

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS – ICHL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE E CULTURAL NA
AMAZÔNIA – PPGSCA

DEIB LIMA DE SOUZA

MODERNIZAÇÃO E PRECARIZAÇÃO: AS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS
PORTUÁRIOS EM CAPATAZIA DE MANAUS – AM

MANAUS
2016

DEIB LIMA DE SOUZA

MODERNIZAÇÃO E PRECARIZAÇÃO: As condições de trabalho dos portuários em capatazia de Manaus - AM

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Sociedade em Cultura na Amazônia – PPGSCA da Universidade Federal do Amazonas, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Sociedade e Cultura na Amazônia.

Orientador(a):
Prof^ª Dr^ª Elenise Faria Scherer

MANAUS
2016

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

S729m Souza, Deib Lima de
Modernização e precarização : as condições de trabalho dos
portuários em capatazia de manaus - am / Deib Lima de Souza .
2016
136 f.: il. color; 31 cm.

Orientadora: Elenise Faria Scherer
Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) -
Universidade Federal do Amazonas.

1. Modernização portuária. 2. Trabalhador portuário avulso. 3.
Capatazia. 4. Sazonalidade. I. Scherer, Elenise Faria. II.
Universidade Federal do Amazonas III. Título

DEIB LIMA DE SOUZA

MODERNIZAÇÃO E PRECARIZAÇÃO: As condições de trabalho dos portuários em capatazia de Manaus – AM

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Sociedade e Cultura na Amazônia – PPGSCA da Universidade Federal do Amazonas, para a obtenção do título de Mestre em Sociedade e Cultura na Amazônia.

Linha 3 - Processos Sociais, Ambientais e Relações de Poder.

Data da defesa:

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Elenise Faria Scherer – PPGSCA/UFAM
Orientadora/Presidente

Profº. Drº. Odenei Ribeiro
Membro

Profª. Drª. Selma Suely Baçal de Oliveira

Membro

*À Camila Rocha dos Santos
de Souza e Vinícius dos
Santos de Souza por
compartilharem momentos
de amor verdadeiro.*

AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal do Amazonas, instituição que me proporcionou a oportunidade de alcance intelectual, por meio do Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, oportunizando ainda olhar a realidade de maneira interdisciplinar ampliando assim meus horizontes.

À minha orientadora Prof^{ra}. Dr^a. Elenise Scherer pela paciência, orientação científica e por ter me acompanhado na trajetória acadêmica até aqui, por ter sabiamente me dado o direcionamento para a consecução deste trabalho.

Aos professores da banca de qualificação Prof^{ra}. Dr^a. Izabel Valle e Prof^o. Dr. Marcelo Seráfico, pela leitura atenta e pelas considerações realizadas no momento oportuno.

À CAPES por ter concedido financiamento para esta pesquisa.

À todos os professores do Programa de Pós Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia com os quais compartilhei a construção do conhecimento durante as disciplinas.

Aos Trabalhadores Portuários em Capatazia que nas idas e vindas ao Órgão Gestor de Mão de Obra, mesmo com a preocupação de acompanhar a escala e o rodízio de trabalho, participaram da pesquisa cedendo informações sem as quais este trabalho não poderia ser realizado.

Ao Sr. Ruy Martino Teixeira Johnson, presidente do Sindiporto, por ter participado da pesquisa e entrevistas, com as informações preciosas sobre a modernização portuária.

Aos Amigos do PPGSCA: Francisco Eleud, Cícero Thiago, Tatiana e Josué pelos momentos fraternos compartilhados durante o curso das disciplinas, pelas trocas e debates em sala de aula.

Aos Servidores do Ministério da Saúde em Santa Catarina, na pessoa do Sr. José Cancelier, chefe do SEAUD - SC, pela liberação para defesa desta dissertação.

RESUMO

Nesta dissertação procuramos refletir sobre os trabalhadores portuários avulsos em capatazia da cidade de Manaus. Trabalhadores estes que realizavam suas atividades de movimentação de carga e descarga de navios no antigo porto do *Roadway*, atual Estação Hidroviária de Manaus, após a modernização portuária, e que após sua desativação para movimentação de carga, forçou estes a realizarem suas atividades, bem como a venda de sua força de trabalho nos terminais privados. Nosso objetivo foi problematizar as formas de contratação de trabalho desta categoria, caracterizando a sazonalidade e precariedade, particularidade intrínseca do trabalho portuário, tentando identificar também os riscos a que estes trabalhadores estão submetidos no desenvolver do processo de trabalho dada a natureza das cargas e o peso das mesmas, pois apesar de o trabalho portuário avulso ser baseado na automação, ele ainda traz inúmeros riscos para os trabalhadores, pois estas características de periculosidade e a insalubridade permanecem como fazendo parte da natureza do trabalho portuário. Realizamos uma breve discussão sobre a inserção do trabalho portuário na agenda do trabalho decente, conforme preconiza a Convenção 137 da OIT que trata sobre as repercussões sociais nos novos métodos de manipulação de cargas nos portos, que trouxe inúmeras consequências para a categoria com a grande redução de trabalhadores. Dessa forma, a modernização portuária brasileira realizada após a década de noventa permitiu a concessão das instalações portuárias ao capital privado. Em Manaus, os portuários em capatazia eram empregados da Administração do Porto Público, sendo então demitidos e passando a serem contratados via órgão gestor da mão-de-obra, realizando suas atividades quando demandados pelos terminais, inserindo-o no ambiente de precariedade dada a sazonalidade do trabalho.

Palavras-chave: Modernização Portuária; Trabalhador Portuário Avulso; Capatazia; Sazonalidade.

ABSTRACT

In this dissertation we try to reflect on the port workers loose in wharfage the city of Manaus. Workers those who performed their cargo handling activities and unloading of ships in the old port of Roadway, current Waterways Station Manaus, after the port modernization, and after its deactivation for cargo handling, forced these to carry out their activities and the sale of its workforce in the private terminals. Our aim was to discuss the forms of contracting work in this category, featuring seasonal and precarious, intrinsic feature of the port work, also trying to identify the risks to which these workers are subjected in developing the work process given the nature of the charges and the weight the same as though temporary dock work is based on automation, it still carries numerous risks to workers, as these characteristics of hazardous and unhealthy conditions remain as part of the nature of port work. We conducted a brief discussion on the inclusion of port labor in the decent work agenda, as recommended by the ILO Convention 137 which deals with the social repercussions in the new cargo-handling methods in ports, which brought many consequences for the category with the large reduction workers. Thus, the Brazilian port modernization performed after the nineties allowed the concession of port facilities to private capital. In Manaus, the port in wharfage were employees of the Administration of Public Port, and then laid off and going to be hired via hand governing body, carrying out its activities as demanded by the terminals by inserting it in the precarious environment given the seasonal nature of the work.

Keywords: Port Modernization; Temporary Dock Worker; Wharfage, Seasonality

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Vista aérea do Porto de Manaus.....	36
Figura 02: Portuários reunidos no sindicato dos estivadores protestam em Manaus, contra a medida provisória do governo.....	37
Figura 03: Placa de Reforma do Porto do <i>Roadway</i>	41
Figura 04: Pátio do Porto do <i>Roadway</i> que está atualmente desativado.....	44
Figura 05: Museu do Porto.....	51
Figura 06: Sede do Órgão Gestor de Mão de Obra do Porto de Manaus.....	54
Figura 07: Imagem da tela da escala rodiziária realizada pelo OGMO/MAO.....	60
Figura 08: Trabalhadores portuários aguardando a chamada conforme a escala eletrônica de rodízio estabelecida pelo OGMO como mostra na tela.....	61
Figura 09: Quadro com a previsão da chegada de navios nos terminais Chibatão e Superterminais.....	62
Figura 10: Trabalhador portuário registrando a presença para concorrer à escala rodiziária.....	63
Figura 11: Imagem aérea do terminal privado Superterminais.....	78
Figura 12: Trabalhadores realizando a peação e despeção de contêiner com “vara de ferro” no porto Superterminais.....	88
Figura 13: Estivador desaparece ao cair no Rio Negro no Porto Chibatão.....	96
Figura 14: Trabalhadores portuários realizando o trabalho com o Guincho <i>Spreader</i> ..	103

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Evolução da Legislação Portuária no Brasil após a modernização.....	39
Quadro 02: Quadro Comparativo entre as leis de modernização sobre o trabalho portuário.....	72

