservância de seus preceitos, medida passada por várias revogações e reeditações até ser transformada em Lei. Foram algumas medidas e normas criadas para tratar das condições gerais de proteção ao trabalho portuário. A Medida Provisória nº 1.728-19 de 1998, foi a última versão sobre esse assunto, revogada pela Lei nº 9.719<sup>169</sup>, de 27 de novembro de 1998, que dispõe sobre as penas aos infratores das condutas trabalhistas e enfatiza a escalação obrigatória pelo OGMO, recursos que contribuíram com a efetivação definitiva deste órgão. Ou seja, todos os movimentos de formulação das medidas provisórias, assim como decretos, por meio das discussões e negociações realizadas pelo GEMPO tornaram possível a estruturação definitiva do OGMO como gestor. Fundamentado em negociações entre os diversos operadores portuários, sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos, e demais entidades que representam as atividades laborais no porto. Dentre as definições constam: a

---

<sup>168</sup> Decreto nº 1.596, de 17 de agosto de 1995. Autoriza a realização de levantamento dos trabalhadores portuários em atividade, e dá outras providências. Disponível em: <<http://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/112543/decreto-1596-95>>. Acesso em: 30/05/2016.

<sup>169</sup> 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/L9719.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9719.htm)>. Acesso em 30/05/2016.

remuneração; a definição das funções; a composição dos ternos; o ingresso de novos trabalhadores e demais condições do trabalho portuário avulso, dentre outras. Isto posto, o OGMO foi criado no Espírito Santo em 1996 e sua responsabilidade inclui, como o próprio nome já diz, a gestão da mão de obra portuária dos trabalhadores avulsos nos portos do Estado. Obedecendo ao estabelecido em lei e na Convenção Coletiva de Trabalho ou Acordo Coletivo de Trabalho. Trata-se de uma instituição de utilidade pública, sem fins lucrativos, que não pode prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra portuária. É o órgão que tem como meta diminuir os custos portuários e, sobretudo, disponibilizar treinamento e qualificação profissional aos trabalhadores portuários avulsos.<sup>170</sup>

Mesmo sendo parte da obrigação importa aos OGMO, diante do resultado da pesquisa realizada, notamos que alguns trabalhadores reclamaram da efetividade dos treinamentos oferecidos. De acordo com algumas respostas, os treinamentos existem, porém, não estão a contento da demanda com as atividades que são desenvolvidas durante as operações de embarque e desembarque de mercadorias nos portos - assunto que será explicado adiante.

Para atender a demanda das atividades portuárias, o OGMO mantém o registro e cadastro dos seguintes trabalhadores avulsos – estivador;<sup>171</sup> conferente;<sup>172</sup> bloco;<sup>173</sup> vigia;<sup>174</sup> arrumador/capatazia<sup>175</sup> - alocando-os segundo a requisição feita pelo operador portuário. Dispõem também do sistema de trabalhador com a função de multifuncionalidade, isto é, se faltar trabalhador de alguma categoria, existem os TPAs

---

<sup>170</sup> Site OGMO Disponível em: <<https://www.ogmoes.com.br/NossaHistoria.aspx>>. Acesso em: 30/09/2015.

<sup>171</sup> Os estivadores são aqueles trabalhadores que arrumam as cargas para embarque e desembarque dos navios. Diferente daquele serviço realizado há algum tempo, no qual eles tinham de carregar as sacas com as mercadorias, hoje, grande parte da atividade está automatizada. Mesmo assim, é considerado um trabalho que demanda mão de obra humana.

<sup>172</sup> Os conferentes trabalham juntamente com os estivadores, nos porões durante ao embarque e/ou desembarque das mercadorias, são os responsáveis por fazer a conferência (nome já diz) da carga, a equipe é menor, sendo apenas um conferente para cada terno (porão), um ajudante e um chefe para todo o período.

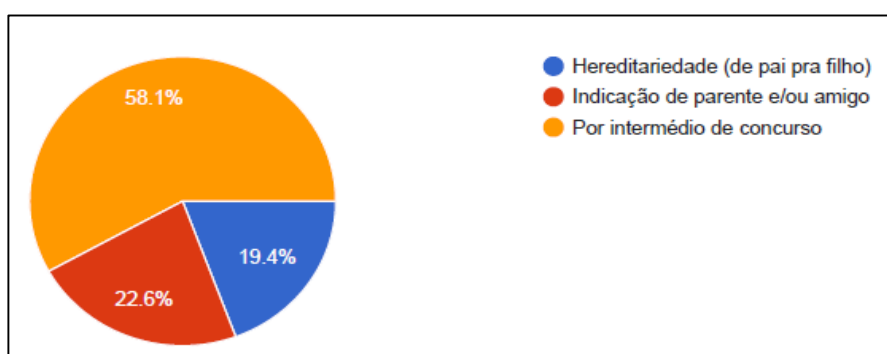
<sup>173</sup> O pessoal de bloco é o pessoal que faz a limpeza dos porões, porém trata de uma categoria que está quase extinta, uma vez que na maioria das vezes quem faz o trabalho é a própria tripulação do navio.

<sup>174</sup> Os vigias são requisitados em todos os navios, são os vigias do navio. Também é uma categoria que corre o risco de ser extinta, tendo em vista que é uma função quase desnecessária e é muito comum eles serem requisitados e não comparecer ao trabalho. Algumas agências já tem a prática de informar ao OGMO da ausência, quando ocorre o trabalhador fica sem receber pelo trabalho não prestado.

<sup>175</sup> Arrumadores/Capatazia são os trabalhadores portuários avulsos sem vínculo empregatício que arrumam as cargas nos armazéns e pátio, antes da entrada no navio;

do cadastro<sup>176</sup> - são os novatos que ainda não pertencem a uma categoria específica, que são escalados para assumir o serviço. Esse método surgiu a partir dos treinamentos e capacitação fornecida à categoria pelo OGMO. Trata-se de um modelo que corrobora com a horizontalização do trabalho, acabando com a cultura do trabalhador mais ou menos importante, e está incluído no modelo proposto pela modernização dos portos e dos trabalhos, tornando-os descentralizados. Com isso, a política de ingresso nos serviços portuários mudou. Para o trabalhador associar-se nas atividades marítimas, o primeiro passo é passar em uma prova de concurso e, posteriormente, frequentar aulas de treinamentos e instruções a respeito das atividades a serem desenvolvidas (submetendo-se a avaliação de resultados de aprendizagem destes treinamentos), mudando assim, automaticamente, o perfil desses profissionais.

Com o objetivo de conhecer o processo de inserção dos TPAs as atividades marítimas, perguntamos aos trabalhadores como se deu seu ingresso nas atividades laborais portuárias. Daqueles que responderam ao questionário, 58,1% dos trabalhadores ingressaram por intermédio de concurso; 22,6% por hereditariedade e 19,47% conseguiram o ingresso por intermédio de indicação. Logo, o maior índice dos que responderam entraram por intermédio de concurso, conforme representado no Gráfico 1, abaixo:

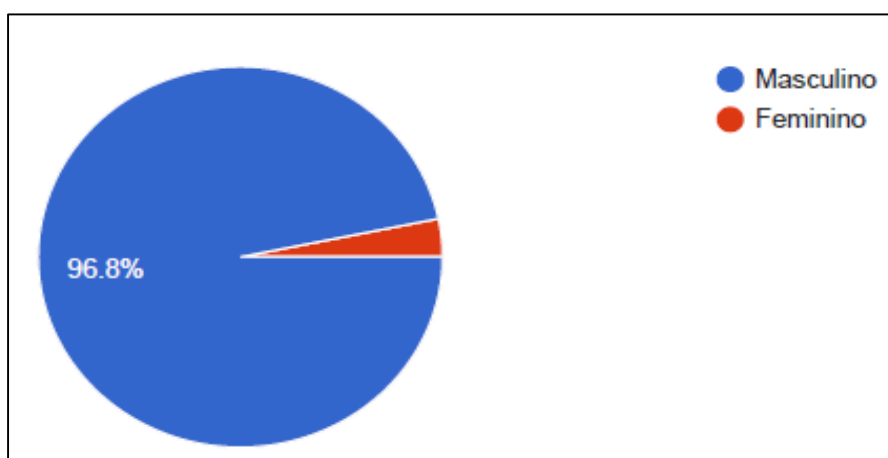


**Gráfico 1:** Como ingressou no OGMO? (31 respostas).

<sup>176</sup> TPA de cadastro refere-se aos trabalhadores que ingressaram ao OGMO por intermédio de concurso e que ainda não possui registro efetivo em determinada categoria, esse trabalhador realiza os treinamentos oferecidos pelo OGMO e está apto a atuar em qualquer função, são os direcionados para as atividades multifuncionais.

Notamos que a modernização trouxe uma mudança no perfil dos trabalhadores e consequentemente mudanças nas diretrizes e rotinas de trabalho. Soma-se às mudanças, a horizontalização das categorias profissionais dos TPAs, com o novo modelo de trabalho e de ingresso nas vagas. Não mais transferidas por intermédio do conhecimento prático advindo da convivência com o meio portuário que, na maioria das vezes, eram adquiridos por indicação direta e aprendizado entre familiares, e foi alterado decisivamente o perfil dos trabalhadores portuários. Inclusive, a partir das novas políticas, passou a ser aceita a inserção de mulheres nos postos de trabalho, e deixou de ser aquele tradicional e quase caricato “peão de porto” - trabalhador braçal e sem instrução - para o perfil da maioria da amostra estudada.

Mesmo com a mudança nas políticas e a permissão do ingresso de mulheres atuando nestas atividades portuárias, o número de mulheres nesses trabalhos ainda é bem inexpressivo. O contingente entrevistado, apenas uma mulher respondeu ao questionário, o que equivaleu à 3,2% do total dos que responderam o questionário.



**Gráfico 2:** Sexo (31 respostas)

Com a institucionalização do OGMO, a maioria das categorias que prestam serviços como trabalhador portuário avulso está vinculada a esse órgão. Contudo, para os dirigentes dos sindicatos, o período que antecedeu à institucionalização do OGMO foi bem conturbado, visto que os dirigentes dos sindicatos tinham receio de fechar qualquer tipo de acordo com o OGMO, uma vez que estariam decidindo o sustento de várias famílias. No geral, os trabalhadores não tinham conhecimento claro do que iria acontecer, se os mesmos teriam ou não as condições de trabalho garantidas pelo novo sistema. Realmente não tiveram. Conforme informação do diretor do Sindicato

dos Arrumadores,<sup>177</sup> 580 trabalhadores filiados a esse sindicato não tiveram os registros efetivados pelo OGMO.

A decisão em relação às novas medidas, segundo informado pelo diretor do Sindicato dos Conferentes<sup>178</sup> foi que “se a gente não pode combater esse inimigo, a gente se alia a ele e vamos tirar o que puder deles”, resolução que levou os trabalhadores do complexo portuário capixaba a figurarem entre os primeiros da federação brasileira a concordar com a institucionalização do OGMO. Informou também que a implantação do OGMO foi positiva para todos - trabalhadores, operadores portuários, exportadores, importadores, entre outros-, uma vez que o OGMO é apenas um órgão administrativo sem nenhuma autonomia nas diretrizes concernentes aos trabalhadores.

Todas as negociações referentes aos benefícios, acordos coletivos, diretrizes no trabalho entre outros, são realizadas por intermédio da Intersindical da Orla Portuária. Visto que a mesma representa a maioria dos sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos que atuam nos portos capixabas. A Intersindical da Orla Portuária é integrada por sete Sindicatos de Trabalhadores representativos das categorias que exercem as atividades nos portos e instalações portuárias (Art. 36, parágrafo 1º, MPV 595). Ela está composta pelos seguintes Sindicatos: 1. Sindicato dos Amarradores e Desamarradores de Navios nos Portos do Estado do Espírito Santo; 2. Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga nos Portos do Estado do Espírito Santo; 3. Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga nos Portos do Estado do Espírito Santo; 4. Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios do Estado do Espírito Santo; 5. Sindicato dos Portuários Avulsos e Arrumadores dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral do Estado do Espírito Santo; 6. Sindicato dos Portuários, Portuários Avulsos com Vínculo Empregatício nos Portos do Estado do Espírito Santo (Suport-ES); e 7. Sindicato dos Vigias Portuários do Estado do Espírito Santo. Assim, todas as negociações são realizadas entre a Intersindical e o Sindicato dos Operadores Portuários (SINDIOPES), sindicato que representa as empresas que atuam como operadoras portuárias.

Vale salientar que a visão de que ‘foi bom para todos’ é do diretor de uma das categorias mais bem remuneradas entre os trabalhadores portuários e que conseguiu

---

<sup>177</sup> KING, Josué. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Vitória, dia 01/07/2016, p. 197.

<sup>178</sup> CRUZEIRO. Op. Cit., p. 185.

manter o registro de todos os trabalhadores que estavam na ativa antes do OGMO. Visto que a demanda das atividades desenvolvidas por eles é pequena. No entanto, a partir dos depoimentos de todos os respondentes, de diversas categorias diferentes, notamos que nem todos tiveram a mesma percepção, conforme podemos notar no entendimento apresentado pelo diretor/presidente do Sindicato da Estiva. Pereira (2016)<sup>179</sup> concorda em parte com essa informação, pois afirma que realmente os sindicatos portuários capixabas estavam entre os primeiros a aceitar a implantação do OGMO. Entretanto, não concorda com o fato de ter sido 'bom para todos'. Segundo o que informa este diretor, a receita dos sindicatos reduziu drasticamente com a nova administração, muitos trabalhadores não tiveram os registros efetivados pelo OGMO. Sem contar com a perda salarial que foi bem expressiva (60%). Ainda de acordo com Pereira (2016), a recuperação parcial dos salários foi feita de forma bem lenta, o que somente foi possível devido ao crescimento do número das cargas movimentadas nos portos à época. Informações que remetem ao entendimento de que realmente houve um impacto social e econômico para os trabalhadores da categoria que atuava e atua nas atividades desenvolvidas nos portos.

Outra visão de descontentamento com a implantação do OGMO é a do ex-arrumador, Sr. Elias Gaspar (2010)<sup>180</sup>, de acordo com ele, nem todos os sindicalizados tiveram o registro efetivado pelo órgão. Acrescentou que, na época da realização dos cadastros no OGMO dos trabalhadores, do montante associado ao Sindicato dos Arrumadores, aproximadamente 500 deles ficaram fora do registro. Aqueles que tinham tempo para aposentar, assim o fizeram - caso do Sr. Elias -, alguns recorreram aos processos legais e jurídicos para rever os postos de trabalho, e outros buscaram outras fontes de renda. Informação esta que contrapõe à recebida do atual presidente do sindicato, Josué King (2016),<sup>181</sup> ele concorda com a quantidade de associados não registrados pelo OGMO, porém, esse fato deu por vontade própria e não como imposição por parte do sistema administrativo. Os em condições de se aposentar, assim o fizeram, aproveitaram o incentivo abriram mão do registro do OGMO. Contudo, de acordo com King, tal fato ocorreu devido à incerteza do que seria a administração do OGMO; outro

---

<sup>179</sup> PEREIRA, Op. Cit. p. 216.

<sup>180</sup> GASPAR, Elias Pereira. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Cariacica dia 29/10/2010, p. 176.

<sup>181</sup> KING, p. 196.



fator que proporcionou a saída dos trabalhadores esteve relacionado a baixa remuneração percebida pelos arrumadores/capatazia.

Sobre esse assunto, de acordo com o presidente do Sindicato da Estiva,<sup>182</sup> na verdade, a categoria dos arrumadores foi uma das únicas que teve boa parte de seus associados sem ter o registro de trabalho efetivado pelo OGMO. Contudo, esse fato ocorreu devido ao grande número de associados ao Sindicato dos Arrumadores. Os dirigentes das demais categorias, visando evitar o inchaço geral de contingente dos portuários, devido a preocupação de existir algum de seus associados sem o registro no OGMO, realizaram negociações entre os responsáveis pelos sindicatos dos Arrumadores. O resultado apontou para a sugestão aos trabalhadores filiados ao Sindicato dos Arrumadores que optassem pelo incentivo oferecido pelo governo e abrissem mão do registro junto ao OGMO.

Notamos no contexto histórico vivenciado pelos trabalhadores portuários avulsos, que a fase de negociações quando da implantação do OGMO, foi um período permeado por várias negociações e incertezas do que seria o trabalho a partir de um novo modelo de administração. A maioria tinha receio do futuro, tanto os que estavam à frente das negociações quanto os que ficaram nos bastidores apenas assistindo o desenrolar da situação. Nesse caso, os que estão diretamente ligados às decisões tem maior poder de negociação do que os que estão à margem, aguardando pelo que será resolvido. Isto é, todos lutam pelo mesmo objetivo, mas aquele que tem o poder é que vai determinar as regras. Nesse sentido, Bourdieu (1989) conceitua esse poder, como o poder simbólico e poder subordinado sendo:

O poder simbólico, poder subordinado, é uma forma transformada, quer dizer, irreconhecível, transfigurada e legitimada, das outras formas de poder: só se pode passar para além da alternativa dos modelos energéticos que descrevem as relações sociais como relações de força e dos modelos cibernéticos que fazem delas relações de comunicação, na condição de se descreverem as leis de transformação que regem a transmutação das diferentes espécies de capital em capital simbólico e, em especial, o trabalho de dissimulação e transfiguração (numa palavra, de *eufemização*) que garante uma verdadeira transubstanciação das relações de força fazendo ignora-reconhecer a violência que elas encerram objectivamente e transformando-as assim em poder simbólico, capaz de produzir efeitos reais sem dispêndio aparente de energia<sup>183</sup>.

---

<sup>182</sup> PEREIRA, Op. Cit. p. 215

<sup>183</sup> BOURDIEU, Pierre. **O Poder Simbólico**. Memória e Sociedade. Rio de Janeiro: Bertrand, 1989, p. 15.

Notamos uma situação concreta em que se apresenta um poder simbólico tal como visto por Bourdieu (1989), posto que a categoria simbolicamente mais forte - os representantes dos sindicatos da estiva, conferentes e outros - exerceu o poder sobre a categoria considerada mais fraca - os trabalhadores das atividades de arrumadores/capatazia - objetivando o benefício mútuo das categorias dominantes. Notamos que os trabalhadores, ainda que atuando na mesma categoria, apresentaram pontos de vista distintos dos dirigentes dos sindicatos a respeito do OGMO. Um dos trabalhadores entrevistados aproveitou o incentivo oferecido pelo governo e se aposentou, construindo assim uma memória, de que a institucionalização do OGMO foi RUIM para todos os trabalhadores, pois perdeu o direito de trabalho. Outro trabalhador manteve o registro efetivado pelo OGMO e pode dar continuidade as atividades como trabalhador portuário, profissionalizou-se, teve a categoria reconhecida pela lei e, por essa razão, entendeu que a criação do OGMO, apesar de toda resistência inicial, foi uma medida BENÉFICA para a categoria. Enfim, na maioria das vezes, a modernização e a mudança sempre trazem certas perdas e benefícios, o que leva a compreender que ocorreu, sim, um impacto socioeconômico na realidade e no cotidiano daqueles que tinham as atividades laborais como portuários avulsos, em especial os trabalhadores que não continuaram na ativa.

Outro fato que ocorreu após a efetivação da administração do OGMO foi o fim do Sindicato dos Consertadores, extinção que levou alguns anos. Conforme informado pelo diretor do Sindicato dos Conferentes<sup>184</sup> - ex-integrante do Sindicato dos Consertadores-, após a institucionalização do OGMO, com a modernização dos equipamentos utilizados na movimentação de carga e a qualificação dos trabalhadores, notou-se que as atividades realizadas por essa categoria eram desnecessárias. Uma vez que era demandado pouco volume de tarefas para os trabalhadores especializados na área de consertador, o que levou os próprios consertadores a proporem a extinção da categoria e a realocação dos trabalhadores em outros sindicatos. Tudo ocorreu a contento, uma vez que todos os associados foram aproveitados em outras categorias - conferentes e estivadores. Acreditamos que só foi possível essa realocação em outras categorias em função do número reduzido dos associados que compunha o Sindicato dos Consertadores, o que proporcionou o reaproveitamento.

---

<sup>184</sup> CRUZEIRO, Op. Cit., p. 186.

Dessa forma, as atividades concernentes aos trabalhadores portuários avulsos passaram a ser geridas pelo OGMO, conforme determinação da Lei nº 8.630/93, em cujos artigos 18 a 22 estão inseridas as atribuições que foram delineadas aos OGMOs. Além das atribuições do OGMO constatadas no artigo 19 da Lei de Modernização dos Portos, encontra-se ainda a responsabilidade de aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei e promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário. Bem como os programas de realocação - caso do consertador - e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria, situação ocorrida com um dos entrevistados, Sr. Elias, que recebeu incentivo para se aposentar e abrir mão das atividades laborais que há anos desenvolvia no porto como arrumador.

Destarte, a Lei 8.630/93 foi revogada pela Lei 12.815/2013, mesmo não sendo objetivo desta dissertação, entendemos que apresentar as informações atualizadas referente às atividades fins do OGMO mediante o que está em lei - 8.630/93 e 12.815/2103 - trata-se de um fator relevante para o trabalho. Mesmo porque poucas foram as mudanças ocorridas com a nova lei de modernização. Para tanto, apresentamos no quadro abaixo as atribuições de acordo com a lei inicial e a lei em vigência. Assim as atividades atribuídas ao OGMO conforme serviços realizados tanto na Lei nº 8.630/93, quanto na atualidade de acordo com a lei em vigência - 12.815/2013, no artigo 32º, estão relacionadas às atribuições do OGMO, são elas basicamente as mesmas escritas na Lei 8.630/93, ora revogada:

**TABELA 5 – ATRIBUICOES AOS OGMO's: LEIS 8.630/93 VERSUS 12.815/2013**

<b>Atribuições ao OGMO de acordo com a Lei Nº 8.630/93 - Lei de Modernização dos Portos</b>	<b>Atribuições ao OGMO de acordo com a Lei nº 12.815/2013 - Nova Lei de Modernização dos Portos</b>
<p>Art. 18. Os operadores portuários, devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:</p> <p>I - Administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;</p> <p>II - Manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;</p> <p>III - Promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;</p>	<p>Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:</p> <p>I - Administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;</p> <p>II - Manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;</p> <p>III - Treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;</p>

<p>IV - Selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;</p> <p>V - Estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;</p> <p>VI - Expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;</p> <p>VII - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.</p> <p>Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.</p> <p>Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:</p> <p>I - Aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:</p> <p>a) repreensão verbal ou por escrito;</p> <p>b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;</p> <p>c) cancelamento do registro;</p> <p>II - Promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;</p> <p>III - Arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;</p> <p>IV - Arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;</p> <p>V - Zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;</p> <p>VI - Submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.</p> <p>§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.</p> <p>§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso.</p>	<p>IV - Selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;</p> <p>V - Estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;</p> <p>VI - Expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e</p> <p>VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.</p> <p>Parágrafo único. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.</p> <p>Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:</p> <p>I - Aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:</p> <p>a) repreensão verbal ou por escrito;</p> <p>b) suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou</p> <p>c) cancelamento do registro;</p> <p><b>II - promover:</b></p> <p>a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;</p> <p>b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e</p> <p>c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;</p> <p>III - Arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;</p> <p>IV - Arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;</p> <p>V - Zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e</p> <p>VI - Submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.</p> <p>§ 1o O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários</p>
--	---

<p>§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.</p> <p>Art. 20. O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 desta lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.</p> <p>Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.</p> <p>Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.</p>	<p>avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.</p> <p>§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.</p> <p>§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.</p> <p><b>§ 4º As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.</b></p> <p><b>§ 5º A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4º será paritária entre trabalhadores e empresários.</b></p> <p>Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.</p> <p>Art. 35. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.</p>
--	--

**Tabela 5.** Fonte: Leis de nº 8.630/93 e nº 12.815/2013. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil>>. Acesso em: 26/01/2016.

Mediante Lei, um dos pontos que chamou a atenção no que refere à responsabilidade do OGMO foi que o mesmo não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros. Responde apenas solidariamente com os operadores portuários pela remuneração devida aos TPAs e pelas indenizações decorrentes de acidentes de trabalho. Por isso, o órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos para atender a requisição de trabalhadores.

De acordo com informação extraída do *site* do OGMO<sup>185</sup>, existem aproximadamente 1.600 trabalhadores portuários avulsos cadastrados e registrados que contam com uma política de treinamento voltada para a segurança, produtividade, crescimento, competitividade e destaque dos portos capixaba nos cenários nacional e internacional

<sup>185</sup> *Site* OGMO Disponível em: <<https://www.ogmoes.com.br/NossaHistoria.aspx>>. Acesso em: 30/09/2015

seguindo dois eixos norteadores: desempenho e segurança do trabalho nas operações portuárias visando o valor maior dos trabalhadores, que é a vida. Em relação à segurança do trabalho nas operações portuárias, o OGMO informa que tem o objetivo de:

Fortalecer os trabalhos de prevenção de acidentes nas operações portuárias já realizadas em conjunto com TPAs, tomadores de serviços e operadores portuários, identificando as condições de risco nos locais de trabalho, bem como solicitando medidas de controles dos riscos existentes, discutir as ocorrências de segurança e a implantação de ações preventivas, buscando por meio da conscientização dos trabalhadores e dos operadores portuários na melhoria das condições de trabalho nos portos e terminais do Estado do Espírito Santo.

Ampliar a participação de um número cada vez maior de trabalhadores avulsos nas discussões sobre segurança nas operações portuárias, o que tem contribuído muito com a redução de acidentes no trabalho, visto que os procedimentos de segurança são elaborados e estabelecidos em conjunto com as partes que coordenam e executam as operações. Sobretudo, consolidar uma cultura consciente de prevenção de acidente no trabalho portuário<sup>186</sup>.

Com a criação dos chamados *padrões operacionais*, que burocratizaram a prática de trabalho que era aplicada até então, somado à crescente preocupação com a segurança no trabalho, vivenciada paralelamente a essa época e à obrigatoriedade do uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs)<sup>187</sup> e uniformes. Observamos que estas diretrizes alteraram profundamente a natureza da execução dos serviços em área portuária. O OGMO, juntamente com o Operador Portuário também é responsável, solidariamente, pelos encargos trabalhistas, previdenciários e demais obrigações. É também responsável pelo cumprimento das normas de segurança e saúde do trabalhador portuário (Art. 19 § 2º da lei 8.630), reforçado na Norma Regulamentadora 29- NR 29<sup>188</sup> (Segurança e Saúde no Trabalho Portuário), cujo objetivo é “regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários”. A NR nº 29, cuja finalidade é oferecer aos trabalhadores portuários (avulsos e com vínculo) segurança no que concerne as atividades desenvolvidas dentro e fora da área do porto, enquanto estiverem atuando nos trabalhos. A NR nº 29, tem como objetivo e aplicabilidade:

---

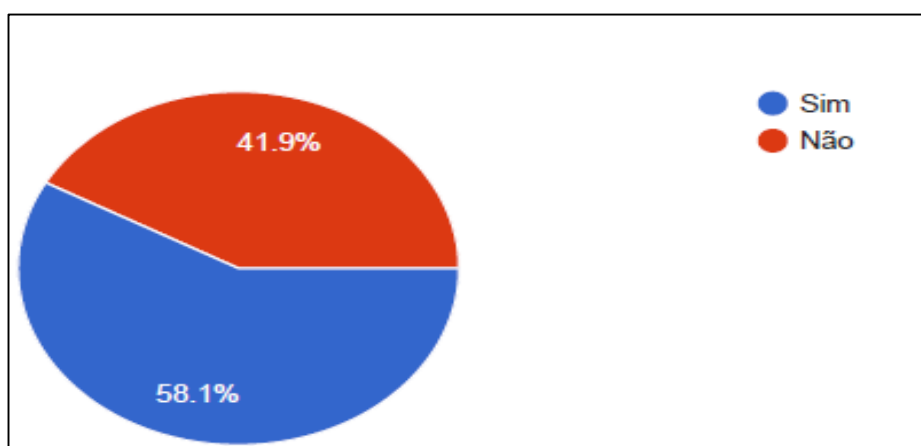
<sup>186</sup> Site OGMO., Op. Cit.

<sup>187</sup> Equipamento de Proteção Individual

<sup>188</sup> NORMA REGULAMENTADORA 29 - NR 29 - Segurança e Saúde no Trabalho Portuário - Redação conforme PortariaSIT158/2006. Disponível em: <<http://www.guiatrabalhista.com.br/legislacao/nr/nr29.htm>>. Acesso em 28/07/2016.

Regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários. As disposições contidas nesta NR aplicam-se aos trabalhadores portuários em operações tanto a bordo como em terra, assim como aos demais trabalhadores que exerçam atividades nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo e retro portuárias, situados dentro ou fora da área do porto organizado<sup>189</sup>.

Com objetivo de saber se a categoria realmente tem acompanhamento adequado quanto a segurança e medicina do trabalho, foi direcionada uma pergunta aos trabalhadores se eles consideram ter acompanhamento adequado quanto à Segurança e Medicina do Trabalho. Dos trabalhadores que atenderam à solicitação de responder o questionário, 58,1% responderam que SIM, existe o acompanhamento por parte do OGMO, tanto para Segurança do Trabalho quanto na Medicina do Trabalho. Para os que responderam NÃO existir assistência o índice foi de 41,9%, resultado preocupante, uma vez que uma das normas inserida na - NR nº 29, refere-se a responsabilidade do OGMO e demais autoridades portuárias no sentido de oferecer segurança aos trabalhadores.



**Gráfico 3:** Em relação à segurança e medicina do trabalho, você considera ter acompanhamento adequado (31 respostas).

Contudo, mesmo com a criação de uma norma que tem em seu escopo a regulamentação da segurança e saúde do trabalhador portuário, os acidentes ocorridos com os trabalhadores ainda são recorrentes. Essa realidade foi possível de

<sup>189</sup>NORMA REGULAMENTADORA 29 - NR 29 – Op. Cit.

ser verificada a partir das respostas dos trabalhadores, em que 41,9% responderam que não há um acompanhamento adequado e é comum ocorrer acidentes durante o trabalho. Mas, mesmo sabendo do perigo, os que estão lá não querem sair e tem muitos querendo entrar, conforme podemos notar na fala de alguns trabalhadores, “atividade de alto risco e instabilidade, mas que gosto de exercer”; “trabalho perigoso, mas é gratificante<sup>190</sup>”; “É um trabalho perigoso, requer um alto índice de atenção pois trabalhamos com cargas diversas, mas gosto do que eu faço<sup>191</sup>”.

Mesmo tratando de um trabalho perigoso, e de acordo com algumas respostas, o OGMO não oferece proteção e segurança de acordo com o que está em Lei. Muitos almejam um registro no OGMO. Visto que, o trabalho é perigoso, porém, existem outros pontos que chamam a atenção da comunidade. Tal como a liberdade de fazer o horário de acordo com as condições. Outro benefício conquistado pelos trabalhadores a partir da administração do OGMO diz respeito à escalação. Com o auxílio da utilização das novas tecnologias, além da escalação tradicional, o TPA cadastrado ou registrado no órgão pode marcar seu ponto de trabalho na função em que é habilitado via Internet. A maioria dos profissionais utilizam o sistema de marcação de ponto<sup>192</sup> que é disponibilizado por intermédio de computadores, *notebooks*, *tabletes* ou *smartphones*. Esses recursos contribuem com a agilidade do trabalho, bem como com a eficiência e comodidade aos trabalhadores, o que configura uma melhoria a partir da automação nas atividades laborais dos avulsos. De acordo com José Adilson, se hoje em dia tirar um *smartphone* da mão de um trabalhador, ele já não sabe mais como fazer, inclusive os trabalhadores mais antigos. Esse recurso melhorou muito os processos de trabalho, ou seja, o trabalhador só sai de casa se for realmente trabalhar, o que não acontecia anteriormente, uma vez que todos os horários da parede<sup>193</sup>, ele tinha que se deslocar de onde estivesse e ir até o Porto de Vitória - local onde acontece a parede, para verificar o resultado, se havia sido nomeado ou não e qual o local do trabalho. Caso não fosse escalado, teria de voltar

---

<sup>190</sup> Informação extraída das respostas no questionário, porém sem identificação, uma vez que o questionário seguiu o critério do anonimato.

<sup>191</sup> Id. item 252.

<sup>192</sup> É a marcação de presença para o trabalho. Caso tenha serviço, os mesmos estão disponíveis para atender.

<sup>193</sup> Parede refere ao nome atribuído ao local que é realizada a escala dos trabalhadores portuários avulsos, atualmente esta escala é disponibilizada via Internet e no local em que a mesma é realizada, motivo pelo qual não há mais a necessidade dos trabalhadores deslocarem para esse local - fica no porto de Vitória, nas proximidades dos sindicatos estivadores e arrumadores.



ao local na próxima parede. Com isso, perdia tempo, tinha gasto com transporte, dentre outros desconfortos que tiveram fim com a utilização da internet para marcar o ponto.

Quanto à estrutura administrativa do OGMO, é constituída por um Conselho de Supervisão, um Conselho Administrativo e uma Comissão Paritária, conforme informado abaixo no Quadro 03 - Comissão Paritária do OGMO.

**TABELA 6 – COMISSAO PARITÁRIA DO OGMO**

<b>Conselho de Administração 2015-2018</b>	<b>Comissão Paritária 2016-2018</b>	<b>Conselho de Supervisão 2015-2018</b>
<b>SINDIOPEs</b> Alexandre Billot Mori Conselheiro Diretor Executivo	<b>SINDIOPEs - Titular</b> Armando Alves Hosken Robinson Mendonça Ferraz Wallace Breciani Filho	<b>SINDIOPEs</b> <b>Titular:</b> Patrícia Dutra Lascosque <b>Suplente:</b> Anderson da Silva Carvalho
<b>ABTP</b> Marcos Antônio França Ferreira Conselheiro	<b>SINDIOPEs - Suplente</b> Arthur Krohling Paulo Ricardo Schida Corrêa	<b>Associação Comercial de Vitória</b> <b>Titular:</b> Pedro Paulo Fatorelli Carneiro <b>Suplente:</b> Moacyr Bonelli
<b>SYNDARMA</b> Watson Barros Valamiel Conselheiro	<b>Representantes da Categoria Econômica e Obreiros - Titular</b> Adilson José Cruzeiro Charles Andre de Oliveira Wanderley Barbosa	<b>INTERSINDICAL</b> <b>Titular:</b> José Adilson Pereira <b>Suplente:</b> Ernani Pereira Pinto
<b>Administração do Porto</b> Walter Arruda Amâncio Conselheiro	<b>Representantes da Categoria Econômica e Obreiros - Suplentes</b> Cícero Benedito Gonzaga William Barbosa Rodrigues Moises Pinto Alvarenga	
<b>Gerencia Executiva</b> Júlio Cesar Freitas Rangel Gerente Executivo		

**Tabela 6:** Fonte: Site OGMO <<https://www.ogmoes.com.br/Estrutura.aspx>> Acesso em 10/06/2016.

Já se passaram 20 (vinte) anos da institucionalização do OGMO, e várias foram as mudanças ocorridas nas políticas portuárias e necessárias, haja vista que os portos brasileiros mantinham ainda política conservadora e retrógada anterior à lei de modernização. Inclusive com a manutenção dos portos públicos sucateados. Contudo, muito ainda precisa ser feito, uma vez que os portos brasileiros mantêm uma das tarifas mais altas diante da concorrência internacional. Vale salientar que foi utilizada a abordagem da Lei nº 8.630/93, em função das mudanças de paradigmas relacionados aos setores portuários nela previstas, inclusive na institucionalização do

OGMO. Portanto, a lei é apresentada nesta dissertação apenas como informação do processo de transição, tendo em vista que a mesma foi revogada pela Lei nº 12.815 de 2013<sup>194</sup>, conhecida como a “Nova Lei dos Portos”. Atualmente, esta determina as atribuições, competências e atuações dos OGMOs do trabalho portuário avulso, ratifica e altera algumas mudanças e implantações ocorridas durante a transição da Lei de Modernização dos Portos, em especial a administração realizada pelos Sindicatos dos Trabalhadores Portuários Avulsos, assunto que será abordado mais detalhadamente no próximo capítulo.

---

<sup>194</sup>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; 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. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil03/ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>>. Acesso em 06/06/2016.

## 4 AS LUTAS SINDICAIS E OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS

### 4.1 SINDICATOS: ENTRE O SURGIMENTO E A CAMINHADA

É um trabalho perigoso, requer um alto índice de atenção pois trabalhamos com cargas diversas; gosto do que eu faço, é satisfatório para mim e na minha visão poderei alcançar um maior profissionalismo nas operações portuárias.

*Fala de um TPA dos portos capixabas!!*

Até a década de 1880, poucas são as informações encontradas a respeito dos movimentos sindicais. Segundo Hobsbawm (2000),<sup>195</sup> os movimentos sindicais tiveram suas origens documentadas somente em fins do século XIX e início do XX com o surgimento da organização da classe trabalhadora em associações e/ou sindicatos. Nesse seguimento, afirma ainda o citado autor que é impossível apresentar qualquer “estudo real dos métodos de luta da classe trabalhadora no período pré-industrial”. Contudo, o autor concorda que é imprescindível a realização de estudos sobre o movimento trabalhista do século XVIII e início do XIX, haja vista a presença de informações contraditórias no que diz respeito aos movimentos dos trabalhadores daquele período.

Diógenes B. de Freitas<sup>196</sup> apresenta que, nas primeiras décadas do século XIX, estrearam na Inglaterra os primeiros movimentos organizados pelos trabalhadores contra a exploração do trabalho. Considerada historicamente como a primeira resistência apresentada pelo movimento dos trabalhadores, contra a modernização e a utilização das máquinas, como ferramenta para dinamizar a produção e a redução da quantidade de mão de obra. Esse foi o marco que desencadeou a redução do trabalho manual e deu origem ao movimento chamado “ludismo”, por acreditar-se que eram as máquinas responsáveis pela redução do trabalho. Segundo ainda Hobsbawm (2000),<sup>197</sup> “para muitos não-especialistas os termos ‘destruidor de máquinas’ e Luddita são intercambiáveis. Isto é apenas natural, porque as insurreições de 1811-1813, e de alguns anos após *Waterloo* neste período, atraíram mais atenção pública do que quaisquer outras”.

---

<sup>195</sup> HOBBSAWM, 2000. Op. Cit., p. 18.

<sup>196</sup> FREITAS, Diógenes B. de. **História do Sindicalismo**. Disponível em: <<http://diogenesde Freitas.wordpress.com/história-do-sindicalismo2>>. Acesso em: 05/08/2014.

<sup>197</sup> Id., págs. 18-19.

Em diversos outros países industriais também foi comum a participação de trabalhadores nos Sindicatos Trabalhistas Gerais, independentemente da qualificação ou profissão à qual pertenciam. Entretanto, a Inglaterra foi o local em que se desenvolveu com maior proeminência o sindicalismo moderno, pois desde o fim da década de 1880, sua fundação se dava pela força, “Embora os ‘sindicatos gerais’ tenham usado muitas das técnicas de negociação do sindicalismo de ‘ofícios’ do passado, e tenham tendido cada vez mais a adotarem as do ‘sindicalismo industrial’”.<sup>198</sup> Motivo pelo qual fica difícil fazer uma análise a partir de qualquer uma dessas divisões clássicas da organização sindical. De acordo com Hobsbawm (2000), o sindicalismo moderno perpetuou a partir de três diferentes funções básicas.

Como sindicato de “classe” eles têm tentado unir todos os trabalhadores contra todos os patrões, geralmente sob inspiração socialista ou revolucionária. Como sindicatos de “trabalhadores”, eles têm tentado fornecer organização efetiva aos trabalhadores incapazes ou excluídos do sindicalismo de classe ortodoxo. Como sindicatos “residuais”, finalmente, eles organizaram qualquer corpo de trabalhadores não-efetivamente abrangidos por outros sindicatos (e alguns que eram): nem a primeira nem a terceira funções exigem qualquer forma especial de organização<sup>199</sup>.

Com isso, Hobsbawm (2000)<sup>200</sup> defende que o sindicalismo foi formado a partir de três fases táticas: a primeira, “o sindicalismo ‘geral’ antiquado de 1889-92, o sindicalismo ‘Seccional’ cauteloso, limitado e conservador de 1892-1910” e, por último, a ala do sindicalismo revolucionário pela junção do “sindicalismo industrial ou a organização ‘geral’ articulada do moderno Trabalhadores em Transporte, que surgiu das expansões de 1911-20”. Nesse modo, tanto a primeira quanto a terceira fase buscavam a formação da maioria dos trabalhadores “não-habilitados”. Já a segunda, não compartilhava do mesmo princípio, buscava apenas a organização de grupos que concordavam com as negociações mais arcaicas.

No Brasil, em conformidade com Freitas<sup>201</sup>, os primeiros movimentos sindicais surgiram a partir do final do século XIX, em decorrência da mudança do eixo econômico. Ou seja, o novo centro urbano e industrial se desenvolve em paralelo à economia agrário-exportadora cafeeira; configurando uma nascente no mercado

---

<sup>198</sup> HOBBSAWM, 2000. Op. Cit., p. 213.

<sup>199</sup> Id., págs. 213 e 214.

<sup>200</sup> Ibid., p. 226.

<sup>201</sup> FREITAS, Op. Cit., p. 19.

interno. As primeiras formas de organização se deram por intermédio das sociedades com o auxílio mútuo e de socorro. Após essas sociedades, surgem as Uniões Operárias organizadas por ramos de atividade.

As associações operárias, de modo geral, eram criadas e organizadas em vista dos objetivos e segundo normas estabelecidas pelos próprios associados. Os militantes, particularmente os anarco-sindicalistas, não se preocupavam em obter leis que dessem garantias aos seus grêmios. Ao contrário, julgavam que o enquadramento do sindicato em legislações específicas acabaria por acarretar a vinculação de suas entidades com o Estado. Esse por sua vez, não se preocupou em dar qualquer abrigo legal ao sindicalismo, apesar das duas leis<sup>202</sup> promulgadas na primeira década do século<sup>203</sup>.

Dessa forma, a classe trabalhadora perpassou por um bom período sem leis, capazes de reconhecer e oficializar os deveres e direitos dos trabalhadores. Nesse sentido, era muito comum a exploração das atividades desenvolvidas por menores e mulheres. Apenas em 1927, o presidente da República retoma a pauta com medidas de amparo ao trabalho, promulga o Decreto nº 17.943-A, de 12/10/1927, também conhecido como Código dos Menores. Esse decreto estabeleceu as leis relacionadas ao aumento da proteção do trabalho do menor. Contudo, as leis só existiam na teoria uma vez que, na prática, a efetivação das mesmas ocorreu de forma bem frouxa. Inclusive o Código dos Menores, que não alcançou plenamente o que fora legislado e efetivou apenas o que referia aos assuntos concernentes ao Poder Judiciário.<sup>204</sup>

A partir de 1930, com a chegada de Getúlio Vargas ao poder, o sindicalismo brasileiro viveu um novo momento, tal como ocorrera na Europa; com mudança do eixo econômico agrário para o industrial, onde se opunham naturalmente capital e trabalho. O aumento das lutas operárias e mesmo o contexto mundial com regime totalitário marcou a busca de controle dos sindicatos por parte do governo. Uma das medidas mais efetivas foi a criação do Ministério do Trabalho seguido de uma série de normas disciplinares, tais como o Decreto nº 19.770, de 1931:

---

<sup>202</sup> A primeira, de 1903, tratava de incrementar a criação dos sindicatos rurais com função cooperativista e não alcançou nenhum efeito no país. A segunda, de 1907, facultava a criação de sindicatos tendo como finalidade “o estudo, a defesa e o desenvolvimento dos interesses gerais da profissão e dos interesses profissionais de seus membros”. Esta foi ignorada, tanto pelos militantes anarco-sindicalistas quanto pelas autoridades públicas (MARTINS, 1979, p. 16).

<sup>203</sup> MARTINS, Heloisa Helena Teixeira de Souza. **O Estado e a Burocratização do Sindicato no Brasil**. Editora Hucitec, São Paulo, 1979. P. 16.

<sup>204</sup> Id. p. 20.

Este decreto (Lei de Sindicalização) estabelecia o controle financeiro do Ministério do Trabalho sobre os recursos dos sindicatos, proibindo a sua utilização pelos operários durante as greves, e definia o sindicato como órgão de colaboração e cooperação com o Estado. Ainda que permitisse aos delegados do Ministério do Trabalho o direito de participar das assembleias operárias, proibia o desenvolvimento de atividades políticas e ideológicas dentro dos sindicatos, vetava sua filiação a organizações sindicais internacionais, negava o direito de sindicalização aos funcionários públicos e limitava a participação de operários estrangeiros nos sindicatos, visto que boa parte da liderança operária combativa era ainda, naqueles tempos, de origem estrangeira<sup>205</sup>.

Enfim, mais uma vez os movimentos operários eram ofuscados pelas leis no sentido de reduzir a autonomia e a força dos trabalhadores. Com a Lei de Segurança Nacional, deu-se o início da repressão e a efetiva coibição dos movimentos trabalhistas. A decretação da ilegalidade da Aliança Nacional Libertadora (ANL) e, em consequência, a perda da legitimidade, levaram os aliancistas a atuarem com o levante armado. Porém, diante da falta de apoio da população, os mesmos abriram as portas para o acirramento da repressão com as lideranças sindicais, levando muitas das lideranças a serem deportadas, presas ou mortas. Foi um momento em que o movimento sindical pode assistir uma das maiores derrotas na história. Derrota que resultou no encabeçamento das associações “amarelas<sup>206</sup>”, que já existiam há décadas e, com as leis favoráveis, ressurgiram, marcando presença em quase todas as áreas. Progressivamente foi constituída uma nova estrutura sindical brasileira subordinada ao Estado.<sup>207</sup>

A entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, ao lado dos aliados, mesmo com a derrota do nazifascismo e a vitória dos aliados, não foi suficiente para manter o presidente Getúlio Vargas no poder e, em 1945, ele renunciou. Marcando um momento entremeado pelo processo de descaracterização e desarticulação do Estado Novo. Período marcado pelo início da crise no Estado Novo, “que começou a delinear-se com maior clareza no ano de 1944, embora já estivesse colocada (...) desde a consolidação do alinhamento do Brasil aos EUA dois anos antes”.<sup>208</sup>

Com o fim do Estado Novo, na conjuntura internacional do pós-guerra e o advento da Guerra Fria, Fernando de Mello Vianna promulga uma nova Constituição em 18 de

---

<sup>205</sup> ANTUNES, Ricardo L.C. Coleção Primeiros Passos: **O que é sindicalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1982, p.59.

<sup>206</sup> Colaboracionistas, precursores dos sindicatos pelegos.

<sup>207</sup> Id. p. 59.

<sup>208</sup> CORSI, Luiz Francisco. **Estado Novo**: política externa e projeto nacional. São Paulo, Ed. UNESP: FAPESP, 2000. p. 274.

setembro de 1946.<sup>209</sup> Essa constituição de cunho estritamente liberal-democrática, trazia em seu esboço, o voto secreto e universal para os maiores de 18 anos, cabos e soldados; direito à liberdade de pensamento e expressão; direito de greve assegurado aos trabalhadores, entre outros. Assim, a década de 1940, foi marcada pelo ressurgimento das lutas sindicais brasileiras, atuando em duas frentes: na questão internacional com a luta contra o nazi-fascismo e, no plano interno, com a busca pela desconstrução da estrutura sindical montada por Vargas. Em 1945, foi criado o Movimento Unificado dos Trabalhadores (MUT), de caráter intersindical, para lutar pela liberdade sindical e as lideranças pelegas<sup>210</sup> foram substituídas por militantes sindicalistas.

Outro marco desse período de ascensão do sindicalismo brasileiro foi a criação das Ligas Camponesas, em 1955, que favoreceu a intensificação das lutas nos campos. Aos poucos foram surgindo os sindicatos rurais com as reivindicações dos direitos dos trabalhadores do campo. “No início dos anos 60, através das Ligas Camponesas lideradas por Francisco Julião e os Sindicatos Rurais dirigidos pelo Partido Comunista, intensificou-se a mobilização rural, tendo como bandeira principal a reforma agrária”.<sup>211</sup> Reforma essa que vai ao encontro das reformas de bases apresentadas pelo presidente Joao Goulart.

Em 1960, o avanço das lutas sindicais atingiu seu ápice. Aconteceram várias manifestações grevistas, realização do III Congresso Sindical Nacional e a criação do Comando Geral dos Trabalhadores (CGT). Um dos elementos de relevância desse período no sindicalismo correspondia às correntes ou facções que agiam no interior das manifestações sindicais. A CGT tornou-se a expressão mais significativa do movimento sindical brasileiro durante o governo de Goulart; se posicionou pela posse do governante e também pelo plebiscito e pelas reformas de base. “A luta econômica do movimento sindical consiste em reivindicar para as classes operárias uma integração ao sistema, através de uma distribuição da renda mais justa”.<sup>212</sup>

---

<sup>209</sup>A Mesa da Assembleia Constituinte promulga a Constituição dos Estados Unidos do Brasil e o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, nos termos dos seus arts. 218 e 36, respectivamente, e manda a todas as autoridades, às quais couber o conhecimento e a execução desses atos, que os executem e façam executar e observar fiel e inteiramente como neles se contêm. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constitucao/constitucao46.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constitucao/constitucao46.htm)>. Acesso em 12/12/2016.

<sup>210</sup> São consideradas lideranças pelegas, aquelas que lideraram de acordo com o que era determinado pelo patronato, ou seja, não havia interesse claro em defender a classe trabalhadora.

<sup>211</sup> DIAS, Antônio Carlos. **A história das organizações sindicais**. Disponível em: <<http://www.arcos.org.br/artigos/a-historia-das-organizacoes-sindicais>>. Acesso em 20/02/2017.

<sup>212</sup> MARTINS, Op. Cit., p. 82.

Com a criação da CGT, os movimentos sindicais, às vésperas do Golpe Militar de 1964, estavam em plena ascensão, talvez alcançando um auge jamais atingido.

O CGT era o grande comando, justificando dessa forma ser chamado de Comando Geral dos Trabalhadores, com influência que extrapolava o movimento sindical. O CGT ia, além disso, ele tinha muita força no Congresso Nacional e alcançava também áreas sociais organizadas, como igreja, o movimento rural, estudantes e funcionários públicos, que não tinham sindicato, mas a confederação, uma entidade civil não sindical<sup>213</sup>.

Mesmo com todo avanço e conquistas apresentadas nos relatos históricos do período, Martins (1979) defende que toda legislação trabalhista e sindical é realizada para constituir os limites para os trabalhadores. O estabelecimento das “relações de trabalho evidencia que, no momento em que o movimento sindical tornou-se potencialmente perturbador ao equilíbrio da sociedade capitalista, não foi destruído, mas sim incorporado e explorado por ela, em função de seus interesses”.<sup>214</sup> A democracia populista, em especial a que fora instaurada no início da década de 1960, com a imposição por parte dos políticos de um “apelo nacionalista ao proletariado, os limites institucionais foram ultrapassados, permitindo ampliar a faixa de ação do movimento sindical”.<sup>215</sup> Mesmo os sindicatos que foram institucionalizados no seio de uma sociedade capitalista não foram impedidos de ser utilizados como peça de manobra, não em detrimento dos anseios do proletariado, mas sim visando atender os interesses das facções que continham influência no seio da sociedade capitalista.

Com o golpe militar de 1964, os sindicatos foram vítimas da maior derrocada na história de seus movimentos: foram interditados; tiveram suas diretorias e setores administrativos caçados e substituídos por representantes do governo e toda sua documentação recolhida - fato que dificulta encontrar documentos com relatos da história do surgimento dos sindicatos portuários no Espírito Santo, conforme informado por alguns dirigentes dos sindicatos que foram entrevistados.

Foram momentos de trevas e retrocesso dos movimentos sindicais. O Sindicato da Estiva passou a ser presidido por interventores militares, assim, este tipo de intervenção ocorreu na maioria dos sindicatos nesse período. O governo usava o discurso de resgatar a legislação anterior e, sob o pretexto de estabelecer a paz no

---

<sup>213</sup>LIMA, Luiz Tenório de. **Movimento sindical e luta de classes**. São Paulo; Oliveira Mendes, 1998, p. 92.

<sup>214</sup> Id. p., 89.

<sup>215</sup> Ibid. p., 89.



Brasil, realizou uma caça dos ativistas de quase todos os sindicatos, inclusive os portuários. Enfim, foi um período marcado pelas perdas, derrotas, estagnações e silêncio dos movimentos sindicais. Para André (1998), as “DTM’s exerceram, contraditoriamente, a coerção/consenso sobre os portuários avulsos, visando manter a paz e a ordem social no porto. (...) os estivadores, pelo seu caráter combativo, foram os mais perseguidos pela ação governamental”.<sup>216</sup>

Somente no final da década de 1970, os movimentos sindicais voltaram a respirar e retornaram com o novo processo de reivindicações dos espaços perdidos pela categoria, após o golpe militar de 1964. De acordo com Marco Aurélio Santana (2003),<sup>217</sup> o movimento operário e sindical viveu no final dos anos 1970, um momento de extrema importância para a história dos sindicatos, período de ressurgimento de um “novo sindicalismo” com o perfil de sindicatos de classes. Isto é, os sindicatos buscavam em seus discursos meios de melhorias e defesas da classe trabalhadora.

Segundo Lorenzo Zanetti (1993),<sup>218</sup> o “Novo Sindicalismo” ergueu-se de um movimento sindical que surgiu principalmente com as greves de 1978, no ABC paulista. Foi enraizado em um amplo movimento social que se desenvolveu durante os anos do regime militar e atualmente encontra-se ativo na Central Única dos Trabalhadores (CUT). Conforme Santana (2003),<sup>219</sup> o retorno do sindicalismo nacional foi caracterizado pela concorrência de projetos políticos e sindicais entre os setores da esquerda. O novo movimento propôs uma ruptura com o modelo de sindicatos do passado, conhecidos por “colaboração de classe”, “reformista”, “conciliador”, “cupulista”, entre outros. O objetivo do novo sindicalismo era romper com a estrutura anterior e organizar um “novo”, dando origem à CUT. Contudo, mesmo tendo como cunho ideológico um sindicato classista e “antipoliticismo”, serviu como base para a criação do Partido dos Trabalhadores (PT) e, em 2002, elegeu o presidente da República Luís Inácio Lula da Silva.

---

<sup>216</sup> ANDRÉ. Op. Cit., p. 67.

<sup>217</sup> SANTANA, Marco Aurélio. **Para onde foi o “novo sindicalismo”?** Caminhos e descaminhos de uma prática sindical, p. 128. In: REIS, Daniel Aarão *et al.* **A ditadura que mudou o Brasil: 50 anos do golpe de 1964.** Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

<sup>218</sup> ZANETTI, Lorenzo. **O “novo” no sindicalismo brasileiro: características, impasses e desafios.** Disponível em: <[http://biblioteca.universia.net/html\\_bura/ficha/params/title/novo-sindicalismo-brasileiro-caracteristicas-impasses-desafios/id/54983215.html](http://biblioteca.universia.net/html_bura/ficha/params/title/novo-sindicalismo-brasileiro-caracteristicas-impasses-desafios/id/54983215.html)>. Acesso em 04/08/2014.

<sup>219</sup> SANTANA. Op. Cit., p. 128.

O novo sindicalismo ou as chamadas oposições sindicais, conforme apresentado por Antônia Colbari (2003),<sup>220</sup> foram considerados movimentos decisivos para a defesa concreta da autonomia e da liberdade dos sindicatos em relação ao Estado, à estrutura confederativa e de cúpula, e ao controle do Ministério do Trabalho para a criação dos novos sindicatos.

Com a institucionalização do PT e da CUT, iniciou-se uma nova fase no cenário sindical. Tendo em vista que os portuários sindicalizados transformaram o que até aquele momento eram as características definidoras da identidade sindical em lutas políticas mais amplas. Não somente alteravam a estrutura interna do partido, como passavam a assumir alianças mais abrangentes, podendo até ser contrárias ao que sempre defenderam. Com isso, o novo sindicalismo também passava pelo processo de institucionalização e teve como marco principal a mudança na estrutura sindical. Isso se deu por meio do questionamento da validade grevista como instrumento de luta imediata e significou o início da era do “sindicalismo propositivo” e da “cooperação conflitiva”<sup>221</sup>. Conforme Colbari (2003),

[...] o maior desafio enfrentado pelo sindicalismo nos últimos anos deriva das inovações técnicas e das mudanças nas estratégias gerenciais. Além do desemprego, outros fatores têm afetado a ação sindical, entre eles a fragmentação das categorias profissionais provocada pela terceirização e o reforço da identificação e comprometimento dos trabalhadores com os objetivos das empresas. [...] a nova face do sindicalismo cutista não representa a unanimidade das diversas correntes políticas integrantes da Central. Para algumas dessas facções estaria havendo um desvio de percurso no ideário político e ideológico que conferiu identidade ao movimento que culminou na fundação da CUT na década de 80, o que se expressa na substituição do sindicalismo classista pelo “sindicalismo cidadão”, propositivo e institucional; a substituição da luta pela negociação; da classe operária e dos trabalhadores pelo cidadão<sup>222</sup>.

Nos últimos anos da década de 1980, em especial após a vitória de Fernando Collor de Mello para a presidência em 1989, o novo sindicalismo foi confrontado por um contexto adverso e passou a esbarrar em dificuldades e desafios contrários às suas

---

<sup>220</sup> COLBARI. Op. Cit., p. 66.

<sup>221</sup> O **Sindicalismo propositivo e da cooperação conflitiva**, trata-se de um modelo de sindicato que representa a capitulação diante de uma postura mais acomodada, “civilizada”, conciliadora. Expressa na prática o abandono da perspectiva de ruptura com o capitalismo e a aposta na parceria com o capital como forma de solucionar as contradições e os conflitos sociais (Colbari, 2003, p. 66). É o sindicalismo caracterizado por novo corporativismo de participação, não tem a tendência de confronto e sim de cooperação.

<sup>222</sup> COLBARI. Op. Cit., p. 66.

origens. Houve forte pressão interna e externa exercida pelos capitais privados que visavam o deslanche da reestruturação produtiva, a privatização do setor produtivo estatal e a flexibilização da legislação trabalhista. Além disso, havia pressão para uma nova forma de inserção do Brasil na divisão internacional do trabalho, que por sua vez, se desenvolvia sob a hegemonia neoliberal. Tudo isso afetou a estrutura sindical do país.<sup>223</sup>

Os setores mais organizados, que constituem a base social do “sindicalismo combativo”, estão canalizando inicialmente suas ações na forma mais defensiva de todas as suas lutas: a preservação do emprego, manter-se enquanto “ser-que-vire-do-seu-trabalho”. E o fazem por meio de um sindicalismo de confronto, uma vez que suas reivindicações têm encontrado resistências no interior do mundo patronal. (...) O “sindicalismo de resultados”, este, sim, viverá seu primeiro momento de crise: não colherá resultados e verá aumentar o descontentamento em suas bases. Ficará entre a adesão ao projeto neoliberal do Governo Collor e a espontaneidade tensa das bases<sup>224</sup>.

Nesse contexto, o parque produtivo foi profundamente alterado pelas privatizações amplas do setor produtivo estatal, que alteraram o “tripé do capital (capital estatal, capital privado nacional e capital privado internacional), que estruturava a economia brasileira, com o aumento da presença dos capitais estrangeiros e nacionais, passando ao capital transnacional”<sup>225</sup>. Período de instabilidade em diversas áreas, principalmente para os sindicatos portuários, pois tiveram que se adaptar às novas diretrizes impostas pela Lei de Modernização dos Portos. A mesma trouxe em seu texto a institucionalização de um órgão (OGMO), para administrar as atividades dos TPAs, a atribuição, até então, realizada exclusivamente pelos sindicatos.

---

<sup>223</sup> SANTANA. Op. Cit., p. 135.

<sup>224</sup> ANTUNES, 2005. Op. Cit., p. 10.

<sup>225</sup> As transnacionais correspondem às corporações industriais, comerciais e de prestação de serviços que atuam em distintos territórios dispersos no mundo, empresas dos países desenvolvidos implantadas em territórios subdesenvolvidos. (SANTANA, 2011).

## 4.2 SINDICATOS CAPIXABAS: ENTRE AS LUTAS E O MAR

As atividades laborais desenvolvidas pelos trabalhadores portuários avulsos, estão presentes no cotidiano da comunidade portuária capixaba desde o período colonial<sup>226</sup>. Contudo, o fato de ser uma profissão permeada por particularidades que a diferem dos demais serviços prestados no mesmo segmento, a torna desconhecida pela maioria da sociedade, até mesmo para alguns que trabalham na mesma área. Ainda é comum encontrar pessoas ativas nos trabalhos ligados ao setor portuário que desconhecem a existência e a função dos TPAs.

A categoria dos trabalhadores portuários atuou por muitos anos na clandestinidade, apesar de estar presente nas atividades portuárias desde o “Brasil-colônia”. Somente em 1934, durante o governo de Getúlio Vargas, foram criados os primeiros instrumentos legais que oficializaram a profissão dos trabalhadores portuários. A categoria dos trabalhadores portuários passou por vários processos de ascensão, estagnação, leis, decretos e projetos que serviram como recursos para normatizar e regularizar sua atuação, conforme mencionado no capítulo anterior. Em 1991, com o Projeto de Lei nº 8/91, criado na gestão do presidente Fernando Collor de Mello - projeto que deu origem a Lei nº 8.630/93, a Lei de modernização dos Portos – responsável pela criação das normas e diretrizes regulamentadoras do profissional que atua como trabalhador portuário avulso, em toda orla portuária brasileira. Essa Lei tornou-se um marco decisivo na administração, com impactos socioeconômicos diretamente para esse público.

De acordo com Thiago Pereira Barros (2015)<sup>227</sup>, as contratações da mão de obra avulsa surgem com a necessidade da utilização temporária dos serviços que essa categoria executa. Tal fato ocorre devido à oscilação na demanda dessa modalidade de trabalho. Assim, durante o período do século XX, em quase todos os portos mundiais, ocorreu a absorção da mão de obra avulsa para atender aos serviços nas movimentações de mercadorias nos portos. O que demandou um maior controle dos

---

<sup>226</sup> NASCIMENTO. Op. Cit., p. 127.

<sup>227</sup> BARROS, Thiago Pereira. As Mudanças regulatórias dos portos brasileiros e os rebatimentos aos trabalhadores. Publicação nos Anais do XI ENANPEGE. AISSN 2175-8875. 2015. Disponível em: <<http://www.enanpege.ggf.br/2015/anais/arquivos/7/218.pdf>>. Acesso em 29/08/2016.

trabalhadores e sindicatos por parte dos governos que optaram pela criação de um órgão capaz de gerenciar esse nicho do mercado de trabalho.

A regulamentação e absorção da função do TPA, se deu devido à necessidade de fechar um *gap* existente na demanda da mão de obra dessa categoria. Para realizar o embarque e desembarque das mercadorias que chegavam através dos portos, era requerida a presença de trabalhadores para tais tarefas. Entretanto, não existia uma regularidade das embarcações, fato que tornava inviável a contratação permanente dessa modalidade de profissional, para atender à exigência oriunda das movimentações de cargas. Assim, a presença do trabalhador portuário já era comum nos cais desde os primórdios da colonização; porém, só vieram a se tornar reconhecidos e legalizados na gestão do governo de Getúlio Vargas.

Havia nas atividades de manipulação e armazenagem das cargas o predomínio do uso intensivo de mão de obra, e dada a sazonalidade de seus empregos, os trabalhadores eram contratados e despedidos conforme as variações da demanda por seus serviços. As condições de empregos eram determinadas exclusivamente pelos empregadores, ficando aos trabalhadores optar entre as poucas opções que lhes eram apresentadas: ou aceitavam as condições impostas ou iriam procurar trabalho em outro local<sup>228</sup>.

Como em todas as cidades portuárias brasileiras, no Espírito Santo, não foi diferente. Antes da modernização dos portos, ocorrida no final do século XX e início do XXI, a presença dos trabalhadores portuários avulsos já era comum. No entanto, nem todos que atuavam no porto eram avulsos. A administração do Porto de Vitória contava com grande contingente de trabalhadores efetivos, além de avulsos, que trabalhavam nas operações de navios e serviços de pátio. Dentre eles estavam mandadores, fiel de armazém, empilhadeiras, feitores, guindasteiros, eletricitas, maquinistas, foguistas, marinheiros, remadores, conferentes, arrumadores, estivadores, bloco e capatazia, entre outros. Além do pessoal que trabalhava na administração dos serviços burocráticos e na gerência.

De acordo com Ferreira (2016)<sup>229</sup>, até a Lei nº 8.630/93, toda a administração do porto era feita pela CODESA, que “(...) tinha um quadro de 1200 (hum mil e duzentos) funcionários, sendo que 70% (setenta por cento) desse quadro estava voltado para o operacional”. A CODESA mantinha o controle de quase todas as operações, sendo

---

<sup>228</sup> NASCIMENTO. Op. Cit., p. 117.

<sup>229</sup> FERREIRA, Op. Cit., p. 224.

todos os serviços requisitados diretamente à empresa. Portanto, para a manutenção dos portos e pagamento de pessoal, demandava recursos financeiros e o governo não conseguia cobrir todos os custos. Em decorrência da escassez de recursos, os resultados observados foram as tarifas portuárias elevadas e a ineficiência na operação por falta de equipamentos modernos. A Lei de Modernização veio com o propósito de privatizar e arrendar os serviços ora administrados pelo governo, objetivando a redução dos custos e a melhoria nas condições de infraestrutura e administração dos serviços prestados.

Com a lei de 1993, a autoridade portuária transferiu a operação e os serviços de pátio para os operadores portuários pré-qualificados. Foi criada a figura do OGMO para administrar a mão de obra realizada nos portos e a maioria dos trabalhadores portuários passou a atuar na categoria de trabalhador avulso. Segundo o que informou Ferreira (2016), o governo não tinha condições de assumir toda a mão de obra portuária: “Eram mais de 6.000 (seis mil) pessoas ligadas à atividade portuária, então a União, o Governo Federal não tinha como migrar todo esse povo para dentro”. Foi realizada demissão em massa, sendo que muitos conseguiram ser aproveitados pelo OGMO e estão distribuídos dentre os sindicatos organizados. Entretanto, outros tantos não conquistaram o registro e buscaram na justiça os direitos adquiridos. Até os dias atuais (2017), existem processos trabalhistas em aberto, movidos pelos trabalhadores que foram dispensados e tentam obter judicialmente sua reintegração aos quadros da CODESA ou ao OGMO.<sup>230</sup>

Segundo Ferreira (2016), corrobora a ocorrência de demissão em massa; somente de uma única vez foram “480 (quatrocentos e oitenta) numa catada só, os funcionários todos receberam uma carta para assinar o aviso deles para cumprir. Quando chegou no dia, no outro dia quatrocentos e pouco já não entrou no porto mais, tudo fora, aí foram migrados para o OGMO”. Informação que condiz com os documentos pesquisados junto ao Tribunal Regional do Trabalho (TRT), da 17ª Região. Encontramos no processo trabalhista nº. 00781.1995.006.17.00-8, à reivindicação de vários trabalhadores demitidos da Companhia Docas do Espírito Santo – Codesa. Os trabalhadores demitidos, em função da reestruturação do porto, tiveram que recorrer à justiça do trabalho, a fim de garantir a estabilidade funcional. Não foi

---

<sup>230</sup> Conforme processos trabalhistas nrs. 00781.1995.006.17.00-8 Disponível no arquivo do TRT-ES, pesquisado em 20/05/2016.

simples; conforme informado pelo superintendente da Codesa, ou seja, “todos foram registrados no OGMO”. Além de recorrer à Justiça, cada caso foi analisado de acordo com a função e nem todos conseguiram condições iguais de trabalho.

No processo nº 00781.1995.006.17.00-8, consta a reclamação trabalhista feita por 20 (vinte) trabalhadores contra a Cia Docas do Espírito Santo. O motivo da reclamação foi que, apesar de terem ingressado via concurso público, mesmo assim foram dispensados sem justa causa. Dentre as funções dos reclamantes constavam Operador de Guindaste e Equipamentos Similares, Conferentes de Capatazia, Mestre de Arrais, segundo condutor motorista, Marinheiro de Convés, Moço de Convés, Operador de Empilhadeiras, Guarda Portuário, Marinheiro de Maquinas, Primeiro cozinheiro, Desenhista / projetista. De acordo com o Relatório, alguns dos reclamantes foram recontratados na condição de avulsos, outros para movimentação de cábrea, conferentes e outras atividades portuárias. Isto é, o processo não foi pacífico, ‘foram demitidos na Codesa e recontratados em outra Instituição de acordo com a função’. Mesmo assim, não há registro que todos tiveram êxito.

B- a total procedência da presente, determinou-se in definitivo a anistia e consequentemente reintegração in definitivo a anistia e consequentemente reintegração, ou, alternativamente, readmissão dos Reclamantes, traduzindo na devolução de seus empregos no mesmo “*status quo*” ante, representando a mesma função, posto e evolução salarial, como se na ativa vencidos e vencidos, com marco a partir do ajuizamento da medida cautelar, ante a motivação autoral e a inteligência da determinação legal<sup>231</sup>.

O processo supramencionado trata apenas de um caso que recorreu à Justiça e que destacamos; muito embora outros tantos processos tramitam na Justiça com a mesma finalidade. Notamos que os processos de reestruturação e globalização geram impactos, em especial, a classe trabalhadora. Nesse sentido, vale salientar, conforme apresentado por Bourdieu que “a globalização não é uma homogeneização, mas ao contrário, é a extensão do domínio de um pequeno número de nações dominantes sobre o conjunto das praças financeiras nacionais”<sup>232</sup>. Nesse caso, da modernização dos portos, os trabalhadores portuários e os sindicatos foram os que mais foram impactados com as novas medidas implantadas pela Lei de Modernização dos Portos.

---

<sup>231</sup> Processo TRT. Id.

<sup>232</sup> BOURDIEU. Op. Cit., p. 56.

Para atender a demanda de mão de obra, os portos capixabas contam com 5 (cinco) sindicatos reconhecidos na categoria de trabalhador avulso que atuam nos portos capixabas, são eles: Sindicato dos Estivadores Trabalhadores Avulsos e com Vínculo Empregatício em Estiva nos Portos do Estado do Espírito Santo (SETEMEES); Sindicato dos Conferentes do Espírito Santo; Sindicato dos Portuários Avulsos de Capatazia, Arrumadores e dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral do Estado do Espírito Santo (SINDPAES); Sindicato dos Trabalhadores Portuários, Portuários Avulsos e com Vínculo Empregatício nos Portos do Espírito Santo (SUPORT-ES) e Sindicato dos Vigias Portuários do Espírito Santo, conforme Convenção Coletiva do biênio de 2014 a 2016.<sup>233</sup>

O Sindicato dos Amarradores é uma das categorias de trabalhador portuário avulso não contemplada na Lei nº 8.630/93. Logo, está fora da administração e do registro no OGMO. Os amarradores desenvolvem suas atividades com a amarração e desamarração (*mooring/unmooring*) dos navios. São profissionais treinados e preparados para esse tipo de trabalho. Para a realização das manobras, todos os navios necessitam de tais profissionais. A CODESA, por sua vez, é a responsável por preparar a escala, chamar, receber os pagamentos das agências marítimas e repassar-lhes o pagamento. Esta categoria de avulsos foi a única a permanecer fora da administração do OGMO. Muito embora continuem atuando, possuem sindicato e diretoria própria, são atuantes nas atividades portuárias, bem como durante as negociações dos acordos coletivos, uma vez que está vinculada a intersindical. A diferença entre eles e os demais diz respeito somente à administração, que continuou sendo realizada pelo próprio sindicato diretamente com a CODESA.

O trabalho deles é regularizado, de uma maneira ou de outra eles têm uma regularização do trabalho deles, são os profissionais treinados e preparados para isso e mais um regulamento do porto, eles estão vinculados lá como trabalhador para este tipo de serviço, todos os navios precisam dos serviços deles, então eles são requisitados<sup>234</sup>.

A categoria dos amarradores foi institucionalizada a partir da necessidade de substituir as atividades desenvolvidas pelo pessoal de bloco. Em primeiro momento, se organizaram em associação e, em 1989, a categoria foi consolidada em sindicato. Em

---

<sup>233</sup> Convenção Coletiva de Trabalho SINDIOPES e Sindicatos Obreiros. Disponível em: <<https://www.ogmoes.com.br/ConvencaoArquivo.aspx?Id=19>>. Acesso em: 25/02/2017.

<sup>234</sup> FERREIRA. Op. Cit. p. 224.



1990, por intermédio de uma liminar obtida judicialmente, eles passaram a exercer a função de amarradores nas atracções e desatracções dos navios. Em 1991, foi realizado o primeiro acordo que concedeu à categoria o direito de trabalhar em todo o Estado do Espírito Santo. A justiça concedeu aos trabalhadores o direito de atuarem em todos os portos públicos do Estado, os quais teriam que requisitar os serviços dos mesmos, porém “não é o que acontece, eles só têm espaço nos portos da baía de Vitória, enquanto o direito é extensivo a outros portos”<sup>235</sup>.

Além dos supramencionados, antes da Lei de Modernização dos Portos, existia o Sindicato dos Consertadores. Contudo, com a utilização de recursos tecnológicos e mecanizados, oriundos da modernização dos portos, algumas atividades foram extintas, dentre elas, os serviços executados por esta categoria. Segundo informa Cruzeiro (ex-consertador e atual diretor do Sindicato dos Conferentes), os associados do Sindicato dos Consertadores foram realocados nas categorias de conferentes e estivadores, conforme sugerido em lei. Outra categoria que atua nos trabalhos portuários que foi reconhecida como trabalhadores portuários avulsos com a lei, são os Trabalhadores em Serviços de Bloco. Porém, eles não dispõem de um sindicato próprio; os trabalhadores optaram por associar-se ao SUPORT-ES, no período de transição da Lei de Modernização dos Portos, ao invés de manter um sindicato próprio.

O período de transição foi marcado por mudanças e reestruturações nas atividades desenvolvidas na área portuária. Os líderes sindicais entrevistados foram unânimes em afirmar que foi um processo muito traumático, de perda financeira e de instabilidade para todos os trabalhadores e sindicatos. Estes líderes tiveram que se manter firmes nas negociações para não perderem totalmente o controle das normas que regulamentavam as atividades desses profissionais. Uma das conquistas dos sindicatos foi a condição de elaborar um Contrato Coletivo de Trabalho (CCT). Imprescindível para a manutenção das diversas conquistas e vitórias adquiridas ao longo do tempo, uma vez que as mesmas se encontravam ameaçadas de desaparecer com a nova administração criada a partir da Lei de Modernização de 1993. Conforme apresentado no capítulo V, art. 29, da supramencionada lei: “A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades

---

<sup>235</sup> Conforme informação encontrada no Site do Sindicato dos Amarradores. Disponível em: <<http://www.amarradores-es.com.br/default.asp>>. Acesso em 15/09/2016.

representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários”. Sobre esse assunto, Nascimento (1999) aponta que essa foi a melhor opção para os trabalhadores portuários, haja vista que “somente o contrato favorecia uma transição negociada e menos traumática para as categorias que atuam na orla, uma vez que por ele estabelecer-se-iam as regras fundamentais no relacionamento capital/trabalho”.<sup>236</sup>

Sobre a conquista dos sindicatos em realizar a negociação a partir de um contrato coletivo, Colbari (1995) afirma que “o contrato coletivo pavimenta o caminho de uma transição negociada e menos traumática para os trabalhadores, ao definir os parâmetros gerais para negociação de cada categoria, em diferentes localidades”.<sup>237</sup> Contudo, de acordo com Cruzeiro, as negociações não foram fáceis, uma vez que os trabalhadores e operadores portuários não estavam acostumados a esse tipo de trabalho, o que causou muita insegurança para ambas as partes. Tanto os operadores portuários quanto os líderes sindicais não estavam seguros quanto às decisões a serem tomadas, visto que estavam negociando e decidindo a situação socioeconômica de diversas famílias.

(...) aí ficava o sindicato de um lado nunca tinha negociado, o operador portuário do outro também nunca tinha negociado, a gente ficava na mesa e para sair a primeira convenção nossa, foram umas 50 reuniões ou mais, porque tudo que a gente falava o outro lado falava - a gente tem que ficar com o pé atrás, aí se a gente pedia alguma coisa o outro lado cedia, a gente perguntava, o que tem por trás disso? Porque ninguém tinha a pratica de negociar, para a gente fechar a convenção, eu lembro bem, nós estávamos ali no Hotel aonde hoje é o Novotel na cabeça da ponte, nós começamos a negociar era oito horas da manhã e foi até duas e meia da manhã, para conseguir fechar a convenção<sup>238</sup>.

José Adilson Pereira<sup>239</sup>, presidente do Sindicato da Estiva, também relata sobre as negociações realizadas para definir as novas diretrizes e parâmetros inseridos nos acordos coletivos. Os quais determinam os direitos e deveres dos sindicatos, bem como dos trabalhadores com o registro no OGMO, para trabalhos desenvolvidos nos portos capixabas, que:

---

<sup>236</sup> NASCIMENTO. Op. Cit., p. 56.

<sup>237</sup> COLBARI, Antônia. **Ética do Trabalho**. São Paulo: Letras & Letras/ FCAA/UFES, 1995, p. 19.

<sup>238</sup> CRUZEIRO. Op. Cit., p. 187.

<sup>239</sup> PERERIRA. Op. Cit., p. 213.

Então nós tivemos que em nível regional aprender a negociar, nenhum sindicato tinha essa estrutura de negociação, então surgiu exatamente por isso. Nós tínhamos que negociar tudo, o que antes tinha uma tabela e Lei que era nossas fainas de trabalho, quanto que pagava, tudo direitinho, nós tivemos que renegociar tudo isso, em cada porto, em cada região com os operadores portuários, então aí teve toda uma modificação da estrutura de trabalho.

Ainda sobre as negociações do acordo coletivo que foram realizadas para a categoria de trabalhadores avulsos, Nascimento (1999)<sup>240</sup> informa que “foram realizadas 58 reuniões para discussão do contrato coletivo; todavia sem resultados concretos nem no que concerne a consolidação de um mínimo de consenso entre as partes”. Entretanto, um dos entrevistados, Sr. Cruzeiro,<sup>241</sup> informou que foi uma “situação encarada com naturalidade pelos próprios trabalhadores e até mesmo por alguns empresários”. Notamos duas informações que se contrapõem. Nascimento diz que foram várias reuniões sem chegar ao acordo esperado; Cruzeiro em algum momento da entrevista, diz que tudo correu dentro das normalidades. Apesar de terem sido várias reuniões, e que houve sim, a efetivação do acordo. A segunda informação traz mais veracidade, visto que o entrevistado participou das negociações e pontuou em detalhes como tudo aconteceu. Sobretudo, acreditamos que tal conquista só foi possível devido à relevância que o trabalho portuário representa para a economia capixaba e à união dos sindicatos representantes da categoria.

Conforme informado por alguns diretores dos principais sindicatos dos trabalhadores portuários, foi um período muito traumático para toda a categoria. Mesmo assim, os sindicatos que atuam nos portos do Espírito Santo saíram à frente nas negociações. Foram considerados pioneiros, tanto nestas negociações, quanto na consolidação do processo de institucionalização do OGMO. O que eles fizeram? Ao invés de ir contra a lei, optaram por analisar a legislação e ver o que poderia ser feito para amenizar o trauma e os prejuízos que poderiam recair sobre os trabalhadores. Para tanto, abriram mão de alguns benefícios até aquele momento conquistados, em troca de manter outros e adicionar novos, tais como o fundo social. “Já que o sindicato perdeu seu papel, tentamos buscar alguma compensação social, inclusive nossa convenção coletiva tem uma coisa chamada fundo social, que é exatamente o que a gente pega

---

<sup>240</sup> NASCIMENTO. Op. Cit., p. 59.

<sup>241</sup> CRUZEIRO, Op. Cit., p. 187.

com isso e o que mantém nosso plano de saúde”<sup>242</sup>. Isto é, o sindicato abriu mão do gerenciamento de todas as atividades que envolviam os trabalhadores para manter alguns benefícios sociais, a fim de proteger um pouco estes mesmos trabalhadores. Diante das falas dos dirigentes entrevistados, notamos muito a preocupação com a instituição ‘Sindicato’ e não com os trabalhadores. Tendo em vista que quem mais perdeu com as mudanças foram os sindicatos, mas, mesmo assim, o impacto nas finanças e na estabilidade dos trabalhadores foi grande. Quando perguntados se houve redução no salário dos TPAs, Pereira (2016) é enfático em dizer:

Houve sim, nós tivemos uma redução grande, é o que eu falei para você: o custo do contêiner por exemplo ele reduziu 40% na época, onde nós ganhamos? Movimentavam 42.000 *containers* hoje a gente movimenta 300.000, nós ganhamos ao longo do tempo com o aumento da movimentação de carga, mas houve a redução sim, houve uma redução de custo brutal em torno de 60% a 70% do que era anteriormente<sup>243</sup>.

A redução da renda dos trabalhadores, inclusive no que diz respeito às movimentações de contêineres, deu-se devido à automatização dos equipamentos, resultante dos investimentos permitidos pelo novo cenário da Lei de Modernização. Com a chegada dos portêineres e sua instalação no TVV, as rotinas da movimentação de contêineres sofreram mudanças. O terno, que era composto por 16 homens para movimentar os contêineres, foi reduzido para 8. Com isso, automaticamente, a demanda de mão de obra dos TPAs diminuiu. Nesse sentido, o diretor da estiva diz que houve uma redução dos serviços, uma vez que a demanda por TPAs foi drasticamente diminuída, automaticamente resultando em perda salarial.

Os sindicatos só conseguiram contornar a situação devido à força e o poder que os mesmos exercem no setor marítimo, lutando e conseguindo homologar uma legislação que não prejudicasse muito a categoria. Com isso, foi feita a reestruturação dos trabalhos, mas ambos os entrevistados mostraram-se unânimes em afirmar que o processo foi muito traumático. Interessante ressaltar que a direção da estiva foi a que mais enfatizou o trauma suportado pelo sindicato e pelos sindicalizados. Foi um trauma “moral e financeiro” e, de acordo com Pereira (2016), o trauma não foi apenas para os trabalhadores e, sim, o sindicato foi o maior prejudicado com as novas diretrizes implantadas com a Lei de Modernização dos Portos.

---

<sup>242</sup> PEREIRA. Op. Cit., p. 218.

<sup>243</sup> Id., p. 216.

(...) imagina uma renda que tinha 100 (cem) e hoje você trabalha em comparação aquela época com 10 (dez). E o que é traumático? Quando você olha, hoje a gente tem uma área de lazer, que ela foi construída nesses anos que a gente chamava de “ouro” né, que o sindicato tinha todo poder. É a mesma coisa que você ter uma mansão, e você tinha uma remuneração de 100 (cem) e passa ter de 10 (dez), mas você mora numa mansão e sua estrutura toda você não consegue dar conta dela, então, você teve um baque nisso; até hoje a gente vai tentando buscar essa reestruturação<sup>244</sup>.

A presença de conflitos e manifestações na orla portuária realizadas pelos trabalhadores avulsos era uma prática comum, tais movimentos só foram possíveis, devido à presença de um sindicalismo forte e com alto índice de trabalhadores sindicalizados. Outro quesito favorável deveu-se à assessoria do departamento jurídico muito bem estruturado. Fato é que o contingente de sindicalizados devia ao sistema *closed shop*<sup>245</sup>, ou seja, o trabalhador não sindicalizado não podia atuar nas atividades portuárias como trabalhador avulso. A obrigatoriedade da sindicalização contribuiu como fator decisivo nas negociações e proteção aos trabalhadores perante a nova legislação.

Com a Lei de Modernização dos Portos de 1993, e a institucionalização do OGMO - órgão designado a administração da categoria de avulsos com registros nos trabalhos portuários -, é possível encontrar alguns trabalhadores não sindicalizados em nenhum sindicato do setor marítimo. Uma vez que, não são os sindicatos com o controle de entrada e saída dos TPAs, nem são responsáveis pela escalação, o que torna a sindicalização não compulsória ao trabalhador, ou seja, a vinculação em qualquer sindicato é inerente à condição de trabalho.

Sobretudo, de acordo com Pereira (2016)<sup>246</sup>, os sindicatos oferecem muitos benefícios e vantagens para o trabalhador sindicalizado. Não obstante, existem trabalhadores não sindicalizados, mas começam a perceber que os benefícios oferecidos, são mais relevantes do que a contribuição exigida pelo sindicato. Ainda nesse sentido, Pereira (2016) alega:

---

<sup>244</sup> PEREIRA. Op. Cit., p. 212.

<sup>245</sup> Sistema que compreende uma variedade de práticas que contém um elemento comum, o qual consiste em que, para conseguir ou manter um emprego, o empregado deve associar-se a um sindicato, ou seja, ser associado ao sindicato é uma condição *sine qua non* para obtenção do emprego.

<sup>246</sup> Id., p. 220.

(...) eu acho que em torno de 30% deles não são sindicalizados, agora estão começando a ver, (...) nosso sindicato se desconta para ele, você recebe muito mais do que você desconta do sindicato, com os programas sociais, com os fundos sociais, com plano de saúde, mas as vezes como ele pensa individual, ele está pensando o seguinte: ah eu sou novo, não preciso muito disso, eu não tenho mulher ainda, não preciso muito disso. Ele não está vendo, só que depois o tempo vai passando aí ele vai dizer: poxa vida perdi dinheiro né, porque era melhor eu estar dentro do sindicato, porque o que eu pago para o sindicato em termo de retorno é muito melhor<sup>247</sup>.

Outro ponto de relevância para o trabalho, diz respeito aos impactos ocorridos a partir da promulgação da Lei nº 8.630/93, e se o processo de modernização contemplou a demanda das melhorias nos portos. Da mesma forma, a melhoria da qualidade de trabalho dos portuários, conforme proposto em Lei. A Lei alcançou o objetivo? Qual setor obteve maiores resultados com a institucionalização do OGMO e o estabelecimento da lei? De acordo com Pereira (2016)<sup>248</sup>, o objetivo da lei foi alcançado sim. Em razão de a mesma ter proporcionado a redução de custo nas movimentações de carga; em consequência das privatizações de alguns berços<sup>249</sup>, dos portos organizados. Contribuindo com a inserção de equipamentos mais modernos e com recursos no sentido de agilizar a produção e, com isso, intensificou a movimentação de carga. “Então a lei veio e fez ser definitivos a redução de custo, o aumento da tecnologia, o aumento de investimento capital privado, o aumento da área portuária, teve uma revolução real<sup>250</sup>”. Nesse sentido, os que mais beneficiaram com a implantação da Lei de Modernização dos Portos foram as grandes empresas que atuam no setor portuário. Já que, com a modernização e conseqüentemente a utilização de equipamentos modernos nas operações, foi possível minimizar o tempo de operação e a utilização de mão de obra. Como resultado, obteve-se o aumento de mercadorias movimentadas com o número reduzido de trabalho desenvolvido pelos TPAs.

No presente trabalho, buscamos fazer uma análise da movimentação de mercadorias nos portos brasileiros, dentro do recorte temporal a partir das diretrizes vigentes na lei 8.630/93. Para tal, foi utilizado o intervalo de 1998 a 2010, nesse segmento, apresentamos o resultado da movimentação em tonelagem, os custos em valores brutos e o relacionamento dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs), a partir dos

---

<sup>247</sup> PEREIRA, Op. Cit., p. 218.

<sup>248</sup>Id., p. 221.

<sup>249</sup> Significado informado no Glossário.

<sup>250</sup> Ibid., p. 221.

seguintes questionamentos: qual a quantidade de mercadorias movimentadas nos portos do Espírito Santo? Qual o índice de produtividade de embarque e desembarque dos portos capixabas? Qual o custo médio por tonelada movimentada? Qual a evolução da movimentação de cargas, por navegação e total?

Em referência à movimentação de cargas nos portos, ocorreu aumento na tonelagem movimentada no período pesquisado, fato explicado pelos altos investimentos realizados nos terminais privatizados. A taxa de crescimento de mercadorias movimentadas nesse período (1998 à 2010) foi de 48%. O custo da mão de obra avulsa para movimentação das cargas nos portos do Estado do Espírito Santo aumentou em 85%, significando aumento no ganho médio em reais dos TPAs. Já o aumento na quantidade de trabalhadores necessários à movimentação de cargas geradas foi de apenas 3%.<sup>251</sup>

De acordo com Silva e Santos (2012)<sup>252</sup>, sobre a movimentação de cargas em tonelagem, nos portos do Espírito Santo entre os anos 1998 a 2010, relacionadas à quantidade de TPAs que trabalharam nesse mesmo período: observamos o resultado com aumento da produtividade, mesmo durante a crise mundial iniciada em 2008, afetando um grande número das empresas em 2009. Notamos o aumento da produtividade no período de oito anos, alcançando 44%; já na tonelagem o índice de aumento foi de 48%, contando com acréscimo de apenas 3% na quantidade de TPAs necessários para a realização destas operações, neste período.

Para o custo médio pago pelos operadores portuários por tonelagem movimentada, o valor aumentou de R\$ 3,18 para R\$ 3,97 entre os anos de 1998 a 2010, significando aumento de 25%. Em contrapartida, o valor bruto movimentado teve acréscimo de 85% contra 48% de aumento na tonelagem movimentada. Comparando o aumento da produtividade média (44%) ao percentual do aumento de custo da tonelada (25%) observamos que a produtividade foi superior em 19% ao aumento das taxas.<sup>253</sup>

Para melhor visualizar a evolução da movimentação de cargas, por navegação, apresentamos as informações de acordo com a tabela (abaixo), fornecida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Foi possível verificar

---

<sup>251</sup> SILVA, Marciano Silvério da; RAMOS, Amarildo. **A Lei de Modernização dos Portos e o atual cenário da atividade portuária do Espírito Santo**. Vitória: FAESA, 2011 - TCC apresentado ao Curso de Administração da FAESA, Vitória, 2011.

<sup>252</sup> Id.

<sup>253</sup> Ibid.,

aumento de 88% na movimentação geral de cargas nos portos e terminais portuários brasileiros, compreendendo o período de 1998 a 2010. Diante destes resultados, vale ressaltar que os portos capixabas, no ano de 2010, movimentaram 164.290.149 toneladas de diversas cargas, de acordo com informação da ANTAQ, comparando a produção total em toneladas - 833.882,799, no mesmo período em todos os portos e terminais brasileiros. Esse resultado colocou a produção capixaba em posição de destaque em relação ao cenário nacional, com um índice percentual de 20% do total de cargas movimentadas no país.