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Tempo de Serviço dos Trabalhadores de Capatazia.....	89
Gráfico 02: Nível de Escolaridade dos Trabalhadores Portuários Avulsos.....	90
Gráfico 03: Faixa etária dos Trabalhadores Portuários em Capatazia.....	92
Gráfico 04: Trabalhadores em Capatazia que exerceram suas atividades na Portobrás..	97
Gráfico 06: Renda Mensal dos Trabalhadores em Capatazia.....	99

LISTA DE SIGLAS

TPA – Trabalhador Portuário Avulso

OGMO – Órgão Gestor de Mão Obra

SRT – Secretaria de Relações Trabalhistas

ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestre

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura

PIM – Polo Industrial de Manaus

ZFM – Zona Franca de Manaus

FNP – Federação Nacional dos Portuários

CLT – Consolidação das Leis Trabalhistas

EHM – Estação Hidroviária de Manaus

APM – Administração do Porto de Manaus

DTM – Delegacia de Trabalho Marítimo

PDV – Programa de Demissão Voluntária

PORTOBRAS – Empresa de Portos do Brasil

MT – Ministério dos Transportes

CAP – Conselho da Autoridade Portuária

PDZ – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento

ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária

SNPH – Superintendência Nacional de Portos e Hidrovias

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

PND – Plano Nacional de Desenvolvimento

SEP – Secretaria Especial de Portos

PIL – Plano Interlogístico

TUP – Terminal de Uso Privativo

TCU – Tribunal de Contas da União

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

DNPVN – Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis

SINDPORTO – Sindicato dos Empregados dos Serviços de Administração Portuária de Manaus

CODOMAR – Companhia Docas do Maranhão

GEMPO – Grupo Executivo para Modernização dos Portos

OIT – Organização Internacional do Trabalho

RAIS – Relação Anual de Informação Social

DIEESE – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos

MTE – Ministério do Trabalho e Emprego

AGU – Advocacia Geral da União

TST – Tribunal Superior do Trabalho

ANEXOS

01 – INSTRUMENTO DE PESQUISA

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
CAPÍTULO I.....	23
1.1 Da Lei de Modernização (Lei nº 8.630/1993) ao Marco Regulatório do Setor Portuário (Lei nº 12.815/2013): Vinte anos depois.....	23
1.2 - A Lei 12.815/2013 - O “novo” marco regulatório do setor portuário e a retomada das políticas de privatização.....	36
CAPÍTULO II.....	45
2.1 - A Estação Hidroviária de Manaus – EHM.....	45
2.2 – O OGMO - Órgão Gestor de Mão de Obra: Reestruturação e Reorganização do Trabalho Portuário.....	52
CAPÍTULO III.....	65
3.1 – Os Portuários de Capatazia.....	65
3.2 – Os trabalhadores portuários avulsos em capatazia: Da Estação Hidroviária de Manaus para os terminais privados.....	70
3.3 – A precarização do trabalhador portuário avulso em capatazia de Manaus.....	78
CONCLUSÃO.....	115
REFERÊNCIAS.....	119

INTRODUÇÃO

Nesta dissertação, procuramos analisar o trabalho portuário e, especificamente, os trabalhadores de capatazia¹, os quais realizavam suas atividades no antigo porto do *Roadway*, que é (era) o porto público localizado no centro da cidade de Manaus. O Porto do *Roadway* era o lugar de trabalho de diversas categorias profissionais, esses laboravam no manuseio de cargas como os estivadores, conferencistas de carga, consertadores de carga, vigilantes de embarcações, trabalhadores do bloco e de capatazia, sujeitos da nossa pesquisa. Estes trabalhadores que tradicionalmente são aqueles empregados das Companhias das Docas² e, no caso de Manaus eram da Administração do Porto do *Roadway*, exercem os serviços nos cais dos portos diferenciando-os do trabalhador cuja atuação se dá em bordo (estivador, trabalhadores do bloco, etc.) (Rodrigues e Vaz, 2007) e que, após a Lei nº 8.630 passaram a exercer também suas atividades nos terminais privados.

O sistema portuário brasileiro foi constituído no século XX, ainda no primeiro governo de Getúlio Vargas e ganhou características que foram vigentes até os anos 80. A construção dos portos foi realizada com o objetivo de exportação dos produtos primários, no caso do Brasil, que neste período tinha como principal produto o café.

Em Manaus o Porto do *Roadway* foi construído em 1902, para o escoamento da produção da borracha. Desde esta época, é necessário registrar, o espaço portuário era administrado pelo poder público municipal e também pelo setor privado, onde o cais da Imperatriz juntamente com o Trapiche 15 de Novembro era de responsabilidade da administração pública, enquanto que os trapiches Fernandes Teixeira, *Witt* e *Ventilari* eram de propriedade privada (GARCIA, 2004).

Em meados do século XIX, a cidade de Manaus começava a dar os primeiros passos como um lugar de circulação de mercadorias devido à exportação da borracha,

¹ De acordo com a Lei 12.815 de 5 de junho de 2013 que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, no seu art. 40, parágrafo 1º, alínea I, nos mostra que capatazia é a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário.

² Manaus nunca contou com Portos com estruturas de Docas. Os portuários de capatazia também são conhecidos como doqueiros, eles existem em outros portos do Brasil que contam com este suporte (Pará, Maranhão, Santos, Vitória etc.).

no entanto, se encontrava com uma infraestrutura deficitária e improvisada de seus portos, os quais se tornavam incompatíveis com as exigências econômicas que cresciam e dinamizavam o comércio local e regional. Os poucos trapiches existentes não contavam com condições que possibilitassem o acostamento de grandes embarcações, não tendo assim, onde aportar.

Assim, colocou-se como um desafio para os comerciantes e empresários locais a necessidade de escoamento da produção de borracha dos seringais para a cidade de Manaus, para então colocá-la em circulação, fazendo-a chegar aos diversos portos internacionais como *Liverpool*, *Hamburgo*, entre outros. Era necessário como nos mostra Scherer (2012) preparar a cidade para o capital, que entre outras necessidades infraestruturais estava a construção de um porto capaz de impulsionar a teia de circulação da economia manauense da época.

Para a concretização destes processos era primeiramente necessário a abertura de todos os rios da Amazônia para navegação, fato que foi concretizado com a Constituição Brasileira de 1898, que assegurou a abertura dos rios que cortavam o território nacional para navegação de navios mercantes de todas as nações, com a finalidade de quebrar as barreiras espaciais, criando ainda uma base política e administrativa possibilitando assim a ampliação e regulação dos serviços de navegação através de instituições capazes de cobrar os impostos, assegurando a liberdade do comércio e da indústria, garantindo assim a circulação do capital.

Naquela época um dos maiores desafios foi construir um porto que fosse capaz de enfrentar as mudanças dos ciclos dos rios amazônicos, ou seja, controlar as características das grandes oscilações dos níveis das águas do rio Negro entre seus períodos de enchente e vazante. Em 1893, com a política de melhoramentos de Eduardo Ribeiro, a cidade seria contemplada com a construção de um porto capaz de efetuar o transporte de mercadorias e que facilitasse o embarque e desembarque de passageiros, e ainda com a presença do Estado na retenção de impostos da comercialização do látex para os mercados mundiais.

Nesta época, o governo federal abriu a concorrência para execução de melhoramentos do porto de Manaus e coube à empresa *R. Rimbiewiezz and Company*, empresa vencedora da concorrência pública, executar as obras e melhoramentos do porto de Manaus. Entretanto, após o descumprimento das cláusulas contratuais pela

respectiva empresa, o governo federal transferiu já em 1902 a construção do porto de Manaus para a *Manaos Harbour Limited*, que adquiriu também os trapiches privados *Witt e Ventilari* (Scherer, 2012), se tornando assim uma das primeiras reformas portuárias na cidade de Manaus.

Todavia, independentemente da gestão pública ou privada, o trabalho portuário sempre despertou interesse nas pesquisas com Silva (1995), Cruz (1998), Sarti (1998), Pinheiro (2003), pois sempre se desenvolveu de maneira única, devido às divisões do trabalho portuário por categorias. O trabalho no porto, independentemente desta divisão, foi e ainda é marcado pela ocasionalidade, ou seja, é feita de acordo com necessidade de embarque e desembarque de mercadorias/produtos.

Em Manaus, especificamente, esta sazonalidade é pautada tanto pela movimentação de produtos oriundos do Polo Industrial de Manaus como também dos que chegam de outras partes do país e do mundo para abastecer a Zona Franca, assim os portos podem ser considerados como um espaço estratégico de desenvolvimento econômico para todo o país. Entretanto o porto deve ser apreendido como um lugar para além do simples embarque e desembarque de mercadorias e de embarcações, transporte de pessoas, fazendo parte ainda do elo de uma cadeia logística de meios de transporte, sejam eles terrestres e aquaviários, bem como espaços de fluxos de produtos para garantia no mercado global. Os portos na cidade de Manaus têm fundamental importância para o desenvolvimento do modelo Zona Franca, que fomenta a movimentação de mercadorias e produtos para a região, pois promove a integração produtiva, social e estratégica, garantindo-se assim o crescimento econômico regional e nacional.