No entanto, das cargas movimentadas, somente 22.784.891 toneladas neste período utilizaram mão de obra avulsa do OGMO, o que representa 14% do total movimentado em todos os portos do estado do Espírito Santo. Isto é, os portos com maior volume de movimentação de carga - Tubarão e Ponta de Ubu - nos quais não há necessidade destes profissionais, por se tratar de terminais com equipamentos automatizados, especializados e modernos para realização dos processos operacionais, não sendo necessária a utilização de mão de obra humana<sup>254</sup>. Para melhor demonstrar os números descritos, apresentamos a tabela com a evolução da movimentação de cargas em todo território brasileiro, divulgada pela ANTAQ.

**TABELA 7 – EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS (EM TONS), POR NAVEGAÇÃO E TOTAL DE CARGAS - 1998-2010**

<b>Ano</b>	<b>Longo curso</b>	<b>Cabotagem</b>	<b>Navegação Interior</b>	<b>Total</b>
1998	309.094.475	117.339.836	16.570.283	443.004.594
1999	296.585.131	122.466.040	16.658.726	435.709.897
2000	332.118.651	134.656.001	17.885.988	484.660.640
2001	347.529.720	137.267.499	21.409.665	506.206.884
2002	370.782.938	137.023.807	21.198.306	529.005.051
2003	401.596.268	145.926.525	23.267.262	570.790.055
2004	447.136.221	148.418.917	25.165.407	620.720.545
2005	473.057.421	150.112.048	26.249.312	649.418.781
2006	502.919.319	163.520.202	26.393.947	692.833.468
2007	559.045.893	168.455.583	27.215.179	754.716.655
2008	568.404.889	172.392.766	27.525.895	768.323.550
2009	531.277.169	177.287.367	24.366.605	732.931.141
2010	616.397.720	188.011.106	29.473.973	833.882.799

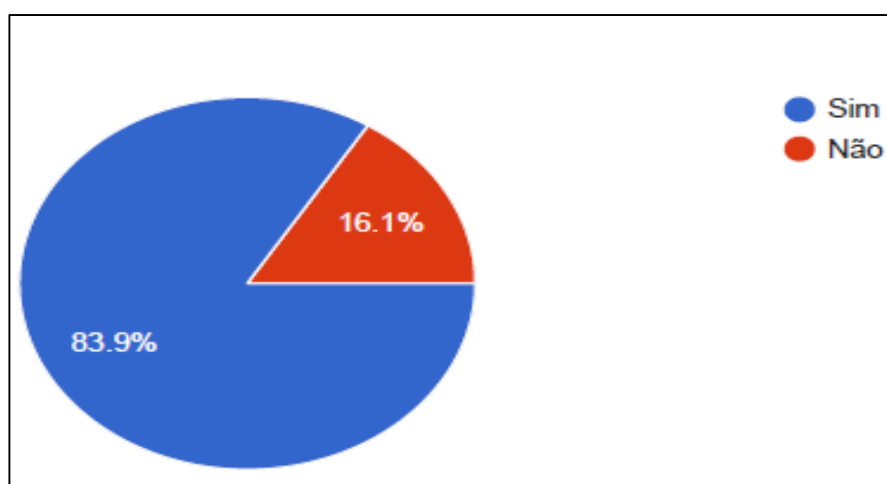
Fonte: Sistema Desempenho Portuário - ANTAQ<sup>255</sup>.

<sup>254</sup> SILVA; RAMOS, Op. Cit.,

<sup>255</sup> ANTAQ. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/AnuarioEstatisticoAquaviario/Formulario.asp>>. Citado por SILVA e RAMOS. Op. Cit.



Outro ponto que corroborou para a eficiência dos serviços foi o número elevado de trabalhadores que participaram de cursos e treinamentos. Tais cursos estavam voltados à capacitação e desenvolvimento das atividades requeridas na área portuária, conforme dados estatísticos de pesquisa realizada em 2012, por Silva & Ramos, houve uma taxa de crescimento de 175%<sup>256</sup>. Nesse sentido, entendemos relevante compreender a atual situação em que se encontram os trabalhadores, e se o OGMO vem atendendo as obrigações que lhe foram impostas por lei no que refere aos treinamentos. Incluímos no questionário direcionado aos TPAs a seguinte pergunta: O OGMO oferece treinamentos relacionados às atividades exercidas por você? Das respostas obtidas, a maioria dos trabalhadores (83,9%) respondeu 'SIM', concordando que o OGMO oferece treinamentos adequados às atividades desenvolvidas pelos entrevistados. Apenas 16,1% informaram 'NÃO', pois para eles, os treinamentos oferecidos pelo OGMO, não atendem à demanda dos trabalhadores para desenvolver as atividades nas operações dos navios e nos pátios.



**Gráfico 4:** O OGMO oferece treinamentos relacionados as atividades exercidas por você? (31 respostas).

Os respondentes que afirmaram “Não”, estão em pequeno número relacionado a amostra questionada. Ainda assim, trata-se de um índice preocupante, haja vista que refere-se a atividade, para a qual, ainda não existem no mercado paralelo Instituições que ofereçam cursos específicos, com especialização voltada para as atividades de movimentações de mercadorias nos porões dos navios e em pátios. Sendo assim, a

<sup>256</sup> SILVA; RAMOS, Op. Cit.,

prática e o conhecimento somente é possível ser adquirida por meio dos treinamentos oferecidos pelo OGMO e com as atividades desenvolvidas diretamente no local de trabalho.

Acreditamos que, em relação aos cursos oferecidos para os trabalhadores portuários, ainda existem algumas lacunas que precisam ser preenchidas e que os mesmos ainda não atendem à demanda do que é exigido no cotidiano. Pois, na maioria das vezes, a efetiva qualificação torna-se possível somente a partir do aprendizado adquirido no cotidiano das atividades no local de trabalho. Mesmo porque, diante das especificidades do trabalho e da falta de cursos técnicos direcionados aos mesmos, desencadeia-se a desmotivação daqueles trabalhadores portuários de investirem tempo e dinheiro em estudos e novos conhecimentos científicos.

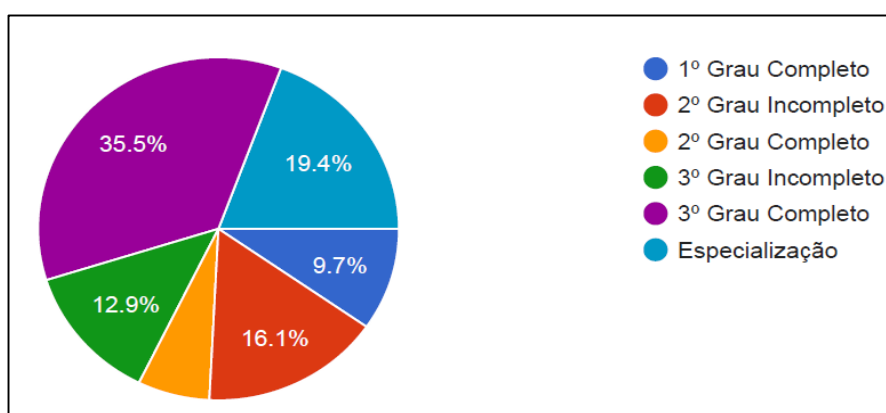
Algumas instituições de ensino têm oferecido cursos na área de Comércio exterior e Gestão Portuária, entre outros, com a intenção de atender às necessidades da área portuária. Porém, o ensino ainda está muito aquém da realidade vivenciada pelos trabalhadores que atuam diretamente nas frentes de trabalhos portuários. Tendo em vista que, por muitos anos, esses serviços eram e, ainda em alguns casos, são braçais. Em função do recebimento da boa remuneração que a categoria recebe na execução dessas atividades, não há o interesse de enfrentar uma sala de aula para obter uma formação acadêmica. Essa realidade foi confirmada por alguns respondentes da pesquisa.

Solicitamos aos trabalhadores que informassem qual o grau de instrução. Dentre as respostas obtidas, foram encontrados os seguintes resultados: 9,7% dos trabalhadores responderam que possuem apenas o Primeiro Grau completo; 16,1% responderam que não concluíram o Segundo Grau (Ensino Médio); apenas 6,4% disseram ter o Segundo Grau completo; 12,9% informaram que não conseguiram concluir nenhuma Graduação, isto é, 45,1% dos trabalhadores que participaram da pesquisa informaram que não possuem Graduação. Dentre os que possuem o terceiro grau completo, foi encontrada uma porcentagem de 35,5% e somente 19,4% dos trabalhadores que responderam o questionário, tem Especialização em alguma área, 54,9% dos trabalhadores pesquisados possuem o terceiro grau e/ou especialização. (Gráfico 5, a seguir).

Após analisar as respostas, constatamos que dos 45,1% desse contingente, não conseguiram concluir uma graduação. Acreditamos que a maioria se refere aos

trabalhadores que atuavam no porto antes da Lei de Modernização dos Portos. O que nos levou a essa observação foi o fato de que as contratações anteriores à institucionalização do OGMO, não eram realizadas por intermédio de concurso. E, portanto, não era exigido curso superior e, na maioria das vezes, as contratações eram feitas por indicação de parentes e/ou amigos. Ainda sobre este assunto, Colbari (2013) informa que “(...) o fato de existirem nos portos um contingente de trabalhadores ativos parcialmente alfabetizados ou totalmente analfabetos tem sido um obstáculo para a leitura dos manuais de instrução indispensáveis na execução das tarefas de movimentação das cargas”.<sup>257</sup>

Dos 54,9% que possuem Graduação e Especialização (*lato sensu*), pressupomos que estes ingressaram nos serviços portuários na administração do OGMO; e na direção dos sindicatos. O que leva a pensar se a busca pela especialização estaria vinculada como artifício de manutenção do poder. Esse percentual corrobora com o perfil gerencial dos entrevistados - presidentes e diretores dos sindicatos, visto que 100% dos mesmos possui o terceiro grau completo e/ou especialização. Importante ressaltar que já atuavam como trabalhadores portuários avulsos antes da administração pelo OGMO. Conforme informação de Josué King (2016), depois de muito tempo militando na área marítima resolveu fazer um curso de graduação visando o aprimoramento científico na área. Os conhecimentos adquiridos aliados a experiência empírica, possibilitou a King, realizar palestras para a Universidade Vila Velha (UVV), alcançando uma realização pessoal e profissional antes limitada.



**Gráfico 5:** Qual seu grau de Instrução? (31 respostas).

<sup>257</sup> COBARI. Op. Cit., p. 76.

A comunidade portuária ainda é composta, em sua maioria, por profissionais sem qualificação e/ou especialização acadêmica e científica. Mesmo com a mudança do perfil dos trabalhadores que ingressaram a partir da Lei de Modernização, ainda não é comum a valorização dos profissionais qualificados nos ambientes dos trabalhos portuários, tratando-se de uma situação cultural. Contudo, a partir da Lei de Modernização dos Portos, muitas mudanças ocorreram, a começar pela institucionalização de um órgão para administrar os serviços executados pelos trabalhadores portuários avulsos. Foi criada a figura do OGMO a partir da lei de 1993, o que proporcionou a reformulação do perfil dos trabalhadores portuários, conforme pode observamos no gráfico acima.

De acordo com o superintendente da CODESA, o próprio modelo funcional não proporciona ao trabalhador o interesse em estudar e continuar se capacitando na área da pesquisa e de conhecimento. Não há incentivo na política de trabalho, isto é, o capacitado, ganha o mesmo que aquele sem capacitação. Logo, não faz sentido ao trabalhador buscar maior qualificação para exercer as atividades no porto. “O pessoal que trabalha na área portuária não tem muito incentivo para a qualificação profissional, a maioria dos trabalhos são realizados com o pessoal que aprendeu a partir do desenvolvimento das atividades direto no local de trabalho”.<sup>258</sup>

Ferreira (2016) defende a tese de que é necessário criar uma política de valorização do trabalhador qualificado, uma vez que existem muitas discussões sobre esse tema. No entanto, poucas ações são elaboradas nesse sentido. A lei contempla uma pequena parcela do que concerne à qualificação de pessoal. Segundo ainda Ferreira (2016), “hoje a atividade portuária, ela tem que ter um quadro, começar a fazer formação com a especialização que ela requer no fechamento do trabalho, uma pesquisa científica”<sup>259</sup>. A falta de interesse pela qualificação profissional dá-se mediante a ausência de incentivo e valorização do profissional qualificado, com graduação e ou especialização. Para muitos trabalhadores, não vale a pena encarar os estudos, pois a ausência ao trabalho pode significar diminuição de renda e nenhuma valorização. Como diz: "Poxa, se eu sair daqui, vou fazer faculdade, eu posso perder meu câmbio lá<sup>260</sup>, aí eu estou lá na escola e tem serviço à noite, aí eu

---

<sup>258</sup> FERREIRA. Op. Cit., p. 226.

<sup>259</sup> Id., p. 227.

<sup>260</sup> Forma de organização e distribuição da mão-de-obra definida pelos dias correspondentes do mês; o último dia de trabalho é que define o direito de acesso ao serviço.

perco, perco por exemplo R\$ 2.000,00 (dois mil) à noite, (...) um colega está lá trabalhando e eu aqui na escola”.<sup>261</sup>

Esse quadro só será alterado se houver a valorização daqueles que estudam, já que não faz sentido a pessoa passar 2 (dois) ou 4 (quatro) anos em uma sala de aula e, quando concluir o curso, voltar ao trabalho e permanecer com mesmo salário e função daquele que não estudou. A política de cargos e salários para os trabalhadores qualificados deveria prever um diferencial que incentivasse este tipo de investimento em treinamento e capacitação. “(...) eu já falei isso aqui, tem que aprender a separar o trigo do joio, saber dá a esse cara um *plus*, quando ele for um cara especializado, ele vai ter que ser o cara que vai ter um ganho a mais”<sup>262</sup>.

Ainda de acordo com Ferreira (2016), a política de valorização e incentivo aos trabalhadores, por meio de estudos acadêmicos é comum no perfil dos trabalhadores que atuam nos portos da Europa: “hoje você vai ter funcionário lá que está fazendo doutorado, o cara de cais com doutorado”<sup>263</sup>. Entretanto, no Brasil, ainda não existe uma política para valorizar o trabalhador com especialização em determinada área. Esse um dos motivos principais que mantém os trabalhadores alienados ao que fazem e distantes dos conhecimentos científicos. Pelo que foi informado por Ferreira (2016), na Europa, estão acabando com a figura do trabalhador portuário avulso, “nós copiamos de lá e agora acabaram com o avulso”. Ou seja, o processo de modernização dos portos foi um modelo copiado do que fora praticado em alguns portos europeus e há uma expectativa por parte de algumas lideranças de que os novos modelos de trabalho sejam seguidos pelas leis dos portos brasileiros. Ou seja, percebe-se a partir desta fala que, uma vez que a demanda pelo trabalhador qualificado associada à inexistência de uma política de incentivo aos trabalhadores com especialização é real, a única solução possível seria a mudança de paradigma e a criação de novas diretrizes.

A administração do porto paulatinamente está percebendo a necessidade de trabalhadores específicos para cada área, “eles estão começando a vincular o que já existia anterior no porto, existia o fiel de armazém 1, existia o fiel de armazém 2, tinha o operador chefe, tinha o encarregado, tinha o técnico de operação”<sup>264</sup>. Em virtude da

---

<sup>261</sup> FERREIRA. Op. Cit., p. 229.

<sup>262</sup> Id., p. 229.

<sup>263</sup> Ibid., p. 229.

<sup>264</sup> Ibid., p. 232

necessidade de trabalhador qualificado para as funções, aos poucos essa categoria está retornando ao quadro efetivo da administração do porto. “Então tem que se pensar no modelo dentro da mão de obra que vem agregar conhecimento para avançar em pesquisa, mas que não tire do cara o direito de ter o trampo, pelo contrário, que traga a ele uma remuneração condizente”.<sup>265</sup>

Diante dos resultados obtidos, notamos que as instalações mais modernas nos portos e os novos procedimentos realizados com a administração do OGMO, contribuíram para o bom desempenho portuário. Tendo como resultado o aumento na produtividade das operações no complexo portuário do Espírito Santo e demais portos do Brasil. Por esse ângulo, constatamos que a política de modernização contribuiu de forma satisfatória em relação à melhoria da qualidade de serviço, ao aumento da produção e à redução da mão de obra. Esse processo foi possível devido à inserção de novos equipamentos nos ambientes portuários, o que proporcionou melhorias tanto nas operações quanto na administração das atividades desenvolvidas pelos trabalhadores.

Com a administração do OGMO e a utilização dos recursos tecnológicos, toda a parede<sup>266</sup> passou a ser disponibilizada no *site* via Internet. Esse serviço possibilita ao trabalhador acessar, de qualquer lugar onde haja acesso à rede mundial de computadores, as marcações dos serviços: se irá trabalhar, local e horário, por meio de computador, notebook, *smartphone* ou *tablet*, dentre outros equipamentos, sem precisar se deslocar até a parede<sup>267</sup> para verificar tais informações.

Com isso, no tocante à inserção tecnológica nas frentes de trabalho, houve várias mudanças nas práticas das atividades desenvolvidas nas operações de navios e nos pátios com movimentação de carga. Os trabalhadores perderam seus empregos, tiveram que adaptar-se a uma nova realidade. Ou seja, aparentemente a utilização das tecnologias mostra-se um passo muito importante, pois, reduz trabalho, reduz a

---

<sup>265</sup> FERREIRA. Op. Cit., p. 232.

<sup>266</sup> Local em que os trabalhadores se reúnem para conferir se vão trabalhar e em qual local de trabalho. A parede para os portos de Vitória funciona em um dos armazéns do Cais Comercial próximo aos sindicatos e sede do OGMO. Com a administração do OGMO e com os desenvolvimentos tecnológicos, a parede, além de ser informada no local, é disponibilizada em uma página da Web, facilitando assim a vida dos TPAs.

<sup>267</sup> Quando as informações não eram disponibilizadas via internet, todos os horários de parede, os trabalhadores tinham que ir até o local e verificar se foi convocado para o serviço. Muitas vezes não conseguia trabalho, tinha que voltar para casa e retornar na próxima parede, isto onerava o trabalhador com custo de transporte e com o tempo que perdia.

demanda de mão-de-obra, embarca mais produtos em menor tempo, dentre outras vantagens. Essa realidade demandou maior qualificação da mão de obra prestada pela categoria portuária. Com o objetivo de fechar essa lacuna e oferecer treinamentos aos trabalhadores portuários, foi previsto na Lei nº 8.630/93 que uma das obrigações do OGMO, era a de “promover-lhes formação profissional e treinamento visando à multifuncionalidade para os modernos processos de manipulação de cargas”.

Mas a quem esta tecnologia está beneficiando? Aos detentores do capital privado ou aos trabalhadores? Quantos pais de famílias perderem o direito ao trabalho com a institucionalização dos OGMO? Falar dos benefícios que a tecnologia traz quando se mantêm no trabalho parece tarefa fácil. Difícil é notar a redução das frentes de trabalho do círculo do trabalhador. Com a institucionalização do OGMO, muitos perderem o direito de continuar com suas atividades. Olhando por essa perspectiva, notamos que a Lei de Modernização impactou bastante os trabalhadores portuários avulsos, em especial os que perderam seu posto. Porém, é uma realidade em todos os setores, todos estão sujeitos ao desemprego em virtude da recessão, arrocho e a tecnologia, que vem substituindo a mão de obra em quase todos os seguimentos. Mas, não é objetivo desse trabalho aprofundar nesse assunto, voltamos às designações ao OGMO a partir da Lei de Modernização.

Dentre as designações e inovações da Lei de Modernização dos Portos, nº 8.630/93, em seu Capítulo I, Artigo 1º, “Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado”, observamos que a legislação trata dos assuntos concernentes às instalações e aos aparelhamentos dos portos organizados, bem como às concessões ao capital privado. O Art. 2º, disserta sobre a concessão da administração do porto público à iniciativa privada na figura do operador portuário, “a prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado”. E o Art. 3º, apresenta as incumbências e funções dos operadores portuários junto à administração dos portos organizados, de forma integrada e harmônica, à administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Com isso, forma-se a figura do operador portuário pré-qualificado. A citada lei, no Capítulo III, dos artigos 8º ao 17º, discorre sobre a formação do operador portuário, bem como sobre os seus direitos e deveres, explicitados no Art. 8º: “Cabe aos operadores portuários a realização das operações portuárias previstas nesta Lei”. Quanto ao modelo da pré-qualificação, consta no Art. 9º, as diretrizes para o processo de qualificação das empresas que obtiveram liberação para atuar como operador portuário. Esse artigo determina que “A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas”. O Art. 16, da Lei informa uma das responsabilidades do operador portuário, “O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar”.

Enfim, outro requisito legal foi a centralização da administração da mão de obra nos portos com a figura do OGMO, capítulo IV, Art, 18º “Os operadores portuários devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade, (Vide Lei nº 9.719, de 1998)”. A administração dos trabalhos realizados pelos TPAs sai das mãos dos sindicatos e passa a ser feita pelo OGMO. A CODESA não requisita mão de obra avulsa, porém, o operador portuário que tem suas atividades dentro da área do porto é responsável pela requisição dos serviços<sup>268</sup>. Naquele momento, a Lei de Modernização dos Portos se fazia necessária, já que foi um período em que os portos brasileiros estavam sucateados e o governo não tinha recursos para reformar. Os portos dos demais países europeus e norte americano já trabalhavam com uma infraestrutura portuária tecnologicamente equipadas e o Brasil ainda mantinha trabalhos sendo realizados de forma manual e sem nenhuma infraestrutura adequada, o que onerava muito as movimentações de mercadorias nos portos brasileiros.

No final da entrevista, o presidente do Sindicato da Estiva afirmou que a liderança sindical da categoria de avulsos articula a possibilidade de obter o retorno da administração dos trabalhadores avulsos aos sindicatos. Segundo o entrevistado, é claro que não há a intenção de voltar ao que era antes e, sim, aproveitar todos os

---

<sup>268</sup> Foi perguntado se os portos privados são obrigados tirar o serviço dos avulsos: é obrigado, dentro da área do porto organizado sim, de Tubarão não, Tubarão está fora, o porto é de Tubarão. Agora o porto construído pelo governo, mesmo que foi arrendado, o porto organizado é o de Vitória, da área de fundeio até na ponte nós estamos em tudo isso aqui, toda essa área aqui tem que tirar a mão de obra avulsa, porque isso aqui é nosso está arrendado partes.



avanços tecnológicos alcançados nesse período de 20 (vinte) anos. Porém, desejam assumir novamente todo o controle dos trabalhos realizados pelos trabalhadores portuários avulsos. O que a categoria busca é reverter o ocorrido há 23 (vinte e três) anos com a Lei nº 8.630/93 e colocar fim à figura do OGMO.

Observamos a existência de um anseio quanto a reconquista de espaços de poder, pelos sindicatos. Pois, a luta do homem pelo poder é um processo permanente. Na maioria das vezes, esse poder é exercido de várias formas, campos ou espaços, não importa o cenário e/ou situação, o fato é que o homem sempre busca uma forma de exercer o poder, sendo na maioria das vezes a classe operária quem representa o papel da massa dominada e manipulada. Nesse sentido, recorremos a Bourdieu (1989) em “Poder simbólico”, para quem “esse poder invisível o qual só pode ser exercido com a cumplicidade daqueles que não querem saber que estão sujeitos ou mesmo que o exercem”.<sup>269</sup> Esse pensamento pode ser aplicado em relação aos trabalhadores portuários, pois notamos implícito o anseio dos sindicatos em retomar a direção das atividades, ainda que em modelos aperfeiçoados.

Notamos que a desmobilização da classe trabalhadora nos portos brasileiros, a partir de imposição de novos regimentos e diretrizes no que concernia aos direitos e deveres dos mesmos, levou a união e fortalecimento da categoria. Visto que a maioria dos trabalhadores portuários avulsos foi às ruas com o objetivo de reivindicar a manutenção do sistema de produção até o momento utilizado. As lutas, greves e paralizações não foram suficientes para evitar que as mudanças ocorressem. Com as mudanças, novos paradigmas e novas estruturas foram criadas, a fim de assegurar o que fora previsto em lei.

Mudanças ocorreram, trabalhadores foram às ruas, greves e manifestações eclodiram, paralisações aconteceram, tudo pelos trabalhadores, que foram motivados por novas conquistas e os que aceitaram as regras impostas. Outras medidas estão por vir, entretanto, o cenário apresentado é sempre o mesmo. Culturalmente falando, a classe trabalhadora está sempre sendo utilizada como produto de manipulação, são sujeitos vulneráveis à atuação da força de poder que os dominantes exercem sobre os dominados, que atuam com o poder simbólico mesmo sem o saber. Os sindicatos foram os mais prejudicados pela institucionalização do OGMO, logo, dependem do

---

<sup>269</sup>BOURDIEU, 1989. Op. Cit., págs. 7 e 8.

apoio e união de todos os seus associados. No entanto, a preocupação é a de retomar o poder outrora exercido sobre a sociedade portuária, poder este perdido por estas instituições de classe, com a institucionalização do OGMO.

#### 4.2.1 Saga do Sindicato dos Estivadores e Sindicato dos Conferentes e Consertadores Capixabas

Conforme anteriormente mencionado, as atividades desenvolvidas pelos trabalhadores da categoria de estiva estão presentes nos serviços prestados nos portos brasileiros desde o século XVII. De acordo com Santana (2005)<sup>270</sup> “em 1618 o então governador do Rio, Raul Vaz Pinto, baixou uma ordem determinando que os escravos negros fossem empregados na carga e descarga dos navios, marcando o início dos serviços regulares de estiva”, sendo essa a origem da categoria dos estivadores, ou seja, os mesmos originaram-se no berço da escravidão.

No Espírito Santo não foi diferente. O início das atividades dos trabalhadores portuários avulsos “remonta ao processo histórico-econômico social do país, desde a sua colonização até os nossos dias”.<sup>271</sup> Segundo André (1998), tanto os índios quanto os negros, com sua força de trabalho, exerceram uma função preponderante no desempenho do processo da “economia agroexportadora do Brasil, em seus diferentes ciclos econômicos<sup>272</sup>”. Nesse sentido, o laboro portuário - marítimo e fluvial - realizado na costa, na medida em que necessitava de mão de obra na movimentação de carga nos navios e em terra, utilizava-se de escravos. Apesar de não haver literatura que disponibilize dados sobre a inclusão dos escravos nas atividades portuárias do Espírito Santo, “a literatura a esse respeito evidencia que, no período estudado em questão, o setor urbano emergente era organizado em torno do mercado agroexportador existente nos principais portos do país”.<sup>273</sup>

Nesse sentido, torna-se difícil precisar como se deu o início dos trabalhos realizados pelos estivadores. De modo geral e pelo senso comum, as informações adquiridas são que o porto do final do século XIX e início do século XX, colocou como mão de obra, em um mesmo espaço, os negros libertos, os imigrantes e os homens pobres, que tinham no porto sua fonte de sustento. Quando o movimento portuário se intensificou com as cargas importadas/exportadas no limiar da expansão do trabalho assalariado e das relações de produção capitalistas no Brasil. Assim, a formação da

---

<sup>270</sup> SANTANA, Marco Aurélio. **Trabalho e sociabilidade no Rio de Janeiro**: história e memórias de um porto em movimento. In: SANTANA, Marco Aurélio; THIESEN, Icléia e BARROS, Luitgarde Oliveira Cavalcanti. *Vozes do Porto memória e história oral*. Uni Rio. Rio de Janeiro, 2005. p. 16.

<sup>271</sup> ANDRÉ. Op. Cit., p. 36.

<sup>272</sup> *Ib.*, p. 36.

<sup>273</sup> *Ibid.*, p. 37.

categoria dos estivadores teve sua origem a partir do princípio de solidariedade dentro da categoria portuária e preocupação em organizar esse contingente. A finalidade era de proteger e fornecer recursos para que todos pudessem ter direito ao trabalho e a renda proveniente dessa atividade. Sabendo que foram os estivadores os precursores na prestação de serviços em movimentação de cargas e descargas dos navios que ancoram nos portos capixabas, segundo o que é informado por André (1998),

O surgimento dos trabalhadores flutuantes<sup>274</sup> no Espírito Santo ocorre no quadro geral da instauração do trabalho livre e assalariado no cenário brasileiro, a partir de 1888, quando as condições de vida e de trabalho dos negros e mestiços se alteraram de forma significativa.

Esses homens ficavam à beira do cais aguardando a chegada dos navios para oferecer o seu trabalho e, quando o navio chegava, desenvolviam as tarefas de embarque e desembarque das mercadorias de forma remunerada. Entretanto, como não havia uma instituição que administrasse esse tipo de trabalho, alguns trabalhavam e outros não. Isso despertou o interesse de alguns em se organizar. Inicialmente, os trabalhadores criaram uma “caixinha” para ajudar aqueles que sofriam acidentes durante o trabalho, dentre outras necessidades. Posteriormente, foi criado o sistema de “santo rodízio”<sup>275</sup> (atual parede), isto é, o trabalhador que realizava o trabalho ia para o final da fila, dando assim oportunidade de trabalho aos demais. Outra ação relevante desse grupo foi a estipulação da quantidade de homens necessária para cada tipo de carga. Foram criados os ternos<sup>276</sup> (utilizados até os dias atuais). Dessa forma, a partir da união dos trabalhadores, a categoria foi institucionalizada, em um primeiro momento, como União dos Estivadores, passando posteriormente para Sindicato dos Estivadores<sup>277</sup>.

O trabalho do estivador é uma atividade de natureza braçal, de acordo com o que está definido em lei. Está designada aos estivadores a movimentação de mercadorias nos

---

<sup>274</sup> Os trabalhadores flutuantes foram os escravos libertos, após passar a euforia da liberdade, “perceberam que o trabalho livre os colocou em competição com os imigrantes, mas em condições desiguais. (...) ficaram à margem de todos os trabalhos existentes no mercado e, quando esses apareciam, eram de pior condição com baixa remuneração. (...) desse modo, essa mão-de-obra ao ser excluída do núcleo dinâmico de produção emergente, formaria, em última instância, um contingente de trabalhadores flutuantes que, migraram para os principais portos da orla marítima brasileira, em busca de trabalho (ANDRÉ, 1998, págs. 40 e 41) ”.

<sup>275</sup> PEREIRA. Op. Cit., p. 207.

<sup>276</sup> Trata-se da equipe de trabalhadores escalados para trabalhar nos porões, a quantidade de trabalhador escalada é de acordo com o tipo de carga que está sendo movimentada.

<sup>277</sup> PEREIRA. Op. Cit., p. 209.

conveses ou nos porões das embarcações principais e auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e desapeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas. No caso de atividade realizada com equipamento a bordo, somente é permitida a atuação de uma categoria específica que trabalha somente dentro do navio para arrumar e estivar a carga. No trabalho de arrumar a carga estão incluídas as atividades braçais, bem como as realizadas com equipamentos, tais como: empilhadeira, pá carregadeira - carregamento de granel -, guindastes e portêineres utilizados para movimentação de contêineres. Assim, o estivador atua desde o trabalho braçal que consiste basicamente em colocar os calços na carga, puxar as correntes das lingadas que se soltam, até a operacionalização de guindastes e outros equipamentos que estão envolvidos em uma estivagem da carga.<sup>278</sup>

O Sindicato dos Estivadores é um dos que tem maior relevância na operação dos navios e é o mais antigo do Estado. Fundado em 20 de julho de 1918, a partir de encontros dos estivadores no Bar Éden Parque (hoje edifício Glória), no centro de capital Vitória. A criação da União dos Estivadores de Vitória, foi um movimento liderado por Jarbas Santos, instituído primeiro presidente da categoria. O primeiro marco dessa união foi o desencadeamento da primeira greve da categoria no Estado, com o objetivo de reivindicar reajuste salarial.<sup>279</sup>

Somente em 1934, no governo de Getúlio Vargas, o Ministério do Trabalho reconheceu os trabalhadores portuários em estiva como categoria profissional, período em que a União dos Estivadores passou a se chamar Sindicato dos Operários Estivadores de Vitória. Em 5 de dezembro de 1941, tornou-se Sindicato dos Estivadores em Estiva de Minérios do Estado do Espírito Santo (SETEMEES). Essa institucionalização, resultante da primeira fase da modernização dos portos capixabas - com a demanda do trabalho no embarque de café e o embarque de minério de ferro pelo Porto de Vitória - aumentou a exigência de organização das equipes que compõem os trabalhos no porto.

O Sindicato dos Estivadores, entidade com 99 anos em 2017, é um exemplo nacional de organização e atuação sindical frente às demandas oriundas da categoria e é o que tem a maior representatividade do sindicato frente às outras entidades. “(...) os

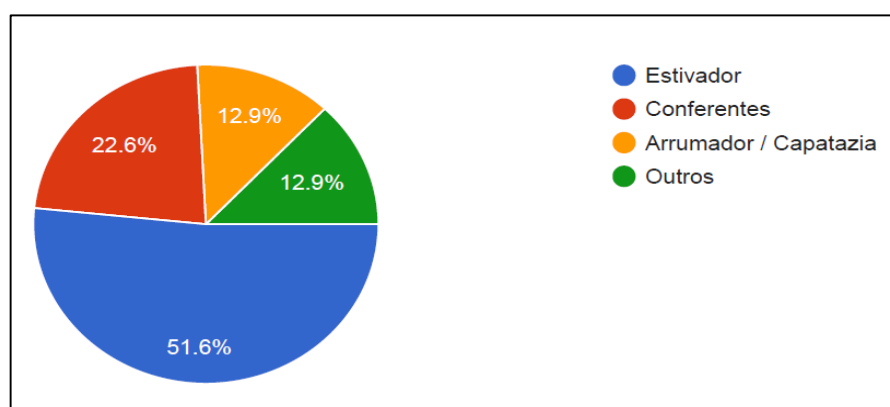
---

<sup>278</sup> PEREIRA. Op. Cit., p. 210.

<sup>279</sup>MARGON, Andréa (jornalista no Sindicato dos Estivadores ES). **Site oficial da Estiva**. Disponível em: <[http://www.estiva-es.com.br/se\\_hist.asp](http://www.estiva-es.com.br/se_hist.asp)>. Acesso em: 14/05/2015.

estivadores ocupam uma posição privilegiada no centro das relações de trabalho portuário, em vista de ser em torno desse segmento ocupacional que se efetiva toda a organização do processo de trabalho<sup>280</sup>. Talvez o que faz dos estivadores uma categoria com maior representatividade seja o número de trabalhadores que compõem cada terno. Um terno de estiva é composto por 8 (oito) homens de lingada<sup>281</sup>, 1 (um) contramestre e 1 (um) e 1 (um) contramestre geral - esse último chefia todos os ternos até o número de três porções trabalhando -, no caso de carga com maior complexidade são requisitados estivadores especializados - 1 (um) empilhadeira ou 1 (um) operador de guindastes e mais 2 (dois) sinaleiros, perfazendo um total de 12 (doze) trabalhadores mais o contramestre e contramestre geral. Nesse caso, se o navio estiver movimentando carga em três porções, a equipe de estiva será de 40 (quarenta) trabalhadores para um período.

Essa informação confere com o resultado obtido com as respostas do questionário encaminhado aos trabalhadores portuários avulsos, nas quais mais da metade dos respondentes pertence ao Sindicato dos Estivadores. Conforme pode ser verificado no Gráfico 6, abaixo apresentado, cuja finalidade era de saber qual a maior representatividade das categorias na área portuária, foi inserida a seguinte pergunta: A qual categoria você pertence?



**Gráfico 6:** A qual categoria você pertence? (31 respostas)

Dos que responderam ao questionário, mais da metade 51,6%, eram trabalhadores associados ao Sindicato dos Estivadores. Em seguida, 22,6% dos que responderam,

<sup>280</sup> ANDRÉ. Op. Cit., p. 156.

<sup>281</sup> Homens que ficam no porão com o manuseio de objetos que são içados ou arriados de uma só vez, conduzido em cada movimento do guindaste ou equipamentos de idênticas funções.

foram os trabalhadores vinculados ao Sindicato dos Conferentes; 12,9% eram os trabalhadores incorporados ao Sindicato dos Arrumadores em serviços de Capatazia e Outros - compreende os trabalhadores filiados ao Sindicato dos Trabalhadores Portuários (SUPORT-ES). Vale ressaltar que o questionário foi encaminhado por *e-mail* de forma aleatória para vários endereços eletrônicos dos trabalhadores portuários avulsos, evitando assim uma pré-seleção e/ou manipulação do resultado.

Diante da dificuldade de acesso à informação no órgão responsável pelo registro dos trabalhadores que atuam na área portuária como trabalhador avulso, não foi possível acessar a lista com o endereço eletrônico de todos. A relação com nomes e endereços foi fornecida pelos próprios sindicatos, motivo pelo qual 100% dos trabalhadores que responderam o questionário está filiado a algum sindicato, resultado que não diminui a credibilidade e fidedignidade da pesquisa realizada.

Dessa forma, o resultado da pesquisa apresentou os estivadores como detentores da maior representatividade dos serviços prestados na orla portuária. O Sindicato dos Estivadores, segundo seus associados, exerce suas atividades de forma engajada, prima pela qualidade de vida de seus associados, valoriza e busca manter a competência da categoria diante das negociações com o empresariado. Ainda no entender dos entrevistados, incomensuráveis foram as conquistas alcançadas no decorrer dos anos. Exemplo dessas conquistas foi a instituição do Plano de Complementação de Aposentadoria, oferecido a todos os associados, que resulta do Fundo Social alcançado a partir de negociações realizadas em 1988.<sup>282</sup>

Conforme mencionado, a história do Sindicato dos Estivadores sempre teve como meta fundamental o princípio da solidariedade e amizade<sup>283</sup>. A partir da década de 1970, com a inserção da tecnologia nas atividades portuárias - tais como a utilização de guindastes, empilhadeiras, entre outros, associado às mudanças ocorridas nas embarcações, como os guindastes de bordo - houve diminuição da tripulação dos navios. Essas mudanças geraram um contingente de ex-marítimos com experiência nas atividades portuárias, o sindicato acolheu boa parte desses trabalhadores para compor a equipe de estivadores. Tendo em vista que, com as tecnologias, os navios passaram a serem equipados com guindastes, o trabalho saiu um pouco do formato

---

<sup>282</sup> SITE OFICIAL DA ESTIVA. Disponível em: <<http://www.estiva-es.com.br/>>. Acesso: 30/06/2016.

<sup>283</sup> De acordo com diretor da Estiva, o sindicato teve seu início a partir do princípio de solidariedade e amizade dentre os trabalhadores no cais, com o objetivo de ajuda mútua, visando o bem de todos.

meramente braçal e passou a demandar mão de obra mais qualificada para atuar nas novas embarcações com equipamentos modernos. Ao mesmo tempo em que a mão de obra qualificada desses ex-marítimos foi útil para atender à demanda dos sindicatos que atuam na prestação de serviços portuários.

Outra situação ocorrida em virtude da tecnologia são os navios especializados em transportar cargas em contêineres, modalidade que foi um divisor de águas no transporte marítimo e movimentação de mercadorias, transformando totalmente o cenário das atividades realizadas pelos estivadores. Em fins da década de 1980 e início de 1990, o café ainda era embarcado em sacarias, ou seja, era uma atividade totalmente braçal. Na época, a demanda por trabalhadores era bem maior do que na atualidade – época dos embarques realizados em contêineres. O diretor da estiva relata que fez os cálculos dos trabalhadores e do tempo gasto nos embarques de café antes e depois da contêinirização. “Para embarcar 100 mil sacas de café, usando três equipes no navio, gastava dois ou três ou até quatro dias; eu fiz o cálculo, deu 888 homens para fazer isso, hoje você faz o trabalho com 4 (quatro) horas, embarca 100 mil sacas de café usando no máximo 26 (vinte e seis) trabalhadores”.<sup>284</sup>

Assim, as categorias dos trabalhadores portuários foram atingidas pelas mudanças ocorridas com a reestruturação produtiva, que afetou diretamente os trabalhadores e os respectivos sindicatos durante a transição da administração dos sindicatos para o OGMO, com a promulgação da Lei de Modernização dos Portos, nº 8.630/93. De acordo com alguns entrevistados, essa transição foi um processo traumático, tanto para os trabalhadores quanto para os Sindicatos. Pereira (2016) afirma que

A lei veio, rasgou todas as legislações que existiam na CLT, existia as regras da SUNAMAM, que definiam as equipes de trabalho e realizavam todas as negociações favoráveis à categoria. Com a lei, os dirigentes dos sindicatos tiveram que assumir um novo papel no cenário laboral. Todas as negociações trabalhistas e de padronização da categoria passaram a ser feitas diretamente pelos sindicatos dos trabalhadores com os sindicatos patronais. Para os trabalhadores, foi a redução da receita porque houve a diminuição das suas relações de trabalho, “uma equipe que tinham 12 (doze) homens, passou hoje ter 7 (sete)”<sup>285</sup>.

---

<sup>284</sup> PEREIRA. Op. Cit., p. 209.

<sup>285</sup> Id., p. 211.



Logo, pode-se dizer que para a categoria dos estivadores, mesmo diante do fato de não ter ocorrido demissão e perda de emprego pelos trabalhadores que atuavam no setor anteriormente à lei, houve o impacto econômico e social. O processo impactou a categoria e a recuperação ocorreu de forma lenta ao longo do tempo, já que os associados somente recuperaram o poder aquisitivo com o aumento da movimentação de mercadorias nos portos. Contudo, “no primeiro momento teve um baque na estrutura dos trabalhadores de remuneração, de representação sindical, tudo isso foi bem pesado, foi traumático, foi uma guerra”.<sup>286</sup> Diante dessa visão, pode-se dizer que o sistema capitalista existe a partir da exploração do trabalho e, em uma crise econômica, o setor produtivo é o mais atingido. Nesse sentido, Antunes (2005) descreve as contradições dos processos de trabalho como:

O capital mesmo é a contradição em processo, (pelo fato de) que tende a reduzir a um mínimo de tempo de trabalho, enquanto por outro lado, converte o tempo de trabalho em única medida e fonte de riqueza. Diminui, pois, o tempo de trabalho na forma de tempo de trabalho necessário, para aumentá-lo na forma de trabalho excedente; põe, portanto, em medida crescente, o trabalho excedente como condição - *question de vie et de mort* - do (trabalho) necessário. Por um lado, desperta para vida todos os poderes da ciência e da natureza, assim como da cooperação e do intercambio social, para fazer com que a criação da riqueza seja (relativamente) independentemente do tempo de trabalho empregado por ela. Por outro lado, mensura com o tempo de trabalho estas gigantescas forças sociais criadas desse modo e as reduz aos limites requeridos para que o valor já criado se conserve como valor. As forças produtivas e as relações sociais - umas e outras, aspectos diversos do desenvolvimento do indivíduo social - aparecem frente ao capital unicamente como meios para produzir, fundando-se em sua mesquinha base<sup>287</sup>.

Assim, com a redução da mão de obra e o aumento da produtividade, é possível obter lucros a partir dos serviços prestados, sendo eles responsáveis pelo excedente dentro de um processo de produção. Logo, a modernização e o desenvolvimento tecnológico vieram ao encontro dos anseios da burguesia capitalista, uma vez que a característica desse sistema é proporcionar a redução dos esforços físicos e o aumento da produtividade, proporcionando assim maior produção com menor custo.

---

<sup>286</sup> FERREIRA, Op. Cit. p. 211.

<sup>287</sup> ANTUNES, Ricardo. Trabalho, Reestruturação produtiva e algumas repercussões no sindicalismo brasileiro. In: ANTUNES, Ricardo. **Neoliberalismo, Trabalho e Sindicatos**: Reestruturação produtiva na Inglaterra e no Brasil. 2ª edição. São Paulo: Boitempo, 1998, p. 76.

A ideologia da competência convém muito bem para justificar uma oposição que se assemelha um pouco à dos senhores dos escravos: de um lado, os cidadãos de primeira classe, que possuem capacidades e atividades muito raras e regamente pagas, que podem escolher o seu empregador, que estão em condições de receber altos salários no mercado de trabalho internacional, que são super-ocupados, homens e mulheres, e depois, do outro lado, uma massa de pessoas destinadas aos empregos precários ou ao desemprego<sup>288</sup>.

Esse foi o cenário que protagonizou a transição das atividades exercidas pelos trabalhadores portuários avulsos com a Lei de Modernização dos Portos e dos Impactos concernentes à diminuição do poder aquisitivo. Pois ocorreu em virtude das circunstâncias do período em estudo. Período marcado por várias mudanças oriundas da crise econômica ocorrido na década de 1990.

Outra categoria dos trabalhos portuários a se organizar em sindicatos ainda na primeira década século XX – 1933, foi a categoria de conferentes e consertadores de cargas nos portos do Espírito Santo, o Sindicato dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga nos Portos do Estado do Espírito Santo, que tem como atual presidente o Sr. Sérgio Antônio Dias da Silva. As atividades desenvolvidas pelos trabalhadores de conferência estão definidas no Artigo 57, § 3º da Lei nº 8.630/93, quais sejam: contagem de volumes; anotação de suas características; procedência ou destino; verificação do estado das mercadorias; assistência à pesagem; conferência do manifesto de carga e demais serviços correlatos às operações de embarque e desembarque de mercadorias nas embarcações.

De acordo com André (1998)<sup>289</sup>, os conferentes possuem uma função favorecida no cerne das relações de trabalho por desempenharem o domínio da “produtividade dos estivadores como meio de incrementar o capital no circuito da produção portuária. A formação de sua equipe está diretamente relacionada com a requisição dos ternos de estiva”. As equipes de trabalho são constituídas na mesma condição “hierárquica existente na cadeia produtiva. Chefe, ajudante, revezador e de lingada, cujo número corresponderá ao de ternos por porão”. Isto é, se tirarem três ternos de estiva, serão três ternos de conferentes de lingada. Diante do grande número de revezamento existentes nas operações, a cada carregamento há uma significativa oscilação entre as funções, oportunizando à maioria dos conferentes participar do processo de trabalho, de acordo com a reivindicação do “fluxo comercial”.

---

<sup>288</sup>BOURDIEU (1998). Op. Cit. p. 59.

<sup>289</sup> ANDRÉ. Op. Cit., p. 158.

Outras funções designadas aos conferentes são as que anteriormente eram de responsabilidade dos consertadores. Porém, com o fim desse sindicato, os conferentes assumiram essas tarefas. Em decorrência do aparelhamento e desenvolvimento tecnológico na área portuária, as atividades que eram exercidas pelos consertadores, devido à pequena demanda, foram incorporadas ao Sindicato dos Conferentes e tem como função, de acordo com o que está em lei, o seguinte: nas atividades de consertadores está o reparo e restauração das embalagens de mercadorias (pouco comum nos dias de hoje, uma vez que a maioria das cargas vem em contêineres), nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição, dentre outras.

Vale salientar que as atividades desenvolvidas pelos consertadores, com a mecanização e inserção do uso de contêineres nos transportes de cargas, ficaram bastante reduzidas e, com isso, os trabalhadores perderam muito do poder aquisitivo: uma vez que não existia serviço, não havia remuneração, tendo sido os próprios consertadores os responsáveis por solicitarem a extinção da categoria e a realocação dos trabalhadores em outros sindicatos, conforme está previsto em lei. Nesse sentido, todo o contingente que perfazia a categoria dos consertadores de carga e descarga nos portos capixabas foi realocado ao Sindicato dos Conferentes e Sindicato dos Estivadores.

#### 4.2.2 Sindicato dos Arrumadores e Capatazia nos Portos Capixabas

Outro sindicato de bastante relevância nas atividades de operação portuária é o Sindicato dos Portuários Avulsos de Capatazia, Arrumadores e dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral do Estado do Espírito Santo (SINDPAES). Fundado em 20/11/1927, está localizado no coração da capital capixaba, em sede própria. O edifício dos Arrumadores foi inaugurado em 1956 e conta com infraestrutura tecnológica de informação e comunicação moderna.<sup>290</sup> Com o propósito de buscar informações mais fidedignas referentes à atuação do sindicato nas atividades portuárias capixabas e a participação do mesmo durante a transição da administração para o OGMO, foi realizada uma entrevista com o diretor Presidente Sr. Josué King Ferreira, na sede do sindicato. A entrevista colaborou de forma preponderante para a pesquisa, com o enriquecimento de informações no que diz respeito às atividades que são exercidas pela categoria dos arrumadores.

Foi solicitado ao Sr. Josué King que relatasse a história do Sindicato dos Arrumadores no Estado. O diretor presidente informou que, infelizmente, a categoria nunca se preocupou em manter um acervo histórico. Ademais, no período do regime militar, a maioria dos sindicatos passou por intervenções. Com isso, a maior parte dos registros e documentos do sindicato foi recolhida e não retornaram ao sindicato. Informou que já foram realizados alguns estudos sobre o sindicato, mas nenhum referente às políticas e leis que envolvem as diretrizes da categoria. Mencionou também a falta de interesse de pesquisadores das universidades em estudar assuntos relacionados à história dos sindicatos dos trabalhadores portuários.

A gente vai construir isto como? Ao longo do tempo sempre vem alguém para resgatar um pouquinho da história, o que para nós é bom. Há 10 anos tiveram uns pesquisadores da UFES dos cursos de psicologia que fizeram um trabalho sobre o sindicato, inclusive tem um livro de Alex Sandro Stein (2002) “Curso de Direito Portuário”, mas não entraram muito no detalhe da discussão política das mudanças de leis e essas questões todas<sup>291</sup>.

---

<sup>290</sup> Site Oficial do Arrumadores. Disponível em: <<http://www.arrumadores.com.br/historia.asp>>. Acesso em 01/07/2016.

<sup>291</sup> KING. Op. Cit., p. 191.

Esse foi um fato comum encontrado na maioria dos sindicatos pesquisados. Quase não foram encontradas fontes para a história dos sindicatos portuários. Nesse sentido, a solução foi explorar a memória do entrevistado, uma vez que se tratam de informações relevantes para a elaboração do presente trabalho. “As obras de ficção, ao menos algumas delas, e a memória, seja ela coletiva ou individual, também conferem uma presença ao passado, às vezes ou amiúde mais poderosa do que estabelecem os livros de história”.<sup>292</sup> A utilização da memória para fazer história a partir dos recursos da história oral tornou-se um dos meios encontrados pelos historiadores, visto que nem sempre é possível encontrar fontes precisas para embasar determinada pesquisa. Sobre beneficiar-se desse recurso para fazer história, Thomson; Frisch e Hamilton (2005)<sup>293</sup>:

Ao situarem a memória simultaneamente como fonte de alternativas e resistências vernaculares ao poder estabelecido e como objeto de manipulação ideológica hegemônica por parte das estruturas do poder cultural e político, os historiadores fizeram muito mais do que simplesmente incorporar a memória à sua coleção de ferramentas, fontes, métodos e abordagens. A própria memória coletiva vem se convertendo cada vez mais em objeto de estudo.

Nesse segmento, como o objeto da pesquisa é o processo de transição da administração dos sindicatos para o OGMO, as informações apresentadas por King (2016) a partir da memória tiveram bastante relevância para o trabalho. Haja vista que o diretor esteve presente nas mudanças ocorridas nos trabalhos portuários realizados no final da década de 1980 e início de 1990, sendo, portanto, detentor de muitas informações importantes para a pesquisa. Foi um período marcado pelas mudanças nas políticas econômicas do país. Várias medidas foram criadas no sentido de implantar uma política econômica neoliberal que já estava sendo praticada na maioria dos países europeus e em alguns países nas Américas. Com a reestruturação produtiva no setor portuário, sobrevieram várias mudanças nos serviços prestados nas movimentações de carga e descarga realizados pelos trabalhadores portuários avulsos. Conforme foi informado por Josué King (2016):

---

<sup>292</sup> CHARTIER, Roger. **A história ou a leitura do tempo**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2009, p. 21.

<sup>293</sup> THOMSON, Alistair; FRISCH, Michel; HAMILTON, Paula. Os Debates sobre memória e história: alguns aspectos internacionais. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína. Coordenadoras. **Usos & Abusos da História Oral**. 6. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005, p. 77.

(...) Foi nesse período que começou a discussão através da reforma na Europa e nos Estados Unidos, na qual era a Margaret Thatcher “Dama de Ferro” que estava fazendo essa revolução, e eles usavam um título para mudança do setor portuário em Inglês chamado de “Reestruturação Produtiva”, eles tinham no período um contingente de 90.000 trabalhadores nos portos, a Margaret fez a reestruturação produtiva, eles movimentavam na época a média de 110 milhões de toneladas, depois da reforma foi reduzido o contingente, porque eles indenizaram o pessoal, mas fez a capacitação do pessoal para poder sobreviver. Após fazer a reestruturação produtiva eles ficaram entre 25.000 a 30.000 de pessoal trabalhando e a produção aumentou para 140 milhões de toneladas, sendo o início do processo, depois foi para os Estados Unidos e na década de 1980 chegou essa discussão aqui no Brasil, muito fortemente<sup>294</sup>.

A reestruturação produtiva foi o sistema de produção que tinha como finalidade reduzir o contingente de mão de obra e incrementar a mecanização das operações portuárias. Conseqüentemente, aumentar a produção com menor utilização de mão de obra, revertendo-se em redução dos custos nas operações. Contudo, o Brasil copiou o modelo da política implantada nos países europeus, porém, sem oferecer recursos como qualificação para os que ficaram desempregados. Na Inglaterra e em outros países os trabalhadores foram capacitados para atuar em outras áreas, o que não ocorreu com os trabalhadores brasileiros. Os trabalhadores foram induzidos a abrirem mão de seu trabalho em favor de uma pequena indenização, sem, contudo, serem alocados ou treinados para atuar em outras áreas<sup>295</sup>.

Informação que difere da que é apresentada por Diéguez<sup>296</sup>, no que diz respeito à mão de obra na Inglaterra, em que o processo foi bem violento. Com isso, os sindicatos tiveram seus domínios reduzidos drasticamente. “Os trabalhadores viram o enfraquecimento de suas entidades sindicais e a perda de seus postos de trabalho. Entre 1950 e 1980, os estivadores da Grã-Bretanha tiveram sua força de trabalho reduzida de 70.000 para 50.000 estivadores (OLIVEIRA, 2000, p. 55)”. Esse processo da necessidade de mudança ganhou maior relevância no início do governo do presidente Fernando Collor de Mello. Dentre suas ações, no início do mandato, está a abertura para o comércio internacional, o que representou importante passo para a

---

<sup>294</sup> KING. Op. Cit., p. 192.

<sup>295</sup> Id., p. 192.

<sup>296</sup> DIÉGUEZ, Carla Regina Mota Alonso. 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. São Paulo: USP, 2007. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Sociologia, do Departamento de Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

demanda de modernização dos portos brasileiros<sup>297</sup>. O Projeto de Lei nº 8/91, com apenas 8 artigos designados aos trabalhadores portuários (BRASIL, 1991), foi criado na gestão de Collor e serviu como base fundamentadora da “famigerada<sup>298</sup>” Lei nº 8.630/93, com 76 artigos. De acordo com King (2016), “foi um momento muito complicado, os sindicatos viviam tranquilos, eram fortes, as negociações eram realizadas a nível nacional, todos os anos tinham os reajustes, ou seja, eles não tinham o que reclamar”.

King (2016) também afirmou que, com a promulgação da lei contendo as mudanças nas diretrizes, várias greves e manifestações eclodiram naquele momento, dentre outras resistências que foram realizadas pelos trabalhadores portuários avulsos. A categoria dos TPAs viveu um momento de instabilidade, medo e insegurança; eles não sabiam o que viria pela frente, fator preponderante para a resistência o medo. Foi um período fundamental para unir a categoria, haja vista que precisavam defender os direitos dos trabalhadores e, quanto mais fortes fossem os sindicatos, mais fácil seria almejar a vitória. Visto que os 76 artigos da Lei nº 8630/93, alvitavam o fim da categoria de avulsos. Tornou-se esse o motivo que levou os sindicatos, juntamente com as federações a entrarem com os recursos disponíveis para intervir a favor da categoria. Por um lado, existiam “os interesses dos empresários que tinham como discurso que os trabalhadores portuários avulsos eram os ‘marajás’ dos serviços portuários”; por outro, o medo dos trabalhadores em perder o direito de trabalho. Entretanto, essa foi uma realidade dos estivadores, conferentes, consertadores e vigias, o que não atingia os arrumadores, cujos rendimentos eram muito baixos.

A transição da criação do OGMO em todos os portos brasileiros foi realizada pelo contra-almirante José Ribamar Miranda Dias - secretário-executivo do Grupo Executivo para Modernização do Portos, responsável por intermediar as negociações entre os sindicatos e as autoridades portuárias, a fim de criar as diretrizes e atividades que seriam exercidas por estes órgãos gestores. O OGMO nasceu no discurso de proteger e defender os direitos dos trabalhadores, porém “apresentava uma figura mais para defender os direitos dos setores empresariais<sup>299</sup>”, suscitando o medo do sindicato em perder autonomia dos trabalhos por eles exercidos, tais como: retirar

---

<sup>297</sup> KING., p. 192.

<sup>298</sup> Id., p. 192.

<sup>299</sup> Ibid., p. 193.

serviço na parede; conferência dos cálculos das folhas de pagamentos; efetivação dos pagamentos e controle dos encargos, dentre outros. Um dos fatores que serviu para enfraquecer a categoria foi a regionalização das mesmas, isto é, as convenções passaram a ser negociadas por estado da federação. O “Porto de Vitória foi considerado o piloto nas negociações”.

Para a implantação das mudanças propostas para os trabalhadores portuários e, conseqüentemente, com a finalidade de reduzir o contingente, o governo concedeu incentivo ao trabalhador para não se filiar ao OGMO. Ou seja, os que optaram por não ter o registro no OGMO receberam um abono de R\$22.500,00 (Vinte e dois mil e quinhentos Reais). A categoria dos arrumadores foi a que mais optou pelo incentivo, pois de acordo com King (2016), “580 associados do Sindicato dos Arrumadores não se filiaram ao OGMO e optaram pelo incentivo”. Essa decisão também foi tomada pelo entrevistado Sr. Elias Gaspar Pereira, ex-arrumador, que teve as atividades portuárias interrompidas em virtude da implantação do OGMO, aproveitando o incentivo e se aposentando.

(...) aí eles ofereceram aquele dinheiro pra gente, aí eu peguei e aposentei com 80%, não aposentei bem mais tive a cabeça, eu peguei aquele dinheiro, comprei um terreno grande ali e aí fiz tudo de garagem, tenho 18 garagens alugadas, o valor foi pouco mas está compensando, pelo aluguel que recebo<sup>300</sup>.

Mesmo diante das várias resistências pelos trabalhadores, a categoria dos Arrumadores/Capatazia foi a que teve o maior contingente sem efetivar o registro no OGMO. As categorias dos arrumadores conseguiram ser reconhecidas pela lei como trabalhador avulso em última instância. Provavelmente, esse tenha sido um dos motivos que resultou no número elevado de trabalhadores que não tiveram sucesso com os registros junto ao OGMO e não se mantiveram nas atividades como trabalhador portuário avulso. Já para os que conseguiram o registro e foram efetivados pelo OGMO - situação ocorrida com o Diretor do Sindicato dos Arrumadores, Josué King - foram beneficiados pela lei, visto que o que fora criado para uma categoria foi estendido às demais.

A união dos sindicatos, com vistas ao fortalecimento dos TPAs, a partir da Lei nº 8.630/93, tornou possível a conquista de melhorias das condições de trabalho e dos

---

<sup>300</sup>GASPAR. Op. Cit., p. 177.



benefícios para toda a classe dos trabalhadores portuários avulsos, em especial a classe dos arrumadores. Ou seja, antes da vigência da lei, os arrumadores não possuíam uma representatividade relevante junto aos órgãos definidores, em comparação com as demais categorias.

### **4.2.3 A Unificação dos sindicatos que representam os Trabalhadores Portuários Avulsos**

Neste tópico, abordamos os dois sindicatos contemplados pela categoria de trabalhadores portuários avulsos e com vínculo empregatício. Em um primeiro momento, dissertamos sobre o Sindicato dos Trabalhadores Portuários, Portuários Avulsos e com Vínculo Empregatício nos Portos do Espírito Santo (SUPPORT-ES); em segundo momento, descrevemos sobre o Sindicato dos Vigias Portuários do Estado do Espírito Santo.

O Suport-ES foi fundado em 28 de janeiro de 1993, a partir da fusão entre o Sindicato dos Trabalhadores em Serviços Portuários no Estado do Espírito Santo, o Sindicato dos Motoristas em Guindastes e Sindicato dos Trabalhadores de Bloco, conforme informação extraída do *site* oficial do sindicato.<sup>301</sup> Apesar desse sindicato trazer em seu arcabouço a proposta de unificação, dos sindicatos portuários, inserir todos os trabalhadores portuários em um único sindicato, isto não foi possível visto que existem alguns sindicatos (Estiva, Arrumadores e Conferentes) com uma história própria de luta, o que os tornam coesos e fortes; logo, essa ideia não foi acatada por todos.

O Suport-ES é o único sindicato de trabalhadores portuários do Espírito Santo que já passou por unificação e mantém sua posição em defesa da junção de todos os sindicatos dos trabalhadores portuários do Estado. Está alicerçado na luta de classe sindical, com base na união dos trabalhadores portuários, sendo esse, um recurso que possibilitaria aos associados maior êxito. Logo, o sindicato tem como finalidade, defender e representar legalmente os interesses coletivos, ou individuais dos trabalhadores que prestam ou prestaram serviços em condição de avulsos; com vínculo ou aposentados; nos serviços portuários de capatazia, serviço de bloco, administração, apoio técnico e manutenção de equipamentos nos portos e instalações portuárias, retroportos e áreas conexas do Espírito Santo.

Para a administração e manutenção dos serviços prestados, o sindicato com uma equipe formada pela: diretoria, colaboradores nas áreas do administrativo, advogados, auxiliares de serviço geral, motoristas e prestadores de serviço que atuam nas áreas

---

<sup>301</sup> *Site* do Suport-ES. Disponível em: <<http://www.suport-es.org.br/quemsomos.asp>>. Acesso em 30/06/2016.

de informática, jurídica, comunicação e econômica. A atual diretoria exercerá suas atividades até o final do ano 2017 e todos os cargos estão ocupados por um diretor efetivo e um suplente; dentre eles, apenas dois diretores são trabalhadores avulsos; os demais são empregados liberados pelas empresas para atuarem na entidade de classe e, nesse caso, são remunerados pela CODESA.

Por se tratar de um sindicato que tem como objetivo a união das categorias portuárias, o Suport-ES representa várias categorias profissionais em diversas atividades nos portos do ES, seja na condição de avulso, empregado em empresas portuárias ou aposentado. Conforme informado no *site* do sindicato, este é formado por trabalhadores que estão na ativa e trabalham na CODESA, TVV, PORTOCEL, PEÍU, CPVV, MULTILIFT, *Seaworld* Operadora Portuária Ltda., *Planet Sea* Operadora Portuária e Logística Ltda., *Land & Sea Connection* - Agência Marítima Ltda., Internacional Vix - Agência Marítima e Operadora Portuária, Sotecplaste Volumes<sup>302</sup>. Este é o único sindicato de trabalhadores portuários do estado que representa tanto os trabalhadores com vínculo empregatício quanto os trabalhadores portuários avulsos.

Por último, apresentamos o Sindicato dos Vigias Portuários do Estado do Espírito Santo, tem como presidente o Sr. Airton Vieira dos Santos<sup>303</sup>. Os trabalhos realizados por essa categoria são bem diferenciados dos demais trabalhadores portuários, os associados atuam nas atividades de vigilância e fiscalização das pessoas que entram e saem dos navios, no decorrer da movimentação de carga nos portalós,<sup>304</sup> rampas, porões, conveses, plataformas ou em outros locais do navio. A presença do vigilante é compulsória durante toda a movimentação das cargas. Independentemente do tipo de carga que será movimentada, é necessária a requisição dessa categoria. A presença do vigilante é essencial desde a chegada do navio na barra, até sua saída. Quando o navio ancora na barra, a empresa responsável – Agência Marítima – pelos despachos aduaneiros e administrativos da embarcação, realiza a requisição desse profissional diretamente aos OGMO, visto que a presença desse profissional é

---

<sup>302</sup> *Site* Oficial Suport, Op. Cit.

<sup>303</sup> *Site* Oficial do Ogmo, informação extraída da convenção coletiva. Disponível em: <<https://www.Ogmoes.com.br/ConvencaoArquivo.aspx?ld=19>>. Acesso em 15/12/2016.

<sup>304</sup> Abertura na borda ou no constado de um navio, para entrada e saída do pessoal e/ou Lugar por onde se entra em um navio ou por onde passa a carga.

obrigatória. O Vigia Portuário tem que permanecer a bordo durante todo tempo em que o navio fica ancorado em águas capixabas.

O embarque e desembarque de mercadoria nos navios não depende da mão de obra dos vigias portuários. Motivo pelo qual, por muitas vezes, o trabalhador é requisitado pela agência e não comparece ao local de trabalho. Nesse caso, quando um determinado trabalhador não se apresenta ao local de trabalho, fica a critério da agência marítima responsável pelo pagamento das despesas de atracação da embarcação informar ao OGMO sobre a ausência do mesmo a bordo. Assim, quando a informação é reportada ao OGMO, o trabalhador não recebe pelo serviço e é penalizado pela falta; porém, os trabalhos não são paralisados em função da falta desse profissional.

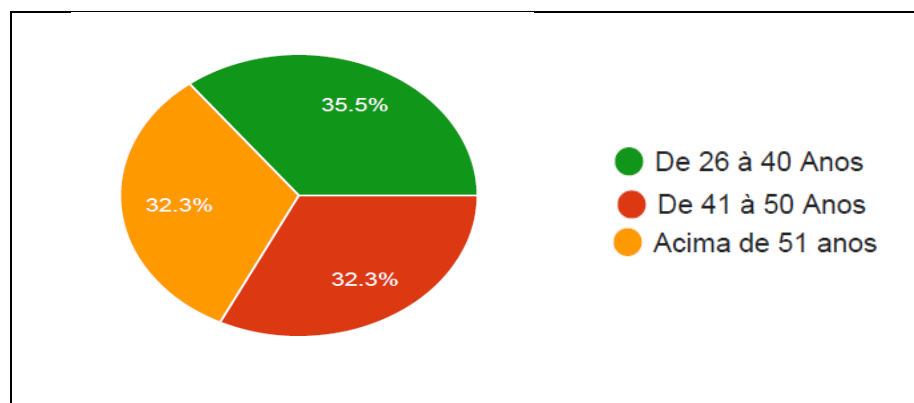
No geral, a presença dos trabalhadores da categoria dos vigias nas operações portuárias a partir da Lei nº 8.630/93, é compulsória em todo processo que envolve a atracação para embarque e/ou desembarque de mercadorias no porto, há a necessidade de requisitar esse profissional. Mesmo sabendo que muitos burlam essa tarefa, ainda assim, a presença do Vigia portuário continua sendo de grande relevância para proteção e controle nos navios. A seguir, será apresentada a especificação quanto à função e o perfil da amostra pesquisada, a partir do resultado obtido durante a pesquisa realizada por intermédio do questionário aplicado aos trabalhadores portuários avulsos.

#### 4.3 TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS E O COTIDIANO: DESVENDANDO SEGREDOS DOS TPAs

Mesmo com a multifuncionalidade contemplada pela Lei nº 8.630/93 e ratificada na Lei nº 12.815/2013, os sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos conseguiram manter-se com as especificidades de cada categoria. O sistema da utilização da mão de obra multifuncional, contribui com a valorização do trabalhador, enriquecendo ainda mais a qualidade do profissional. O trabalhador portuário traz de sua origem, o modelo de classe unida e solidária, que, diante das dificuldades, uniram as forças para manter a importância e relevância dos serviços por eles desenvolvidos.

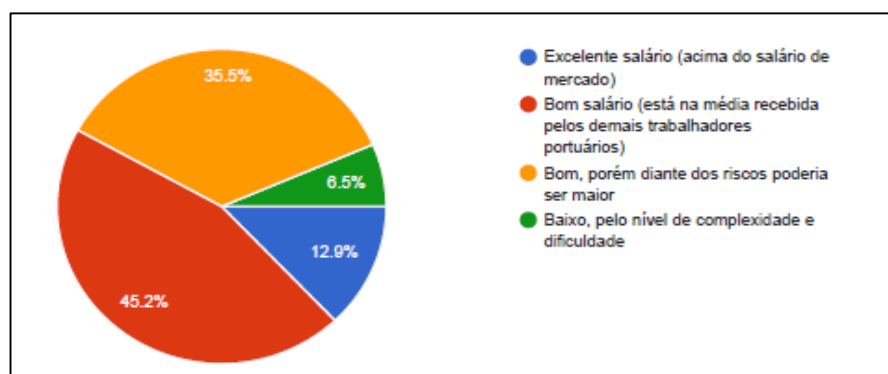
Embora há publicações que abordam a questão dos trabalhadores portuários avulsos, acreditamos que ainda existem algumas lacunas a ser pesquisadas. Pretendemos com esta pesquisa, conseguir conhecer um pouco mais sobre como ocorreu o processo de transição da Lei de Modernização dos Portos. Com isso, almejamos compartilhar com o meio acadêmico e a sociedade, mais informações a respeito de quem são os trabalhadores portuários avulsos e sobre as atividades por eles desenvolvidas. Para tanto, realizamos uma pesquisa com a utilização dos recursos de questionário e entrevistas direcionadas diretamente aos trabalhadores portuários avulsos e seus dirigentes, os quais são os sujeitos principais desse estudo.

Para conhecer qual o perfil desses trabalhadores, direcionamos a pergunta - qual sua idade? Com vistas em identificar a faixa etária dos trabalhadores que compõem a categoria de portuários avulsos. Diante das respostas obtidas, notamos que eles perfazem um grupo bastante heterogêneo, visto que 35,5% dos respondentes informaram estar entre 26 a 40 (vinte e seis a quarenta) anos; aos que se encontram entre 41 a 50 (quarenta e um a cinquenta) e os acima de 50 (cinquenta) anos, encontramos o mesmo índice 32,3%. Acreditamos que o fato da maioria estar acima dos 40 (quarenta) anos, deu-se em virtude do número reduzido de concursos para ingresso ao OGMO. Desde a institucionalização do OGMO, foi oferecido apenas dois concursos - um em 2005 e outro em 2011, para compor o contingente dos trabalhadores portuários avulsos. (Gráfico 7).



**Gráfico 7:** Idade (31 respostas).

Outra temática levantada na presente pesquisa, foi a satisfação dos trabalhadores em relação ao salário e benefícios recebidos pela categoria, para esse fim, inserimos o seguinte questionamento contemplando esse teor. *Você considera que o salário e benefício que recebe é:* das informações recebidas, apenas 12,9% acham que o salário é excelente e está acima do mercado; 45,2% responderam que o salário é bom, porém, está na média do mercado; 35,5% veem o salário e os benefícios oferecidos a categoria, como bom, contudo, diante dos riscos que oferece aos trabalhadores, poderia ser melhor; e apenas 6,5% responderam que, pelo nível de complexidade e dificuldade, o salário é baixo. No geral, notamos que a categoria está satisfeita com o que ganha e considera ser um bom salário em relação aos demais que atuam na área portuária. Conforme entrevista direcionada ao estivador Emanuel - ingressou nos trabalhos de TPA há apenas 4 anos -, ele nos informou que o salário é bom, contudo, diante das especificidades, dificuldades e complexidade está compatível com o que é oferecido no mercado. (Gráfico 8).



**Gráfico 8:** Você considera que o salário e benefício que recebe é: (31 respostas).

Apesar do resultado da pesquisa ter apresentado mais de 50% dos entrevistados satisfeitos com o salário, enquanto alguns informaram considerá-lo que é bom está na média recebida pelos demais trabalhadores portuários. Notamos que ainda existe um grau de insatisfação dentre os trabalhadores que atuam nos serviços no porto. De acordo com informação apresentada por um dos entrevistados, o salário é bom; entretanto, a média de ganho da categoria está estagnada há quase 10 anos, ou seja, os processos de ajustes salarial não está a contento, a categoria vem sofrendo perda no soldo, haja vista que está sendo repassado aos trabalhadores apenas a perda salarial proveniente da inflação:

A média de ganho dos TPAs está estagnada há quase 10 anos. No período a inflação foi de 78,91%. Os nossos sindicatos pouco têm feito sobre isso, o foco das negociações têm sido o fundo social, que na minha categoria não retorna em nada para o trabalhador e não temos a menor noção do que o sindicato faz com esse dinheiro que deveria ser utilizado para nossa aposentadoria e plano de saúde<sup>305</sup>.

O assunto sobre reajuste salarial é complexo, visto que não somente os trabalhadores portuários têm sido prejudicados com a reposição salarial insuficiente. A insatisfação e a perda salarial, no que concerne aos reajustes, está presente em quase todas as frentes de trabalho. A categoria dos trabalhadores portuários avulsos não tem vínculo empregatício, as tabelas com os valores das fainas<sup>306</sup> continuaram a ser negociados pelos sindicatos. A cada biênio existem as negociações entre a Intersindical da Orla Portuária<sup>307</sup> como representante dos trabalhadores portuários avulsos e com vínculo empregatício e o Sindicato dos Operadores Portuários do Espírito Santo (SINDIOPES), representante dos operadores portuários. Estas negociações não vêm atendendo a todos, conforme podemos notar na insatisfação de alguns trabalhadores participantes da pesquisa.

Com a institucionalização do OGMO, a categoria passou por algumas mudanças no que concerne aos reajustes salariais. O que difere das negociações realizadas anteriormente à administração do OGMO, as negociações eram feitas por

---

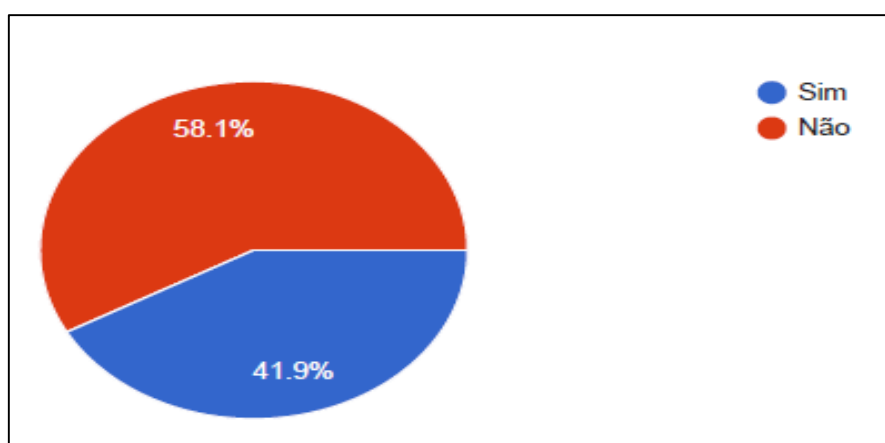
<sup>305</sup> Fala de um dos trabalhadores que responderam o questionário, porém sem identificação.

<sup>306</sup> Designa um tipo de serviço de movimentação de carga ou atividade no navio. Dicionário Básico Portuário, 2ª edição. Disponível em: <[http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/dicionario\\_2011.pdf](http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/dicionario_2011.pdf)>. Acesso em 20/12/2016.

<sup>307</sup> Representante de todos os sindicatos Marítimos do Estado do Espírito e responsável por negociar com SINDIOPES os acordos coletivos que são realizados de dois em dois anos.

categoria<sup>308</sup>e, após a implantação da lei, passou atender todo universo de trabalhadores avulsos, e os da modalidade de vínculo empregatício. Contingente que perfazem o público atuante nas atividades desenvolvidas nos portos capixabas. O processo para definição das negociações salariais da categoria foi um dos pontos mais nevrálgicos na implantação da lei, de acordo com Nascimento (1999), “tratar da temática ‘remuneração’ foi um dos pontos mais controversos no desenvolvimento deste trabalho”<sup>309</sup>.

Ainda a respeito dos proventos recebidos pelos trabalhadores, foi perguntado se os mesmos recebem informações a respeito do depósito referente aos benefícios sociais e previdenciários, função designada ao OGMO. Dos que responderam o questionário, 58,1% disseram ‘NÃO’, não recebem nenhuma informação, e 41,9% disseram SIM, recebem informações referentes aos depósitos realizados pelo OGMO. Nesse sentido, as respostas negativas apontam para uma deficiência no sistema de comunicação e informação utilizado pelo OGMO, no que diz respeito aos benefícios dos trabalhadores avulsos. Dado surpreendente, visto que a maioria dos trabalhadores já estão familiarizados com as ferramentas tecnológicas, haja vista, o uso do controle de escala do trabalho via Internet, demonstrando que os mesmos não possuem dificuldades em relação à utilização das novas ferramentas tecnológicas - *Smartphone, Notebook e Tablet*, entre outras.



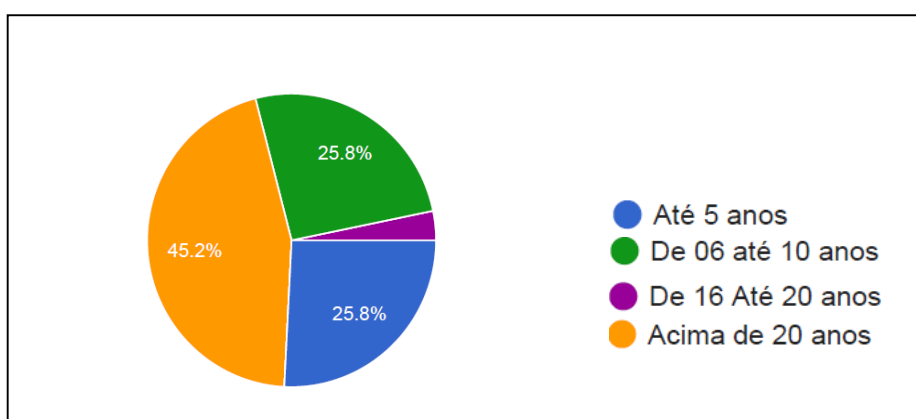
**Gráfico 9:** Você recebe informações a respeito dos depósitos dos benefícios sociais e previdenciários? (31 respostas).

<sup>308</sup> Representantes da estiva, negociavam para os estivadores; representantes dos conferentes, defendiam os direitos conferentes, isto é, as negociações eram descentralizadas e cada Sindicato ficava responsável pela negociação da categoria. O que mudou após a implantação da Lei de Modernização foi que passou a ser feito o mesmo para todo o universo de trabalhador portuário avulso, independente da categoria a que pertence.

<sup>309</sup> NASCIMENTO, 1999, Op. Cit. p. 69.

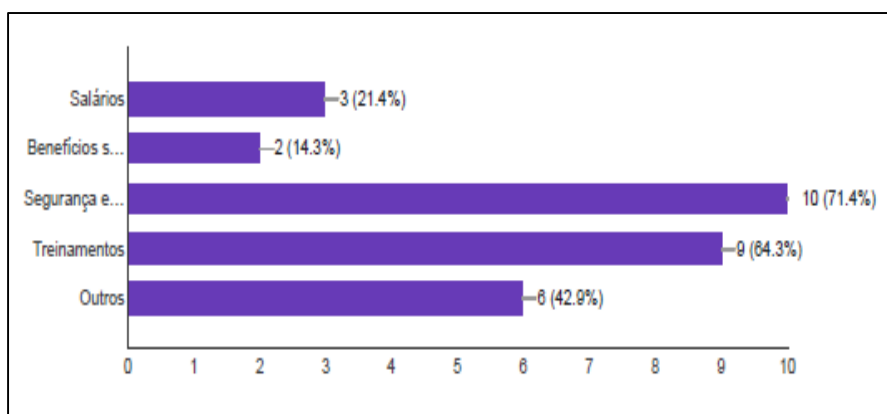


Outro ponto levantado na pesquisa foi a percepção dos trabalhadores sobre a transição da administração dos sindicatos para o OGMO. Para tal, elaboramos uma pergunta - Há quantos anos atua como trabalhador portuário avulso? - Com o objetivo de conhecer, há quantos anos os trabalhadores estavam na atividade como trabalhador portuário avulso. Da mesma maneira, se participaram do processo de transição da administração anterior para o OGMO. Do total das respostas recebidas, encontramos o equivalente de 41,7%, informou que trabalhava antes do OGMO e continua trabalhando.



**Gráfico 10:** Há quantos anos atua como trabalhador Portuário Avulso? (31 respostas).

Aos trabalhadores com mais de 20 (vinte) anos como TPA, foram direcionadas mais 5 (cinco) perguntas, com a finalidade de comparar a administração anterior (sindicatos) com a atual (OGMO) e levantar qual a percepção desses trabalhadores. Uma das perguntas aplicadas, visava identificar se as condições de trabalho melhoram ou pioraram a partir do OGMO, o que melhorou ou piorou. Das respostas obtidas, eles foram unânimes – 100%, afirmando que após a implantação do OGMO está melhor. O que mais melhorou a partir da nova administração, foi o sistema de segurança e os treinamentos. De acordo com as respostas, com a nova gestão, eles passaram a ter maior acompanhamento, e serem mais efetivos e presentes no cotidiano dos trabalhadores, conforme pode ser verificado no Gráfico 11.

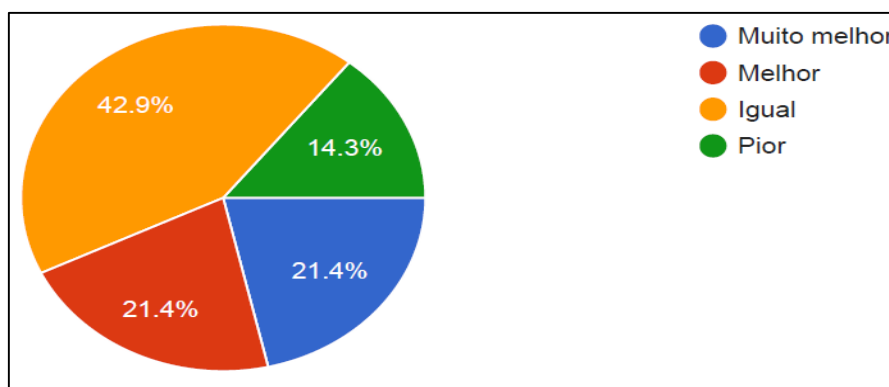


**Gráfico 11:** Num modo geral, as condições de trabalho melhoraram a partir da criação do OGMO e quais foram as melhorias? (14 respostas).

Vale ressaltar que, mesmo tendo sido a segurança e treinamento um dos itens mais relevantes a partir da administração do OGMO, conforme entendimento dos entrevistados. As melhorias ainda não são satisfatórias, visto que nas informações fornecidas no Gráfico 4 - treinamentos, 16,1% apresentaram ausência de treinamento eficaz, relacionados às atividades exercidas por eles. No Gráfico 3 - referente à Segurança e Medicina do Trabalho, 41,9% responderam 'NÃO', isto é, o OGMO não proporciona acompanhamento adequado, no que diz respeito a estes quesitos. A partir dessas informações, notamos ainda algumas lacunas a serem exploradas, concernentes aos itens da Segurança e Medicina do trabalho, em relação aos treinamentos. Uma vez que ambos não foram considerados satisfatórios, e algumas diretrizes precisam ser criadas, a fim de atender essa demanda. Afinal, a qualidade e segurança dos trabalhadores, é um fator preponderante para a boa performance do referido público.

Ainda no bloco das questões direcionadas aos trabalhadores atuantes há mais de 20 (vinte) anos, foi perguntado sobre a percepção dos mesmos, sobre a administração anterior (sindicatos) em relação à administração atual (OGMO). Das respostas obtidas, 21,4% disseram estar muito melhor em relação a anterior, ou seja, a qualidade de trabalhos melhorou; 42,9% entendem que não houve melhoria, a qualidade continua a mesma. Quer dizer, está igual, não viram mudanças entre as duas administrações; 21,4% afirmaram que está melhor, houve melhoria de forma regular; e 14,3% consideraram a atual administração pior do que a anterior. Como tratavam de perguntas fechadas, não houve opção de justificativa para tais respostas.

Impedindo a análise detalhada sobre o que piorou e/ou melhorou com a nova administração, segundo a opinião dos TPAs. No entanto, observamos que há certo distanciamento entre os trabalhadores e o OGMO. Processo diferenciado em relação à gestão anterior, ora realizada pelos sindicatos, uma vez que representavam a figura da 'grande família'. Contudo, concebemos que, para os trabalhadores, a institucionalização do OGMO não trouxe grandes impactos, o medo antes de conhecerem como seria a nova administração, foi maior.



**Gráfico 12:** Como você classifica a administração anterior (Sindicatos) em relação ao OGMO: (14 respostas).

De acordo com informação apresentada pelo diretor do Sindicato dos Arrumadores<sup>310</sup>, provavelmente os trabalhadores não tiveram grandes impactos, em virtude da organização existente dos sindicatos capixabas. Visto que os mesmos já mantinham uma administração a contento, tendo sido considerados pilotos para a implantação da administração do OGMO. Diz ainda que, muitas medidas foram copiadas das práticas com os serviços prestados pelos sindicatos. Esta pode ser considerada uma das razões pelas quais não houve grandes impactos aos trabalhadores que conseguiram manter-se com o registro efetivado pelo novo sistema administrado pelo OGMO.

Entretanto, segundo informações obtidas com diretor do Sindicato da Estiva<sup>311</sup>, o mesmo salientou que o período de transição foi muito traumático para a maioria dos trabalhadores. Em virtude da lei, ocorreu perda salarial, instabilidade e medo do que viria pela frente. Nesse sentido, notamos que as mudanças ocorridas em virtude do

<sup>310</sup> KING, Op. Cit. p. 195.

<sup>311</sup> PEREIRA. Op. Cit., p. 211.

desenvolvimento das melhorias tecnológicas, contribuíram como recurso decisivo na formação da memória seletiva. Uma vez que na memória dos trabalhadores, foram selecionadas em maior parte, os bons resultados ocorridos durante a transição da administração dos sindicatos ao OGMO, deixando adormecidas as lutas e as dificuldades enfrentadas. Segundo informado por Henry Rousso (2005)<sup>312</sup> “a memória, no sentido básico do termo, é a presença do passado”. No entanto, essa memória pode atuar de forma seletiva, isto é, é selecionado apenas o que foi bom, deixando o que não foi relevante enterrado no passado. Assim, ainda de acordo com Rousso (2005)<sup>313</sup>:

A memória, para prolongar essa definição lapidar, é uma reconstrução psíquica e intelectual que acarreta de fato uma representação seletiva do passado, um passado que nunca é aquele do indivíduo somente, mas de um indivíduo inserido num contexto familiar, social, nacional. Portanto toda memória é, por definição, “coletiva”, como sugeriu Maurice Halbwachs. Seu atributo mais imediato é garantir a continuidade do tempo e permitir à alteridade, ao “tempo que muda”, às rupturas que são o destino da vida humana.

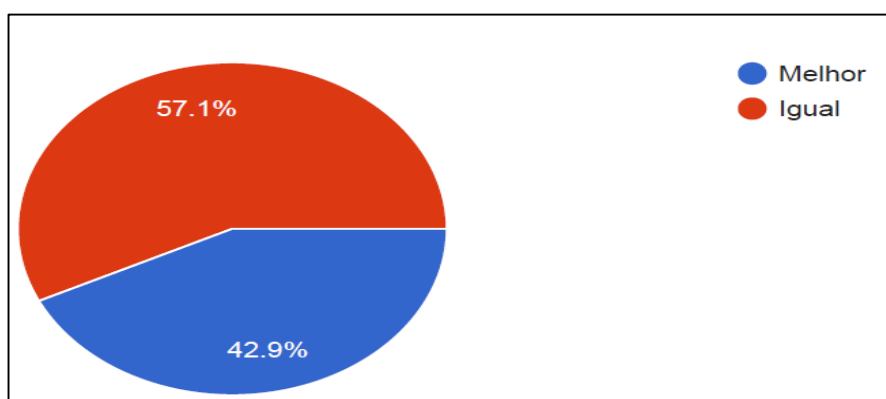
Diante do exposto, notamos que, diante de qualquer tipo de mudança, é comum o sentimento de medo, nesse sentido, selecionar na memória apenas os pontos positivos de determinados momentos, faz com que as pessoas tenham bons desempenhos nas atividades vindouras. Com a finalidade de comparar a eficiência e qualidade dos serviços do OGMO, frente aos sindicatos, foi direcionada uma pergunta aos trabalhadores para verificar se o relacionamento destes com os sindicatos antes da implantação do OGMO era considerado melhor ou pior. Das respostas obtidas, 42,9% responderam que era melhor, isto é, antes da administração do OGMO eles tinham mais afinidade com os sindicatos. A partir dessa percepção, consideramos que o sindicato perdeu um pouco do controle e empatia com os trabalhadores. Com o OGMO, veio a tecnologia e, com a tecnologia, a utilização de recursos eletrônicos para resolver as atividades, com recursos eletrônicos, as facilidades. Com isso, o trabalhador não tem mais necessidade de marcar presença no sindicato, dessa forma, deduzimos ter sido esse, um dos motivos para o distanciamento e perda na qualidade do relacionamento entre os sindicatos e os trabalhadores.

---

<sup>312</sup>ROUSSO, Henry. **A memória não é mais o que era**. Capítulo 7, p. 94. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína. Coordenadoras. **Usos & Abusos da História Oral**. 6ª ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

<sup>313</sup> Id., págs. 7 e 8.

Contudo, 57,1% dos trabalhadores que participaram da pesquisa responderam que o relacionamento continua o mesmo, ou seja, nada mudou. Diante da observação feita durante visitas realizadas nos sindicatos, notamos a presença de vários trabalhadores e na maioria deles, os mais velhos, os que já estavam trabalhando anteriormente à entrada do OGMO. O que nos levou à hipótese de que, para esses trabalhadores, o relacionamento com os sindicatos não sofreu nenhum prejuízo, continuaram fieis as visitas e presença no cotidiano do sindicato.



**Gráfico 13:** O seu relacionamento com o Sindicato antes do OGMO era... (14 respostas).

Quanto à participação nos movimentos grevistas no período de transição, os respondentes foram unânimes em afirmar que participaram dos movimentos pró-implantação do OGMO. Dentre os movimentos estavam as: manifestações de rua; paralisação de trabalho, operação tartaruga, abraço ao porto de Vitória, entre outros. Foi um período marcado por muitas greves, paralisações, manifestações de rua, entre outras reivindicações, tendo ficado marcado na memória da maioria dos trabalhadores atuantes nos serviços da área portuária, período considerado por muitos como traumático. No entanto, para muitos, tratou-se de uma oportunidade de inserir-se em um mercado, até o momento da lei, extensivo somente aos parentes e amigos mais próximos daqueles que exerciam o domínio e o poder nos sindicatos. Com as mudanças, surgiu a oportunidades da entrada de outro perfil de trabalhadores. Esses novos trabalhadores, graças a todos estes fatores, são elementos muito mais ligados a estrutura centralizadora, assumindo um papel semelhante a um empregado comum, perdendo características vivenciadas no setor até o momento. Principalmente

a autonomia, a autogestão e a organização através de sindicatos-empresas. Nesse novo cenário, os trabalhadores portuários perderam força e coesão enquanto classe, deixando de ter voz ativa junto à administração portuária, tornaram-se elementos subordinados aos procedimentos reguladores. Como podemos observar na ausência de movimentos organizados contrários à nova lei de regulamentação dos portos (Lei nº 12.815/13). Lei esta que, revogou a lei em estudo, promoveu ainda, dentre outras alterações, a legalização da utilização de trabalhadores próprios nas atividades de operação de carga e descarga de navios nos novos terminais privados, reduzindo ainda mais o campo de trabalho para atuação dos TPAs.