Por conta desta ocasionalidade e das características do trabalho portuário, no final do século XIX e início do século XX, boa parte dos navios que entravam no Brasil trazia em suas tripulações pessoas habilitadas a realizar o embarque e desembarque de mercadorias. Existiam os trabalhadores que realizavam suas atividades no interior dos navios e os que se encarregavam do seu embarque e desembarque dos armazéns para os navios e vice-versa. Estes últimos eram os trabalhadores portuários de capatazia, que em outros lugares do país e do mundo são conhecidos como doqueiros³.

³ Trabalhadores que exercem suas atividades nas Estações das Docas em todo o Brasil.

Com a reorganização dos espaços produtivos, bem como o surgimento de dinâmicas comerciais e específicas, foram inclusas um conjunto de mudanças na estrutura mundial dos portos: novos métodos de movimentação de carga, uso e incremento de equipamentos com alta tecnologia e necessidade de mão de obra especializada. Estas dinâmicas estiveram associadas às mudanças nos métodos de operações portuárias agregadas à reorganização mundial dos espaços produtivos e ao surgimento de demandas comerciais produtivas a partir da globalização (Harvey, 2003).

Até a década de 1990, a divisão entre estes trabalhadores foi vigente em todos os portos do Brasil e no porto de Manaus. Os trabalhadores que atuavam em terra eram empregados das empresas da administração portuária, enquanto que os trabalhadores de bordo tinham suas atividades geridas pelos sindicatos das suas respectivas categorias e utilizavam o sistema de *closed shop*⁴, regulamentado em uma seção da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT (SILVA, 2003).

Uma das questões principais deste trabalho é entender a dinâmica do processo de trabalho dos portuários, em especial os de capatazia na Estação Hidroviária de Manaus (antigo porto *Roadway*) e nos terminais privados (Chibatão, Superterminais e etc.), após a transferência de movimentação de cargas para estes últimos; bem como as implicações que a Lei nº 8.630/93 a “Lei dos Portos” trouxe para a categoria esta categoria.

A Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993 se tornou um marco para o setor portuário brasileiro, sendo a sua promulgação objeto de significativas e intensas mudanças no que diz respeito à exploração dos portos no Brasil, e conseqüentemente para o trabalho portuário, onde todos os trabalhadores dos portos se tornaram trabalhadores portuários avulsos, independentemente do local de onde se realiza o processo de trabalho, acabando de vez com a diferenciação entre as categorias. Esta lei afetou todos os trabalhadores dos portos quanto à gestão da força de trabalho, pois o *closed shop* instituído na era Vargas foi extinto, assim como os trabalhadores de terra, passaram a ser cadastrados no órgão gestor da mão de obra da cidade de Manaus, que ficou responsável por controlar a distribuição do trabalho e realizar o pagamento dos trabalhadores.

⁴ O *closed shop* era uma forma de contratação de mão de obra controlada pelos sindicatos que segundo MALEZIEUX “entre os portuários, os estivadores frequentemente recorriam a modalidades particulares de emprego, diversas delas ligadas às suas referências étnicas, familiares ou sindicais, que lhes aportavam a garantia de poder do grupo, face aos empregadores e aos independentes (2008, p. 143).

Com a regulamentação do atual Marco Regulatório do setor expresso pela Lei nº 12.815/2013, houve consequências diretas nas formas de contratar estes trabalhadores, e na realização dos investimentos na infraestrutura dos portos na cidade de Manaus. Com o novo regulamento é possível então contratar trabalhadores com o vínculo empregatício, por tempo indeterminado e sem a intermediação do órgão gestor da mão de obra, o que acabaria rebaixando os ganhos dos trabalhadores, pois a negociação seria realizada diretamente entre trabalhador e o terminal privado contratante.

Assim, foi sobre a categoria portuária de capatazia que centramos nossa análise devido ao forte enxugamento do contingente de trabalhadores com as reformas portuárias, e pelos mesmos serem os que mantinham um vínculo empregatício com o porto público do *Roadway*, além de ser uma das principais categorias que foi prejudicada com o processo de modernização portuária na cidade de Manaus, resistindo ainda ao vínculo empregatício por tempo indeterminado, conforme previsto lei nº 8.630/1993 e mantido na atual lei (Lei nº 12.815/2013).

Segundo dados do Sindporto antes das reformas portuárias do início da década de 1990, o Porto de Manaus (*Roadway*) contava com um número de trabalhadores portuários em torno de 1.400, em capatazia eram aproximadamente mais ou menos 150 trabalhadores distribuídos nas funções e, após a última lei de 2013, esse número passou para aproximadamente 57 trabalhadores, o que evidencia um enxugamento drástico desta função nos portos de Manaus. O trabalho dos portuários em capatazia, assim como as demais categorias portuárias, não tem como ser compreendido sem levarmos em consideração a atual lógica de acumulação do capital, principalmente sem compreender ainda as relações entre capital e trabalho estabelecidas no bojo da discussão das reformas portuárias ocorridas em todo o mundo.

Com o título: *Modernização e Precarização: As condições de trabalho dos portuários em capatazia do antigo Porto Público de Manaus – AM*, esta dissertação objetivou identificar o que aconteceu com os trabalhadores de capatazia do porto público de Manaus (*Roadway*) após a primeira lei de modernização portuária de 1993, bem como suas formas de resistência ao atual marco regulatório do setor de 2013, vinte anos depois. Como os trabalhadores perceberam e ainda percebem sua passagem de escala da empresa da Administração do Porto de Manaus para o Órgão Gestor da Mão de Obra, bem como as novas formas de contratação de sua força de trabalho visto que, anteriormente à modernização contavam com vínculo com o porto público.

A pesquisa foi realizada no local de escalação destes trabalhadores, ou seja, no órgão gestor da mão de obra, local este onde conseguíamos encontrar diariamente os trabalhadores portuários em capatazia, pois os mesmos precisam se deslocar todos os dias para participarem do rodízio da escala, para então conseguir trabalho nos terminais portuários da cidade de Manaus.

A pesquisa foi iniciada após o ingresso no PPGSCA, e a fase exploratória, com coleta de dados iniciou-se após a aprovação do Comitê de Ética e Pesquisa da Universidade Federal do Amazonas, no período de Julho de 2014 a Janeiro de 2015. O universo total de trabalhadores portuários em capatazia compreende um número aproximado de 57 (cinquenta e sete), e por se tratar de uma pesquisa de caráter qualitativo, estabelecemos como nossos entrevistados 10 (dez) trabalhadores, que se dispuseram a participar da pesquisa de forma livre, pois levamos em consideração que, por se tratar de uma abordagem qualitativa, esta não deve se restringir ao alcance do número de entrevistados somente, mas sim primando pela qualidade do relato destes participantes. Os procedimentos da pesquisa incluíram a aplicação de formulários com perguntas abertas e fechadas aos trabalhadores em capatazia, respeitando sempre a livre escolha de participação de cada um; conversas de cunho mais informal sobre o dia a dia do trabalho nos terminais, roteiro de perguntas semi-estruturadas sobre ganhos salariais, idade, anos na profissão, entre outras questões pertinentes às condições de trabalho no porto. Foram realizadas ainda observação e registros fotográficos, além de levantamentos bibliográficos que nos trouxessem suporte de modo a subsidiar nossa compreensão sobre estes trabalhadores.

Desta maneira podemos estruturar o trabalho da seguinte forma: o primeiro capítulo foi reservado a uma análise sobre o porto do *Roadway* em seus mais de vinte anos após a Lei de Modernização de 1993, considerando suas características e seu intenso processo de esvaziamento para então, transferir suas movimentações de carga e descarga para os terminais privados. Realiza ainda uma análise sobre o discurso de dinamizar os portos com a liberalização econômica que objetivou a internacionalização da produção na tentativa de inserir assim o país na economia mundial com a entrada dos portos brasileiros no mercado competitivo internacional, sendo então visto como um reflexo da reestruturação produtiva, e a inserção destes trabalhadores na categoria de trabalhador portuário avulso, reconhecendo ainda, suas consequências para o trabalhador de capatazia.