## 5 CONCLUSÃO

Os Trabalhadores Portuários Avulsos - TPAs e os impactos socioeconômicos da Lei nº 8.630/93 - Modernização dos Portos foi o título utilizado para esta dissertação. O objetivo foi conhecer o perfil dos trabalhadores que atuam na movimentação de mercadorias nos portos capixabas como trabalhadores portuários avulsos; saber como se deu o processo de transição da administração outrora realizada pelos sindicatos para o OGMO; quais os impactos ocorridos a partir dessa transição, sendo esse o contexto norteador desta pesquisa. Para tanto, buscamos embasamento em literatura que aborda o tema desde a colonização do Espírito Santo, associado à metodologia de aplicação de entrevistas e questionários, que serviram como aporte principal para a dissertação. Diante das fontes pesquisadas, notamos o Estado do Espírito Santo, desde o período colonial, utilizou-se do sistema marítimo como base para o desenvolvimento econômico.

Para melhor entendimento, utilizamos um recorte temporal para o trabalho, e foram divididos em três momentos as atividades voltadas para a prática marítima e a utilização da mão de obra dos trabalhadores portuários.

O primeiro momento da navegação capixaba foi marcado desde a colonização até o final do século XIX, com a utilização de uma navegação do tipo não capitalista, com precárias infraestruturas dos portos e a ausência de mão de obra qualificada, para movimentação de carga das embarcações que aportavam no Estado do Espírito Santo. Os trabalhos desse período, foram desenvolvidos na maioria das vezes por escravos; inicialmente por índios presos e coagidos a executar as tarefas que surgiam nos embarcadouros e, posteriormente, pelos escravos negros oriundos da África, que eram alugados por seus donos e forçados a executar as atividades laborais nos portos. Tendo em vista que a navegação era muito comum, tanto em portos marítimos quanto nos fluviais, a demanda de mão de obra sempre existiu, e os negros africanos e seus descendentes brasileiros sobrepuseram-se como mão-de-obra compulsória colocada “de ganho” no porto.

Com o advento da monocultura cafeeira e o com a expansão da exportação desse produto para o mercado externo, ainda no decorrer dos séculos XIX e XX, aumentou a demanda por mão de obra nas atividades portuárias, uma vez que toda a produção

era escoada pelos portos capixabas. Pelo fato dos negros já conhecerem as rotinas de trabalho, sendo eles os mais presentes na formação e organização das categorias de portuários avulsos. Em fins do século XIX, com o aumento dos trabalhos e do contingente que se aglomerava à beira do cais, alguns trabalhadores percebem a necessidade de se organizar em categorias e melhorar a qualidade de trabalhos, condições de segurança e ganho - sendo esta uma prática que já era realizada nos portos do Rio de Janeiro e Santos. A partir desse grupo, deu-se o início à formação dos primeiros sindicatos dos trabalhadores portuários marítimos, iniciando-se, assim, um novo círculo laboral nos portos capixabas.

A segunda fase dos trabalhadores portuários marítimos foi compreendida entre o final do século XIX e durante quase todo o século XX. Foi o período de organização e institucionalização em que os trabalhadores passaram por vários processos de organização. Em primeiro lugar, a formação das categorias por tipo de tarefas desenvolvidas nos porões e pátios, dentre elas: Sindicato do Estivadores, Sindicato dos Conferentes e Consertadores, Sindicato dos Arrumadores e Capatazia, Sindicato dos Vigias Portuários, Sindicato do Pessoal de Bloco, Sindicato dos Amarradores e Sindicato dos Práticos, entre outras atividades com vínculos empregatícios. Leis e Decretos foram criados com a finalidade de legalizar as atividades. Com essas posturas, foram criadas normas e efetuadas as padronizações das profissões por categorias com atividades específicas, soldos e sistema de rodízio, dentre outras providências.

Foi um período marcado pela criação de vários órgãos, para melhor atender a organização e demanda dos trabalhos na área portuária, dentre eles as DTMs, CMM e SUNAMAM. Nos quais, dentre outros objetivos, visavam a atender à organização e efetivação das normas e benefícios voltados aos trabalhadores portuários marítimos. Contudo, com a reestruturação produtiva já realizada em vários portos internacionais, e a necessidade de implantar também nos portos brasileiros, em fins da década de 1980. Os trabalhos portuários vivenciaram um dos maiores processos de mudanças, dando assim o início a terceira fase das diretrizes dos trabalhadores portuários avulsos.

Com a redemocratização em 1985/1986 e a obrigação de acompanhar o desenvolvimento econômico do comércio interno e externo, surgiu a urgência de se inserir novas tecnologias na infraestrutura dos portos, para atender as embarcações



já com novos equipamentos. Automaticamente, a demanda de trabalhadores qualificados para movimentação de cargas vivenciou várias mudanças, em função das alterações nas novas rotinas dos serviços de embarque e desembarque dos portos brasileiros.

Ainda no governo de Collor foi criado o Projeto de Lei nº 0008/91, buscando realizar as alterações e melhorias nas rotinas dos trabalhos portuários e na infraestrutura portuária. A partir desse projeto foi criada a Lei nº 8630/93, no governo de Itamar Franco, lei esta que trouxe novos paradigmas à infraestrutura portuária brasileira, bem como diretrizes no que concernia às atividades desenvolvidas pelos trabalhadores portuários avulsos.

Nesse sentido, o interesse da pesquisa foi conhecer os impactos socioeconômicos e sociais da implantação da Lei nº 8.630/93, sobre os trabalhadores portuários avulsos que atuam nas atividades portuárias laborais nos portos capixabas. Diante dos resultados obtidos com o questionário direcionado a vários TPAs, no qual foi respondido por 31 (trinta e um) trabalhadores, notamos, no geral, a categoria está satisfeita com a administração realizada pelo OGMO.

Contudo, existem alguns pontos nevrálgicos que foram encontrados, que levam a concluir que as mudanças causaram alguns impactos à classe trabalhadora. Como primeiro ponto, notamos que, mesmo sendo um dos pontos primordiais constantes em lei, a Segurança e Medicina do Trabalho ainda se encontram de forma ineficiente para atender à demanda do tipo de trabalho prestado pelos TPAs, conforme podemos ratificar a partir da fala de um entrevistado, o qual, apesar de afirmar gostar do que faz, vê a atividade dos trabalhadores como perigosa. “É um trabalho perigoso, requer um alto índice de atenção, pois trabalhamos com cargas diversas, gosto do que eu faço, é satisfatório para mim e na minha visão poderei alcançar um maior profissionalismo nas operações portuárias<sup>314</sup>”.

Outro assunto pertinente ao trabalho refere-se aos treinamentos oferecidos pelo OGMO. De acordo com os resultados, a informação recebida é que os treinamentos existem, porém ficam aquém da real necessidade dos trabalhadores. Ainda há muito a ser aprimorado, principalmente com referência à necessidade de melhoria nos cursos de capacitação oferecidos à categoria, assunto que merece ser revisto, uma

---

<sup>314</sup> Relato de um TPA, na resposta do questionário.

vez que os mesmos ainda não são suficientes para atender às exigências e ao grau de dificuldades encontradas pelos trabalhadores novatos no cotidiano. De acordo Amâncio (2016)<sup>315</sup>, os treinamentos não atendem satisfatoriamente às demandas do trabalho; eles apresentam apenas uma visão geral do que é o serviço do TPA, no caso dele, atividades para o estivador.

O treinamento ele te dá uma base, uma noção, é feito pelo OGMO, muitos desses temas são ministrados inclusive por companheiros através da Marinha Mercante, eles formam instrutores aqui dentro da estiva que podem dar aula na Marinha, porque a Marinha também não tem pessoal especializado nesse tipo de trabalho, então acaba sendo os estivadores os próprios instrutores. A gente vai para a sala de aula e é passado através de material didático, demonstrações em sala de aula como deve ser um trabalho realizado no navio, mas não tem ainda uma aula pratica igual outras profissões (...) somente para funções especializadas, por exemplo: o guindasteiro, o guincheiro, o empilhadeiraista são os que tem as aulas práticas, mas para a mão de obra mesmo que o avulso vai carregar madeira, fazer a estivagem da carga não tem. Nós tivemos aí um período de experiência que eu achei até pouco, foi um mês de experiência, mas devido a quantidade de tipo de serviço não dá para passar por tudo<sup>316</sup>.

Outro fato que contribui com a dificuldade no aprendizado das atividades é o modelo de integração de novos trabalhadores. De acordo com a fala de um dos diretores dos sindicatos, quando os serviços eram administrados pelos sindicatos, a maioria das categorias admitiam novos trabalhadores a partir do sistema de apadrinhamento, parentesco e amizade. Eram os dirigentes dos sindicatos que indicavam os nomes a serem contratados e, nesse caso, existia todo interesse dos mais velhos em ensinar os mais novos, por se tratar do laço de amizade e parentesco existente.

Com o sistema de concurso, os perfis dos trabalhadores mudaram e, nesse caso, não há nenhum interesse dos mais antigos em ensinar os novos membros. É uma forma de resignar o novo sistema, o que Nobeit Elias (2000)<sup>317</sup> vai tratar dos “Estabelecidos e *Outsiders*”, ou seja, os mais antigos se consideram melhores e detentores de todo conhecimento, o que automaticamente estigmatiza os últimos que chegaram, que são tratados como os intrusos, os de fora. Esta é uma relação comum no ambiente de trabalho: os mais antigos “estabelecidos” normalmente rejeitam os novos “*outsiders*”, criando um clima de não aceitação dos últimos que chegaram. Nesse contexto, a

---

<sup>315</sup> AMÂNCIO, Emanuel. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Vitória, dia 07/07/2016.

<sup>316</sup> AMÂNCIO. Op. Cit., p. 203.

<sup>317</sup> ELIAS, Norbert; SCOTSON, John L.: **Os estabelecidos e os *Outsiders***. Sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Rio de Janeiro: Zahar 2000.

informação foi que os operadores portuários têm preferência pelos mais antigos, uma vez que são mais bem treinados e tem mais afinidade com as atividades.

Um fator que impactou social e economicamente o trabalhador foi o alto índice de TPAs que não tiveram o registro efetivado pela nova administração, visto que muitos ficaram sem trabalho, tiveram que buscar no mercado outros recursos para manterem o sustento. Conforme podemos notar nas entrevistas direcionadas aos diretores dos sindicatos, a maioria deles concorda que a transição da administração para o OGMO resultou em um impacto socioeconômico no cotidiano dos trabalhadores, haja vista que foi um período marcado por muitas incertezas e insegurança, ocorreu redução dos postos de trabalho e do salário.

Enfim, em uma mudança no que diz respeito a políticas e diretrizes do comércio interno e externo, vários são os setores que sofreram impactos negativos e positivos no período estudado. No caso da Lei nº 8.630/93, os trabalhadores portuários avulsos foram os que mais tiveram suas rotinas e modelos de trabalho alteradas. Assim, é possível notar que, no geral, para os que se mantiveram na ativa, a nova administração proporcionou algumas melhorias frente à administração anterior, realizada pelos sindicatos. Todavia, acreditamos que as melhorias foram provenientes das instalações de novas tecnologias, que promoveram algumas facilidades na execução das tarefas, tendo em vista que foi possível pontuar algumas perdas sofridas pela categoria durante a transição. Vale salientar que os sindicatos não estão adormecidos frente ao ocorrido, eles continuam lutando para manter os direitos adquiridos e retomar alguns perdidos com o novo modelo da administração.

Verificamos, dessa forma, que as mudanças provocadas a partir da criação do OGMO alteraram as relações de trabalho desenvolvido pela categoria do TPAs, um novo perfil de trabalhador foi inserido nos grupos, e isso causou alguns desconfortos para ambos. Algumas áreas foram drasticamente atingidas pelas mudanças, algumas foram satisfatórias à categoria, ao passo que outras mudanças trouxeram prejuízos aos mesmos. O que é comum em todas as mudanças que ocorrem tanto no ambiente de trabalho ou em qualquer outra área, mas os impactos são reais e sentidos por pessoas e atingem logo suas famílias.

Diante dos estudos, podemos concluir que a Lei nº 8.630/93 de modernização dos portos foi um divisor de águas entre o modelo tradicional dos trabalhadores portuários, migrando-os para um perfil de trabalhadores intelectualizados e teoricamente melhor

preparados profissionalmente. Porém, o conhecimento que os mesmos trazem, são apenas teóricos e na maioria das vezes, não são relevantes aos tipos de atividades exercidas nos cais e porões de navios. Haja vista que as atividades são bem diversificadas e os treinamentos nem sempre atendem à demanda. Nesse caso, o valor do conhecimento alcançado empiricamente e/ou transmitido pelos trabalhadores com mais experiências, ainda é comum nesse ambiente de trabalho. Logo, a cultura dos mais experientes ensinar os novatos ainda prevalece.

## REFERÊNCIAS

- **Artigos em Sites:**

BAUNGARTEN, Marcelo Zepka. **Impacto da Lei 8.630/93 nas dinâmicas portuárias e relações internacionais brasileiras - Internacional - Âmbito Jurídico**. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=1181](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1181)>. Acesso: 04/09/2015.

FREITAS, Diógenes B. de. **História do Sindicalismo**. Disponível em: <<http://diogenesdefreitas.wordpress.com/historia-do-sindicalismo-2>>. Acesso: 05/08/2014.

KAPPEL, R.F. Portos brasileiros: **novo desafio para a sociedade**. Disponível em: <[http://www.sbpnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF\\_SIMP/textos/raimundokappel.html](http://www.sbpnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/raimundokappel.html)>. Acesso em: 12 jun. 2011.

- **Dissertações e Teses:**

ALMEIDA, Mônica Picollo. **Reformas neoliberais no Brasil**. A Privatização nos Governos Fernando Collor e Fernando Henrique Cardoso. Niterói: UFF, 2010. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Fluminense, Niterói, 2010. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/stricto/td/1263.pdf>>. Acesso em 25/09/2013.

BAUMGARTEN, Marcelo Zepka. **Municipalização de Sítios Portuários: Um estudo de caso no Porto de Itajaí-SC**. Florianópolis: UFSC, 2009. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Federal em Santa Catarina, Florianópolis, 2009. Disponível em: <<http://necat.ufsc.br/files/2011/10/Marcelo-Zepka-Baumgarten.pdf>>. Acesso em: 18/01/2016.

RIBEIRO, Diones Augusto. **O Elo Perdido: o Conselho de Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo - CODEC (1950-1980)**. Vitória: UFES, 2016. Tese (Doutorado) Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas da Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2016. Disponível em: <[http://portais4.ufes.br/posgrad/teses/tese\\_5874\\_O%20Elo%20Perdido\\_o%20Conselho%20de%20Desenvolvimento%20do%20Esp%EDrito%20Santo\\_final.pdf](http://portais4.ufes.br/posgrad/teses/tese_5874_O%20Elo%20Perdido_o%20Conselho%20de%20Desenvolvimento%20do%20Esp%EDrito%20Santo_final.pdf)> Acesso em: 23/04/2017.

NASCIMENTO, Hiata Anderson Silva do. **O nascimento de um novo trabalhador portuário: Reestruturação Produtiva e Corporativismo**. Campinas: UNICAMP, 1999. Dissertação (Mestrado) - Departamento de Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Campinas, 1999.

SILVA, Marciano Silvério da; RAMOS, Amarildo. **A Lei de Modernização dos Portos e o atual cenário da atividade portuária do Espírito Santo**. Vitória: FAESA, 2011 -

TCC (Trabalho Conclusão de Curso) - Curso de Administração da FAESA, Vitória, 2011.

SANTOS, Paulo Cesar Ruas de Oliveira. **Desenvolvimento socioeconômico e novas alternativas rurais no Espírito Santo: o caso de Venda Nova do Imigrante.** Vitória: UFES, 2014. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas da Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória, 2014.

VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. **Virando o jogo: Estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República.** São Paulo: USP, 1998. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1998.

ZANETTI, Lorenzo. **O "novo" no sindicalismo brasileiro: características, impasses e desafios.** Rio de Janeiro: FGC, 1993. Dissertação (Mestrado) - Fundação Getúlio Vargas, Instituto de Estudos Avançados em Educação. Rio de Janeiro, 1993. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/9188/0/00060898.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 15/01/2016.

- **Entrevistas**

AMÂNCIO, Emanuel. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Vitória, dia 07/07/2016.

CRUZEIRO, Adilson José. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Vitória, dia 03/06/2016.

KING FERREIRA, Josué. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Vitória, dia 01/07/2016.

FERREIRA, Enildo Moreira. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Vitória, dia 02/08/2016.

GASPAR PEREIRA, Elias. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Cariacica dia 29/10/2010.

PEREIRA, José Adilson. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Vitória, dia 14/07/2016.

- **Leis e Decretos**

BRASIL, **LEI Nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993** (Revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013) que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e

dá outras providências. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil03/Leis/L8630.htmimprensa.htm>>. Acesso em 18/01/2016.

BRASIL, **Decreto nº 64.125 de 19 de fevereiro de 1969**. O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando das atribuições que lhe confere o item II do artigo 83 da Constituição e tendo em vista o disposto na letra b do parágrafo único do artigo 146 do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967. Disponível em: <<http://www.fiscosoft.com.br/index.php?PID=101467&amigavel=1>>. Acesso em: 03/06/2016.

BRASIL, **Decreto-Lei nº 3.100, de 7 de março de 1994**. Cria a Comissão de Marinha Mercante e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3100-7-marco-1941-413042-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 02/06/2016.

BRASIL, **Decreto nº 88.420, de 21 de junho de 1983**, que dispõe sobre a navegação e marinha mercante, estabelece as condições de apoio e estímulo à marinha mercante; trata da estruturação dos órgãos de execução da política de navegação e marinha mercantes e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-88420-21-junho-1983-438364-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 02/06/2016.

BRASIL, **Decreto nº 90.927 de 7 de fevereiro de 1985**. Regulamenta a assiduidade profissional dos trabalhadores avulsos que menciona e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1980-1989/D90927.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D90927.htm)>. Acesso em 02/06/2016.

BRASIL, **Decreto nº 1.596, de 17 de agosto de 1995**. Autoriza a realização de levantamento dos trabalhadores portuários em atividade, e dá outras providências. Disponível em: <<http://presrepublica.iusbrasil.com.br/legislacao/112543/decreto-1596-95>>. Acesso em 30/05/2016.

BRASIL, **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/L9719.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9719.htm)>. Acesso em 30/05/2016.

BRASIL, **NORMA REGULAMENTADORA 29 - NR 29, de 17 de dezembro de 1997**. Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário. Redação conforme Portaria SIT 158/2006. Disponível em: <<http://www.quiatrabalhista.com.br/legislacao/nr/nr29.htm>>. Acesso em 28/07/2016.

BRASIL, **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; 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. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil03/ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>>. Acesso em 06/06/2016.

- **Livros:**

ANDRÉ, Marlene Monteiro. **A Consciência de periculosidade e as estratégias defensivas dos portuários avulsos no contexto portuário de Vitória, ES.** São Paulo: EDUFES, 1998.

ANTUNES. Ricardo. **O que é sindicalismo?** São Paulo: Brasiliense, 1982.

\_\_\_\_\_. **Adeus ao Trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 16ª Edição. São Paulo: Editora Cortez, 2015.

\_\_\_\_\_. **Neoliberalismo, Trabalho e Sindicatos:** Reestruturação produtiva na Inglaterra e no Brasil. 2ª edição. São Paulo: Boitempo, 1998.

BITTENCOURT, Gabriel Augusto de Mello. **História Geral e Econômica do Espírito Santo:** Do Engenho colonial ao complexo fabril-portuário. Vitória: Multiplicidade, 2006, 561p.

BOURDIEU, Pierre. **O Poder Simbólico.** Rio de Janeiro: Editora Bertrand, 1989

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social:** Uma crônica do salário. Tradução Iraci D. Poletti, Petrópolis, Rio de Janeiro: Editora Vozes, 1998.

CHARTIER, Roger. **A história ou a leitura do tempo.** Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2009, p. 21.

COLBARI, Antônia. **Ética do Trabalho.** São Paulo: Editora Letras & Letras/ Ed. Da FCAA/UFES, 1995.

\_\_\_\_\_. **Rumos do movimento sindical no Espírito Santo, Vitória:** Vitória: EDUFES, Floricultura, 2003, 192 p.

ELIAS, Norbert; SCOTSON, John L.: **Os estabelecidos e os Outsiders.** Sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Rio de Janeiro: Zahar 2000.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 6. ed., São Paulo: Atlas, 2008.

HOBBSAWM, Eric. **Os Trabalhadores:** Estudos sobre a História do Operariado. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1981

\_\_\_\_\_. **Os Trabalhadores:** Estudos Sobre a História de Operariado. 2ª edição. São Paulo: Ed. Paz e Terra. 2000.

LAKATOS. Eva Maria; MARCONI. Marina de Andrade. **Referências bibliográficas.** In: Metodologia do trabalho científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório publicações e trabalhos científicos. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2007.



LIMA, Luiz Tenório de. **Movimento sindical e luta de classes**. São Paulo: Oliveira Mendes, 1998.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. **A Construção Política do Brasil: Sociedade, economia e Estado desde a Independência**. São Paulo: Editora 34, 2014. 464 págs.

RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés (org.). **A Serventia da Casa**. A Alfândega do Porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo. Vitória: SINDIEX, 2008.

\_\_\_\_\_. **Excelsos Destinos: História da energia elétrica no Espírito Santo 1896-1968**. Vitória: EDUFES, 2013.

\_\_\_\_\_. **Sinergia-ES 70 anos da organização dos trabalhadores do setor de energia e gás no Espírito Santo (1945-20185)**. Vitória: Dossiê Editora Gráfica, 2015.

\_\_\_\_\_. **Expansão e modernização de Vitória (sec. XX-XXI)**. In: RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés *et al.* Modernidade e Modernização no Espírito Santo. Vitória: EDUFES, 2015.

RUIZ, João Álvaro. **Metodologia Científica: Guia para eficiência nos estudos**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 1991.

SANTANA, Marco Aurélio. **Trabalhadores em movimento: o sindicalismo brasileiro nos anos 1980-1990**. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucia de Almeida N. (orgs.). O Brasil republicano, Vol. IV. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

\_\_\_\_\_. **Trabalho e sociabilidade no Rio de Janeiro: história e memórias de um porto em movimento**. In: THIESEN, Icléia; BARROS, Luitgarde Oliveira Cavalcanti; SANTANA, Marco Aurélio (orgs.). **Vozes do porto: Memória e História Oral**. Rio de Janeiro: DP&A/UNIRIO, 2005. 212p.

\_\_\_\_\_. **Para onde foi o “novo sindicalismo”? Caminhos e descaminhos de uma prática sindical**. In: REIS, Daniel Aarão *et al.* **A ditadura que mudou o Brasil: 50 anos do golpe de 1964**. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

SILVA, Marta Zorzal e. **A Vale do Rio Doce na estratégia do desenvolvimentismo brasileiro**. Vitória: EDUFES, 2004.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzzaro. **O Desenvolvimento do Porto de Vitória 1870 - 1940**. Vitória: CODESA, 1984.

\_\_\_\_\_. **O Porto de Vitória expansão e modernização, 1950-1993**. Vitória: CODESA, 1994, 206p.

\_\_\_\_\_. **Industrialização e empobrecimento urbano- O caso da Grande Vitória 1950 - 1980**. Vitória: EDUFES, CCHN Publicações, 2001.

STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002.

THIESEN, Icléia; BARROS, Luitgarde Oliveira Cavalcanti; SANTANA, Marco Aurélio (orgs.). **Vozes do porto**: Memória e História Oral. Rio de Janeiro: DP&A/UNIRIO, 2005. 212p.

THOMSON, Alistair *et al.* **Os Debates sobre memória e história**: alguns aspectos internacionais. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína. Coordenadoras. Usos & Abusos da História Oral. 6ª ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

- **Revistas**

ANDRADE, Fabricio Fontes de. **Reestruturação produtiva**: dos novos padrões de acumulação capitalista ao novo parâmetro de políticas sociais. Revista Urutagua 10 - Ago/Set/Out/Nov.- quadrimestral - ISSN 1519.6178. Revista acadêmica multidisciplinar - Departamento de Ciências Sociais - Universidade Estadual de Maringá. Disponível em: <[http://www.urutagua.uem.br/010/10\\_andrade.htm](http://www.urutagua.uem.br/010/10_andrade.htm)>. Acesso em: 05/10/2016.

CANO, Wilson. **Brasil**: é possível uma reconstrução do Estado para o desenvolvimento? Revista do Serviço Público de 1937 a 2007. Brasília: 2007. ENAP Escola Nacional de Administração Pública. Disponível em: <[http://antigo.enap.gov.br/downloads/RSP\\_70Anos\\_2FINAL1.pdf](http://antigo.enap.gov.br/downloads/RSP_70Anos_2FINAL1.pdf)>. Acesso em 02/03/2017.

GOULARTI FILHO, Alcides. **A Trajetória da Marinha Mercante Brasileira**: Administração, Regime Jurídico e Planejamento. São Paulo: PESQUISA & DEBATE, SP, volume 21, número 2 (38) pp. 247-278, 2010. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/rpe/article/viewFile/7397/5370>>. Acesso: 01/06/2016.

MACEDO, Fernando Cesar; MAGALHÃES, Diogo Franco. **Formação econômica do Espírito Santo**: do isolamento econômico à inserção aos mercados nacional e internacional. Vitória: Revista de História Regional v.16(1): 61-99, Verão, 2011. Disponível em: <<http://www.revistas2.Uepg.br/index.php/rhr/article/view/2421/2214>>. Acesso: 15/01/2016.

SANTANA, Marco Aurélio. **Entre a ruptura e a continuidade**: visões da história do movimento sindical brasileiro. XXII Encontro Anual de Anpocs GT: Trabalhadores, Sindicalismo e Política. Caxambu: 1998. Revista brasileira de ciências sociais o Vol. 14 n 41. 1999.

\_\_\_\_\_. Ditadura militar e resistência operária: O movimento sindical brasileiro do golpe à transição democrática. Florianópolis: UFSC, 2008. Revista Política & Sociedade -ISSNe 2175-7984. v. 7 n. 13, 2008. Disponível em: <<https://periódicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/2175-7984.2008v7n13p279>>. Acesso em: 15/01/2016.

\_\_\_\_\_. **O sindicalismo brasileiro nos anos 1980-2000**: do ressurgimento à reorientação. Rede de Estudos do Trabalho. Revista da RET. Estudos do Trabalho Ano V - Número 8, 2011. Disponível em: <<http://www.estudosdotrabalho.org/11%20%208%20Articulo%20Marco%20Santana.pdf>>. Acesso em: 15/09/2015.

VASCONCELOS, Flavia Nico. **A voz da cidade portuária**: a presença do porto urbano em Vitória/ES. Rio de Janeiro: Interseções [Rio de Janeiro] v. 16 n. 2, p. 409-424, dez. 2014. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intersecoes/article/viewFile/16598/12471>>. Acesso: 30/05/2016.

- **Sites Oficiais:**

ANTAQ, Porto Barra do Riacho. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Portos/BarraRiacho.pdf>>. Acesso: 19/01/2016.

\_\_\_\_\_. Porto de Tubarão. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/anuarios/por-tuario2001/Portos/Tubarao.htm>>. Acesso: 21/01/2016.

CODESA. Disponível em: <<http://www.CODESA.gov.br/site/>>. Acesso: 30/06/2016.

CPDOC/FGV - Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Disponível em: <<https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/EstadoEconomia/CVRD>>. Acesso: 14/01/2016.

Dicionário Básico Portuário, 2ª edição. Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/dicionario2011.pdf>>. Acesso em 20/12/2016.

Porto de Vitória disponível em: <<http://www.portodevitoria.com.br/site/OPorto/Hist%C3%B3ria/tabid/59/language/pt-BR/Default.aspx>>. Acesso: 10/01/2016.

Portocel. Disponível em: <<http://www.portocel.com.br/pt/index.htm#destaqueEmpresas>>. Acesso: 19/01/2016.

SAMARCO, Disponível em: <http://www.samarco.com.br/modules/system/viewPage.asp?P=1366&VID=default&SID=273584754653080&S=1&A=closeall&C=763>>. Acesso: 24/10/2015.>

SINDAMARES (Sindicato das Agências Marítimas do Espírito Santo). Disponível em: <<http://www.sindamares.com.br/portos/>>. Acesso: 30/05/2016.

SINDICATO DOS ARRUMADORES. Disponível em: <<http://www.arrumadores.com.br/historia.asp>>. Acesso: 01/07/2016.

SINDICATO DOS CONFERENTES. Disponível em: <<http://www.conferentes-es.com.br/site/site.php>>. Acesso: 30/06/2016.

SINDICATO DOS ESTIVADORES. Disponível em: <<http://www.estiva-es.com.br/>>. Acesso: 30/06/2016.

SUPPORT, Disponível em: <<http://www.support-es.org.br/quemsomos.asp>>. Acesso: 30/06/2016.

TUBARÃO, Porto de Tubarão, em Vitória, completa 49 anos de história. Publicada em 27/03/2015. Disponível em: <http://www.vale.com/brasil/pt/aboutvale/news/paginas/porto-tubarao-vitoria-completa-49-anos-historia.aspx>>. Acesso: 21/01/2016.

## Glossário dos termos utilizados na dissertação

### A

**Agências Marítimas** - As agências marítimas são as empresas que fazem a intermediação entre os donos da carga, donos e/ou afretadores dos navios e é que garantem a atracação dos navios, bem como realizar todo o processo de liberação junto às autoridades portuárias. Anteriormente à Lei nº 8.630/93 as agências também eram responsáveis pela operação da carga no navio. Com a promulgação da Lei, foi criada a figura do operador portuário, tirando das agências essa função.

**Área de Porto Organizado** - é compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e *píeres* de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto, tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto (Lei 8.630/93).

**Areinha** - Denominação utilizada pelos trabalhadores para identificar o trabalho manual realizado nos porões dos navios.

**Arrumadores/Capatazia** - são os trabalhadores portuários avulsos sem vínculo empregatício que arrumam as cargas nos armazéns e pátio, antes da entrada no navio.

### B

**Bacia do Porto** - é um local no espaço aquático nas proximidades do cais, dotado de dimensão e profundidade adequadas para manobrar as embarcações.

**Berço** - é um espaço no cais, entre cabeços de amarração, em que o navio pode atracar para operar, embarcar e desembarcar cargas em segurança.

### C

**Cais do Porto** - é uma parte contínua de um porto que tem contato direto com o mar onde se localizam os berços de atracação e que podem ser especializados (terminais) ou não (cais comercial).

**Câmbio** - Forma de organização e distribuição da mão de obra definida pelos dias correspondentes do mês; o último dia trabalhado é que define o direito de acesso ao serviço.

**Canal de acesso** - canal que liga o alto-mar com as instalações portuárias, podendo ser natural ou artificial, dotado de profundidade e largura adequadas, com a devida sinalização, com o objetivo de dar acesso das embarcações ao porto.

**Canto** - Locais definidos por etnia para organização e divisão coletiva de trabalho dos escravos e libertos.

**Carga geral** - é constituída por mercadorias acondicionadas nas mais variadas embalagens de diversos tamanhos, pesos e ou volumes, por exemplo, sacos, caixas de madeira, caixas de papelão ou similares, engradados, tambores, barris, bem como cargas de pesos e/ou volumes desproporcionais e não convencionais.

**Carga unitizada** - é a carga embalada em unidades, como bandejas (*pallet*), contentor (contêiner) sempre para facilitar o seu manuseio.

**Carteirinhas** - Trabalhadores matriculados e não sindicalizados.

**Carteirões** - Trabalhadores sem matrícula e não sindicalizados.

**Charters/Afretadores** - Empresa contratada pelo dono da carga e responsável por fazer o frete da mercadoria, que busca no mercado o navio adequado para o tipo de carga a ser transportada. Também aciona a agência e o operador portuário.

**Closed Shop** - Sistema que compreende uma variedade de práticas que contém um elemento comum, o qual consiste em que, para conseguir ou manter um emprego, o empregado deve associar-se a um sindicato, ou seja, ser associado ao sindicato é uma condição *sine qua non* para a obtenção do emprego.

**Concessão de portos organizados** – a concessão de portos organizados é feita de acordo com o que preceitua a Lei nº 8.987/95, mediante licitação (modalidade de concorrência), a interessado que demonstre capacidade de desempenho, por conta e risco e por prazo determinado.

**Conferentes** - trabalham juntamente com os estivadores, nos porões durante o embarque e/ou desembarque das mercadorias, sendo os responsáveis por fazer a conferência (nome já diz) da carga. A equipe é menor, sendo apenas um conferente para cada terno (porão), um ajudante e um chefe para todo o período.

**Consertadores** - categoria de trabalhadores que atuavam nos consertos (costurar sacos de café, amarrar bobinas, entre outras) das cargas a serem embarcadas/desembarcadas nos navios. Obs.: devido ao avanço tecnológico e à mudança no sistema de transportar determinadas mercadorias, as atividades dos consertadores foram passadas aos conferentes e a categoria foi extinta.

**Contêiner** - também chamado contentor e cofre de carga, é qualquer caixa metálica principalmente na medida de 20 ou 40 pés que tenha estrutura para engate automático pelos equipamentos de movimentação, seja horizontal ou vertical. No cais, os principais equipamentos de movimentação são: os *portêiner panamax*, *portêiner post panamax*, *portêiner super post panamax*, *portêiner takraf*, *portêiner de torque* e *portêiner sobre rodas*. No pátio: as empilhadeiras *reachstaker*, *transtêiner* sobre rodas, *terminal tractors*, guindastes sobre pneus para pátio e empilhadeiras para ovar e desovar contêineres.

## D

**Dolfim** - é uma coluna de concreto fincada no fundo do mar que aflora à sua superfície e serve para atracar (dolfim de atracação) e para amarrar (dolfim de amarração) navios. Em alguns casos dispensam os cais corridos.

## E

**Estivadores** - são aqueles trabalhadores que arrumam as cargas para embarque e desembarque dos navios. Diferente daquele serviço realizado há algum tempo, no qual eles tinham de carregar as sacas com as mercadorias, hoje, grande parte da atividade está automatizada. Mesmo assim, é considerado um trabalho que demanda mão de obra humana.

## G

**Granel Líquido** – é toda carga líquida transportada diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades e que é movimentada em dutos por meio de bombas, como petróleo e seus derivados, óleos vegetais, sucos de laranja etc.

**Granel Sólido** - é toda carga seca fragmentada (minérios, grãos), transportada em grandes quantidades diretamente nos porões do navio, sem embalagem (*dry bulk*).

## I

**Importadores/Exportadores** - São os que entram em contato com o *charterers* – afretadores.

## M

**Mooring/Unmooring** - amarradores e desamarradores dos navios durante a manobra de entrada ou saída.

## N

**Natureza da Carga** - denominação dada no Anuário para indicar os granéis sólidos, líquidos e carga geral, entre outras.

**Navegação de cabotagem** – é a realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e os interiores (Lei nº 10.893/04).

**Navegação de longo Curso** – é a realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam marítimos, fluvial ou lacustre (Lei nº 10.893/04).

**Navegação Interior (fluvial e lacustre)** - é a navegação realizada entre portos brasileiros usando exclusivamente as vias interiores (Lei nº 10.893/04).

## O

**Off-shore** - é a navegação próxima à costa que, entre outras, atende as plataformas de petróleo.

**Operação Tartaruga** - Sistema de trabalho lento em que os trabalhadores não param as atividades, porém, prejudica todo o processo da operação e leva a prejuízos devido ao tempo que o navio fica atracado, tendo que pagar altas taxas de utilização do porto.

**Owners/Proprietários** - são os donos dos navios.

## P

**Parede** - Ponto de engajamento para o acesso aos serviços de estiva.

**Pátio** - áreas descobertas que se encontram localizadas na área de um porto intercalado aos armazéns ou isoladas, destinadas ao recebimento de cargas pesadas ou de natureza especial.

**Pessoal de bloco** - é o pessoal que faz a limpeza dos porões, porém trata-se de uma categoria quase extinta, visto que na maioria das vezes quem faz o trabalho é a própria tripulação do navio.

## R

**Retroporto** - retroporto ou retroárea de um porto é uma área adjacente ao porto organizado, destinada a suprir as deficiências de área de armazenagem do porto. É utilizada muitas vezes até para desembarço aduaneiro.

**Roll-on-roll-off (ro-ro)** – navio especial que opera por rolamento. A carga embarca e desembarca sobre rodas. Dispõe de abertura (prancha) na proa e/ou na popa para essa movimentação, por exemplo, a carga de veículos.

## S

**Sindicato-empresa** - nomenclatura criada para os sindicatos que tinham o perfil de administrar os serviços dos seus associados; isto é, a conferência da folha de pagamento, a cobrança da pontualidade da efetivação dos depósitos, o controle das normas de segurança, Equipamentos de Proteção Individual (EPIs), entre outros assuntos administrativos. Realizado pelos sindicatos de cada categoria.

**T**

**Ternos** - Trata-se da equipe de trabalhadores escalados para trabalhar nos porões. A quantidade de trabalhadores escalada varia de acordo com o tipo de carga que está sendo movimentada.

**Terminal de Uso Privativo - TUP** – Instalação portuária explorada por Pessoa Jurídica de Direito Público ou Privado, utilizada na movimentação de passageiros ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário (Lei nº 8.630/93). Esses terminais podem ser de uso exclusivo - para movimentar carga própria, ou de uso misto, para movimentar carga própria e de terceiros, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que dentro da área do porto organizado.

**TEU (*Twenty-foot Equivalent Units* - Unidades equivalentes a 20 pés)** - Unidade utilizada para conversão da capacidade de contêineres de diversos tamanhos ao tipo padrão *International Organization for Standardization* (ISO) de 20 pés.

**TPB (Tonelada de Porte Bruto)** - é o peso em toneladas que o navio pode transportar, incluídos carga, combustível, aguada, lubrificantes, víveres, sobressalentes, enfim, tudo que necessita para sua completa operação, incluindo a tripulação e seus pertences.

**TLR (Tonelada Líquida de Registro)** - é o volume de espaços comerciáveis do navio após deduzir os espaços como praça de máquinas, tanques de combustíveis, túnel do eixo do hélice etc.

**V**

**Vigias** - são requisitados em todos os navios, são os vigias do navio. Também é uma categoria que corre o risco de ser extinta, tendo em vista que é uma função quase desnecessária e é muito comum serem requisitados e não comparecerem ao trabalho. Algumas agências já tem a prática de informar ao OGMO da ausência. Quando isso ocorre, o trabalhador fica sem receber pelo trabalho não prestado.



## **APÊNDICES**

## APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO

Este questionário tem como objetivo conhecer como se deu a transição dos trabalhos portuários a partir da Modernização Portuária fruto da institucionalização da Lei 8.630/93 de Modernização dos Portos, e o impacto ocorrido na gestão dos trabalhadores do setor portuário em virtude da institucionalização do OGMO- Órgão Gestor de Mão-de-obra dos trabalhadores portuários avulsos.

**01 Sexo:** ( ) Masculino ( ) Feminino

**02 Em que intervalo está sua idade?**

- ( ) De 18 à 25 Anos
- ( ) De 26 à 40 Anos
- ( ) De 41 à 50 Anos
- ( ) Acima de 51 anos

**03 Qual o seu grau de Instrução:**

- ( ) 1º Grau Incompleto
- ( ) 1º Grau Completo
- ( ) 2º Grau Incompleto
- ( ) 3º Grau Incompleto
- ( ) 3º Grau Completo
- ( ) Especialização
- ( ) Mestrado e/ou doutorado

**04 A qual categoria você pertence?**

- ( ) Estivador
- ( ) Conferentes
- ( ) Consertador
- ( ) Arrumador / Capatazia
- ( ) Outros - Informar \_\_\_\_\_

**05 Como foi seu ingresso no OGMO?**

- ( ) Hereditariedade (de pai pra filho;
- ( ) Indicação de parente e/ou amigo;
- ( ) Por intermédio de concurso;

**06 Além do salário, o OGMO paga outros benefícios?**

- ( ) Sim
- ( ) Não

**07 você considera que o salário e benefício que recebe é:**

- ( ) Excelente salário (acima do salário de mercado)
- ( ) Bom salário (está na média recebida pelos demais trabalhadores portuários);
- ( ) Bom, porém diante dos riscos poderia ser maior;
- ( ) Baixo, pelo nível de complexidade e dificuldade

**08 Em relação a segurança e medicina do trabalho, você considera ter acompanhamento adequado?**

- Sim  
 Não

**09 O OGMO oferece treinamentos relacionados as atividades exercidas por você?**

- Sim  
 Não

**10 Qual o Programa para aposentadoria os TPAs estão enquadrados?**

- INSS  
 Privada  
 Outros

**11 Você recebe informações a respeito dos depósitos dos benefícios sociais previdenciários?**

- Sim  
 Não

**12 Você é sindicalizado?**

- Sim  
 Não

**13 Qual sindicato?** \_\_\_\_\_

**14 Qual a sua visão sobre a atuação dos Sindicatos?**

- É Uma instituição presente na maioria das decisões;  
 Participa pouco das negociações dos processos trabalhistas;  
 Não tem nenhuma atuação nos processos de trabalhos;

**15 Qual a sua relação com o OGMO:**

- Apenas profissional, não há nenhuma interação entre trabalhadores;  
 Existem eventos, porém somente para os trabalhadores;  
 O OGMO proporciona eventos de integração entre os familiares dos TPAs;

**16 Os sindicatos realizam algum evento social de integração dos sindicalizados e familiares?**

- Sim  
 Não

**17 Quais?** \_\_\_\_\_.

**18 Há Quantos anos trabalha como trabalhador Portuário Avulso?**

- Até 5 anos  
 De 06 até 10 anos  
 De 11 Até 15 anos  
 De 16 Até 20 anos  
 Acima de 21 anos - Opcional: Informar quantos anos \_\_\_\_\_

**Para os que têm acima de 20 anos de trabalho e prestaram serviços antes da institucionalização do OGMO: (Atuação dos sindicatos para os TPS's. Perguntas de 19 à 23)**

**19 Num modo geral, as condições de trabalharam melhoram a partir da criação do OGMO?**

- Melhoram
- Pioraram

**Quais foram as melhorias?**

- Salários
- Benefícios sociais
- Segurança e medica
- Treinamentos

**O que piorou?** \_\_\_\_\_

**20 Como você classifica a administração anterior (Sindicatos) em relação ao OGMO?**

- Muito melhor
- Melhor
- Igual
- Pior
- Muito pior

**21 Você participou dos movimentos de greve no período de transição?**

- Sim
- Não

**22 Favor citar algumas delas:** \_\_\_\_\_

**23 O seu relacionamento com o Sindicato antes do OGMO era...**

- Melhor
- Igual
- Pior

**24 Fale um pouco sobre seu trabalho:** \_\_\_\_\_

**ENTREVISTA COM DIRETORES DOS SINDICATOS:**

- 1 -Conta um pouco sobre a história do Sindicato:
- 2 -Fale um pouco sobre as atividades desenvolvidas pelo TPA:
- 3 -Como era o trabalho do TPA antes do OGMO e como está hoje, houve alguma mudança?
- 4 - Como foi a transição da administração dos TPAs do sindicato para o OGMO?
- 5 -Como eram as negociações antes do OGMO e como está nos dias de hoje? 6 - Todos os associados tiveram os registros no OGMO?
- 7 - Houve algum incentivo para não ter o registro no OGMO?
- 8 - Houve redução do salário dos TPAs?
- 9 -Os TPAS mais velhos conseguiram absorver bem as novas diretrizes impostas pela lei de modernização
- 10 -Como é o relacionamento dos trabalhadores mais antigos com os que entraram após o OGMO?
- 11 - Quem paga a previdência privada?
- 12 - O sindicato sofreu alguma perda com a Lei?
- 13 - Os trabalhadores sofreram alguma perda com a Lei?
- 14 - Houve alguma mudança na relação dos trabalhadores com o sindicato?
- 15 - A Lei de Modernização veio com o objetivo de colocar os portos brasileiros em condições de igualdade com os portos internacionais, você acredita que o objetivo foi alcançado e quais foram os mais beneficiados com a Lei?
- 16 - Quem foi mais beneficiado com essa lei?
- 17 - Os país passa por um momento de crise politica, esta crise afeta a categoria dos TPAs:

## APÊNDICE B – ENTREVISTA COM SR. ELIAS GASPAR PEREIRA

Entrevista realizada em 29/10/2010, na residência do Sr. Elias Gaspar Pereira - comerciante, com 60 anos, nascido no interior do Paraná em Londrina. Membro da classe trabalhadora - lavrador e portuário, alienado em termos políticos, católico não praticante. Veio para o Espírito Santo em 1975 em busca de emprego, fixou residência desde sua chegada em Itanguá- Cariacica.