Foi realizada ainda neste capítulo uma análise do atual marco regulatório, a lei 12.815 de 5 de junho de 2013, que retomou as políticas de desregulamentação e privatização da força de trabalho, com consequências no que tange às formas de contratação por meio dos terminais privados, visto que nos moldes da referida lei, os terminais privados ganharam o direito de movimentar cargas próprias e de terceiros, contando ainda com a possibilidade de contratar trabalhadores com vínculo empregatício, com consequências diretas para a categoria de capatazia, pois com o vínculo os trabalhadores teriam que se submeterem aos salários estabelecidos pelos terminais privados e com eles negociar diretamente. Para tanto, utilizamos diversos autores que tem se dedicado a estudar a modernização portuária como Schmidt (2011), Moniè e Vidal (2006), Scherer (2012), Cocco e Silva (2010) entre outros.

No segundo capítulo trazemos a discussão sobre o processo de privatização do porto de Manaus desde a sua construção, passando pelo processo que revolucionou as formas de transportar mercadorias com a criação do contêiner, do mesmo modo como foi o discurso dos governos militares de desenvolver a região para a entrada novamente da capital (Manaus) no cenário econômico a partir da criação da Zona Franca. Com o fim do contrato entre a empresa inglesa que construiu o *Roadway* sua concessão passou assim para a administração federal, sendo criada a Portobrás, até se tornar a Estação Hidroviária de Manaus através de decretos governamentais e sua concessão para o capital privado. Tem-se assim, uma reconfiguração da força de trabalho com a retirada do Estado brasileiro nos finais dos anos 80 com o discurso de reformar a máquina pública. Neste capítulo tomamos como referência alguns autores como Harvey (2003), Silva (2005), Dieguez (2005) e Levinson (2006).

É discutida também a situação dos trabalhadores portuários avulsos em capatazia que com o esvaziamento e abandono do porto público, por meio das empresas que administram os portos privados, deixaram de exercer suas atividades nestes espaços que eram públicos, lhes restando agora os terminais privados, pois com a criação do OGMO tem-se assim a reestruturação e reorganização da sua força de trabalho, escalando ainda estes trabalhadores para desenvolverem suas atividades nos portos privados, recebendo e pagando seus salários, realizando as escalas através dos rodízios e mantendo o registro destes, que apesar de não ter a função de empregador, substituiu as antigas Delegacias de Trabalho Marítimo. Neste capítulo, nos apoiamos também nas contribuições de Antunes (2009, 2011) Leite (2005) que discutem a reestruturação produtiva no âmbito

do trabalho, bem como realizando a discussão a partir do cenário internacional, para o contexto local, procurando entender o que aconteceu com estes trabalhadores situando-os no âmbito das reformas portuárias no contexto da reestruturação produtiva, bem como o que mudou no seu processo de trabalho com o esvaziamento do porto público e a transferência da movimentação de carga para os terminais privados existentes na cidade e as formas de contratação de sua mão de obra.

Reservamos o terceiro e último capítulo para descrever a pesquisa realizada. Neste capítulo apresentamos os resultados em torno dos objetivos da pesquisa, quais sejam apontar as consequências da reforma portuária para os trabalhadores de capatazia, as condições de trabalho e as formas de contratação, tendo em vista o esvaziamento do porto público (antigo *Roadway*), realizando ainda, algumas considerações sobre o trabalho e as formas de ocasionalidade em que ele é realizado nos portos brasileiros, bem como a resistência dos trabalhadores ao vínculo empregatício. Desenvolvemos, portanto, alguns tópicos sobre esta categoria, como a ideia de trabalhadores sem padrão idealizada por eles, a precariedade do processo de trabalho, e a caracterização destes trabalhadores a partir dos dados obtidos durante a fase exploratória a partir de dados sobre idade, tempo de serviço realizado, nível de escolaridade, atividades realizadas anteriormente ao trabalho no porto, para então tentarmos aproximar a discussão sobre o trabalho portuário, tentando caracterizá-lo como um trabalho que, por ser avulso e ocasional, insere-se assim no ambiente de precariedade. Para tanto, buscamos aporte em autores como Antunes (2011), Castel (1998), Tavares (2004), Scherer (2012, 2009, 2005) entre outros.

Enfim, pretendemos situar as relações de trabalho existentes no universo dos portuários avulsos em capatazia da cidade de Manaus, tentando perceber as dimensões da relação capital-trabalho que se encontram presentes em um contexto significativo e privilegiado para a economia nacional e internacional, pois o trabalho portuário avulso, por ser entendido com um espaço de reprodução do capital, expressa assim uma contradição nas condições de vida e de trabalho daqueles que movimentam suas riquezas (Marx, 1983).

Neste contexto buscamos desmistificar as consequências da modernização portuária ocorrida em diversas partes do mundo, e suas consequências para os trabalhadores em capatazia da cidade de Manaus, cujas condições de trabalho e de vida se expressam através da flexibilização do trabalho nos portos brasileiros e em particular

na realidade local. A ocultação da precariedade que existe no cotidiano do trabalho portuário é caracterizada concretamente pela subcontratação, descontinuidades permanentes de trabalho, intermitência nas jornadas de trabalho e nas formas de obtenção de ganho.

CAPÍTULO I

1.1 Da Lei de Modernização (Lei nº 8.630/1993) ao Marco Regulatório do Setor Portuário (Lei nº 12.815/2013): Vinte anos depois.

O setor portuário sofreu e ainda sofre as inúmeras influências de ordem econômica e política que aconteceram no período em que o mundo passou por um processo de reestruturação de seus portos e que foi iniciada no Brasil no início da década de 1990. Estas mudanças são características decorrentes de um capitalismo contemporâneo onde se fez necessário a liberalização econômica, a obrigação de internacionalizar a produção de bens e serviços, globalização financeira e redefinição do papel do Estado ante o processo de reestruturação produtiva, que se tornaram o suporte e consequência direta destas transformações de ordem econômica, política, social e ideológica.

Neste sentido, modernizar os portos, tornava-se uma tarefa essencial para a mundialização do capital⁵. No Brasil, os portos quase sempre transitaram entre gestões públicas e privadas, algumas sendo exercidas em caráter de monopólio durante várias décadas, como o porto de Santos, para citar um exemplo, foi gerido pela Cia Docas de Santos, empresa de capital privado, por mais de noventa anos (DIEGUEZ, 2007).

Trazendo esta discussão para a nossa realidade não se tem tanta diferença assim, resguardadas as devidas proporções, desde o século XIX, o porto de Manaus não era tão somente apenas administrado pelo poder público, dividindo esta tarefa também com o setor privado, por exemplo, o cais da Imperatriz e o Trapiche 15 de Novembro que ficavam localizados próximos ao prédio do Tesouro e Recebedoria eram da administração pública, que cobravam os impostos das embarcações, já os trapiches Fernandes Teixeira, *Witt* e *Ventilari* eram de propriedades particulares (Garcia, 2001).

⁵ Segundo CHESNAIS no livro *A Mundialização do Capital*, o termo “global” foi primeiramente adotado no começo dos anos 1980, principalmente em Harvard, Columbia e Stanford, sendo rapidamente assimilado pelo discurso neoliberal. Esta expressão era ainda especialmente dirigida a grandes grupos de empresas e com a seguinte mensagem: em todo lugar onde possam ser gerados lucros, os obstáculos foram levantados. Já o termo mundial tem origem nas escolas francesas e defende que o termo mundialização permite introduzir com muito mais força do que o termo “global”, a ideia de que, se a economia se mundializou, seria importante construir depressa instituições políticas mundiais capazes de dominar o seu movimento. Dessa forma, a preferência a pela expressão “mundialização do capital” ao invés de “globalização” existe porque enfatiza o campo geográfico que se expandiu e a mundialização do capital acentua que é o capital que passa a ter como campo de ação o mundo, estabelecendo suas relações a partir de uma lógica inexorável (CHESNAIS, 1996).

Desde esta época a parceria público-privada não eram novidades nos portos brasileiros muito menos em Manaus.

No século XX, com as tentativas de privatização dos portos brasileiros a partir da década de 90, tem-se um marco na história portuária brasileira com a Lei de Modernização dos Portos (Lei nº. 8.630/1993), no contexto do debate sobre a reinserção do país à economia mundial e da reestruturação produtiva nos portos. Assim, a modernização portuária estava na ordem do dia para o discurso empresarial e quanto mais rápida fosse sua implementação, mais rápida também seria a entrada dos portos brasileiros no mercado competitivo. (Scherer, 2012). Esta “modernização” que sempre se confundiu com privatização, incidiu diretamente nas condições de contratação, uso e remuneração do trabalhador portuário. Condições estas que deveriam ser revistas para aumentar a dinamização entre os principais agentes econômicos e comerciais, bem como a livre concorrência entre as nações.

Torna-se importante frisarmos que a modernização portuária que ocorreu na mundialização foi um reflexo da reestruturação produtiva, que seguindo as políticas econômicas de ajuste, tem seu início no Brasil nos primórdios da década de 80 (COCCO, 2010). Dessa forma, era necessário dinamizar não apenas a mão de obra, mas também as bases tecnológicas disponíveis a serem utilizadas para que os portos brasileiros estivessem a serviço da lógica de acumulação do capital sob a hegemonia neoliberal. Em países como o nosso, marcado pelas desigualdades sociais, os efeitos destas políticas sobre os trabalhadores de forma geral tendem a ser mais perversos, pois de acordo com Pereira (2008), deve-se principalmente à ausência de um Estado de Bem-Estar Social ou mesmo um sistema de proteção social consolidado.

No discurso dos administradores e gestores públicos, e o próprio setor patronal na época da primeira lei de modernização eram que a forma de gestão praticada nos portos, e o próprio caráter de monopólio exercido durante séculos por algumas poucas empresas, atrapalhavam a expansão de investimentos no setor, que conseqüentemente impediam a expansão da produtividade e da lucratividade.

As mudanças no setor de manuseio de carga, também precisavam se modificar e acompanhar o ritmo do capitalismo que necessariamente precisou se adequar para a expansão da produção no passo dos grandes mercados competitivos. Sem dúvida, uma das principais mudanças aconteceu ainda nos anos de 1950, quando ocorre uma

revolução nas formas de manuseio de cargas baseadas na unitização⁶. Desde a década de 1950 já se procurava enxugar a mão de obra no porto, que, por meio de um movimento sindical forte e controlador da força de trabalho, era tida como um dos principais prejuízos para o desenvolvimento do setor.

De acordo com Veltz (apud Scherer, 2012, p.67), a macro tendência da economia mundial, a abertura de mercados, as novas dinâmicas concorrenciais e territoriais, impulsiona a necessidade de se construir novas mediações que sejam capazes de reduzir as barreiras espaciais como estímulo à criação de mercados para o comércio e de trocas que são onipresentes. Como também nos demonstra Harvey (2003) o sistema de acumulação capitalista é dinâmico, e se expande de forma inevitável, criando assim, uma forma revolucionária que incessantemente e constantemente reforma o mundo em que vivemos.

A reforma portuária no discurso dos empresários e investidores do setor precisava alinhar-se ao movimento que acontecia em escala mundial sob a égide da privatização dos serviços, das operações e por último da gestão da força de trabalho. De acordo com as perspectivas políticas e teóricas, este movimento recebeu diversos nomes e significados: reforma, reestruturação, modernização e privatização, com a intenção de colocar de vez a economia brasileira no capitalismo global.

Este foi o movimento que aconteceu nos portos brasileiros após a Lei nº 8.630/1993 e que, foi seguido pelo Estado, apoiado pelos empresários do setor pós década de 90, que alinhou o projeto político e econômico brasileiro à realidade internacional proposta à época. As inúmeras mudanças e crises que aconteceram no padrão de acumulação nos fins da década de 70, trouxeram no bojo da discussão de superação da crise, assim como expressões como reforma, reestruturação, privatização e modernização. De acordo com a posição dos agentes econômicos e políticos, suas estratégias e pontos de vista, torna-se necessário que se assumam algumas destas proposições.

⁶ A unitização significava, por exemplo, que as sacas de café, grãos e outros produtos poderiam ser embarcados em embalagens únicas, poupando o número de movimentos e de trabalhadores necessários à operação portuária. Um exemplo de unitização de carga é o contêiner, onde sacas, caixas e outras embalagens podem ser acondicionadas em grandes caixas de ferro de 20 a 40 pés de largura e serem embarcadas e desembarcadas de uma só vez. Há ainda outras formas de unitizar a carga, mas o contêiner é considerado a revolução na forma de transportar mercadorias (MONIÈ e VIDAL, 2006).

No Brasil, houve o uso de todas estas expressões: privatização, modernização, reestruturação entre outros. No entanto, ao se referirem ao projeto em curso no país, era comum ouvirmos vocábulos como reforma ou modernização, ao invés de privatização. Alguns autores como Oliveira (2000) e Goldberg (2009), adotam os termos modernização e reforma. Para Oliveira (2000) “o uso da expressão modernização, que sinalizou positivamente em apoio ao processo em curso no país, tende a amenizar os efeitos do projeto de dominação do capital inerentes à expressão”.

Para Goldberg (2009) “essa relação é caracterizada pela aproximação com a propriedade privada, que foi adotada nos diferentes tipos de reforma realizados nos portos ao redor do mundo”. Há assim, movimentos em que se preservam a propriedade, havendo uma modernização tecnológica, e privatizações, com a venda completa de terras e de seus ativos ao capital privado. Para Diéguez (2007), a expressão ou nomenclatura vai sendo utilizada tanto conforme as características do processo como quanto à posição política daqueles que a denominam.

Dentre os mais variados termos utilizados para caracterizar as mudanças referentes ao setor portuário pós década de 1990, é mais frequente o termo modernização. Segundo Schmidt (2011, p.58-60), “*modernização é a mudança que resulta na modernidade, é um processo interligado de diferenciação estrutural, racionalização cultural e individualização pessoal, é ainda um processo de mudança social, que aponta a introdução daquilo que se considera arcaico, comunitário, pessoalizado, em um contexto no qual a racionalidade, a individualização e a impessoalidade se tornam os princípios motores*”. Foi esta a perspectiva adotada no Brasil, uma combinação entre Estado e capital, quando se utilizaram do termo “modernização” para se referirem ao acontecido no país. Para tanto, utilizaram-no para adjetivar a Lei nº 8.630 de 1993, ou seja, a Lei de Modernização Portuária, que naquele momento aparecia para salvar os portos brasileiros de todo o marasmo e atraso que existia com os mais diversos argumentos: desde os equipamentos obsoletos, administrações portuárias arcaicas, até os privilégios dos sindicatos que por meio de suas lideranças que controlavam a força de trabalho. Era necessário introduzir os portos na racionalidade econômica capitalista, embora os portos sempre tenham sido eles mesmos, grandes complexos capitalistas desde a sua criação (DIEGUEZ, 2007).

Esse discurso da necessidade de modernizar os portos ganha força nos fins dos anos 80, fazendo com que os portos estivessem entre os primeiros setores a entrar na agenda de privatizações pelos próximos anos.

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

É necessário ter presente que os processos de reestruturação produtiva, bem como a globalização encontraram um ambiente propício para a sua consolidação a partir da crise do modelo econômico anterior (pacto keynesiano e modelo fordista de produção do pós-guerra). Mas não apenas isso, eles representam o resultado de decisões políticas de setores sociais, que frente a uma nova correlação de forças entre capital e trabalho, decidem romper com o pacto anterior e destruir quase todas as formas institucionalizadas de trabalho (LEITE, 2009 p. 68).

Não se deve esquecer, portanto que tal “modernização” do setor portuário brasileiro foi a demonstração no Brasil do conjunto de políticas neoliberais adotadas por diversos países e que necessitavam da flexibilização dos mercados de trabalho, desregulamentação das relações de produção e de trabalho no contexto globalizado e mundial como uma necessidade dos mercados produtor e consumidor, que teve como resultado as decisões políticas a partir do governo Collor de Melo, passando assim a assumirem um ponto central no desenvolvimento das relações econômicas internacionais (VASQUEZ, 2011).

Assim, a necessidade de “modernização” dos portos foi ganhando força entre os setores patronais e estatais, colocando a inovação tecnológica e a mão de obra como umas das principais necessidades, deixando de lado e obscurecendo o real processo de privatização das áreas portuárias e da própria mão de obra que vai tomando conta no país.

Contudo, era necessário um programa de desestatização e desregulamentação, iniciado no governo Sarney em 1988 através do Programa Federal de Desestatização, que privatizou algumas empresas menores. O tom da privatização toma conta de processo de reforma do Estado brasileiro. Os próximos governos, em especial o de Fernando Henrique Cardoso, avançaram no projeto privatizante com a concessão e entrega das principais indústrias de base ao capital privado, entre elas a Vale do Rio Doce e etc.

A partir da inserção da produção brasileira no mercado internacional e a expansão do domínio do capital privado no mercado produtor nacional, os portos – vistos como simples pontos de escoamento de produção pouco expressiva – passam a ser vistos pelo capital internacional e pelos investidores como um problema para um país que se dizia aliado aos ditames econômicos neoliberais.