Sr. Elias trabalhou como lavrador, com laminação de madeira no Paraná, no Espírito Santo seu primeiro emprego foi na Braspérola, posteriormente armazém Tristão e no porto como Arrumador (doqueiro). Aposentado pelo **Sindicato dos Arrumadores do Estado do Espírito Santo**, desde 1996. A aposentadoria deu-se por imposição do OGMO - Órgão Gestor de Mão de obra, criado pela Lei 8.630/93 - Modernização do Porto. Atualmente é comerciante, possui um bar na localidade que mora, possui algumas garagens alugadas e um sítio

**Foi solicitado que o senhor Elias falasse um pouco sobre sua infância e período escolar, sobre este assunto ele disse:** Foi muito difícil, muito difícil, muito trabalho, pouco estudo naquela época, foi em 60, naquela época para ir à escola tinha que andar uns 10 kms, trabalhava muito na roça e meu pai não deixava nós estudar. **Onde o senhor morava?** Morava em Londrina. **Seu pai era agricultor?** Meu pai era agricultor. **Qual tipo de plantação?** Naquela época era café, feijão, milho, arroz e amendoim. **Além do senhor, quantos filhos tinham na casa?** Na casa nós somos em sete, são duas mulheres e cinco homens. **O senhor estudou até que grau?** Segundo ano.

**Quando o senhor veio para o Espírito Santo?** aí eu já vim casado, mudei pra Guaíra, aí de lá eu vim embora pra qui, passei muita dificuldade mesmo. **Em Guaíra o senhor trabalhava em que?** Trabalhava na roça e depois comecei a trabalhar de empregado. **Qual foi o primeiro emprego?** Foi laminação, trabalhei na laminadora que eles falavam, é laminava madeiras e mandavam para Curitiba para fazer portas e janelas, fazer os móveis. **Em que ano o Sr. trabalhou nessa madeireira?** Entrei 1971, entrei em 1971 e fiquei lá até 1974, aí eu casei e vim embora para cá.

**Quando o senhor veio para o Espírito santo, qual foi o primeiro local que o senhor morou?** Na rua mesmo aqui, pagava aluguel ali numa casinha ali, aqui em Itanguá. **Qual foi seu primeiro emprego?** Braspérola, só trabalhei três meses também, quando cheguei aqui, lá eu trabalhava armazém, cheguei aqui entrei na Braspérola ganhando uma coisinha à toa, aí eu desesperei, a mulher desesperou e quis voltar para traz, eu não quis voltar, eu sou teimoso, vou ficar um ano aqui, se em um ano eu não consegui nada aí eu volto para traz, mas eu em cinco mês eu botei minha vida em dia e melhorou muito. Na época da Braspérola o salário era 180 cruzeiros, aí eu tinha que fazer 100 horas extras para arrumar duzentos reais, era cruzeiro parece, para arrumar duzentos cruzeiros. Aí sai de lá, saí de lá e entrei no armazém de café Tristão, aí melhorou muito, aí eu ganhava 180, em um mês na Tristão eu ganhava mais de 700, aí melhorou muito, aí já arrumei minha casinha, uma coisinha e arrumei outra, trabalhando. Ai a turma me incentivou a saí dali e entrar no porto, aí eu fui para o porto, aí melhorou mais ainda”.

**Como o senhor entrou no porto?** Eu vim, eu vim de lá pra cá, ai pra mim entrar eu tive que voltar lá no Paraná pra pegar uma carta, uma carta como visitante pra trabalhar três mês ai trabalhei três mês, mas na época que eu trabalhei três mês chegou um café da África, foi muita quantidade de café, aí eu cheguei e falei com a diretoria minha carta venceu, o que vocês vão fazer comigo? Aí eles disse, eu não quero conversa com você não, pode voltar e trabalhar, ai voltei a trabalha ai fiquei um ano.

**O senhor era filiado a algum sindicato?** Eu era filiado ao sindicato do Paraná, aí eu vim como visitante para trabalhar três meses, desse três mês passou a validade, a carta era para três meses. Tinha muito serviço. Ai quando deu um ano, eles alertaram de querer mandar nós embora, ai mandaram, tinha muita gente do sindicato do Paraná que trabalhava aqui, veio muita gente de lá pra cá por intermédio de mim para trabalhar no porto, como aqui não tinha gente pra trabalhar eu liguei para o meu sindicato no Paraná e eles mandaram um monte de gente pra cá ai ficaram aqui, ai mandaram os outros embora e queria mandar eu, eu disse: não vocês não vão me mandar embora, eu tenho um ano aqui, ai o diretor disse: não, você vai ser mandado embora não, ai eu fiquei, fiquei 19 anos 3 meses e 8 dias. Lá eu entrei em 19/10/77 e eu saí em 96, não lembro a época de 96 não, mas foi na faixa de março a junho mais

ou menos, foi na época que começou entrar o Órgão gestor ai eles ia indenizar o povo, na época dava 21.560 real, ai eu já tinha o bar, já tinha minha casinha, aí dava pra eu aposentar com 80% na época, ai eu resolvi pegar o dinheiro e aposentar.

**No período que trabalhou no porto o senhor chegou a fazer parte da diretoria do sindicato?** Não eu só trabalhei, me ofereceram muito, mas eu não quis. **O senhor tinha algum contato com o pessoal da administração? Como era o tratamento deles com os demais associados?** Sim, lá eu não tenho o que reclamar da diretoria, eles são muito bons para mim, hoje eu chego lá eles me abraçam, eles param o trabalho pra conversar com a gente, eles dão muita atenção pra gente, então o meu sindicato eu amo ele, o que eu tenho hoje foi ganhado no sindicato, foi ganhado de mais algum canto, mas o sindicato é tudo pra mim, me ajudou muito.

**Existe alguma união entre os sindicatos das diversas categorias?** O sindicato nosso com os outros sindicatos? **Sim.** Olha, o sindicato é político um com outro, um quer ganhar mais do que o outro, são sempre políticos uns com os outros. Eis já tentaram unificar todos os sindicatos transformar em um só sindicato, mas inclusive a estiva não aceita isto. É porque a estiva ganha três vezes mais que nós, o sindicato dos consertadores ali só tem medico, ali é advogado ali só tem gente grande mesmo, ali dificilmente, até que entrou, um da doca entrou agora, mas é difícil entrar. **Os arrumadores que são chamados doqueiros, porque essa diferença com os demais trabalhadores avulsos?** Doqueiro, mas no final agora eles trocaram, ai ficou com Sindicato Portuário (ele mostra a carteirinha do sindicato) ai de vez em quando eles trocam, mas não justificam não.

**No período da transição do OGMO, como foram os movimentos no porto. O senhor chegou a participar de algum?** Quando foi o Órgão Gestor entrar ali, deu muita greve, foi muito difícil, ai foi, teve muitas reuniões pra chegar, agora, agora que se acertaram lá. **Antes de conhecer o que seria o trabalho do OGMO teve muita resistência por parte dos trabalhadores?** Não porque naquela época não era o OGMO, os serviços eram feitos pelo porto, pelos portuários, ai depois que nos saímos é que entrou o OGMO.

**O senhor não chegou a ser filiado ao OGMO?** Não, quando nós saímos, o advogado explicou a nós, nós tínhamos que sair e entregar a carteirinha e não fôssemos mais,



não aceitaria mais nós entrar no porto. **Saiu por imposição do OGMO.** Isto, inclusive eles fizeram uma cooperativa, tem a cooperativa que estava tentando entrar lá, faz tempo que eu não vou na cooperativa, não sei como está lá, eles estão trabalhando na cooperativa, já faz parte, mas eu não sei o que eles estão trabalhando, me parece que na CST eles estão trabalhando. **Quando o senhor saiu, saíram várias pessoas?** Nós saímos uma faixa de 500 pessoas. **Só do Sindicato dos Arrumadores ou no geral?** O que saiu mais foi do sindicato, eu acho do Sindicato da Estiva que saiu uns quatro ou cinco.

**Qual foi o discurso usado para não filiar todos os TPAs?** Eles falô que quando nós saíssemos tinha que entregar a carteirinha e que nós não entraria mais no cais, pelo OGMO nós não entraria mais. Inclusive se eu quiser entrar no cais eu não entro mais, eles não deixa eu entrar. **O pessoal que saiu recorreu?** Os que saíram a maior parte está no armazém, está no armazém ainda no cais e os que formaram a cooperativa estão trabalhando, agora eu não sei se estão trabalhando, eles estavam trabalhando aqui na vale, no vagão, eles estavam querendo entrar na CST, mais eu não sei se eles entraram, eu não tenho ido lá.

**Qual a função do arrumador?** A operação é as ferragens, bobinas, vergalhões, café, tudo os arrumadores engata do lado de fora e manda pra dentro do navio, lá a estiva desengata e arruma a carga e manda pra fora, quando vai tirar os produtos de dentro do navio, eles tira e os arrumadores desengata do lado de fora. Pra dizer a verdade o serviço e praticamente quase uma coisa só, o que nós engata eles desengata e o que eles engata nós desengata aqui fora, e uma coisa só. Só que o ordenado deles é bem melhor que o nosso, na época que eu saí a tonelagem pra nós era 37 real parece, a estiva regula a faixa de 135,00, a diferença da estiva para o arrumador é uma diferença muito grande, é por isso que eles não vão unificar nunca.

**Quem ficou fazendo o trabalho de vocês?** Eles contrataram mais gente, porque lá tinha o associado e tinha o servidor, então o associado tinha o direito de mandar no serviço, tirar o direito, tinha o direito de escolher um serviço melhor, aí quando nós não queria ir naquele trabalho, aí o carteirinha que ia. Isso, aquele serviço que dava mais dinheiro aí então nós ia, aí quando aquele trabalho estava já tava pouco, aí quem ia era o servidor. Aí agora como nós saímos aí esses servidores passaram a ser sócios, eles colocaram eles no lugar da gente.

**Aposentadoria** - Eu saí porque eu já tinha meu comércio aqui, eu tenho um terreninho na roça e a mulher estava ficando sozinha aqui, aí eles ofereceram aquele dinheiro pra gente, aí eu peguei e aposentei com 80%, não aposentei bem mais tive a cabeça, eu peguei aquele dinheiro, comprei um terreno grande ali e ai fiz tudo de garagem, tenho 18 garagens alugada, o valor foi pouco mais está compensando, pelo aluguel que recebo. **Hoje o senhor trabalha só aqui no bar?** Sim eu trabalho aqui. **Senhor gostaria de voltar a trabalhar no porto?** Não, eu tenho vinte e cinco anos de bar, a minha vontade é fechar isso aqui, porque eu não aguento mais, se eles falar, você quer voltar a trabalhar eu voltaria. Não porque eu preciso, as pessoas falam, para que voltar, voltar pra que, não está precisando mais disso aí não, pra que mexer com aquilo, fica tranquilo, está comendo e bebendo, inclusive eu quero fechar isso aqui, é muito difícil trabalhar, ai se eu fechar vou embora pro sitio.

**O senhor se envolveu nos movimentos no porto?** Nunca gostei de política, pra dizer a verdade nunca gostei de greve, tinha as reuniões nos sindicatos, eles pediam os associados pra não embarcar, mas eu preferia embarcar e não arrumar confusão, não gosto, gosto de trabalhar, a minha alegria é trabalhar.

**A mudança do regime político afetou os trabalhos no porto?** Não, a política mais foi quando o Órgão gestor começou a querer vir incomodar o porto, aí teve muita greve, muito problema, ficamos muito prados por causa de greve, foi mais só isto aí. Eles falaram que nós ainda tem um dinheiro, na realidade nós não entende, els fala que 21.000 e pouco, ai eles tiraram 11.000 pra formar uma cooperativa, esta cooperativa não foi formada esse o dinheiro sumiu, eles fala lá, mas eu não envolvo com isto, eu acho que isso ai é, eu não acredito ai eu não vou. Eles vem aqui fala que eu tenho um dinheiro, se eu tenho dinheiro, então eu vou assinar, mas eu não gosto de correr atrás não, se for pra arrumar um advogado e pagar do meu bolso, eu vou pagar, mas só que eu não vou envolver com isso ai não.

Inclusive nós temos lá o risco de vida, eu achei que foi errado nosso risco de vida, nós colocamos no risco de vida que nós temos o direito de direito de receber o risco de vida, os portuários recebeu, os sindicatos nosso, aqueles que entraram por último, tinha uns que entrou só pra jogar bola, dava dois três dias de trabalho no mês, recebeu, e nós não recebemos, um pouco recebeu e nós até agora não recebemos,

nós vamos esperar pra receber porque se abriu o caminho pra uns receber, porque nós não vamos receber.

**Contato com pessoal do sindicato?** Isso o advogado nosso ele abandonou a causa, ele abandonou nossa causa, porque ali não é só o juiz, aí o nosso foi abandonado, aí nós colocamos com Dr. Alex ele pegou a causa e foi e desistiu, aí o nosso está parado. O nosso está parado, está parado.

**As pessoas que continuaram no porto, o que elas falam da administração do OGMO. O senhor tem contato com estas pessoas?** Alguns, alguns, porque a maior parte já aposentou, eu conheço bem pouquinho, só conheço mesmo agora a nossa diretoria e a diretoria você já sabe como é diretoria, eles fecham as salas e ninguém sabe o que eles ganham ninguém sabe o que eles falam, ali é uma maçonaria, eles fecham ali e ninguém sabe o que eles ganham. Se eles fá aqui embaixo o tanto que eles ganha, eles mandam embora. Bem fechado, é todo lacrado, ninguém pode saber o que eles conversaram lá dentro.

**No final, foi perguntado se ele tinha algo a mais a falar:** não, não para mim graças as Deus eu tendo saúde, minha alegria é trabalhar, o que eu gosto é trabalhar, para mim está bom demais.

**O senhor tem vontade de voltar para o Paraná?** Não, nós fomos passear, passeamos quatorze dias, passeamos bastante, Mato Grosso, Paraguai, fomos nas casas dos parentes lá, mas voltar não volto mais não, no começo sim, a minha esposa chorava, mas agora não, agora ela foi lá, conheceu a filha. Eu era metade capixaba e metade paranaense, mas agora já passei a ser mais capixaba do que paranaense, convivi mais aqui pelo tempo do que no Paraná. Eu agora tenho 60 anos, trabalhei muito, muito, Deus ajudou muito nós. Tenho três filhas, duas casadas uma netinha.

**Perguntei a respeito do trabalho no sindicato do Paraná** - Ainda em Guaíra, ele sai da empresa de laminação e filia-se ao Sindicato dos Arrumadores de Guaíra - Paraná, para trabalhar em armazéns e porto seco - flutuantes, os arrumadores trabalhavam com o transporte de soja, feijão, entre outros produtos, dos armazéns para os caminhões que transportavam as cargas até o Porto de Paranaguá. Inicialmente o sindicato era administrado pelo sindicato de Maringá, com o objetivo de

facilitar, passaram a administração para Guaíra, no entanto, o presidente no final do ano, não pagou os direitos dos trabalhadores - Férias e 13º salário, fugindo com o dinheiro e deixando os trabalhadores revoltados, motivo que levou Sr. Elias vir para o Espírito Santo.

Para entrar no porto de Vitória, ele volta no Paraná e pega uma carta como visitante, que o autoriza trabalhar por três meses, porém quando está trabalhando chega um navio da África com café, e o serviço aumenta bastante, o período de três meses vence, Sr. Elias vai até a diretoria de o sindicato informar que está com a autorização vencida, mas diante da quantidade de trabalho, o diretor não quer nem saber de autorização e solicita que o Sr. Elias volte a trabalhar e se possível chame mais gente para o serviço.

Nesse momento, ele, Sr. Elias liga para o Sindicato do Paraná e solicita trabalhadores para o porto de Vitória, o pessoal vem, porém com uma autorização de três meses, podendo ser revogadas por mais seis meses, no final desse período o trabalho normaliza e o Sindicato dispensa os trabalhadores - inclusive Sr. Elias, mas ele questiona que eles não poderiam mandá-lo embora, uma vez que avisou que estava com a carta vencida e até arrumou mais gente para trabalhar. A diretoria do Sindicato solicita que ele fique afastado por um período, dispensa o pessoal que veio do Paraná, para posteriormente fazer o cadastro junto ao sindicato. Local que trabalha por dezenove anos.

**Perguntei sobre religião-** ele informa que é católico não praticante, apenas a família vai à Igreja, ele nunca vai.

## APÊNDICE C – ENTREVISTA COM ADILSON JOSÉ CRUZEIRO

### **Entrevista realizada em 03/06/2016 na sede do Sindicato dos Conferentes.**

Adilson José Cruzeiro, é TPA na atividade de conferente, Diretor do Sindicato dos Conferentes e Advogado. Professor da FDV no curso de Pós-Graduação de Direito Marítimo e Portuário.

Cruzeiro iniciou a entrevista apresentando alguns trabalhos que ministra no curso de Pós-Graduação na FDV, falando sobre as leis portuárias e sobre a lei 8.630/93.

Cruzeiro - Como pode ver não houve nenhuma alteração nas definições da Lei 8630/93 para a 12.815/2013, (lê um parágrafo das definições dos trabalhos de Capatazia). Isso aqui quem faz hoje é o pessoal da capatazia que está ligado ao SUPORT, parte desse serviço quem faz é a Capatazia que está ligada ao SUPORT, o pessoal do SUPORT tem os que tem vínculo e tem os avulsos.

O trabalho de conferência em terra que eles chamam de conferência de saída, o transporte interno, movimentação de empilhadeiras na área externa, abertura de volumes para conferência, isso aqui tudo quem faz é os filiados ao sindicato do SUPORT. A capatazia filiada ao Sindicato dos Arrumadores ela efetua hoje o alinhamento da carga no costado para ser içado e colocado a bordo, esse é o trabalho dos arrumadores hoje que é também chamado de capatazia, os antigos doqueiros, mas eles não gostam de ser chamado de doqueiros, porque isso era uma atividade ligadas as Companhias Docas, quando eles atracavam o navio tinha uma taxa que eles pagavam para Companhia Docas que já incluía essa movimentação de mercadoria, esse engate e desengate em terra, então eram funcionários da CODESA que fazia isto, aí com o advento dos arrumadores e da capatazia eles foram se organizando em sindicatos e fazem isto hoje. Então essa taxa hoje já não mais inclui esse pagamento desse pessoal, inclui armazenagem e outras coisas, manipulação da carga interna no porto, agora essa fatia hoje eles requisitam ao Sindicato dos Arrumadores que é os antigos doqueiros que eram vinculados a Docas.

Então só voltando aqui um pouco atrás, tem algumas definições que tinham na Lei 8.630 e vieram para a 12.815/2013, alguns tiveram algumas modificações, então é interessante saber o que é um porto organizado, o que é uma área de porto

organizado, a gente houve muito falar isso e a gente não sabe. Instalação portuária, terminal de uso privado, operador portuário, antes da lei 8.630/93 era chamado de agente marítimo, agência marítima, hoje existe as agências marítimas ainda, ela cuida da liberação da carga, da tripulação, a questão aduaneira, agora quem lida com o trabalhador portuário avulso chama-se Operador Portuário, ele hoje tem que ser pré-qualificado.

Antes da Lei 8.630/93, o CAP tinha uma grande influência nisso aqui, o CAP era um órgão consultivo e deliberativo, hoje ele não é mais, na Lei 12.815 ele é apenas um órgão consultivo, mas continua existindo, perdeu um pouco de força, mas continua existindo. Aí vem, Capatazia, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcação e bloco.

**Perguntado se o pessoal de bloco é avulso:** Ele é avulso e hoje ele está ligado ao Sindicato do SUPORT, mas isso aqui quase não faz mais, é uma atividade hoje quase extinta, é uma atividade de limpeza e conservação de embarcações Mercantes e seus tanques, batimento de ferrugem, pintura e isso quem faz é a própria tripulação. O pessoal de bloco está fazendo hoje a peação de carga, que eles chamam de bloco, pela definição da Lei, você pode ver que nem consta aqui a atividade do bloco, o que é uma atividade da estiva, atividade de movimentação de mercadoria nos conveses, nos porões, a estiva só trabalha a bordo, incluindo arrumação, transbordo, peação e desapeção, isso aí hoje é da estiva.

**Apresenta um slide antes das duas leis:** nós temos capatazia, estiva, conferentes, bloco, arrumadores e consertadores, esse pessoal todo era sindicato, cada um deles tinha um sindicato. Os sindicatos separadamente, cada um deles efetuava sua escalação, o recolhimento dos encargos, pagamentos, disciplinas e EAPI. Depois da Lei o que mudou? Hoje nós temos operadores portuários, nós temos Órgão Gestor de mão de obra, nós temos os sindicatos e o OGMO é um órgão meramente executivo, ele executa o que está no acordo e na convenção coletiva, ele não toma nenhuma decisão, ele não cria normas, ele não dita normas, ele cumpre o que o operador portuário e sindicato firmaram em acordo da convenção coletiva, são os operadores e sindicatos que decidem todas a forma de escalação, remuneração, tamanho de equipe, função de cada um, tudo é negociado com o operador portuário que é o

SINDIOPES que é o sindicato deles e o sindicato, o OGMO só cumpre com o que ficou acordado ali.

**Apresenta algumas leis**, a 9.719 continua valendo, ela não foi revogada, ela responde sobre normas e condições gerais de proteção, essa lei trás, não é que ela traz, no Brasil interessante, eu sou advogado e tem umas coisas que eu não entendo, eles criam um órgão, tem uma Lei 8.630/93, criou o OGMO que é o órgão gestor, a lei define quais são as atribuições dele, competência e responsabilidade dele e depois tem que vir uma lei para reforçar a Lei, essa lei é de 98, presta atenção nisso aqui, está tudo repetido lá na Lei. Essa Lei vem dizendo o que o OMO tem que fazer: efetuar o pagamento, pagar decimo terceiro e férias, efetuar no prazo de 48 horas o pagamento, depositar parcela de férias, o Operador e OGMO manterá o registro do trabalhador portuário avulso.

Essa é uma norma importante a NR 29, inclusive essa norma aqui, ela teve o nascedouro aqui em Vitória com os trabalhadores portuário avulso juntamente com a fundação, porque não tinha uma norma que regulamentava o trabalho portuário, a saúde do trabalhador portuário. Já tem algumas alterações aqui, mas essa norma continua valendo, só uma coisa que ela traz aqui, eu só coloquei pra dizer que existe. E essa lei 12.815, ela dispõe sobre (mostra sobre o que a lei dispõe), altera as leis tais... revoga a 8.630, ela revoga a 11.610 e alguns dispositivos 11.414, ela revogou totalmente a 8.630, informa que existe uma diferença muito pequena entre a lei 8.630/93 e a 12.814 (apresenta a comparação entre as duas leis e diz que uma é cópia da outra). Uma alteração que teve foi que o OGMO não responde por prejuízo causado pelos trabalhadores portuários avulsos aos operadores portuários e serviços para terceiros, interessante isso... se você for estudar um pouquinho a questão trabalhista, o avulso mantém esse suporte vínculo com o OGMO, aonde é o OGMO que escala, paga, arrecada as contribuições da previdência, une, zela pelas normas de segurança e ele não é responsável pelos atos dos trabalhador no local do trabalho “algumas aberrações da Lei, mas tudo bem” .

Aqui houve uma grande mudança nesse parágrafo, sutilmente se você olhar a lei 8.630/93 que está o seguinte: o OGMO responde solidariamente com os operadores portuários pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso. Aí colocaram isto: (adendo da lei 12.815) E pelas indenizações decorrentes dos acidentes no

trabalho, porque não tinha isso e é uma coisa como na área portuária, acidente no porto é direto, apesar de ter dado uma boa caída.

Fala sobre a Comissão paritária que ele faz parte, que é uma comissão exclusivamente para julgar litígios, decorrentes da aplicação dos três artigos (apresenta no slide) que praticamente para o trabalhador portuário avulso, tem que ter o conselho de supervisão, esse conselho que delibera sobre as matérias contidas no inciso (apresenta o inciso em slide), ele traz o tamanho do quadro anualmente, cada sindicato é controlado por esse quadro, a quantidade de gente associados do sindicato e TPAs de cada sindicato é controlado pelo conselho de supervisão, a cada anos eles fazem uma contagem de horas, tem uma formula que eles fazem, se der mais do que tem no quadro ele faz um concurso interno e permite que associados de outras categorias migrem para aquelas que está faltando gente, se for menor não tem o quadro, isso é feito anualmente e quem controla isso é o conselho de supervisão.

#### **Apresenta a composição do conselho.**

Tudo que era administrativo passou para o OGMO, nós estamos agora como sindicato mesmo, cuidando das condições de trabalho, negociando, cuidando dos interesses dos associados mesmo.

**Apresenta outro slide que ministrou para uma turma de direito**, a característica do OGMO hoje é, ele é um trabalho subordinado, se você olhar pelo artigo 32, que é o que eu te falei, o OGMO é o que mantem o registro, ele é que escala, ele que arrecada é ele que paga, então ele é típico de vínculo empregatício e também está sujeito a direção e ordem do OGMO, porque é ele que mantem o cadastro, o registro, ele promove o treinamento, ele seleciona e registra, tudo compete a ele, estabelece o número de vagas, estabelece a forma de como vai ser o acesso a essas vagas, ele que expele os documentos.

**Apresenta algumas características dos trabalhos portuários:** artigo 6 da lei diz quem é que tem que fiscalizar, quem é que tem que aplicar a penalidade, então é um trabalho subordinado, se eu não fizer eu vou ser punido, então eu sou subordinado.

Perguntado sobre o regimento das leis trabalhistas do trabalhador portuário avulso. A lei do trabalhador avulso é a Lei 12.815 e algumas leis, que dentro da lei existem



vários regimentos da CLT e quase total da lei 8.630/93, ela revogou vários artigos da CLT que tratava do avulso.

- Onerosidade - é uma característica, que é o OGMO que paga;
- Pessoalidade - se eu sou requisitado, eu que tenho que ir, não posso mandar outro no meu lugar, o que é uma pessoalidade;
- Não é eventual, porque o trabalho é interrupto;
- Alguns princípios: (apresenta a aula que dá para o curso de direito)

Outro avanço que nós tivemos foi a categoria de trabalho diferenciado que a gente não tinha, o artigo 8º da condição e trata das prerrogativas das entidades sindicais, ela diz que ao sindicato cabe a defesa, o direito de defesa coletiva e individuais da categoria.

Dentre várias categorias ainda há uma específica para a escala como diferenciado, a defesa está no artigo 511 da CLT, ele diz que: e que se forma como empregados para exercer profissão e função diferenciado por força de estatuto em condições de vidas singulares. A gente se enquadra nisso aí e a lei trouxe isso aí para gente, enquadrando a gente como categoria diferenciada.

**Foi perguntado se todos os associados do sindicato tiveram o registro efetivado pelo OGMO:**

Todos, eles fizeram um BAP Boletim de Atualização Portuária, feito pelo ministério da marinha da capitania dos portos, esse BAP a gente, todos aqueles que eram filiados ao Sindicato tinha a antiga carteira da DTM que era a Delegacia do Trabalho Marítimo é que expedia as carteiras para os trabalhadores marítimos e avulsos, e aqueles que detinha essa carteira como trabalhador portuário avulso, eles receberam do BAP o sim, são trabalhadores portuários marítimos avulsos e todos eles conseguiram o registro no OGMO. Depois com a extinção da DTM, esse acervo passou... esse material dela passou para a antiga DRT. (Apresenta os artigos da CLT que foram revogados pela Lei 8.630/93 - artigo 254, 255, 256, 257... tudo que falava de avulso, jogaram para a lei)

Histórico da DTM - foi criada em 1933, dentro da DTM tinha os conselhos, e ela fora extinta em 1989...

- Apresenta o slide sobre a SUNAMAM, muito importante, ela veio substituir o CNMM, tenho algumas resoluções dela...
- Em 1975 foi criada a Portobrás;
- Em 1988 com a nova constituição o estado afasta definitivamente dos sindicatos;
- Em 1993 a nova lei do porto com a criação do OGMO;
- Em 1996 a criação do GEMPO

**Perguntado desde quando o sindicato administrava os serviços dos TPAs:**

Responde que foi desde que começou, desde sempre ele que administrava, só parou em 1993 quando surgiu a Lei 8.630/93, em 1995 foi criado os OGMOS. Tinha os órgãos que regulamentava os serviços, mas a administração era toda feita pelo sindicato, requisitava, pagava, ele recolhia os encargos, ele fazia tudo. Em 1996 o governo cria o GEMPO foi criado para incrementar o OGMO, porque o OGMO em alguns estados ele estava muito fragilizado, aqui não, aqui a gente entrou, já que não pode brigar, vamos aliar, se a gente não pode combater esse inimigo, a gente se alia a ele e vamos tirar o que puder deles. (Apresenta slide falando sobre o GEMPO; apresenta slide com o resumo da Lei 8.630/93 em 2011, antes da lei 12815).

**Foi perguntado se o sindicato resistiu e participou dos movimentos:** houve resistência sim, participamos das greves, dos movimentos, participamos de tudo...

**Qual era o medo?** O medo era de perder a força junto aos associados, e perder também aquele poder de greve. Porque hoje se você olhar aquele primeiro slide (Apresenta o slide), você tinha os sindicatos, então eles requisitavam aos sindicatos, bastava o sindicato não escalar que o serviço estava parado, assim a gente tinha mais força de parar os portos, nós perdemos essa força, com o OGMO vai depender da capacidade de cada diretoria, você tem que trazer o associado para você. Hoje não, hoje os operadores mandam a requisição para o OGMO e o OGMO escala. Nós temos que ter uma certa liderança para dizer, não vão ao trabalho ou vão lá e não vão trabalhar.

**Perguntado sobre a multifuncionalidade:** existe sim, inclusive eu era do sindicato dos consertadores que já não existe mais, aí eu era multifuncional de conferente (2004 ou 2006) eu vim para cá como registrado, eu era multifuncional, ai foi feito um concurso interno na época e eu migrei pra cá, assim, eu mais uns cinco ou seis na época.

**Perguntado sobre os outros consertadores:** quando acabou foi feito a divisão, a estiva ficou com um pouco, e um pouco veio para cá. Porque ele não acabou em 2006, ele acabou depois, aí quando ele realmente acabou, a grande maioria foi para a estiva e outro grupo veio para cá, aí a gente acolheu eles aqui.

**Perguntado se o serviço de consertador acabou:** praticamente, a gente consertava embalagens, sacarias, no siderúrgico também tinha, eles tinham umas coisas cintadas, mas hoje é... basicamente acabou com essas cargas..

**Perguntado se a lei tratou da privatização:** ela não tratou muito da privatização não, mas essa a 12.815 ela trouxe alguma coisa melhor nesse sentido.

O maior problema é que os empresários queriam tirar da mão do sindicato essa função de estar com o poder na mão, porque querendo ou não essa foi uma época de inflação alta e o sindicato tinha uma fonte de renda com esse dinheiro, porque era um montante grande, por exemplo EPI, eles pagavam a taxa de EPI para o sindicato, eles pagavam uma taxa para a gente administrar as contas de férias e decimo terceiro, e o sindicato tinha ainda esse poder de para o porto a hora que eles quisessem, eu não vou escalar ninguém, então eles vieram mais em cima disso, para poder quebrar isso aí. Tanto é que essa lei, o primeiro projeto de lei dela foi o PL 8, esse PL tinha 11 artigos, depois transformou nessa lei de setenta e poucos artigos, e quando você abre a discursão caba colocando o que interessa nele, inclusive nos na época fizemos uma vigília lá em Brasília, direto tinha gente nossa lá, ficava lá dez dias, depois ia mais um e o que estava lá volta, e a gente ia revezando os grupos lá, para poder trabalhar essa lei, porque para o trabalhador, o grande avanço dessa lei foi que ela jogou tudo para negociação coletiva, então a base dela é a convecção coletiva do trabalho, tudo tem que ser negociado, nesse caso os trabalhadores não tiveram nenhuma perda, quem soube negociar e a gente estamos negociando bem, não teve nenhuma perda.

A gente hoje fica naquela, a gente ouve muita empresa reclamar que a situação econômica do país não está boa, então vamos segurar aqui, vamos deixar para dá esse aumento daqui um ano, mas o grande problema dos empresários na época foi de cortar esse cordão umbilical dos sindicatos com os trabalhadores, foi um ataque aos sindicatos, só que quem soube negociar não sentiu tanto na época e nem está sentindo hoje. Para nós hoje não faz diferença, nós estamos do mesmo jeito que estaria, não tem muita diferença. Algumas dificuldades para negociar, porque antes da lei o governo é que baixava os valores das taxas, se pegar a SUNAMAM, só pegar a última resolução (acho que foi 8179), eles baixaram os valores das taxas de cada faina de todos os portos do Brasil, a gente só cumpria, aí depois que veio a lei ainda teve umas negociações que eram feitas pelas federações, os sindicatos ainda não estava nisso aí, também negociava lá com o sindicato nacional deles e mandavam, as taxas são tanto os reajustes foram tanto.

Quando implementaram o OGMO estava funcionando, aí sim, cortou mesmo, aí ficava o sindicato de um lado nunca tinha negociado, o operador portuário do outro também nunca tinha negociado, a gente ficava na mesa e para sair a primeira convenção nossa, foram umas 50 reuniões ou mais, porque tudo que a gente falava o outro lado falava - a gente tem que ficar com o pé atrás, aí se a gente pedia alguma coisa o outro lado cedia, a gente perguntava, o que tem por trás disso? Porque ninguém tinha a pratica de negociar, para a gente fechar a convenção, eu lembro bem, nós estávamos ali no Hotel aonde hoje é o Novotel na cabeça da ponte, nós começamos a negociar era oito horas da manhã e foi até duas e meia da manhã, para conseguir fechar a convenção, aí você o tamanho da dificuldade que tinha, porque cada um tinha um medo, o que está acontecendo? Pô eles pediram 20% de aumento e eu falei que dava 10% e eles aceitaram, o que tem por trás disso? Hoje não, hoje nós estamos tranquilos, estamos numa boa aqui, negociamos sem problemas. Algumas dificuldades com os terminais evidentemente, TVV, Portocel e Praia Mole, é lógico que isso aí é normal, uma vez que você está negociando é com ArcelorMittal, Fíbria e com Vale do Rio Doce, aí é complicado, mas a gente tenta levar isso com tranquilidade.

A questão do porto público, nós temos a nossa convenção e nós negociamos com o Sindiopes e temos alguns acordos paralelos com operadores que tem um determinado

tipo específico de carga, nós temos um operador que só exporta granito, outro importa carro, então ele foge um pouco daquela negociação global da convenção, então a gente faz um acordo específico para o granito. Se você olhar a lei, convenção coletiva é entre os sindicatos, então é o nosso sindicato que negocia com os sindicatos dos operadores portuários é que nasce uma convenção. O acordo coletivo é o sindicato dos trabalhadores com o sindicato do empresário de uma empresa.

A inovação que trouxe a Lei 8.630/93 e a 12.815 manteve é o contrato coletivo de trabalho, o que não tinha, no Brasil não era regulamentado, o que é você fazer um acordo de associado com empresa, isso é ruim, então a gente nem pegou isso, isso é ruim... a gente entende que isso aí ia precarizar muito a mão de obra, então o máximo que nós temos é um acordo coletivo que é o sindicato está negociando com o operador portuário. E o que fez de Vitória sair na frente e ficar na frente, se eu negocio com você operador portuário de granito uma taxa de R\$ 1,00 por granito, qualquer outro que vier eu vou fazer a mesma taxa para ele, nós não fazemos distinção, para você vou cobrar R\$ 2,00, vou cobrar R\$ 0,50, não é assim, nós já temos um acordo para exportar granito, se você vai exportar granito nas mesmas condições que o outro, está pronto o acordo, a gente tem essa coerência com a gente. O acordo é feito pelo sindicato, por isso que o contrato coletivo não é legal, eu posso ir lá e fazer um contrato para cuidar dos interesses do operador, mas é o OGMO que tira o serviço, somente a convenção e acordo que é feito pelo sindicato e o OGMO cumpre os acordos.

**Foi perguntado sobre o ingresso no OGMO:** somente através de concurso, você faz o concurso fica por um período com cadastro, momento em que você vai fazer de tudo, isto é, trabalhar em todas as categorias e havendo vagas em determinada categoria, são feitas provas internas para galgar espaços em outras atividades. **Foi perguntado sobre a modalidade dos concursos, se era direcionado a uma categoria ou se entrava como TPA e depois via qual a categoria que melhor identificava:** antes era assim, antes era vigia, consertador e conferentes, que tinha concurso, estava não tinha concurso, aí com o advento do OGMO, passou a fazer concurso para todo mundo, é o concurso para trabalhador portuário avulso, aí ele vai fazendo um curso de habilitação de conferentes, um curso de estivador, um curso de vigia, aí ele fica sendo multifuncional dessas categorias até sobrar vagas, sobrou

vagas, aí ele vai fazer um concurso interno, aí ele vai passar do cadastro para o registro.

**Perguntado se todos que entram associa aos sindicatos:** no caso dos conferentes 100%, a estiva não, na estiva tem uns probleminhas internos entre eles lá, o desconto é muito alto então uns não associam. O nosso aqui é prejuízo para eles se não associar, porque nós temos um desconto para o sindicato de 11,5% para o sindicato, mas ele é limitado a um valor, é o único sindicato de avulso que tem isso, então ele sabe quanto vai descontar, no máximo isso aqui.

**Foi perguntado se o sindicato faz algum evento social com os sindicalizados:** normalmente no 01 de maio a gente faz, e nós temos uma área aqui que os associados podem usar à vontade sem pagar nada, nem energia eles pagam, pode usar o salão, enfeitar, fazer aniversário da filha do filho, ou mesmo reunir um grupo de amigos para jogar bola, desde que tenha um associado responsável.

**Perguntado o que o sindicato oferece ao trabalhador:** sim, o associado nosso hoje aqui, todos os associados do sindicato, quem é associado do sindicato, ele tem direito a um fundo social que ele usa esse fundo para pagar o plano de saúde dele, remédio, o plano de saúde são eles que pagam, mas usam parte desse fundo social que é negociado entre o sindicato e os operadores. Eles têm hoje a previdência privada que até 1988 era proibido o avulso não tinha, aí depois de 1988 a gente teve que escolher um plano desse aí, um previ da vida... um plano qualquer desse e começar a batalha para ver quem queria aceitar a gente nesse plano, para você ter uma ideia, isso aí saiu... a gente conseguiu isso aí há uns 10 anos atrás, a PELVTES foi a primeira, foi a que mudou o regimento dela lá para pegar a gente, então hoje os avulsos de Vitória, daqui tem essa previdência privada que é a PELVTES e que é um complemento e não tinha, isso tudo é benefício do sindicato para o associado, e se um associado daqui se desfiliar esse dinheiro dele que ia para o fundo social que ia para PELVTES ele é rateado com quem ficou ele perde esse direito. Por isso que eu falo que o que desconta para o sindicato é inferior a esse retorno que ele tem, então é vantagem para o associado.

**Perguntado se é comum o associado pedir desfiliação:** aqui no nosso sindicato nós nunca tivemos um caso, mas na estiva já teve, tem, mas não é tão comum assim,

o cara se aborrece com a diretoria, questão política, há não quero saber de sindicato e desfilia.

O OGMO é quem faz o depósito duas vezes por semana na conta individual do associado, faz o depósito de décimo terceiro e férias mensalmente em uma conta separada uma conta poupança para décimo terceiro e férias, ele faz o recolhimento dos encargos, INSS, IRRF e FGTS, isso é o OGMO que faz.

**Perguntado no geral sobre atuação do OGMO:** no geral foi bom, desafogou um pouco os sindicatos, hoje ele está cuidando somente do associado.

**Perguntou se reduziu a quantidade de trabalhadores:** não, em termo de redução de serviço não, em função do OGMO não, a crise normal diminui, mas em função do OGMO não.

## APÊNDICE D – ENTREVISTA COM JOSUÉ KING FERREIRA

### - Entrevista realizada em 01/07/2016, na sede do sindicato.

Josué King - Diretor Sindicato Arrumadores, formado em Gestão Portuária.

**Foi perguntado sobre a História do Sindicato dos Arrumadores:** Não existe muita coisa escrita sobre a história do sindicato, uma vez que nunca tiveram o interesse de manter por escrito a história deles e que no período da Ditadura todos os documentos dos Sindicatos foram recolhidos e ninguém tem o conhecimento para onde foram. Informa que se olhar a história marítima não tem muita coisa, porque o marítimo está muito ligado a Marinha do Brasil e o SINDMAR - Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante e esse pessoal que escreve a história dos sindicatos, por isso a história do portuário ficou muito aquém sobre a questão da própria história.

Se for analisar, as Universidades que é o local de pesquisa, são poucos os pesquisadores que interessa sobre a história dos sindicatos e pouco é produzido sobre os trabalhadores marítimos, questiona “*a gente vai construir isto como? Ao longo do tempo sempre vem alguém para resgatar um pouquinho da história, o que para nós é bom*”. Informa que há 10 anos tiveram uns pesquisadores da UFES dos cursos de psicologia que fizeram um trabalho sobre o sindicato, inclusive tem um livro de Alex Sandro Stein (2002) Curso de Direito Portuário, mas não entraram muito no detalhe da discussão política das mudanças de leis e essas questões todas. Mas ele afirma que eles têm que construir a história deles, até mesmo porque já existem algumas universidades no Brasil que tem o Curso de Gestão Portuária e Cursos de Logística, logo, será necessária literatura sobre a história dos portuários.

King informa o nome de algumas universidades (Santa Catarina, UERJ, CIAP, UNIVALE, UNSAN, FGV E UVV), que já tem o curso de gestão portuária, inclusive UVV, local em que ele adquiriu a graduação. Ele diz que depois de muito tempo militando na área marítima resolveu fazer um curso para ver o que oferecia, ele gostou muito do curso, contribui muito para Universidade e ajuda até hoje. Ele acredita que esses cursos ajudam resgatar a história dos trabalhadores e setor portuário.

**Foi perguntado se ele já trabalhava como TPA antes da Lei de Modernização dos Portos.**



Ele disse que iniciou no Sindicato em 1986, ele pegou todo o processo de mudança da Lei, antes os Sindicatos trabalhavam sobre a tutela da Marinha<sup>318</sup> quem comandava o setor portuário, e o registro dos trabalhadores portuários era feito pela DTM Delegacia do Trabalho Marítimo, que fazia a organização dos trabalhadores no porto.

Foi nesse período que começou a discursão através da reforma na Europa nos Estados Unidos, na qual era a Margaret Thatcher “Dama de Ferro” que estava fazendo esta revolução, e eles usavam um título para mudança do setor portuário Inglês chamado de “Reestruturação Produtiva”, eles tinham no período um contingente de 90.000 trabalhadores nos portos, a Margaret fez a reestruturação produtiva, eles movimentavam na época a média de 110 milhões de toneladas, depois da reforma foi reduzido o contingente, porque eles indenizaram o pessoal, mas fez a capacitação do pessoal para poder sobreviver. Após fazer a reestruturação produtiva eles ficaram entre 25.000 a 30.000 de pessoal trabalhando e a produção aumentou para 140 milhões de toneladas, sendo o início do processo, depois foi para os Estados Unidos e na década de 1980 chegou esta discussão aqui no Brasil, muito fortemente.

O Brasil estava ainda sobre regime militar, tivemos o processo de eleições diretas, na transição do governo de João Batista Figueiredo para Tancredo Neves que não assumiu, assumindo o José Sarney, depois veio as discursões das diretas já em 1988, e o primeiro presidente eleito pelo povo Collor de Melo, ai foi que começou o nosso problema, porque o Fernando Collor de Melo naquela época dizia, nossos carros são carroça, a gente tem que melhorar, a gente tem que abrir o Brasil, ele mandou para o congresso uma lei, que a gente chama até hoje de PL 8, a PL 8 com 8 artigos apenas para fazer mudança no setor portuário, essa Lei depois das discussões no Congresso e no Parlamento elas passou para 76 artigos que é a famigerada Lei 8630/93.

Começou a discursão em 1986, 1987, 1988... O empresariado já querendo mexer na Lei, quando Collor assumiu, ele colocou para frente através da PL 8/91 e depois a Lei 8630/93, foi um período em que os sindicatos tiveram que se virar.

---

<sup>318</sup> Foi um período em que a SUNAMAM Superintendência Nacional da Marinha Mercante era responsável pelas normas e diretrizes dos trabalhadores portuários.

Era um período em que os sindicatos viviam tranquilamente, não precisava preocupar com nada, a negociação era nacional, as Federações que levantava os índices de perdas salariais dos trabalhadores durante o ano e repassava para Marinha<sup>319</sup> que automaticamente dava o gatilho. O valor era muito alto e o setor portuário chamava a gente de marajás, os que entravam nesta categoria de marajás eram a estiva, os conferentes, consertadores e vigias, que ganhava um dinheiro muito bom na época, e o empresariado batia na tecla que tinha que reduzir aqueles salários da época, com a abertura portuária, os trabalhadores também tinha que dá sua participação no processo, ai foi quando começaram a discursão, todos os sindicatos dos Brasil todo começaram uma discursão muito forte para combater a Lei de mudança, porque toda mudança gera descontentamento. As Federações entraram com toda força trabalhando em cima do processo, nós temos três federações no Brasil, que é a FENCCONVIB Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de navios nas atividades Portuárias, Federação Nacional dos Portuários que é vinculada a Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA e FNE que é a Federação Nacional dos Estivadores, essas federações juntamente com a base dos trabalhadores deram início as discursões e colocar propostas, uma vez que com a transformação do PL 8 em 76 artigos na Lei 8630 era o fim da categoria dos trabalhadores portuários.

Informa também que aquele processo já havia chegado a outros países da América Latina - Chile entre outros, no México, com o mesmo modelo reestruturação e que havia acabado com Sindicatos, como eles já sabiam disso, recorreram logo. Aí os Sindicatos partiu pra cima, para não deixar acontecer o que acontecera com os países vizinhos e não perder muito. Período em que vários veículos de comunicação - VEJA, ISTO É, entre outras, colocavam matérias para denegrir a categoria do porto. Eles sobreviveram ao processo de transição devido à força e luta da categoria, sendo uma loucura muito grande, período em que fizemos várias greves, “vai correr sangue”, fizemos um abraço no Porto de Vitória, todos trabalhadores de mão dada abraçando o porto, muitas manifestações, greves nacionais, de Oiapoque ao Chuí, todos parados pela briga, os sindicatos faziam peregrinação no Congresso Nacional, toda semana tinha gente em Brasília, tinha uns que moravam praticamente em Brasília.

---

<sup>319</sup> Idem 95.

Tinha o relator da lei que começou com Aloisio Santos e foi mudando até chegar às mãos de Jose Carlos de Aleluia do PFL, que era um democrata da Bahia, esse cara foi uma pedra no sapato dos trabalhadores e naquela época os sindicatos não tinha os processos que temos hoje nem de longe, porque existia o SINDARMA, as federações discutiam muito com eles sobre a questão dos avulsos e com o processo de mudança na Lei, eles começaram a discutir um processo de criação de um órgão gestor de mão de obra que é o OGMO, era um modelo de outros países na Europa, Estados Unidos.

### **Foi perguntado sobre a Implantação do OGMO**

A implantação do OGMO foi feita pelo Almirante José Ribamar, esse camarada foi o responsável na época para fazer toda a transição do modelo da criação e implantação do OGMO em todos os portos brasileiros, o OGMO foi criado na Lei 8.630/93, para ser mais prático, tinha como função fazer a folha de pagamento, cuidar da saúde e segurança nos portos em relação aos trabalhadores e fazer a escalação dos trabalhadores. Aí houve sérios problemas, porque os sindicatos com quase 70 anos de existência, aí o OGMO é uma figura, ele é privado ele é de utilidade pública, mas ele é bancado pelo setor empresarial pra fazer essa organização ai pra fazer a folha de pagamento, saúde e segurança e a escalação dos trabalhadores. Esse foi o medo do sindicato, como é que vai ficar isto? Estava saindo de um modelo em que o Sindicato detinha o controle de toda mão de obra, era os sindicatos que faziam as escalações dos trabalhadores, mandava para os portos, tirava, colocava, o sindicato fazia tudo, fazia a função da organização da mão de obra, da escalação, também do pagamento, a questão da saúde de segurança - que era um pouco tímido nesta área também, ninguém se preocupava muito com esta questão aí.

O sindicato se contrapunha a isso, porque a gente não sabia o que viria pela frente, por ser o OGMO uma figura do operador portuário, não era do sindicato, na verdade eles falam que é um negócio que toma conta dos trabalhadores, mas quem banca o OGMO é Operador Portuário. Uma coisa que o governo colocou e veio na discursão da Lei foram às negociações - elas regionalizaram, antes era uma negociação nacional, que resolviam com as Federações, a Marinha com os Sindicatos nacionais do setor empresarial e do setor de trabalhadores, que discutiam, veio também a discursão de regionalizar as negociações, ou seja, em todos os portos teria sua

convenção coletiva de trabalho, isso de certa forma enfraqueceu muito a nossa luta, porque quando você tem uma negociação nacional você tem uma força e você consegue padronizar os tamanhos dos ternos, ternos a gente chama o nome tradicional que é a mesma coisa que equipe, então você consegue padronizar as equipes, você consegue padronizar os valores, os ganhos, os salários do dia, os adicionais noturnos, os extraordinários dos finais de semana, a gente conseguia padronizar isto para o Brasil inteiro. Hoje todos os portos tem sua negociação, em Vitória é uma coisa, Rio de Janeiro é outra, pra você ter uma ideia hoje, Vitória hoje é um piloto no Brasil, porque quando começou a discussão para lei, os sindicatos partiram pra dentro, naquela época a gente já tinha o pessoal culto que fazia faculdade, estudando, e foi esse pessoal que conduziu com os presidentes mais da antiga, mas chegaram um pessoal mais novo que também estavam estudando, se dedicando lá na academia, fazendo faculdade, nos cursos de administração, direito, engenharia e isso ajudou muito no processo de negociação aqui do estado. Mas alguns estados que não tinham esta visão, ficou praticamente há 25 anos que nós ficamos com a lei 8.630 e mais três anos que estamos na lei 12.815, esses sindicatos não mudaram nada em sua política organização de mão de obra, negociação coletiva, eles foram perdendo porque, por falta de apoio na negociação, cálculo, até da própria manutenção, os sindicatos mudam muito de diretoria, então isto foi enfraquecendo de certa forma e hoje no Brasil inteiro praticamente a maioria dos trabalhadores tiveram que se vincular a outras empresas, porque a Lei dá esta abertura. Na lei 8.630 não dava muito, porque ela deixava uma abertura para o operador portuário usar a mão de obra especializada, isto dava abertura, até que isso veio mudando e chegou à época do presidente Lula, ele mandou para o congresso um... Eles movimentavam todo tipo de carga, então a celulose se o cara quisesse colocar outra carga movimentada no terminal eles certamente iriam movimentar, tirando carga do terminal público levando para o privado e aplicando uma taxa menor, os trabalhadores iam a reboque perdendo. Ai o presidente Lula mandou para o congresso um Decreto 6.620 proibindo os terminais de usar outras cargas, ou seja, limitando um percentual de 30% das cargas de fora que eles chamam de terceiros e 70% da carga própria, e aí as coisas foram ajustando nessa situação e os sindicatos foram mobilizados e trabalhando.

**Foi perguntado a respeito dos trabalhadores que não tiveram os registros efetivados pelo OGMO:**

Na verdade, quando houve a discursão através do PL 8/91 e depois na Lei 8.630/93, a lei dizia que o governo brasileiro tinha que fazer um levantamento primeiro de todos os trabalhadores dos portos para saber qual era o contingente, foi o que aconteceu na Europa. Então o governador tinha em torno de 70.000 trabalhadores no Brasil, fez o levantamento, eles fizeram uma discussão muito fortemente entre governo e o setor empresarial e as Federações, eles conseguiram junto na Lei um artigo que tratava da indenização para quem quisesse que fosse uma forma também de eles enxugarem o sistema...

**Foi perguntado se eles tiveram que optar ou foi opcional:**

A resposta foi. Não. Foi feito um levantamento, o operador portuário descontava um percentual para ir juntando dinheiro para o governo federal no ministério do transporte e o governo foi tomando conta desse dinheiro lá. Mas a lei dava condições do cara ir ou não, você que fazia essa opção, você pegava o dinheiro, na época foi R\$ 22.500,00, a lei 8.630/93 dizia o seguinte: que os trabalhadores que fizessem o levantamento e nos de 5 anos até 90, 85, 86, 87, 88, 89 e 90 contribuindo com o fundo de garantia, este trabalhador pegaria o registro, para aqueles que não tinham registro, 91, 92, 93, 94 e 95 pegaria o cadastro, mas em todo o sistema.

**Uma vez que era opcional, foi perguntado por que muitos trabalhadores não tiveram o registro efetivado pelo OGMO.**

Ele respondeu que não houve separação entre os trabalhadores, que a lei era bem clara, é tanto que eu fiquei. Você sabe quantos anos depois que o pessoal recebeu a indenização parece que foi em 98... *O OGMO ficou mais ou menos um ano mandando correspondência gente, para quem não tinha optado pelo incentivo, pra ver se o cara queria ir embora...* **Eles tentaram coagir** Tentaram não, não foi uma coação, eles fizeram assim, botaram uma isca para o trabalhador pra ver se queria ir embora, mas isto era uma ilusão, porque você sabe quantos do nosso sindicato foi embora? 580 trabalhadores pegaram incentivos e foram embora. Você sabe quantos da estiva foram embora? Não foram embora 50, eles seguraram o rojão e não foram embora.

Porque existia uma discussão aqui no sindicato, ah o sindicato vai acabar, o sindicato vai acabar, o sindicato vai, está entendendo!... O sindicato informava, não, o sindicato não vai acabar nós vamos continuar lutando... Mas o problema é que quando se trata de indenização, o negócio é difícil, porque o cara coloca na cabeça que vai pegar a indenização, vai montar um negócio, vai comprar um a casa, vai fazer não sei o que... Só que o dinheiro acaba, e o pior de tudo, pelo menos nesses países ai onde *houve isso na Inglaterra, eles profissionalizaram os companheiros de trabalho pra outra atividade, para o cara conseguir continuar sobrevivendo com a família, aqui no Brasil isso não existiu simplesmente eles tiraram os trabalhadores do sistema botaram dinheiro e mandou o trabalhador ir embora, isso aí é uma escravidão no Brasil, que teve a abolição da escravatura, agora vocês se viram, o cara tomava banho, almoçava, tinha tudo lá fazenda com senhor de engenho, agora acabou, vocês são livres, podem ir embora... O que eles faziam? tinham negros que voltavam e iam ser escravos novamente, então foi assim que aconteceu, com o trabalhador portuário foi à mesma coisa, olha vocês vão embora está aqui o incentivo, os sindicatos chegou a discutir isto, pra ver se fazia uma realocação dessa mão de obra para o setor, mas eles não fizeram.*

**Foi perguntado se os trabalhadores se arrependeram de ter saído, a resposta foi:**

Todos eles, ai teve uma discursão assim, o nosso sindicato de arrumadores era uma sindicato que não estava contemplado com os demais antes da Lei, o trabalhador de capatazia do arrumador era uma força supletiva da Companhia Docas do Espírito Santo, ele não ganhava tão bem quanto os estivadores, conferentes, os conferentes ganhavam 25% a mais do que a estiva, os consertadores tinham uma taxa muito boa, os vigias tinham uma taxa muito boa, mais a capatazia que era o pessoal da CODESA ganhava um dinheiro legal na época, mas o arrumador que era oriundo da movimentação de mercadoria, ele ganhava um dinheiro muito baixo, juntando aí com a indenização para tirar o cara do porto, foi o que limpou o sindicato. Tinha um pessoal que trabalhava como carteirinha no sindicato... Esse pessoal que fez um levantamento na Marinha do Brasil, e alguns se encaixavam dentro do cinco anos de 90 pra frente de cinco anos de contribuição de fundo de garantia, esse pessoal que salvou o sistema do nosso sindicato, porque ficou ainda um contingente de 300 trabalhadores que eram

cadastrados na época que a gente chamava aqui de servidor esses servidores ficou no sistema e pegou o cadastro e continuou trabalhando, depois a gente foi trabalhando, trabalhando pra esses trabalhadores para que eles se enquadrassem também dentro dos que estavam até 90, com tempo eles pegaram o registro e unificou a categoria, padronizou todo mundo com registro pra ganhar um dinheiro legal. A partir da Lei 8.630 que a vida do Arrumador da Capatazia do arrumador que é o nosso sindicato foi melhorando o padrão de vida, a Lei 8.630/93 beneficiou a o arrumador, hoje nós temos 27 sindicatos no Brasil, a Lei 8.630 melhorou muito a nossa atividade de capatazia como arrumador, porque antes a gente não ganhava tão bem... E o que aconteceu com a Lei? ela forçou os sindicatos trabalharem mais em conjunto, mais unidos, houve uma unificação de sindicatos, antes eram todos separados, cada um fazia uma coisa e ninguém olhava pra ninguém, era assim *"a farinha é pouca o meu pirão primeiro"* quando a lei veio o problema veio todo mundo se aglutinou, e falou *"opa vamos segurar aqui e todo mundo junto"*. Aí foi criada nessa época a "INTERSINDICAL" primeiro o movimento nacional em defesa dos portos, que era a união de todos os sindicatos, todas as semanas se reuniam para debater... Operação... Esse negócio todo... Colocar propostas e tal negociar juntos, depois de um bom tempo, uns seis anos depois criou a INTERSINDICAL da Orla Portuária, que é a união de todos os sindicatos, a gente assina a mesma convenção e alguns acordos específicos por terminais que nós assinamos tudo junto, então nós negociamos tudo junto, a Intersindical é estadual, todos os porto tem um, tem porto que não consegue fazer isto, porque os sindicatos não se unem e às vezes os patrões ficam colocando os caras para brigar, como a gente aqui já vinha discutindo há bem tempo, lá atrás a gente fez a União dos sindicatos, os patrões não conseguem fazer isto com a gente, a gente é muito agarrado um com outro, todas quartas feiras a gente faz reunião para discutir a política, a operação, a segurança do trabalho.

**Foi perguntado sobre a modalidade de trabalho dos Arrumadores, sendo ele, a única categoria que trabalha tanto no porto quanto nos portos seco - que são os pátios dos armazéns:**

Ele informou que sim, mas não são em todos os portos, existem lugares que os arrumadores trabalham somente no porto.

**Foi perguntado se o pessoal que trabalha no porto seco é administrado pelo OGMO:**

Não, aliás, ele é do mesmo sindicato, mas não pode entrar no porto, eles não têm registro no OGMO é outra lei 12.023, é a lei que regulamenta esse setor aí fora do porto.

**Foi perguntado se no geral a criação do OGMO teria sido benéfico para os arrumadores:**

Foram benéficos, depois todos os trabalhadores não só o arrumador, que foi reconhecido pela Lei, o arrumador foi a única categoria que entrou nas pinguelas, entrou por último na discussão em que os sindicatos discutindo “*não os arrumadores tem que entrar, eles fazem parte da capatazia*”... O relator da lei que era o Carlos Verdura disse: está bem eu concordo e colocou lá “e inclusive os arrumadores” os trabalhadores hoje da capatazia e incluiu a gente na última hora de fazer a homologação da Lei.

**Foi perguntada qual a origem do arrumador:**

O nome arrumador ficou caracterizado porque o arrumador era de fora do sistema, o arrumador na verdade é o movimentador de mercadoria na criação, porque nossa origem mesmo é fora do porto, como o arrumador veio para o porto? Na década de 50 e 60 como as Companhias Docas era um negócio meio novo e entrava todo mundo para trabalhar, o porto era completamente aberto, não era como hoje que ninguém pode mais entrar, para eu entrar lá eu tenho que ter a carteirinha por causa da Lei de segurança Nacional e o ISP Code. E como Santo a Companhia Docas do Espírito tinha o pessoal só para fazer o trabalho mais especializado que é a empilhadeira, guindaste, conferência. O quadro da CODESA antes da Lei 8.630, a CODESA que era o operador portuário, ela requisitava, ela pagava, como eles tinha essa mão de obra qualificada de guincheiro, conferentes e empilhadeirista, e faltava gente para fazer aqueles trabalhos rudimentares, desova de container, manuseio de carga, que era um trabalho manual no porto, como eles não tinham essa mão de obra, os arrumadores passou a fazer esse trabalho, o sindicato foi lá e conversou e passou fazer esse trabalho, a estiva e os demais sindicatos deram a maior força também,



porque era uma mão de obra qualificada e boa, porque a gente trabalhava nos armazéns gerais, o café chegava ao porto e a estiva trabalhava e os sindicatos pertinho aqui, aí alguém teve a brilhante ideia de botar o arrumador pra movimentar as cargas no pátio. Aí ficou a parte da CODESA, que era os empilhadeiras, conferentes e guincheiros e ficaram os arrumadores fazendo o embarque e desembarque de mercadoria - desova de container, manuseio, essas cargas de pulmão<sup>320</sup>.

**Foi perguntado se em todos os navios existe serviços para os arrumadores:**

Hoje para você ter uma ideia, aquela mão de obra que era especializada do porto que era da CODESA eles não tem trabalho, o que o arrumador fez, com a categoria grande, nós conseguimos Praia Mole, ampliamos nosso mercado, portocel, porto de celulose, os portos daqui todas as nossas equipes são maiores, então, o que aconteceu? Hoje esse pessoal que era da CODESA eles estão praticamente sem emprego e o arrumador avançou e melhorou então esse trabalho de embarque e desembarque não falta navio. Os navios vêm ao longo do tempo sofrendo mudanças, o pessoal vem se adequando, as tecnologias novas vêm chegando, a tripulação vai reduzindo, então, aí o que foi acontecendo que essa mão de obra hoje praticamente...Você já tem hoje equipamentos de última geração, como aqueles Portainers lá do outro lado (TVV), embarca não sei quantos containers por hora, desembarca dois de vez vazio, os navios estão também foram sofrendo mudanças para se adequar as dragas, então o que aconteceu? O arrumador não perdeu a sua dinâmica do trabalho conquistado, o arrumador não ficou sem emprego e o outro que foi modernizando, ficou desempregado.

**Foi perguntado quando foi criado o sindicato no estado:**

Ele foi criado em 1927, vai fazer 89 anos a estiva é mais velha do que a gente 10 anos. (Não teve muita informação sobre a criação do sindicato)

---

<sup>320</sup>Termos técnicos que a gente usa no porto - existe um glossário com esses termos, informando o que é cada coisa.

**Perguntado sobre o fim do sindicato dos Consertadores:**

Informou que o sindicato acabou aqui em Vitória, no Brasil inteiro tem consertador, o consertador acabou aqui em Vitória há uns 10 anos mais ou menos, por que acabou? Porque a categoria não tinha um Sindicato dos consertadores, anteriormente era tudo junto, era Consertador e Conferentes, depois eles dividiram aí ficou conferente e o consertador. Eles ficaram separados, se tornou dois sindicatos, os consertadores trabalharam até 2005, 2006 mais ou menos. Quando as novas tecnologias foram entrando no Brasil, a mão de obra dos consertadores foi ficando desnecessária e também os operadores foram dando um jeitinho aproveitando os que estavam ali. Não eram todos os tipos de carga que utilizava os serviços dos consertadores, eram as bobinas, quando elas o desenrolavam tinham os equipamentos e iam lá pra consertar, rolos de arame, as sacarias de café e algumas cargas que precisavam de arrumação de ajustar e tal, aí o consertador tinha seu próprio equipamento, eles que faziam este tipo de trabalho, ao longo do tempo a tecnologia foi engolindo, é o que eu falo, *“a mão de obra do consertador até que chegou ao final, o consertador estava ficando sem nada pra fazer”*. Aí nós começamos a discutir o processo de migração na convenção do trabalho, porque na Lei 8.630 falava sobre o processo migratório, foi nesse processo migratório das categorias que absorveu a mão de obra dos consertadores, pelo qual alguns foram para os Conferentes e alguns companheiros vieram para estiva o sindicato acabou, mas ficou com a realocação dos trabalhadores em outros sindicatos.

## APÊNDICE E – ENTREVISTA COM EMANUEL AMÂNCIO PEREIRA

### Entrevista realizada em 07/07/2016 na sede do Sindicato dos Estivadores.

Emanuel - TPA da categoria de Estivador desde 2012, pertence aos TPAs e ingressou pelo processo seletivo por intermédio de concurso.

**Foi solicitado para que falasse um pouco do trabalho:** O trabalho nosso fica muito suspenso porque ele não tem uma base técnica comum igual aos outros trabalhos, não tem como você descrever o que vai ser uma rotina, na realidade o trabalho de estiva não existe uma rotina, muda-se todo dia, porque a gente trabalha embarcados fazendo a estivagem colocando a carga no porão do navio e a carga ela muda todo dia, os navios mudam todos os dias, o plano de embarque que a gente usa para colocar as cargas no lugar certo ele muda conforme a quantidade, mesmo sendo o mesmo tipo de carga, tem mudança, porque ela varia, a quantidade que vai levar, a altura que vai ser colocada a carga, então ele é muito dinâmico do ponto de vista de execução. Geralmente as coisas que a gente faz que é tirar a corrente, colocar madeira são as coisas que a gente faz sempre. O tamanho da carga, a quantidade, isso sempre está mudando aí torna um trabalho todo dia diferenciado, é um trabalho que você não encontra na literatura, alguma coisa como se faz é tudo assim, trabalho que só aprende fazendo, é como os ofícios antigos, mais um trabalho artesanal, tem a teoria, faz isso, se faz desse jeito, faz assim, mas é uma coisa bem superficial, que são as coisas básicas, só se aprende fazendo. Já tenho quatro anos e pouco e estou aprendendo ainda, um dia você em um trabalho, outro dia vai em outro, então você vai aprendendo aos poucos.

**Perguntado o que ele fazia antes do OGMO:** eu trabalhava em uma empresa portuária também, só que trabalhava na parte administrativa, não executava serviços de avulso, era mais serviço administrativo na retroaria e não a bordo como a gente trabalha agora.

**Como é o treinamento?** Então, o treinamento ele te dá uma base, uma noção, é feito pelo OGMO, muitos desses temas são ministrados inclusive por companheiros através da Marinha Mercante eles formam instrutores aqui dentro da estiva que podem dar aula na Marinha, porque a Marinha também não tem pessoal especializado nesse

tipo de trabalho, então acaba sendo os estivadores os próprios instrutores. A gente vai para a sala de aula e é passado através de material didático, demonstrações em sala de aula como deve ser um trabalho realizado no navio, mas não tem ainda uma aula pratica igual outras profissões, por exemplo um mecânico, hoje a gente consegue colocar um motor em sala de aula e praticar, hoje a gente não tem isso, como colocar uma empilhadeira em sala de aula e no navio não existe treinamento, somente para funções especializadas, por exemplo: o guindasteiro, o guincheiro, o empilhadeirista são os que tem as aulas práticas, mas para a mão de obra mesmo que o avulso vai carregar madeira, fazer a estivagem da carga não tem. Nós tivemos aí um período de experiência que eu achei até pouco, foi um mês de experiência, mas devido a quantidade de tipo de serviço não dá para passar por tudo.

**Perguntado sobre o processo do concurso, como funciona?** Entra como TPA multifuncional cadastrado, a cessão para o quadro da estiva depende, não tem um prazo, por exemplo nós estamos há quatro anos e meio sem abrir vagas para estiva, eles fazem um cálculo anualmente, todo final do ano no dia 31/12, onde é calculado a quantidade de trabalhos que foram ofertados e veem quantos desses trabalhos que foram ofertados pelos operadores portuários não foram atendidos, quer dizer, faltou gente, nesse caso, pega os multifuncionais - a gente, o pessoal do cadastro para suprir, em cima disso eles fazem um cálculo e chega ao número de vagas que pode ser aberto por categoria. Esse ano fizeram e está para sair o edital com 84 vagas na categoria dos arrumadores e 18 na de capatazia, mas para a estiva não deu vaga, então a gente não tem um prazo para registrar, depende ano a ano e vamos esperando, hoje eu já sou estivador, estou no quadro de estivador e sindicalizado, mas ainda assim eu estou no cadastro, eu não tenho todas as prerrogativas e direitos que os estivadores tem ainda, e é isto, a gente só vai galgando com tempo.

**Foi perguntado se depende do OGMO ou do Sindicato para conseguir o registro:** Depende do OGMO para fazer o cálculo e passar a quantidade de pessoas que necessita, abrir as vagas tudo é o OGMO que faz, através do conselho de supervisão do OGMO são eles que determinam a quantidade de vagas e quando vai abrir, aí abre o edital para a gente fazer inscrição para o preenchimento dessas vagas.

**Perguntado se o OGMO cumpre com o que foi delegado a ele:** eu acho que na criação do OGMO a nível nacional, foi uma coisa, para algumas localidades como o

porto de Santos, Paranaguá e o próprio Rio de Janeiro, ele veio trazer algum tipo de organização para gestão do trabalho, mas se for falar pelo nosso Estado particularmente que eu conheço há mais tempo, aqui a gente já tinha uma categoria bem organizada, os sindicatos daqui, da estiva, conferentes, vigias portuários, eles já eram bem organizados antes da chegada do OGMO, o Sindicato da Estiva por exemplo, já fazia pagamento, recolhimento dos encargos, tudo certinho, supervisionado pelo INSS a Receita Federal, aqui já era organizado. Tanto é, quando o OGMO foi implantando aqui ele usou muito das informações de como gerenciar que os sindicatos tinham e até hoje ele usa dessa informação, ele encontrou uma categoria avulsa no Estado do Espírito Santo que era bem organizada a nível nacional, diferente dos outros estados, tem lugar aí que eles nem conseguiram ainda implantar o OGMO, por causa dessa desorganização, mas eu creio que aqui no Estado o fator não seria tão preponderante assim a importância dele não foi tão significativa, porque a gente já tinha bastante organização.

**Perguntado a respeito da remuneração:** Eu acho que nesta questão da remuneração para o nosso Estado, estou falando particularmente do nosso Estado, o OGMO não influenciou, não influenciou por quê? Porque aqui a gente já trabalhava e trabalha até hoje com acordos e convenções coletivas, isso já tem muito tempo, e a relação capital trabalho, pela legislação, ela deixou para os sindicatos e os patrões resolverem, não é o OGMO que vai falar quanto eu vou ganhar, quanto vai valer o preço de um container, não é o OGMO, são decisões que continua com os sindicatos juntamente com os patrões, é feito todo ano, de dois em dois ano tem a convenção coletivo do trabalho, os sindicatos e o sindiopes, esse vai ter uma nova convenção coletiva de trabalho, está vencendo agora e vai tentar renovar de novo por mais dois anos. Então o OGMO não influi na parte de remuneração, de custeio, benefícios, tudo isso são os sindicatos e patrões que acordam isso nos acordos em convenções coletivas de trabalho, o que o OGMO faz? Ele só repassa, o dinheiro vai para ele, ele é que é responsável por recolher... está no acordo coletivo que eu vou ganhas R\$ 100,00 para fazer tal coisa, o patão não vai colocar o dinheiro em minha mão, ele vai passar para o OGMO e o OGMO vai depositar na minha conta aquele valor referente ao serviço que eu prestei. O OGMO é o gerenciador, ele é um administrador e gerenciador, não cabe a ele colocar valor no custo da mão de obra, por causa disso que a entrada dele, no nosso caso não interferiu em nada em termo de remuneração.

**Você tem conhecimento se tiveram muitos trabalhadores da estiva que não tiveram o registro no OGMO:** eu acho que foi compulsório, porque como antigamente o operador portuário, o Sindiopes, ele requisitava direto aqui, vinha aqui trazia a requisição, oh nós vamos precisar de 10 homens e quando ele passou para o OGMO era compulsório, porque a pessoa que não tivesse o registro no OGMO não poderia ser escalada. Aí todos os estivadores, eu acho que toda a categoria que era avulsa antes da implantação do OGMO, foi lá e teve que ser registrada.

**Foi comentado sobre o incentivo para não ter o registro efetivado pelo OGMO:** Muitos arrumadores pegaram, na estiva, agora não estou me lembrando de quem fez isso não, se teve alguém que pegou esse incentivo, eu acho que aqui na estiva não aconteceu isso.

**Foi perguntado se está gostando do trabalho:** Gosto, eu me identifiquei bastante com o trabalho, apesar de que eu já trabalhava em uma firma do terminal portuário, que era o TVV. Mas eu me identifiquei bastante com o trabalho, gosto do trabalho, apesar dele ser diferente, a carga horária dele é diferente, os horários são diferentes, tem gente trabalhando 24 horas, no período de seis em seis horas direto. O sistema de embarcar é diferente, você tem que vir pela manhã, não deu, eu venho meio dia, as vezes não dá, vai à noite, entendeu?... Agora eu embarquei meio dia, de manhã não embarquei e agora embarquei meio dia. Muita gente não se acostuma com isso, ainda mais o pessoal que não conhece... Agência de navegação não para, toda hora tem alguém trabalhando, aqui é a mesma coisa, tem trabalho 24 horas.

**Foi comentado sobre o senso comum do alto salário da categoria e se ele acha que realmente é alto:** olha, eu não acho o salário tão alto assim, por que? A concepção para se chegar ao valor que um estivador recebe, é totalmente diferenciada das outras categorias, porque nosso trabalho, ele tem um vínculo... **deu exemplo de uma determinada agência marítima e explicou o porquê do serviço dos estivadores** -a agênciatrabalha muito com granel e quase não trabalha com estiva, vamos supor, quando ela afreta, quando o armador afreta o navio dele para carregar a carga dele, ele não se preocupa com a descarga em termos, ele se preocupa em termos, descarga ou embarque. Ele não tem gente para fazer isso, o que ele usa? Ele usa uma pequena taxa que ele vai colocar lá, encima da taxa de embarque no frete, para alguém fazer isso em outro lugar para ele, esse é o modo

que a estiva sempre trabalhou e trabalha no Brasil, não fomos nós que inventamos, isso uma coisa mundial. Acontece que muita gente não entende isso né, a remuneração nossa já vem como parte da carga, já vem com parte do frete, já está lá, e existe um valor base mundial para isso, certo! Mundial para isso... ele realmente é um valor bem acima do mercado, não só do nosso; se você for no Estados Unidos, um estivador lá ganha a média, acima de outras categorias mais comuns, por quê? Por causa desses motivos... então esse é o problema, do cálculo nosso, ele é diferenciado, acaba sendo mais elevado do que as categorias que não isso na composição do seu rendimento, por isso que faz a diferença. Mas eu não acho ele muito alto, eu acho que ele é justo, para alguns tipos de carga ele é até baixo, mas na média ele está acima do que o pessoal ganha, mas eu não acho ele alto, muito acima. Porque também a nossa mão de obra, é uma mão de obra... por esse motivo o custo dela não onera tanto assim aos patrões né! E é uma mão de obra também que você não tem vínculo nenhum com ela, então você, pegou, usou, fez e vai embora, ela não vai te...

**Foi perguntado se todos os portos utilizam a mão de obra dos TPAs, inclusive os provados:** A maioria dos portos utilizam, inclusive os privados, eles têm o TPS - Terminal Privativo Siderúrgico - um dos maiores portos daqui, poderia não utilizar, mas ele utiliza ainda a mão de obra avulsa. Acho que o porto privado que não utiliza, seria o terminal da Vale o TPD - Terminal Produtos Diversos -, acho que ele descarrega fertilizantes, embarca soja, eles não utilizam a mão de obra nossa e o Terminal de barçaça, lá da CST, eles têm um terminal de barçaça, então eles não utilizam o pessoal do OGMO. Mas a maioria dos portos, utiliza sim a mão de obra nossa.

## APÊNDICE F – ENTREVISTA COM JOSÉ ADILSON PEREIRA

**José Adilson Pereira** atua como estivador há 33 (trinta e três anos) ingressou no Sindicato da Estiva na Administração da DTM, órgão responsável por emitir a carteira do trabalhador marítimo e por indicação do Pai -Ex-estivador.

- Presidente SETEMEES Sindicato dos Estivadores e dos Transportes em Estiva de Minérios do Estado do Espírito Santo
- Presidente da Intersindical DA Orla dos Portuários do Estado do Espírito Santo
- Vice-Presidente CONTTMAF - Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos.
- Secretário adjunto das relações internacionais da CTB - Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil
- Vice-Presidente UIS Transporte

**Entrevista realizada dia em 14/04/2016, na sede do Sindicato.**

**Conta um pouco sobre a história do Sindicato:** o Sindicato dos Estivadores ele começou em 1918, e como todos outros sindicatos do Brasil, organizando os trabalhadores que estavam nos portos foi realizando trabalhos de estiva. No primeiro momento ele veio sempre com o princípio de ajuda mútua, onde você tinha os trabalhadores e sem organização nenhuma, vinha para o trabalho e se colocava a disposição nos portos para trabalhar, vinha alguma embarcação, pegava aleatoriamente as pessoas, então, a partir daí começou a fazer o que? Os sindicatos começaram a fazer caixa de ajuda mútua, quando uma pessoa se machucava, quando se acidentava, quando ficava doente, juntava e procurava fazer alguma cotização para ajudar aquele trabalhador, para proteger aquele trabalhador, normalmente começou desta forma.

Num segundo momento, veio uma coisa que é chamada “santo rodizio”, que é o seguinte: quando vinha uma embarcação, tinha o capataz que chamava quem coordenava uma operação, pegava só aqueles que ele achava que deveria pegar, os mais fortes ou que tinha mais amizade ou alguma coisa do tipo que ele tinha mais experiência e os demais ficavam sem trabalhar, assim começaram a criar um sistema



de rodizio, onde todos tinham oportunidades de embarcar. Então o sindicato veio com esse Espírito de ajuda mútua, não só da distribuição do trabalho para todo mundo, que de forma que todo mundo pudesse trabalhar, como também o princípio de ajuda mútua na questão assistencial; aí é que nasce a parede, a distribuição do trabalho com o sistema de rodizio, que desde o início é desta forma.

Normalmente eram pessoas que vinham... no início, eles falavam dos escravos e também falavam dos imigrantes que chegavam aqui, os italianos e tudo o que você via, ia para onde estava disponível o trabalho quando eles foram alocados e não tinha trabalho, para onde eles vinham? Vinham normalmente, para a faixa do mar para tentar retornar para sua casa, então eles ficavam por ali e não tinham trabalho, eles ficavam fazendo esse trabalho nos portos e tudo mais. Muito também dos nordestinos, veio muita gente do Nordeste para cá para a Vitória e ficou por aqui também e começou a trabalhar nos portos; por exemplo, quando você vê o bairro chamado Alagoanos, ali encima é exatamente o pessoal que veio de Alagoas, que veio do Nordeste, que foram se instalando ali, e muitos deles foram trabalhar nos portos. Então dessa massa aí de escravos, de imigrantes italianos, de nordestinos é que formou aí estrutura de pessoas que começou se organizar dessa forma.

Então o sindicato surgiu com isso, depois passou a lutar pelos os direitos dos trabalhadores; primeiro a questão assistencial, segundo a questão de distribuição do trabalho, depois sim, veio a questão dos direitos trabalhistas: quantos homens trabalha? Quanto tem de remuneração? Essas questões são inerentes ao que ganha de remuneração. Então assim, no início essa era a história do sindicato.

Teve a mudança tecnológica que começou muito isso em 1970 e pouco, começou os portos ter toda uma mudança tecnológica, também o sindicato foi tomado por muitos ex marítimos. As mudanças das embarcações vindo para o navio a vapor, isso fez sobrar nos portos muitos marítimos, exatamente dessas embarcações, diminui a tripulação, esse pessoal também ficou muito na beira dos portos trabalhando nisso. Saindo os navios a vapor, você vem com outras tecnologias, vem os guindastes, você sai do trabalho mais braçal para a frente, então o que fez essa mudança tecnológica e veio também as questões dos containers.

Eu lembro de quando eu entrei no sindicato, 33 anos atrás, eles tinham aquele *pool* do café, um milhão de saca, o governador Gerson Camata, isto tudo hoje não passa em nossas mãos, isso tudo hoje passa por containers. Fiz até um cálculo uma vez, quando eu entrei, quanto a gente precisava para embarcar 100 mil sacas de café. Usando três equipes no navio, do jeito que o navio era e tudo, você gastava aí dois ou três ou até quatro dias, conforme a chuva, eu fiz um cálculo e deu 888 homens para fazer isso, as equipes e tudo, hoje você faz isso em 4 (quatro) horas, você embarca 100 mil sacas de café usando no máximo 26 (vinte e seis) pessoas, esse é o tamanho da tecnologia e de evolução da mudança e da containerização.

Nos portos não é tão tecnológico assim, porque nosso terminal de contêiner ainda é um terminal pequeno, mas nós temos grandes projetos, então os estivadores trabalham muito na questão da carga geral, que é os produtos siderúrgicos, que é o granito, que é a celulose, então nosso forte não é tanto os containers assim, em termo de Brasil, nossa maior movimentação são cargas gerais, então nosso trabalhador ainda é um trabalhador braçal misturado com a tecnologia. Então o sindicato é isto, hoje ele é responsável por toda a organização da mão de obra e a negociação dele.

**A origem do termo “Transportes em Estiva de Minérios” no nome do Sindicato:** devido exatamente o minério, porque antigamente o início disso tudo foi embarcando minério que chegava aqui na Usiminas ali e embarcava em Vitória, então por isso “estiva de minérios” né. A primeira designação, a primeira carga importante que teve os trabalhadores portuários, se ver algumas fotos tem exatamente aqueles montinhos de minério, que você carregava, você trabalhava para as siderurgias que tinha para tudo isso, então normalmente é por isso.

**Fale um pouco sobre as atividades desenvolvidas pelo TPA estivador:** é uma atividade de trabalho braçal, o estivador tem lá na Lei bem definido qual é a sua designação, nós arrumamos a carga dentro das embarcações, o estivador trabalha somente dentro do navio arrumando a carga, estivando, por isso o nome de estiva, para arrumar a carga e estivar a carga. Você vai ver esse nome no aeroporto - estivar a carga no avião, é a mesma coisa, talvez eles sejam chamados de estivadores, mas não tem a mesma designação. Então, o trabalho é um trabalho de arrumar a carga, nesse trabalho de arrumar a carga, você tem desde o trabalho braçal, como os trabalhos de equipamentos, de empilhadeira, de pá carregadeira no caso do granel,

no caso de guindastes utilizados, no caso de (6:55 nome do equipamento que carrega container) que carrega o container e tudo, então você faz desde o trabalho braçal de colocar os calços na carga, puxar as correntes das ligas que solta a carga até operar os guindastes e outros equipamentos que fazem a estivagem da carga. Então é um trabalhador que hoje tem tanto serviço braçal como serviço de tecnologia com uso de equipamento.

**Como era o trabalho do estivador antes do OGMO e como está hoje, houve alguma mudança?** Houve sim, o OGMO já tem já 20 anos ou 23 anos, então, antes toda a gestão da mão de obra, a distribuição do trabalho era realizada pelos sindicatos, então o trabalhador e tudo passava por aqui. O que acontecia? Tinha um problema que você naquela época não tinha toda a organização talvez maior, com o órgão gestor de mão de obra, esse trabalho saiu todo da mão dos sindicatos e foi para o OGMO fazer isso. Em termo de trabalho, não mudou muito, mudou o que eu já falei, em termo de tecnologia, em termo de distribuição, era que antes os sindicatos que faziam essa distribuição, era tudo isso feito manual, nós tínhamos um sistema semiautomáticos, as escalas dos trabalhos eram feitas manuais, eles tinham que pegar as carteiras. Hoje não, hoje isso é extremamente tecnológico, hoje você para embarcar, para fazer as conferências do trabalho, tudo é feito pelo computador, pelo smartphone, você consegue acessar tudo isso, é tecnologicamente bem avançado.

Para você ter ideia, 95, 96% dos estivadores não vem mais a escala de serviço, embarca de casa. Então assim, a distribuição do trabalho se tornou muito tecnológica, o trabalho em si que acontece lá, ele ainda permanece, dentro do que falei anteriormente teve a evolução e tudo.... Mas hoje é o OGMO que organiza isso tudo, então, hoje está mais organizado eu diria para você, não só pela evolução do OGMO, mas pelo o que foi negociado também. O OGMO por exemplo, só cumpre com o que é negociado entre as relações de trabalho, então ele faz a distribuição de equipamento, das questões das obrigações que ele tem, o ASO do trabalho em questão de saúde e segurança, isto também está bem mais evoluído, mas não só pela questão do OGMO, mas o processo de negociação fez isso. Quando tirou isso das mãos dos sindicatos, a nova lei teve que renegociar toda a estrutura que tinha, então a evolução da negociação foi muito grande, aí o OGMO tem obrigação de fazer isso e organizar isso, então o que mudou muito foi essa tecnologia toda que foi colocada.

***Como foi a transição da administração dos TPAs do sindicato para o OGMO?***

Foi muito difícil, porque você rompe, primeiro, você rompe com o poder que o sindicato tinha de fazer todo o trabalho e toda a distribuição. O sindicato fazia o pagamento, o sindicato fazia a distribuição do trabalho, o sindicato fazia distribuição de IAPI. Então você teve um baque na estrutura do sindicato, imagina um sindicato de que tinha uma receita de 100% e ele passa ter hoje uma receita de 10%, ele perdeu muito a sua receita, porque ele fazia na situação, então, primeiro foi um baque no sindicato, e foi um baque também porque tivemos que negociar todas as relações de trabalho. A lei veio, rasgou todas as legislações que existia, a CLT, existia as regras da SUNAMAM, então o que definia como eram as equipes de trabalho e tudo isso nós tivemos que renegociar tudo isso, então teve uma reestruturação produtiva. Com isso, além do sindicato perder receita, porque deixou de fazer esta mão de obra, os trabalhadores quebraram a receita porque reduziram as suas relações de trabalho, uma equipe que tinham 12 (doze) homens, passou hoje ter 7 (sete), então assim, houve uma redução muito grande. Foi compensado ao longo do tempo porque aumentou a movimentação de mercadoria, mas no primeiro momento teve um baque na estrutura dos trabalhadores de remuneração, de representação de sindical, tudo isso foi bem pesado, então, foi traumático, foi uma guerra.

Mas a gente do Espírito Santo teve uma vantagem, qual a análise que a gente fez? Existe uma nova legislação, é melhor você ficar guerreando ou você pegar a legislação e tentar navegar encima dela. Então nós analisamos, fizemos redução (...11:40), fizemos tudo isso e buscamos alguma compensação social, já que o sindicato perdeu seu papel, tentamos buscar alguma compensação social. Inclusive nossa convenção coletiva, tem uma coisa chamada fundo social, que é exatamente o que a gente pega com isso e o que mantém nosso plano de saúde. Nós pagamentos plano de saúde hoje do estivador e de sua esposa com o fundo social, então isso é um retorno dessa contrapartida da redução.

Mas vamos lá, o que isso... tivemos um baque, tivemos que remodelar as estruturas, tivemos que remodelar o trabalho, tivemos que remodelar as coisas todas e estamos vivo hoje nessa adequação, mas foi traumático. Para implantar a tecnologia na escalação de mão de obra foi uma guerra, cada coisa que vai fazer na convenção coletiva foi uma discussão, a exemplo a primeira coisa que eu falei a você de como

eu entrei no sindicato e você colocou... Antes a DTM fazia o cálculo, nos trouxemos isto e colocamos na convenção coletiva; como é que faz o cálculo para poder entrar no sistema...o acesso ao quadro, isto foi traumático, antes era a capitania que colocava as pessoas, o sindicato tinha um poder de influência nisto, passou ser uma seleção pública, com concurso, não seria um concurso, seria uma seleção pública mesmo, com prova, com tudo e tal; então, entrou novos trabalhadores que mudou o perfil, então assim, foi um baque grande em todas as relações.

Agora, nós tentamos fazer o que? Tem uma mudança, tem, é melhor você partir para cima dela e negociar o que ela está, ou ficar negociando ela numa guerra o tempo todo? Fizemos as duas coisas, com a mobilização e poder que o sindicato tinha e com poder de negociação, fizemos a reestruturação, mas foi traumático sim, as pessoas até hoje muitas pessoas falam: Ah! O sindicato era muito melhor e tal; sim, ele tinha...imagina uma renda que tinha 100 (cem) e hoje você trabalha em comparação aquela época com 10 (dez). E o que é traumático? Quando você olha, hoje a gente tem uma área de lazer, que ela foi construída nesses anos que a gente chamava de "ouro" né, que o sindicato tinha todo poder. É a mesma coisa que você ter uma mansão, e você tinha uma remuneração de 100 (cem) e passa ter de 10 (dez), mas você mora numa mansão e sua estrutura toda você não consegue da conta dela, então, você teve um baque nisso; até hoje a gente vai tentando buscar essa reestruturação. Mas atingiu seu papel, hoje estamos com a remuneração positiva, nós estamos com a estrutura do sindicato positiva, estamos se erguendo ao longo do tempo e estamos se mantendo pelo menos vivo ao longo do tempo.

**Como eram as negociações antes do OGMO e como está nos dias de hoje?** Sim, antigamente você tinha a SUNAMAM, você tinha o governo, tinha a Marinha do Brasil, e toda vez que chegava uma discussão de remuneração, a Marinha chamava, analisava e tal, aí modificava as fainas ou reajustava as fainas. Então isso era feito nacionalmente e era feito a discussão com o governo, então bastava o sindicato fazer uma pressão grande e tal e não sei o que, que o governo vinha e buscava discutir e fazia as coisas todas, não era nem bem uma negociação, era uma determinação da Marinha em termos disso. Como o sindicato tinha esse poder grande, como o sindicato tinha muita influência com a Marinha, como ele sabia fazer muito bem isso, isso acontecia de forma automática os reajustes todos.

Eu lembro até na época, não sei se foi de *Dorothea Werneck* que se falou dos gatilhos, todo mês nós tínhamos um gatilho, então foi um reajuste fantástico nessa época. O que a Lei veio e fez? Rasgou tudo isso e falou agora... e criou a figura do operador portuário, passou as negociações serem a nível nacional, ainda era nacional, mas passou sim... criou os operadores portuários que não existia era uma figura nova que criou, que era as agências marítimas antigas dentro da Lei e nós tivemos que negociar com eles.

No primeiro momento essas negociações foram nacionais quando rompeu isso aí, o governo Sarney veio baixou um decreto e acabou com a SUNMAM. Aí nós começamos a negociar com o SINDARPA, que era o sindicato dos Armadores e FENAMAR que era Federação dos Agentes de Navegação, então negociava a nível nacional, veio as Leis dos Portos e criou os operadores portuários e continuou sendo nacional.

Mas aí teve um rompimento disso, o TST foi e falou, não, agora que foi criado os Órgãos Gestor de mão de obra cada negociação tem que ser regionalmente. Então nós tivemos que em nível de regional aprender a negociar, nenhum sindicato tinha essa estrutura de negociação, então surgiu exatamente por isso. Nós tínhamos que negociar tudo, o que antes tinha uma tabela e Lei que era nossas fainas de trabalho, quanto que pagava, tudo direitinho, nós tivemos que renegociar tudo isso, em cada porto, em cada região com os operadores portuários, então aí teve toda uma modificação da estrutura de trabalho.