No governo de Fernando Collor de Melo, a Lei nº 8.029 de 12 de abril de 1990, em seu art. 4º, inciso I, que autorizou o poder executivo a dissolver ou privatizar diversas empresas, entre elas a Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobrás). Em 1990 a Portobrás é extinta e já em 1991 é apresentado ao Congresso Nacional o projeto de Lei nº 08 que tinha como proposta modernizar as operações portuárias, introduzir novas tecnologias de manuseio de carga e ainda, estabelecer uma nova conexão nas relações trabalhistas. Com o apelo da “modernização” portuária pelos agentes estatais e pelo empresariado, o projeto de concessão de áreas públicas à iniciativa privada e de privatização da força de trabalho ganhou força.

Era necessário também que fosse estabelecida uma negociação entre os diversos agentes do setor (empresários, trabalhadores e governo) para então depois desregulamentar as regras e leis que comandavam o setor portuário. No entanto, a parte mais afetada, no caso em questão os trabalhadores, apenas precisou se submeter às regras que foram feitas. Para Pimentel (apud Diéguez, 2007), o projeto de lei que foi apresentado pelo presidente da república ao congresso nacional após várias reuniões entre o Ministério dos Transportes era de eliminar gradualmente o monopólio da mão de obra, concedendo maior liberdade aos terminais privados e caminhar para a privatização dos portos públicos.

Se a mão de obra era um dos principais entraves para a modernização dos portos, e os sindicatos não foram incluídos nestas negociações, restava agora, sob o ensejo da

modernização das relações de trabalho, a flexibilização de toda a força de trabalho que atuava no porto (Dieguez, 2007).

Após uma dura queda de braço entre trabalhadores, empresários e governo, foi promulgada em 25 de fevereiro de 1993 a Lei nº 8.630, sendo assim foi estabelecido o primeiro marco para o setor portuário brasileiro, influenciado pelo ideário neoliberal, com autorizações para concessão de áreas públicas à iniciativa privada, e a saída do Estado da posição de operador portuário e, principalmente, a quebra do monopólio dos sindicatos sobre a gestão da mão de obra. Esta lei (nº 8.630/1993) torna-se um marco história do setor portuário brasileiro, pois sua promulgação trouxe inúmeras mudanças no tocante à exploração dos portos no Brasil e também à gestão do trabalho portuário.

Para tanto, os agentes empreendedores deste processo de reconfiguração e reordenamento do espaço portuário - o Estado e a iniciativa privada representada pelo grande capital - empreenderam uma grande campanha de difamação dos portos na mídia brasileira, com forte apelo de inserção da economia brasileira no mercado mundial. Os principais veículos de comunicação do país divulgavam diversas matérias sobre a ineficiência dos portos brasileiros e acusavam os sindicatos de serem verdadeiras máfias por manter o monopólio na contratação da mão de obra. Foi difundido por meio da imprensa escrita e radiofônica (Scherer, 2012), que o único caminho para a inserção do País no mercado econômico mundial era a privatização dos investimentos no setor portuário, transferindo todos os investimentos para a iniciativa privada.

Após a extinção da Portobrás, que controlava as Companhias Docas em todo o território nacional, e a aprovação da lei de modernização, entra em vigor o novo paradigma portuário aliado à era da integração produtiva nos portos em todo o mundo (Scherer, 2012, Cocco e Silva, 2010). Assim, o sistema portuário brasileiro perdeu o caráter centralizador controlado pela administração pública através das Companhias Docas, diminuindo assim sua autonomia nos serviços de movimentação de cargas nos portos públicos, permitindo a atuação em forma de concorrência entre os portos públicos e terminais privados em âmbito nacional.

Com a nova lei da modernização portuária, diversas reformas foram introduzidas nos portos brasileiros, entre elas a criação do CAP (Conselho da Autoridade Portuária), a figura do operador portuário, a descentralização da gestão do setor, o estímulo à concorrência no setor e a quebra do monopólio dos sindicatos de trabalhadores

portuários avulsos no fornecimento e escalação da mão de obra para as diversas operações portuárias e, para substituí-los criou-se o OGMO⁷, que foram implantados para gerir a mão de obra nos portos.

Os Conselhos da Autoridade Portuária – CAP tinham por objetivo descentralizar a gestão portuária, sendo responsável por fomentar ações industriais e comerciais no porto; opinando sobre o orçamento do porto, homologando valores de tarifas portuárias; discutir e opinar sobre os programas de melhoramentos da infraestrutura portuária, assim como aprovar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) dos portos. Além disso, cabia ao CAP indicar dois membros, sendo um da classe empresarial e outro da classe trabalhadora, para compor o conselho de administração da autoridade portuária, se esta estiver sob controle estatal. Ou seja, o CAP é responsável por conduzir a política de um determinado porto, avaliando o que for benéfico para o porto no qual está instalado, permitindo maior conexão entre este e os agentes locais. No Porto público de Manaus (antigo *Roadway*), o CAP, estabelecido com a lei nº 8.630/1993, e regulamentado com o Decreto 8.033 de 27 de junho de 2013, encontra-se desativado, dado o esvaziamento dos espaços do *Roadway* e sua transferência de movimentações para os terminais privados.

Juntamente com a dissolução da Portobrás, a Administração do Porto de Manaus - APM, também é extinta, e por meio do Convênio 07/1997 o Ministério dos Transportes delega a gestão em 1997 do porto público do *Roadway* à Companhia Docas do Maranhão - Sociedade de Economia Mista que passa a ser a nova exploradora do porto de Manaus. Com isso, dá-se início a um processo de enxugamento administrativo, que teve como medida principal a demissão da maioria dos empregados efetivos que trabalhavam naquela (Portobrás, que depois em Manaus passou a se denominar Administração de Serviços Portuários de Manaus) empresa através do Plano de Demissão Voluntária.

Após a aprovação da Lei nº 8.630/1993, o modelo adotado na maioria dos portos brasileiros foi o modelo *landlord port*⁸. Neste modelo o Estado é responsável pela administração e investimentos na infraestrutura portuária, e a operação de carga nos terminais é concedida à iniciativa privada, que em tese compra equipamentos, realiza a

⁷ O Órgão Gestor de Mão de Obra criado pela extinta Lei nº 8.630/1993, substituiu os sindicatos na condução da gestão da mão de obra.

⁸ É o modelo de administração portuária no qual se privatiza a operação portuária, os investimentos em superestrutura e a gestão da mão de obra. Esse modelo foi adotado por grande parte dos países europeus, como Holanda, Alemanha e Bélgica, assim como pelos EUA e Brasil.

contratação de mão de obra impulsionando assim a produtividade. Com redução do Estado nas operações portuárias, a lei nº 8.630/1993 estabeleceu uma mudança nos estatutos das Companhias Docas que se tornaram assim, as Autoridades Portuárias em conformidade com as reformas dos demais países em que houve reformas portuárias (BANCO MUNDIAL, 2007).

A ideia era desonerar o Estado com a redução do contingente de mão de obra presente nas Companhias Docas a partir da exclusão de seu papel como operador portuário, repassando os investimentos em superestrutura à iniciativa privada, melhorando assim a gestão dos portos. A superestrutura consiste em canais de acesso (infraestrutura marítima), sistemas rodoviário e ferroviário interno e partes comuns (infraestrutura terrestre). Já a superestrutura se refere às instalações portuárias e às máquinas e equipamentos utilizados na movimentação de cargas (ELSTRODOT, MARTINS, 1996, p. 22 apud OLIVEIRA, 2000, página 37).

Porém, em 1934 foi publicado o Decreto nº 24.447, que redefinia as atribuições de diversos ministérios responsáveis por regulamentar e fiscalizar as atividades do porto. Entre eles, a Marinha, Fazenda, Agricultura, Viação e Obras Públicas (atual Ministério dos Transportes), Educação e Saúde Pública, Justiça e Trabalho. Nos seus artigos 2º e 3º, o então decreto já definira o que vem hoje a ser porto organizado⁹, instalação portuária e administração do porto. No que diz respeito à administração do porto, o decreto que esta pode ser exercida pela União ou por um concessionário. Assim sendo, a administração portuária e os serviços prestados pela iniciativa privada já existiam regulamentadas desde 1934 ou mesmo antes (DIEGUEZ, 2007; GOULARTI FILHO, 2007).