Nós negociamos hoje com o SINDIOPES, com os Terminais e com a INTERSINDICAL que coordena os 6 (seis) sindicatos da orla portuária para poder fazer isso. São seis sindicatos, o Sindicato dos Estivadores, os sindicatos dos arrumadores, os conferentes, os vigias portuários e do SUPORT. Existem também os amarradores né, mas eles não fazem parte da Lei, então são 5 (cinco) sindicatos que negocia o tempo todo.

**Foi perguntado se os amarradores são funcionários da Codes ou avulsos:** São avulsos também, é um sindicato que faz esse trabalho, no Brasil tem muitos diferentes amarradores, aqui é um sindicato, outros lugares são os funcionários da Companhia Docas, em outros lugares são as empreiteiras que fazem, em outros lugares é uma

cooperativa que faz, aqui é sindicato. **Perguntado porque eles não fazem as negociações juntos:** porque eles não foram previstos na Lei, eu lembro que a gente tentou até no último tentar conseguir, mas nós não conseguimos.

**Foi comentado sobre a entrada dos arrumadores na Lei:** na Lei 8.630 foi sim, nós conseguimos colocar os arrumadores, ele era visto como a capatazia que complementava o trabalho da Companhia Docas, nós conseguimos colocar ainda na capatazia. Os amarradores nós não conseguimos, nem na Lei 8.630 e nem agora nessa nova agora.

**Todos os estivadores tiveram os registros no OGMO?** Sim, na época da transição, foi baixado o Decreto 1596, que deu a forma de você pegar... tipo assim, tirar o retrato do porto de quem estava trabalhando, e aí ele ia ter o artigo 55 que chamou de BAP - .... Trabalhador portuário (18:31) que o olhar é assim, mostra que você é um trabalhador portuário, aí ele pegou e olhou lá tempo de FGTS, as últimas remunerações, se efetivamente estava trabalhando, com isso aí, ele era certificado. Então eu tive que ir lá e mostrar tudo isso, o sindicato mostrava “o Jose Adilson está trabalhando aqui, tantos anos e tal”, então eu era certificado que tinha um registro no OGMO. Então assim, quem era legalizado e trabalhando, todos tiveram o registro no órgão gestor de mão de obra. Porque foi feito um decreto de forma de certificar quem é que estava na profissão para poder entrar no órgão gestor de mão de obra com seu registro.

**Perguntado pelo incentivo para não ter o registro no OGMO:** teve um incentivo na Lei, que aí eu tendo esse BAP 5, eu tendo esse registro profissional, eu poderia vendê-lo, eu poderia sair do porto se eu quisesse, aí foi criado o incentivo para poder enxugar os quadros. Nós fizemos o que aqui? Como o sindicato tinha uma organização muito boa e trabalhava para os quadros serem enxutos, porque quadros são avulsos, você trabalhava por rodizio, você com quadro enxuto você tem uma média salarial positiva, você com quadro grande a média salarial é menor. Só os arrumadores que tinha um quadro mais... um quadro maior, então, estrategicamente nós usamos uma forma de os arrumadores pegarem incentivo para enxugar e aí o quadro foi enxuto.

Por que? Porque nós íamos ter que negociar a reestruturação produtiva, nós íamos ter que renegociar as equipes, renegociar absolutamente tudo. Então assim, era

importante ter um quadro enxuto para você poder fazer as modificações, reduzir as equipes de trabalho, então nós incentivamos os arrumadores a pegar o cancelamento do registro, diminuir o quadro para poder ficar no mesmo patamar dos outros trabalhadores dos portos, para a gente poder negociar bem e negociar com tranquilidade essa reestruturação, então teve isso sim, mas isso era dentro do registro, depois que você foi registrado e certificado, você poderia sair com o incentivo criado pelo governo, pela nova Lei.

**Comentado sobre o entendimento (a partir entrevista ex-arrumador) de que tiveram trabalhadores que nem foram registrados pelo OGMO:** então era porque ele não tinha o direito, não estava dentro da determinação do que dizia o Decreto 1596. Qual foi o problema do arrumador? Ele na transição da Lei colocou gente nos quadros para trabalhar, ele tinha a movimentação da mercadoria, então alguns deles não cumpriu o requisito, o pré-requisito de estar nos portos, porque efetivamente foi o sindicato que colocou na transição da Lei de entrada, da Lei anterior para a Lei dos portos e a criação do Órgão Gestor de mão de obra, ele não poderia ter colocado nesse período. Então esses trabalhadores não atingiram o que o decreto, por isso vinha um decreto dizendo assim, quem são os trabalhadores portuários? Quem é que está trabalhando efetivamente são considerados trabalhadores portuários. Porque vários sindicatos do Brasil fizeram isso, botou gente fora do tempo, ou seja, aproveitou o vácuo da Lei para colocar gente para trabalhar. Tipo assim, não foi a Marinha que botou, foi ele que botou diretamente nesse vácuo da Lei, então esse pessoal não foi atendido pela Lei.

Os estivadores todos entraram, como a gente acompanhou a Lei de perto, nós seguramos isso, fizeram pressão para botar fora, não deve botar, porque vai mudar a vida da gente toda, nós não sabemos o que vai acontecer, vai reduzir remuneração, vai reduzir equipe, não adianta botar aqui, botar o pessoal, porque se botar vai ter problema, vai ampliar o problema.

**Perguntado se houve redução do salário dos TPAs:** Houve, houve sim, nós tivemos uma redução grande, é o que eu falei para você: o custo do container por exemplo ele reduziu 40% na época, onde nós ganhamos? Movimentavam 42.000 containers hoje a gente movimenta 300.000, nós ganhamos ao longo do tempo com



o aumento da movimentação de carga, mas houve a redução sim, houve uma redução de custo brutal em torno de 60% a 70% do que era anteriormente.

**Os estivadores mais velhos conseguiram absorver bem as novas diretrizes impostas pela lei de modernização:** Sim, estão até hoje trabalhando teve dificuldade é lógico, mas como a gente teve uma participação muito efetiva, o sindicato teve uma participação... do Espírito Santo muito efetiva na construção da Lei, na organização de tudo, então o debate foi muito intenso, com as dificuldades que eu já falei pra você, mas absorveram sim e conseguiu ter esse reenquadramento e hoje está todo mundo trabalhando tranquilo e mantendo o seu registro e tudo. Mas se, com todas as dificuldades que tivemos foi um processo de 20 (vinte) anos né, então se teve muitos traumas, muitas coisas, mas hoje está todo mundo consolidado dentro do novo modelo.

Vou dá um exemplo para você: se tirar hoje o smartphone da escala de trabalho todo mundo vai ficar louco, não vai querer voltar àquela época antiga que tinha uma escala que era manual, ninguém vai querer isso de jeito nenhum. Está mais fácil tirar eu como presidente do que tirar a escala de trabalho do Smartphone, todo mundo se adaptou muito bem a isso, porque isso, querendo ou não isso é qualidade de vida olha: tempo em casa, redução de custo e tudo, então teve uma adaptação positiva, com traumas, mas teve.

**Como é o relacionamento dos trabalhadores mais antigos com os que entraram após o OGMO?** Sim, teve muita dificuldade, porque nós todos antigos, você vê, estou falando de 33 (trinta e três) anos que eu tenho de porto, a gente veio com toda essa cultura do que era o anterior, nós viemos com toda uma cultura de ajuda mútua, de conjunto, de trabalhar junto, nós viemos com toda uma cultura de sindicato de relação sindical. O novo que veio, ele veio, primeiro teve um... demorou muito para entrar novos trabalhadores, nós estamos falando de uma lei que foi de 1993, entrou novos trabalhadores em 2005, então foi quase 15 (quinze) anos para entrar novos trabalhadores.

Nenhum lugar consegue administrativamente, nenhuma empresa, nenhum lugar que você não vai fazer um turnover, que não vai entrando novas pessoas, que não vai oxigenando, então essa oxigenação demorou muito, então esse gap entre o velho e o

novo ficou muito longe, e essas pessoas que vieram depois disso, não vieram só com uma cultura diferente da sociedade. Hoje as pessoas são mais antidualistas, elas não pensam no conjunto, no coletivo, ela pensa só no que ela tem que ganhar, então, teve esse trauma. Nós que sempre pensamos coletivamente, fazer tudo junto vem um cara que só pensa individualmente, já estudou.

Teve um problema que vieram muitos concurseiros: nossa! No porto ganha muito, então veio gerente de banco, o cara que trabalha na justiça, o que tem seu emprego fora, então ele vem para cá como que, não pensando nesse coletivo, vem as pessoas que não são ligadas a família. Então, eu, era o meu pai que estava aqui, então você tem uma história, como era o meu pai o outro estivador pegava e cuidava de mim bem como um cuidava do filho do outro e tal. Esse cara vem sozinho, então, ele para aprender um trabalho, ele não teve aquele aprendizado que outro estivador ensinou, então foi um conflito muito grande nisso. Não foram os filhos, todos os estivadores querem colocar seus filhos, veio um cara e teve um trauma novo de coisas, então foi um baque muito grande de situação.

No primeiro momento entraram 440 novos trabalhadores, na nossa visão eles seriam expurgados, por que? Primeiro concurseiros, chegou aqui, é puxar corrente, é carregar saco, é pegar uma pá e dá pazada, é um trabalho brutal, é um trabalho físico, então, 440 expurgou um monte de gente porque quando chegou aqui viu que o trabalho era muito pesado. Os que ficaram se adaptaram, com essa visão ainda individual e tudo e tal, mas foram se adaptando e foram se enquadrando, então nós temos ainda algumas dificuldades né.

Eles vieram, nós ficamos assim, o sindicato como geria a mão de obra tem uma responsabilidade no trabalho, eles vieram mais involuntário, sem muita responsabilidade as vezes no trabalho de tal, então eu só sei assim, vários, várias... essa cultura conseguiu entrelaçar com essa dificuldade toda, com essa guerra toda e já conseguiram trabalhar melhor.

Quer ver uma outra coisa: nós pagamos um plano de saúde para o aposentado e da sua companheira, quem no mundo, qual estrutura no mundo paga um plano de saúde de um aposentado e da sua companheira? Isso foi o princípio de ajuda mútua, porque nós sabemos que o cara que está aqui construiu história. Deixou o sindicato, deixou

a estrutura, deixou tudo isso, no princípio de ajuda mútua nós protegemos todo mundo, ele não tem essa visão, ele acha que, bom, mas não tinha que pagar para o aposentado tudo e tal, aquilo. Aí sim, nós conseguimos ao longo de o tempo mostrar que isso é o nosso cimento, isso é nossa força, isso é a nossa alma, se o sindicato é forte é porque nós trabalhamos todo mundo junto, protegemos todo mundo junto, temos uma visão diferente do que tem uma visão individualista, no dia que a gente pensar no individualismo nos morremos.

Então assim, teve muito conflito e ainda tem muito conflito dessa forma, nem todos eles se sindicalizaram, então eu acho que em torno de 30% deles não são sindicalizados, agora estão começando a vir, que vai vendo isso. Nosso sindicato se desconta para ele, você recebe muito mais do que você desconta do sindicato, com os programas sociais, com os fundos sociais, com plano de saúde, mas as vezes como ele pensa individual, ele está pensando o seguinte: ah eu sou novo, não preciso muito disso, eu não tenho mulher ainda, não preciso muito disso. Ele não está vendo, só que depois o tempo vai passando aí ele vai dizer: poxa vida perdi dinheiro né, porque era melhor eu estar dentro do sindicato, porque o que eu pago para o sindicato em termo de retorno é muito melhor.

Mas como? Vamos lá, um plano de saúde para uma pessoa de 60 (sessenta) anos ele é R\$ 700,00 (setecentos reais), então o cara, o camarada já ganha aqui R\$ 1.400,00 (Hum mil e quatrocentos reais) de plano de saúde. Mas ele é novo, entrou com 20 (vinte) e pouco anos, o plano de saúde dele é cento e pouco reais, aí ele olha e pensa de forma individual, ele pensa, ah o outro está levando R\$ 1.400,00 (hum mil e quatrocentos reais) e eu não estou levando nada, isso é sacanagem e não sei o que, com essa visão individual. Então, para construir isso, mostrar isso para eles que isso é importante, que um dia ele vai está velho, ele vai precisar dessa ajuda do coletivo foi muito difícil e é muito difícil, então assim, são debates muitos grandes em termo de discussão.

E tivemos um problema, eles, como essa questão da aprendizagem, os cursos que tiveram com o OGMO, as vezes você, eles não têm a mesma pegada de trabalho que nós temos, então vários terminais, vários...até falam o seguinte: preferia até que vocês indicassem as pessoas que vão entrar do que o concurso, porque as pessoas que veio, não veio com o perfil do trabalho braçal. Nós botamos escolaridade para atender

os grandes projetos, acima do segundo grau para poder atender uma CST<sup>321</sup>, porque nós trabalhamos lá, uma Aracruz Celulose<sup>322</sup>. Só que esse cara não veio com um perfil de trabalho braçal, trabalho bruto, então isso as vezes dá um conflito sim.

Mas assim, hoje já está uma coisa mais adaptada, os processos de seleção, nós temos tentado ver uma forma de amenizar isto, aí agora por exemplo nós estamos discutindo uma nova forma de acesso, onde nós sabemos que essa seleção e tudo que é ruim. O setor patronado também fala: essa seleção é ruim, eu acho que era melhor o OGMO fazer as indicações, que os sindicatos discutissem quem vai entrar analisando curriculum, do que simplesmente fazer uma prova e fazer o concurseiro vir e entrar no sistema, entendeu, está um debate intenso sobre isso agora, nesse momento.

**Perguntado sobre quem paga a previdência privada:** existe um fundo social, o que nós fizemos? Está (está) reduzindo equipe, está (está) reduzindo tudo, então nós montamos uma forma de compensar essa perda (que você falou) que nós tivemos de 60% (sessenta por cento) da remuneração é, nos dê um fundo social, que pague algumas questões sociais nossa. Então isso começou com 5% (cinco por cento) 3% (três por cento) se eu não me engano, hoje nós estamos negociando agora e está em 22% (vinte e dois por cento).

O que é esse fundo? 15% (quinze por cento) vem para o Sindicato dos Estivadores para fazer a assistência social, que paga plano de saúde, seguro de vida, funeral, tudo isso; 1% (um por cento) vai para um fundo de treinamento do Órgão Gestor de mão de obra que nós fiscalizamos e vai usando para o treinamento; 4% (quatro por cento) vem para complementação de aposentadoria, que esse dinheiro vem, independente da idade se é sindicalizado é dividido para todo mundo, que é na Petrus que tem essa complementação de aposentadoria, então isso foi uma coisa criada exatamente para compensar as perdas que se tem, para ter o trabalho social com isso aí.

Essa é a diferença, antigamente nós não tínhamos isso, hoje o trabalhador que entrou aqui, se ele manter tudo direitinho se for sindicalizado né, porque só os sindicalizados têm, por isso eu falo que perde dinheiro. Você ganha plano de saúde, um plano de

---

<sup>321</sup>Atualmente o nome da empresa é Arcellor Mittal.

<sup>322</sup>Atualmente o nome da empresa é Fíbria.

previdência com o fundo social administrado pelo sindicato. Você hoje se for sair para aposentar vai ser diferente de nós, você sai simplesmente com a aposentadoria do INSS, o que vai dá uma complementação muito positiva.

**O sindicato sofreu alguma perda com a Lei?** Sim, sofreu bastante, de estrutura, de remuneração, de renda (já respondido acima).

**Os trabalhadores sofreram alguma perda com a Lei?** Sim, (já respondido acima).

**Houve alguma mudança na relação dos trabalhadores com o sindicato?** Sim, porque antes ele tinha a visão que o sindicato era quase um empregador dele, como fazia a distribuição da mão de obra. Hoje não, hoje ele vê como uma representação realmente, então isso faz essa dificuldade que nós colocamos de relacionamento, de sindicalização e tudo né, mas ainda mantem o poder muito grande, porque, diferente você que foi contrata e tem lá já um piso salarial definido, nós pela legislação, nós que negociamos todas as condições.

Agora nós estamos em processo de negociação, todas as cargas nós que negociamos, qual equipe vai? Qual remuneração vai? Então isso constrói seu salário o tempo todo. É diferente de você chegar na empresa nem sabe qual o sindicato, tem um salário definido que já está definido e você vai ganhar e tal, o sindicato vai discutir depois se vai reajustar ou não. Mas aqui não, nós como somos avulsos, o papel do sindicato na negociação é fundamental, mas mudou bastante nesse relacionamento, porque antes o sindicato era o gestor da mão de obra toda, passou ter o órgão gestor e nós simplesmente fazemos a representação.

**A Lei de Modernização veio com o objetivo de colocar os portos brasileiros em condições de igualdade com os portos internacionais, você acredita que o objetivo foi alcançado e quais foram os mais beneficiados com a Lei:** Teve sim e o objetivo foi alcançado, ele trouxe redução de custo, teve o processo de privatização, onde privatizou vários berços e ampliou investimentos e tudo né, não chegamos ainda talvez num patamar internacional eu acho, mas estamos a caminho disso. Então a lei veio e fez ser definitivo, a redução de custo, aumento da tecnologia, aumento de investimento, aumento de portos, e teve uma revolução real.

Na movimentação de mercadoria... se você pegar hoje o que era antes e o que teve de movimentação de carga e o que aumentou e de redução de custo é fantástico o que conseguiu, então, ela atingiu seu objetivo. Agora, o problema nosso é que nosso déficit de investimento é muito grande, então o Brasil ainda precisa de investimento, as vezes fica a discussão, ah os portos, porque falta investimento. Aí tem a questão governamental, é uma questão de... do nosso país mesmo não investir em estrada, não investir em tudo, não investir em infraestrutura, mas a lei atingiu o objetivo de fazer essa revolução na questão portuária de investimento. O Fernando Henrique né, ele na época ele sucateou os portos, então a lei veio e fez essa mudança e trouxe investimento fantástico em termo de...a Lei veio exatamente no governo dele e um pouquinho de Itamar Franco que ela veio e tal, foi exatamente aí nesse momento, aí os portos foram privatizados mesmo, os berços que era só a Companhia Docas que tomava conta, os terminais arrendaram os berços, teve investimento fora da área do porto organizado, então teve uma ampliação sim de investimento.

**Quem foi mais beneficiado com essa lei?** O setor patronal, o setor patronal foi extremamente beneficiado, porque com o investimento, como sempre né, o capital investiu e ganhou bastante com isso né, foi uma revolução grande.

**Os país passa por um momento de crise política, esta crise afeta a categoria dos TPAs:** Sim, primeiro a gente teve em 2013 uma nova legislação portuária. Qual foi o objetivo da nova legislação portuária? Você antes para ter o porto, você chegava para o governo e falava assim, a gente chegava lá e falava: eu quero construir um porto aqui nesse terreno que é fora da área do porto organizado, o governo falava assim: qual a carga que você tem? Você mostrava o projeto dizendo, eu tenho uma indústria, X quantidade de carga.... Você não poderia mexer nesse porto carga de terceiros, cargas de outras coisas, aí eu poderia movimentar até 50% (cinquenta por cento) do que você tem de carga... eu tenho 5.000.000 (cinco milhões) de toneladas aqui, então você poderia movimentar tranquilamente 2,500.00 (dois milhões e meio) de tonelada de carga de terceiros, mas você não tinha liberdade disso. Hoje, porque tem o porto público, porque é o porto que movimenta na Companhia Docas, hoje você chega, viu um terreno lá, há eu quero fazer um porto, você não precisa ter a carga para construir o porto, vai disputar a carga de outros portos.

**Deu problema no aparelho e não gravou o final da entrevista, vou escrever com minhas palavras o que foi passado por ele:** Foi colocado por Adilson Pereira que a crise afeta sim a área portuária, e em contrapartida o trabalho dos TPAs. com a facilidade que o setor privado tem de construir um porto sem ter a obrigatoriedade da utilização da mão de obra dos avulsos, o que pode reduzir ainda mais a frente de trabalho dos mesmos.

Jose Adilson confidenciou também que todos os sindicatos da categoria estão lutando e que em breve poderá estourar uma notícia bombástica em relação a administração dos TPAs. As reivindicações tratam do retorno da administração dos trabalhadores avulsos para os sindicatos. Claro que eles não pretendem retornar o que era antes e sim aproveitar todos os avanços alcançados nesse período de 20 (vinte) anos, porém assumir novamente todo o controle dos trabalhos realizados pelos trabalhadores portuários avulsos. Será a reversão do que ocorreu há 23 (vinte e três) anos.

## APÊNDICE G – ENTREVISTA COM ENILDO MOREIRA FERREIRA

**Enildo Moreira Ferreira** -Trabalha na Companhia Docas do Espírito Santo na  
Superintendência Geral de Projetos

**Entrevista realizada dia em 02/08/2016, na sede da CODESA.**

**Foi perguntado sobre a questão dos trabalhadores portuários:** questão do trabalhador portuário, até 1993, até o período que foi implantada a Lei 8.630/93, até nesse período a autoridade portuária, porto, a CODESA, ela, todo serviço no porto era sobre a gestão da CODESA, ela tinha um quadro de 1200 (hum mil e duzentos) funcionários, sendo que 70% (setenta por cento) desse quadro estava voltado para o operacional. Então nós tínhamos os conferentes, os guindasteiros, operador de máquina, todos os serviços de pátio eram nossos, os serviços agênciados, caso o agente de navegação, ele requisitava os trabalhadores no caso do estivador que era a bordo e o conferente que era o serviço dele para fazer a conferência de carga.

A partir desse momento a autoridade portuária sai da operação, entrega o serviço de pátio para os operadores, passa assim os operadores pré-qualificados, o operador portuário passa a sua operação como operador pré-qualificado, ou seja, o processo de modernização dos portos. A autoridade portuária não tinha dinheiro para investir, para baratear o custo portuário em função dos arrendamentos que estavam surgindo, ela sai da operação, entrega essa parte, a parte do operador, no caso o operador terminal que arrendou, ele assume o serviço dele. Aí cria-se o OGMO- Órgão Gestor de mão de obra, onde essa mão de obra, onde essa mão de obra passa a ser suprida através desse trabalhador, que tem a denominação do trabalhador portuário avulso.

**Perguntado se antes era os TPAs que fazia o serviço na CODESA:** Não existia nem o trabalhador avulso, existia só os vinculados nos sindicatos e nas autoridades portuárias, cada um no seu espaço. Os serviços do porto eram nossos, mas os agentes de navegação tinham os trabalhadores contratados deles, que eram os sindicatos para fazer o serviço por parte deles, conferência, a parte de terra do navio, o guincheiro, ele era da estiva no caso. E os serviços todo de pátio, guindastes de chão, guindaste no cais era nosso, operador de máquina, nosso, os serviços internos de máquina guindaste tudo da estiva e os serviços de conferências de cargas dos conferentes. No caso, quando a CODESA sai depois da Lei, essa parte do... parte



pública fica na mão do operador pré-qualificado, passa a ter a figura do operador pré-qualificado, e aí passa a requisitar a mão de obra no Órgão Gestor de mão de obra, que são os avulsos.

**Perguntado sobre a gestão da CODESA:** a CODESA, ela era a autoridade, ela é o porto, ela nunca passou, ela sai da operação, ela sai do processo, ela hoje... antes ela tinha todo o serviço, tudo era nosso, nós tínhamos máquinas, guindastes, funcionários, tudo. Com o processo de modernização, ela sai da operação, sai, não faz mais esse serviço, entrega esse serviço ao operador pré-qualificado que é feita pela própria CODESA, a pré-qualificação. Através de uma portaria da ANTAQ, da CEP, uma portaria da CEP criou a figura do operador pré-qualificado, aí ele assume toda a operação.

**Perguntado quais são os operadores pré-qualificados:** nós temos uma lista aqui no *site* da CODESA, são os operadores pré-qualificados.

**Perguntado sobre a função dos operadores pré-qualificados:** tem o controle da gestão, eles têm o trabalho que tem que ser suprido, eles têm uma convenção coletiva feita junto ao sindicato e operadores que rege a regra de como funciona a mão de obra, aí é vinculado o Órgão Gestor de mão de obra, o SINDIOPES e os sindicatos que tem o trabalho. Então eles têm uma convenção coletiva que todo ano eles discutem essa relação trabalho e a mão de obra.

**Perguntado sobre a administração dos amarradores que não foram contemplados pela Lei, porem são avulsos:** o trabalho deles é regularizado, de uma maneira ou de outra eles têm uma regularização do trabalho deles, são os profissionais treinados e preparados para isso e mais um regulamento do porto, eles estão vinculados lá como trabalhador para este tipo de serviço, todos os navios precisam dos serviços deles, então eles são requisitados. A CODESA prepara a escala, chama, recebe e repassa e repassa para ele, foi a única categoria que ficou fora da mão de obra avulsa do OGMO, mas eles continuam atuando, tem o sindicato próprio com a diretoria e atua dentro do porto.

**Perguntado sobre a real necessidade do trabalhador avulso nas operações portuárias:** já é uma coisa cultural, quando começou a gente veio buscando esse

conhecimento. Santos começou, depois disso foi desenvolvendo os sindicatos, então todos os portos que foram instalados ao longo da costa brasileira seguiram o mesmo modelo.

O porto de Santos quando começou ele foi uma concessão do governo, era a família Guinler e outros que exploraram o porto, ficaram 90 (noventa) anos explorando o porto, depois vendeu para o governo, mas a corte, o Brasil não tinha dinheiro para construir portos, então fez concessões.

Nisso eles se criaram, eles criaram um quadro e logo os trabalhadores se organizaram, porque é uma categoria para poder explorar os serviços criaram os sindicatos. Então você vê, um sindicato com uma categoria, outra viu que aqui tinha um quinhão também para desenvolver o trabalho criou outra categoria. Então, antes nós tínhamos vários sindicatos, hoje uma parte disso foi unificada, o SUPORT foi a unificação de alguns sindicatos dentro de um, mas a estiva continua com o dela porque tem uma estrutura grande, o Sindicato dos Conferentes de carga já tinha avançado em outro segmento de desenvolvimento de coletor de dados, então já estava mais organizado, mantiveram com o sindicato também, mesmo dentro do OGMO.

**O que levou todos os trabalhos do porto passarem para os avulsos:** para o governo seria difícil absorver toda a mão de obra, ele não tinha condições, era mais de 6.000 (seis mil) pessoas ligada dentro da atividade portuária. Então a União, o governo federal não tinha como migrar todo esse povo para dentro, aí o ganho também era diferenciado, porque é pela produtividade, o porto não teria... o sindicato hoje tem um quadro administrativo, mas o quadro deles é operacional, é aonde todo mundo disputa o ganho de acordo com sua faina, seu trabalho. Nós, a autoridade portuária não teríamos como trazer todo esse contingente e botar esse pessoal aonde? Ia suprir... ia ter conflito com o quadro administrativo.

Até hoje, nós temos hoje várias ações judiciais em função de que nós tínhamos o pessoal operacional, saímos da operação, estamos hoje praticamente só com a área administrativa, administramos um condomínio e muitos funcionários que ficaram ainda preso porque era da operação no quadro, gera um conflito por causa da diferença de ganho.

**Perguntado se houve demissão com a transição da Lei de Modernização dos Portos:** Houve 480 (quatrocentos e oitenta) numa catada só, os funcionários todos receberam uma carta para assinar o aviso deles para cumprir. Quando chegou no dia, no outro dia quatrocentos e pouco já não entrou no porto mais, tudo fora, aí foram migrados para o Órgão gestor de mão de obra.

**Perguntado se foi compulsório, se o OGMO tinha que absorver essa mão de obra:** quem tinha direito que estava... nós fizemos o BAP\_5, que estava ligado a operação foi absorvido para dentro do OGMO, quem estava. Porque tinha muito trabalhador que não tinha direito a migrar, então todos que estavam, que alcançou de um ano até o outro, acho que era até 1991, quem estava dentro conseguiu entrar no quadro lá do OGMO, quem não ficou na autoridade portuária, teve que ir lá e sair fora.

Então houve demissões incentivadas para poder amparar quem não tinha direito e muitos que tinham, mesmo assim saíram no incentivo e foram para dentro do OGMO. Houve um impacto grande, tinha gente que até hoje está na justiça ainda, desde aquela época brigando. De vez em quando o juiz faz uma interpretação e manda de volta, isso foi complicado.

**Foi perguntado sobre qualificação dos profissionais da área do porto:** o pessoal que trabalha na área portuária não tem muito incentivo para a qualificação profissional, a maioria dos trabalhos são realizados com o pessoal que aprenderam a partir do desenvolvimento das atividades direto no local de trabalho.

Então eu procurei em 2003 conhecer um pouco mais, eu fui buscar uns pós, depois fui fazer o mestrado em Portugal, fiquei um ano em Portugal, mas não é assim a mão de obra eu fui dentro da estrutura, mas o que eu acompanho em todo tempo é que nós não temos dentro da área portuária um trabalho de pesquisa, perde-se muito a informação ao longo do tempo, porque não se construiu isto nas pessoas. Nós não conseguimos construir isto daqui de dentro, do chão da fábrica, não se construiu uma história do porto, você consegue, as pessoas vêm, perguntam, montam, mas não é aquele negócio que nasceu do cara assim, que sofreu lá dentro, isso não existe.

Hoje nós estamos discutindo aqui a qualificação do trabalhador portuário, eu Luiz Fernando essa turma aí toda, nós estamos brigando nisso desde que saiu a lei dos

portos e ela não contemplou muita coisa, então a gente quis avançar na área de pesquisa, na área de conhecimento. Então, eu entendo que hoje a atividade portuária, ela tem que ter um quadro, começar a fazer formação com a especialização que ele requer no fechamento do trabalho uma pesquisa científica, ou seja, só vai acontecer, até pós-graduação se faz um trabalho de fechamento, agora a partir daí você vai ter que fazer uma pesquisa, você tem que se aprofundar, apresentar um novo, algo que a banca não tenha conhecimento, porque senão você fica sendo repetitivo.

Eu vou assistir estas apresentações, eu fico decepcionado como pode ser aceito como trabalho de fechamento de curso de uma pós-graduação, pra mim, ali já deveria ser algo diferente, numa graduação, TCC, tudo bem, cada um vai pensar e vender o peixe de maneira diferente. Porque senão você passa, aliás, se você pegar aquilo ali e copilar, você vai ver tanto plágio, que você tem vergonha. Então, já numa pós-graduação, já deveria ser mais exigentes, exigir um trabalho mais aprofundado e no mestrado, mais ainda uma tese nova, um processo novo, para começar a se pensar nisso, trazer aquilo que o outro não imaginou, para poder inovar.

Agora, não se tem isso e você fica patinando e não levanta nada, eu fui fazer minha tese falei sobre Cabotagem dos Portos, o que eu pensei, eu estou aqui dentro e não vi até hoje implantar cabotagem. Porque isso requer algum sacrifício, qual é o sacrifício? O impacto, a cabotagem só é fácil você imaginar, mas ela não vai ser colocada e até hoje não foi porque ela tem algumas barreiras que tem que ser vencidas. Então eu trouxe à tona quais são essas barreiras, o que precisa ser feito para você vencer o processo dessa implantação de cabotagem nos portos no Brasil, lá em Portugal foi ótimo, acharam maravilha, aqui no Brasil ninguém quer mexer no conflito, não há interesse do governo.

**Perguntado se não é comum a cabotagem no Brasil:** do jeito que precisa não, é uma cabotagem mentirosa, é um transbordo de carga e ainda é explorado por empresas para ganhar mais dinheiro, ao invés de você baratear os custos, você diminui os custos de transportes, você está agregando custos ao transporte. A cabotagem que vem sendo feita no Brasil hoje, ela agrega custo e não alivia nada no modal rodoviário, nada, ela é só um transbordo daquilo que é efetivamente longo curso. Então eles pregam isso como cabotagem, que é mentirosa, quando eu tiro uma carga de Vitória e levo para o Rio, ela seria uma cabotagem se a carga fosse desviada

do transporte rodoviário para o navio e viesse para o Rio, essa é uma cabotagem. A navegação que vem sendo feita e explorada por empresas, ela é cabotagem, navegação e cabotagem, porque está dentro do Brasil, porém a carga é longo curso.

Não está mudando a metodologia, porque ela não está, quando você colocar a cabotagem em si na essência do que é cabotagem, eles não vão querer. Porque *bunker* que é combustível não é barato, está no mesmo preço, você não vai ter berço dedicado, você vai submeter a Alfândega, ninguém vai querer isso. Então você tem que ser com a nota fiscal, você tem que ter a liberdade de botar a carga no navio e transportar, controlado só pelo ministério da secretaria da fazenda, não tem o órgão federal, é o estadual, você está falando de uma migração de carga de um estado para outro, como essa de barreiras e fronteiras de estados. Esse é o fisco do estado, não é do órgão federal, porque senão você vai ficar submetendo a pagar um tributo ao governo federal e depois você tira essa carga e bota aqui. Aí você vai tirar uma carga, por exemplo, você vai de ter que submeter ao fisco estadual porque você está botando num mercado interno, então ninguém quer.

O governo tem que ter um berço segregado, uma área segregada no porto, um berço dedicado, o navio tem que chegar em linha regular, você sabe que hoje você vai ter um navio chegando e que vai vir aqui e vai tirar a carga e botar a carga como está lá. A gente chama da política reversa, eu tenho que ter o *feedback* eu não posso ter linha sai de Manaus, aí vem a Vitória vai em Santos, fica navegando e se tiver carga volta se não tiver fica no lugar. Você tem que ter uma linha regular, não importa o volume, ela tem que existir.

Aí vem o conflito do trabalho, como eu vou preparar o trabalhador pra voltar para esse trabalho para gente... (6:40), o que é a política que... (6:43) o cara trabalha lá, é conferente, vou colocar um guindasteiro ele ganha por produtividade no OGMO, se ele for trabalhar, ele ganha o dia se houver produtividade e passa ganhar produtividade, se o serviço deu pouco ele ganha o dia de trabalho, se deu a produtividade ele ganha a produtividade. Ou seja, se ele embarcar 2000 Toneladas, ela ganha, vou colocar aqui, o dia do homem está R\$ 300,00 (trezentos reais), se der produtividade ele ganha R\$ 2.000,00 (dois mil reais), a produtividade dá R\$ 2.000,00 (dois mil reais). Aí eu te pergunto, um cara desse tem família, não tem mais ninguém novinho aqui no cais, o último concurso do OGMO foi 5 (cinco) anos, ele tem 5 (cinco)

anos de cais, tem família as vezes, o garoto mais novo aí, esse cara já tem uma esposa, filho. Aí ele vai falar: poxa se eu sair daqui vou fazer faculdade, eu posso perder meu câmbio lá<sup>323</sup>, aí eu estou lá na escola e tem serviço à noite, aí eu perco, perco por exemplo R\$ 2.000,00 (dois mil) a noite R\$ 1.500 (hum mil e quinhentos) por noite, um colega está lá trabalhando e eu aqui na escola e ele está trabalhando. Acabou o curso eu saio formado o curso tem... aí eu vou voltar lá e ganhar o que? Ainda vou ser chamado de babaca, aí o otário você ficou 4 (quatro) anos, vou colocar que seja esse curso de 3 (três) anos ou 2,5 (dois e meio) anos que é o tecnólogo curso superior de ensino, aí você ficou lá 2,5 (dois anos e meio) anos e eu fiquei aqui 2,5 (dois anos e meio) anos só ganhando.

Vou te perguntar, o que é que agregou para você, o que vai te dá de ganho nisso? Você vai voltar a ser guindasteiro igual a eu, você vai subir no guindaste e trabalhar, mais politizado, mais consciente, mais noção do que é, mas tudo bem, qual é o ganho dele? Então esse trabalhador, essa categoria ela tem que fazer, eu já falei isso aqui, ela tem que aprender a separar o trigo do joio, saber dá a esse cara um *plus* a mais, quando ele for um cara especializado, ele vai ter que ser o cara que vai ter um ganho a mais.

Isso já estava acontecendo na Europa toda, hoje você vai ter funcionário lá que já fazendo doutorado, o cara de cais com doutorado, sabe por que lá faz? Porque hoje já não existe a figura do avulso, eles acabaram, nós copiamos de lá e agora eles acabaram com o avulso. Esse é um modelo vinculado, porque a Lei de Modernização dos Portos, não só aqui, mas no mundo todo, isso aqui era o seguinte: o modelo do Load (09:39) port é, você tem o público e o privado junto.

Então o que era? Era tudo público, era tudo público isso aqui<sup>324</sup>, isso aqui era o porto, era aquele modelo que te falei, nós éramos dono de tudo, o trabalho e tudinho. Aí nós resolvemos arrendar esse pedaço, arrendar esse pedaço, aqui é um arrendamento, aqui é um arrendamento, aqui é público. Aí o que acontece, dentro de toda essa área aqui a gente chama da área do porto organizado, mesmo aqui sendo arrendado e ali público, mas é uma área do porto, então a gente chama aqui área de interesse, área do porto, olha só, porto organizado, está tudo aqui. Aí esse daqui ele vai ter que tirar

---

<sup>323</sup> câmbio é a escala - parede

<sup>324</sup> Apresentação no mapa do porto de Vitória.

o trabalhador do OGMO do mesmo jeito, esse aqui vai ter que tirar do OGMO, esse aqui, ele vai dá ao operador pra atuar aqui dentro, o operador pré-qualificado que vai buscar no OGMO.

Eu não pego mais mão de obra, mas eu tenho um operador na área pública, eu tenho o cais todinho, ele vem aqui a operação do trabalhador e põe no navio, ele vai me pagar o que? A carga movimentada, a atracação no cais, tipo, eu estou alugando isso, aí o agente que vai definir quem vai ser o operador aqui, aqui não, esse cara é arrendado, ele tem o operador próprio, ele já constitui um operador, ele constitui um operador, mas trabalha na mesma condição desse aqui buscando mão de obra.

**Perguntado se os portos privados são obrigados tirar o serviço dos avulsos:** é obrigado, dentro da área do porto organizado sim, Tubarão não, Tubarão está fora, o porto é de Tubarão. Agora o porto construído pelo governo, mesmo que foi arrendado, o porto organizado é o de Vitória, da área de fundeio até na ponte nós estamos em tudo isso aqui, toda essa área aqui tem que tirar a mão de obra avulsa, porque isso aqui é nosso está arrendado partes. Mas Tubarão está fora da área de porto organizado, ele é o porto, ele tem o porto, tem o minério, tem tudo deles, então ali a mão de obra é deles. Praia Mole por causa de uma pontinha que tem lá no pier que foi construído pelo governo, ele entrou dentro da área do porto organizado, mesmo o consorcio que está lá, mas eles têm que requisitar mão de obra aqui. Apesar de que, ali no interior deles tem gente própria deles, pra remover uma carga, organizar carga, agora para operar não, para o navio é tudo do OGMO, então isso aqui existe.

Então o que ocorre? Ninguém aqui vai querer buscar especialização. Então o que aconteceu na Europa? Acabaram com isso aqui, acabaram, toda área está arrendada, toda área, acabou isso aqui, arrendaram, eu administro todo esse condomínio, mas eles criaram a figura do vinculado agora, o cara tem que ter, não adianta mais procurar ali, não vai achar, não vai achar avulso, ele tem que ter no quadro, tendo trabalho ou não ele tem o salário, ele pode dá o salário e mais uma produtividade. O que acontecia antigamente era isso, nós tínhamos os trabalhadores nosso que ganhava o salário e a produtividade, o salário definido em carteira mais o que ele produzia que dava o custo pra ele diferenciado, isso é o modelo que eles estão voltando, andaram, andaram e agora voltando. Por que? Porque não houve evolução, houve... está sempre mantendo no porto o chamado trabalhador, não é o profissional, trabalhador

porque ele não vai buscar conhecimento, ele não quer, qual é a vantagem dele se profissionalizar, vai ganhar o que? Qual a diferença vai ter isso no bolso dele?

Então é o que eu prego lá nas discussões todo mundo quer a capacitação, formação e isso é importante, mas o que nós estamos trabalhando para oferecer para eles? Mas ninguém quer saber do vinculado, os sindicatos não querem os vinculados não, porque eles vão perder o status deles, como ele vai administrar isso? Eu não vou ser obrigado a ser sindicalizado, eu quero manter meu vínculo com o sindicato por uma questão social, ora na minha data base eles vão brigar para melhorar, mas aí se eu não quiser ser vinculado a esse sindicato, pode ser aquele ou eu posso criar uma associação lá dentro que vai negociar com o patrão.

Então, eu fui lá em Paranaguá fazer uma palestra, eu nem sabia que na Europa existia, esse movimento tinha existido na Europa, eu já imaginava isso, essa foi minha visão há dois anos atrás. Quando eu montei o curso, fui altamente criticado pelos sindicatos, ficaram contra, ficaram meus inimigos, hoje eles são meus amigos, eles estão sentindo que é melhor você ter isso do que você tentar rachar o negócio. Porque eu fui fazer uma palestra lá em Paranaguá e falei sobre a questão do vinculado, que isso é questão de um tempo, eles têm que pensar esse processo para poder fazer o diferencial. Como é que eu ia preparar o cara, qual era a alternativa que eu teria? Nenhuma.

O processo está voltando a origem para você ter formação no porto, a Espanha já implantou isso. Porque fizeram assim, dá resultado? Dá, então vamos fazer o seguinte: dá uma média e cria a categoria e contrata a mão de obra. Então se o cara está ganhando lá 5.000 (cinco mil) Euros, ele faz assim: você ganha 3.000 (três mil), 5 (cinco), 7 (sete) eu vou fazer uma média, deu 5.000 (cinco mil) a média, meu amigo seu salário hoje é 5.000 (cinco mil), ou você tem sempre a chance de produzir, então seu salário é 1.000 (um mil) Euros na carteira mais o que vier da produtividade. Então, aí sim eu vou fazer o cara se motivar a produzir, mas é o seguinte: eu vou ter categoria, vou ter, o guindasteiro um, o dois e o três, ou seja, o cara que tem maior conhecimento eu vou usar ele como coordenador de equipe, ou seja, vai ser o chefe da equipe, eu vou ser o guindasteiro 1 (um).



Quando a mão de obra tiver ruim ali, você vai lá e faz seu trabalho para suprir, então esse cara é o que está, porque buscou conhecimento e se qualificou. Então eles estão começando a vincular o que já existia no porto, existia o fiel de armazém 1, existia o fiel de armazém 2, tinha o operador chefe, tinha o encarregado, tinha o técnico de operação. Nós tínhamos o técnico de operação, o encarregado da operação, o encarregado da operação era o cara que ganhava sobre a produtividade do outro. Então isso vai... lá eles já estão voltando o processo, a modernização veio da Europa.

Na época em que a gente era CODESA, vários colegas hoje, eles buscavam o sacrifício e ia para escola estudar a noite, fazia faculdade para ter curso superior, que é uma oportunidade a mais, mais agora você vai ter que fazer o diferencial, vai ter categoria, porque aí eu vou motivar o cara a estudar.

Então tem que se pensar no modelo dentro da mão de obra que vem agregar conhecimento para avançar em pesquisa, mas que não tire do cara o direito de ter o trampo, pelo contrário, que traga a ele uma remuneração condizente com o que ele está buscando, porque está difícil.

Aqui mesmo no porto, é uma empresa do governo, mas se abrir oportunidade para o cara buscar informação dentro da área do porto, sabe qual é o interesse dessa garotada toda que entrou aqui? (19:02). Os menores estão treinando porque estão interessados na aposentadoria, mas essa garotada que tem 5 (cinco) anos que estão aqui, fizeram o concurso da CODESA, entraram 100 (cem) tem 48 (quarenta e oito), a maioria já fez concurso para fora e foi embora e a maioria que está aqui dentro, se der um curso de formação para a área portuária, não tem interesse nenhum, eles estão querendo ter uma formação para especializar em alguma coisa e ir embora. Porque o futuro deles na área portuária é ficar aí sem uma expectativa de crescimento, crescimento a não ser coordenador e tal.

Aí hoje, todo mundo que está aqui hoje que já tem um curso superior, que aí essa garotada nova que chegou aqui, 90% (noventa por cento) tem o curso superior. Alguns já buscaram a pós-graduação, mas aí pra frente nenhum curso superior específico nos portos, nenhuma pós específica na área portuária, alguns que a CODESA pagou, fizeram comercio internacional, que é um curso na UVV que é tradicional, mas que dava o direito a uma viagem à Europa de 20 (vinte) dias, acabou a viagem, acabou o

interesse, ninguém quer, porque ninguém quer formar, queria a viagem, ia lá e sacrificava pela viagem, mas não estava nem aí para fazer o curso, era tudo nas cocha. Então, existia muito isso aqui dentro, agora que acabou, breiou, ninguém vai. Pegar um funcionário da CODESA pagando é difícil, agora se aparecer um curso de Pós-Graduação em Gestão empresarial, outra coisa que pode compensar na frente para o futuro eu vou.

Então se a CODESA falasse assim: tenho que trocar o salário, você fez o curso, está agregando conhecimento, você vai ter um avanço tantas vezes no plano de cargo e salário, vou te mais 4% (quatro por cento) de diferença do outro. Aí você vai um mestrado, vai ter tantos por cento a mais, o doutorado a mesma coisa. Aí o cara, independente de eu ocupar um cargo na empresa, pelo menos estou elevando meu salário, estou subindo. Estudar é investimento, não adianta você fazer tudo isso e ficar aqui dentro da CODESA, para que? Eu falo, eu fiz três Pós-Graduações, eu fiz pós-graduação em O&M Organização e Métodos, fiz em Logística em Comercio Internacional, fiz Gestão Portuária e fiz o mestrado em Gestão Portuária, em termo de salário não acrescentou nem 1% (um por cento). Ao longo do tempo eu consegui galgar cargo na empresa, mas as duras, se eu estive lá atrás, talvez estivesse ganhando a mesma coisa aqui hoje e a formação não me agregou.