Este decreto ainda expõe as atribuições de cada ministério no que tange às responsabilidades de cada um nos serviços portuários, demonstrando o poder regulador e fiscalizador do Estado frente a estas atividades. A presença do Estado era vista na organização física do porto, o Ministério da Viação e Obras Públicas, que era então responsável pelas obras de melhoramentos, que melhoravam os portos e podiam assim explorá-los de forma comercial, ou no caso de o porto ser administrado por uma

⁹ Segundo Goularti Filho (2007), a definição de porto organizado é de 1922, com a aprovação do Regulamento de Portos Organizados. Na época, foram considerados portos organizados: Manaus, Belém, Recife, Salvador, Vitória, Santos, Rio de Janeiro e Rio Grande. “Com a criação dos portos organizados, ficou estabelecida uma hierarquia portuária no Brasil, em que cada porto principal estava margeado por diversos pequenos portos tributários” (GOULARTI FILHO, 2007, p. 463).

concessionária, caberia ao ministério apenas fiscalizar as obras, já que eram de competência da administração privada do porto. Nestes termos, o modelo *landlord port*, no que se refere a investimentos em superestrutura e operação portuária, já era vigente no Brasil desde a primeira metade do século XX (DIEGUEZ, 2007).

Se nos governos de Collor de Melo e Itamar Franco procurou-se privatizar os portos com uma coalizão que envolvesse o “antigo”, representado pelos agentes políticos que se mantinham no poder por meio da máquina estatal, e o “novo”, representado pelo capital privado nacional e internacional que aumentava a sua participação no Brasil, nos governos de Fernando Henrique Cardoso e Luís Inácio Lula da Silva, essas políticas encontrarão muito mais um caminho de continuidades do que de rupturas com estes modelos. O Brasil adota o programa socioeconômico neoliberal, ou seja, um conjunto de medidas que, no Brasil, materializou-se em abertura comercial, redução do papel do Estado como interventor econômico por meio de privatizações e freio à expansão de políticas públicas de caráter universal, uma reforma trabalhista regressiva e uma reforma previdenciária redutora de direitos (LENARDÃO, 2008, p. 198).

Com isto, de acordo com OLIVEIRA (2000), pretendia-se que o “novo” modelo de organização portuária operasse uma melhora na gestão dos serviços:

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

Diminuir os valores do chamado alto custo das atividades portuárias implicava além da diminuição de tarifas alfandegárias, a redução do custo da mão de obra. Destacada como o maior problema do não avanço do setor, a mão de obra foi alvo certo

das modernizações portuárias não apenas no Brasil, mas em todo mundo, fazendo parte de um processo global no âmbito da reestruturação produtiva. Com fim do *closed shop* e a introdução de tecnologias que poupavam a mão de obra, o quantitativo de trabalhadores no cais diminuiu de forma significativa desde o início desta primeira reforma portuária iniciada na década de noventa. Desta forma, estabeleceu-se o fim do monopólio sindical sobre a mão de obra com o discurso de modernizar o trabalho, e implantar as novas formas de processamento de cargas e, que fossem ainda, condizentes com o trabalho e remuneração dos trabalhadores.

Uma exigência primordial deste processo está relacionada diretamente à redução drástica do número de trabalhadores nos portos, e ainda, a requisição de um novo perfil de trabalhador, que corresponda a uma nova forma de multifuncionalidade profissional, com capacidade não apenas de realizar atividades inerentes às suas funções, mas com aptidão de concentrar novos conhecimentos e preparação para resolver os diversos problemas do ambiente de trabalho, ou seja, estabelecendo uma espécie de multifuncionalidade do trabalhador portuário (Dieguez, 2007; Cocco e Silva, 2010).

Assim, estes trabalhadores habilitados nas suas funções para realizar os serviços de estiva, agora na era da multifuncionalidade, deveriam estar capacitados para realizar não mais apenas os serviços que antes lhe eram requisitados, mas todas as funções do serviço portuário: arrumador, conferente, estivador, capatazia, entre outras categorias. De acordo com a Lei nº 8.630/1993, no seu art.57, parágrafo 1º, diz que fica estabelecido o prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários devendo buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade, e que os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o caput do referido artigo e para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

A lei de modernização mudou a gestão do trabalho portuário avulso, passando esta de alguns sindicatos, que controlavam a gestão da mão de obra, para os OGMO (Órgãos Gestores da Mão de Obra), que foi o órgão criado com a finalidade de intermediar a contratação de trabalhadores desde a quebra dos monopólios das grandes

corporações sindicais (Estiva, Bloco, Arrumadores etc.). Este órgão, de acordo com a lei (Lei nº 8.630/1990), atua de forma direta de acordo com a demanda dos operadores portuários, onde o controle da mão de obra saiu da mão dos trabalhadores, enfraquecendo o poder dos sindicatos enquanto entidade representativa. O OGMO surge, então, com a atribuição de substituir a DTM – Delegacia de Trabalho Marítimo, criada na era Vargas, para conduzir a gestão da força de trabalho no porto, intermediando a contratação com os terminais, sejam eles públicos ou privados, e todas as categorias portuárias.

Em meados da década de 1930, após intensas greves dos trabalhadores portuários da estiva no porto de Santos, o presidente Getúlio Vargas regulamentou a profissão não apenas de estivador, mas de todas as demais que realizavam o trabalho no porto (SILVA, 2003). Os trabalhadores da estiva mediavam as relações de trabalho por meio de seus sindicatos, e os trabalhadores que realizavam o seu trabalho em terra eram empregados das administradoras portuárias. Durante muitos anos o trabalho portuário foi disciplinado por meio da Delegacia de Trabalho Marítimo - DTM, criado na era Vargas, como forma do Estado intervir na prestação de serviços e fazer cumprir a política trabalhista que existia à época. Estas delegacias tinham como atribuições: organizar a matrícula dos trabalhadores portuários; fiscalizar o trabalho e a escala de rodízio nas entidades estivadoras e demais sindicatos; quantificar o número de trabalhadores necessários; impor as penalidades aos trabalhadores e mediar os conflitos com os empregadores (ARAÚJO, 2013, p.571).

Os conflitos entre empresários, governo e trabalhadores foram grandes, e o fim dos monopólios sindicais motivaram todos os pontos da reforma portuária no país a partir de 1993. No sistema portuário brasileiro, a partir da lei de modernização dos portos, estes passam então, a serem operados pela iniciativa privada por concessões público-privadas. É importante ressaltar que no Brasil, a área portuária pertence à União, que apenas concede a exploração das atividades que ali são desenvolvidas para o capital privado por um período determinado. A privatização dos portos apresentou mudanças significativas nas bases econômicas e na posição de agentes, colocando assim os trabalhadores a reverem suas práticas e posturas de enfrentamento com os empresários, principalmente as categorias que se utilizavam do sistema de contratação pelos seus sindicatos, atribuindo assim uma disputa pelo controle da mão de obra.

Atualmente a carga, descarga, armazenagem e todas as operações relacionadas à passagem da mercadoria ou de passageiros desde o transporte marítimo até o terrestre e vice-versa são realizadas por agentes contratados por meio das parcerias público-privadas. No entanto, os portos públicos pertencem à União, o que pressupõe que é necessária licitação pública para adquirir o direito de explorá-los.

Em 1997, quatro anos após a aprovação da lei de modernização portuária, a SNPH – Sociedade de Navegação de Portos e Hidrovias, se torna a nova gestora do porto do *Roadway*, que começa então a acenar a para a concessão do Porto de Manaus a grupos privados, assim como em diversos lugares do Brasil (Scherer, 2012). Oito anos após aprovação da lei de modernização, na gestão do então governador Amazonino Mendes, em consonância com o Ministério dos Transportes (através do decreto nº 1.022 de 20.12.1993), é promovida a licitação para a concessão pública com anseios de revitalizar e privatizar o espaço portuário de Manaus. Tem-se então a concorrência pública e o porto de Manaus tem então, suas atividades arrendadas para a empresa Amazônia Operações Portuárias, por um prazo de vinte e dois anos podendo ser prorrogáveis por mais vinte e cinco (Idem).

No Porto do *Roadway* em Manaus, ainda no mesmo ano, se tornou a Estação Hidroviária de Manaus, e teve o seu complexo portuário modernizado, com a inserção de novas tecnologias e privatização dos serviços portuários, informatização do terminal de movimentação de contêineres possibilitando maior rapidez ao sistema de operações de carga, ampliação dos terminais, mudanças tecnológicas que possibilitaram ainda mais o espaço para atracação de navios porta-contêineres e cruzeiros internacionais para destino turístico à cidade de Manaus (Scherer, 2012).

Após mais de vinte anos da Lei de Modernização nº 8.630/93, e mesmo com o novo marco regulatório do setor portuário por meio da medida provisória nº 595/12, e que mais tarde se transforma no novo marco regulatório do setor expressa na Lei nº 12.815/2013, como veremos a seguir, os portos ainda contam com muitas dificuldades de se desenvolver, dadas as dimensões continentais e os inúmeros portos encontrados ao longo da costa dos rios, bem como suas particularidades (Scherer, 2012). Mesmo após mais de vinte anos desde a implantação da Lei de Modernização Portuária e, que em diversos portos, devido a suas particularidades que envolvem o tema dada as dimensões continentais do país, seus mais variados portos que se localizam ao longo das costas marítimas e outras águas, cada porto tem uma forma diferente de desenvolver suas

atividades, o que os diferencia entre si (CARVALHO, DIEGUEZ, NASCIMENTO, SILVA apud SCHERER 2012).

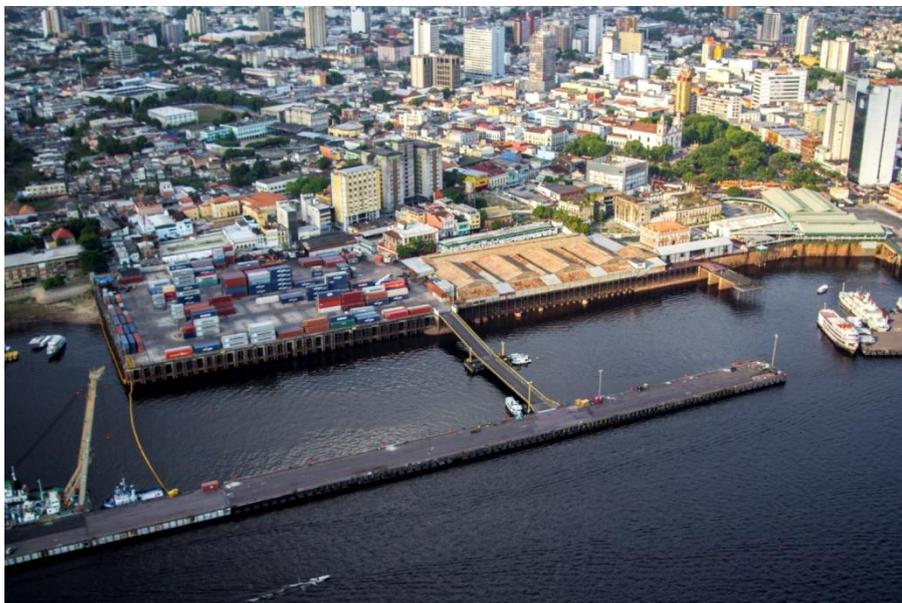


Figura 1: Vista aérea do Porto de Manaus. Fonte: Acrítica, 2014.

1.2 - A Lei 12.815/2013 - O “novo” marco regulatório do setor portuário e a retomada das políticas de privatização.

Em 2012, após inúmeras discussões polêmicas entre as votações tanto na Câmara quanto no Senado Federal e, depois de quase um mês de negociações entre trabalhadores do setor portuário, governo federal e representante do congresso nacional, é aprovado o novo marco regulatório dos portos no Brasil. Por meio da medida provisória nº 595/2012 que foi regulamentada em 16 de maio de 2013, sendo então sancionada pela presidente Dilma Rousseff em 05 de Junho de 2013 tornando-se a lei nº 12.815/13 que traz uma nova realidade sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

Com a retórica da ampliação no intuito de atrair os investimentos privados e modernizar os terminais portuários a fim de baixar os custos de logística e melhorar as

condições de competitividade da economia brasileira, esta Medida Provisória foi aprovada a poucas horas do texto perder sua validade (Site Portogente, 2013).



Figura 02: Portuários reunidos no sindicato dos estivadores protestam em Manaus, contra a medida provisória do governo. Fonte: Diário do Amazonas, Fevereiro de 2013.

As discussões que pautaram os debates no Congresso Nacional ficaram, em grande medida, adstritos a criar condições mais favoráveis e atraentes para o capital privado, bem como corrigir os rumos da antiga Lei 8.630/93. Este novo marco regulatório foi criado para “modernizar” os portos e atrair mais investimentos, que segundo o discurso do Governo, irá reduzir os custos dos portos brasileiros aumentando assim a competitividade do setor.

Ainda no governo de Fernando Henrique foi criada a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) cuja instituição e atuação inseriram-se na política adotada pelo governo, onde delegou a regulação de alguns serviços às chamadas agências reguladoras, órgãos do governo, exercendo suas atividades com certa autonomia, principalmente em relação ao mercado que regulam. A esta entidade reguladora compete ordenar as operações em portos organizados e nas instalações portuárias nele localizados, assim como um conjunto de leis e decretos voltados para consolidar a privatização das áreas portuárias (Lei nº 10.233 de 05/06/2001, que cria a ANTAQ, Resolução ANTAQ nº 1401 de 16/07/2009 que aprova a proposta de norma

para a outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo), bem como da implantação das novas regras do trabalho portuário, conforme mostra o quadro a seguir:

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

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

Quadro 1: Evolução da Legislação Portuária no Brasil após a privatização dos portos.
Fonte: Secretaria Especial de Portos/Presidência da República (2013).

Com a criação da Secretaria de Portos (SEP) com a Lei nº 11518 de 05/09/2003 no governo Lula, algumas ações proteladas há vários anos finalmente tiveram início, como o Plano Nacional de Dragagem e o Plano Nacional de Logística Portuária, onde o Estado que, nos anos anteriores buscou diminuir sua presença no setor portuário, avança na sua atuação, sendo visto com bons olhos pelos investidores do setor. Juntamente com o novo marco regulatório do setor portuário (Lei nº 12.815/2013) trouxeram novas perspectivas de investimentos que integram o chamado esforço do Governo Federal para impulsionar o desenvolvimento do país. Os programas voltados para a melhoria da infraestrutura e da logística portuária foram construídos com o objetivo principal de ampliar e modernizar as atividades nos portos brasileiros, adequando-os ao aumento da movimentação de cargas e à expectativa de crescimento contínuo das exportações brasileiras (SEP/PR, 2013).

Todos os esforços de alavancar o setor, assim como a constituição de novos aparatos institucionais para os portos, na medida em que eram divulgadas propagandas sobre a relevância dos portos na política de desenvolvimento adotada pelo Brasil durante o governo Lula, foram aos poucos avançando na regulamentação dos investimentos privados nos portos durante o governo da presidente Dilma. O que criou certa ambiguidade, pois a Resolução da Antaq nº 1401, de 2009 e a Portaria SEP/PR nº 108, tem por objetivo regular o uso de terminais de uso privativo e conceder novas áreas de portos organizados. Ou seja, enquanto uma pretende fiscalizar mais os movimentos do capital, a outra legislação propõe um avanço na participação do capital privado nos portos brasileiros, introduzindo o país no modelo de administração

portuária *private landlord*, que foi o modelo de administração portuária adotado no Brasil após o novo marco regulatório de 2013. Neste modelo de administração portuária, o Estado apenas mantém a propriedade de terras e dos ativos, ficando a gestão das autoridades portuárias nas mãos do setor privado (Goldberg, 2009, p. 58).

No entanto, esta última lei a lei nº 12.815/2013, revoga algumas leis publicadas até então e promove uma nova reorganização do setor portuário brasileiro, com mais participação do mercado na gestão das autoridades portuárias e na ampliação dos terminais privados. Estava previsto ainda o Plano de Investimento em Logística – Portos (PIL - Portos) da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, com a previsão de R\$ 17,2 bilhões em investimentos até o ano 2017, envolvendo as áreas nos portos públicos mais importantes e estratégicos do país.

A partir da nova Lei dos Portos, o governo retomou as autorizações para Terminais de Uso Privado (TUP) e outras instalações portuárias. São investimentos fora do âmbito dos portos organizados que deverão somar esforços aos arrendamentos para garantir a infraestrutura necessária ao escoamento da produção, fortalecendo assim as movimentações nos terminais privados.

O Governo Federal pretendia realizar investimentos de modernização em sete portos brasileiros para grandes eventos que acontecerão no país nos próximos anos. Segundo informações da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, governo deve investir R\$ 41,2 milhões em Salvador, R\$ 28,1 milhões em Recife, R\$ 72,5 milhões em Natal, R\$ 202,6 milhões em Fortaleza, R\$ 155 milhões em Santos e R\$ 71,1 milhões em Manaus, totalizando R\$ 570,5 milhões (SEP/PR, 2013), conforme figura a seguir:



Figura 03¹⁰: Placa de Reforma do Porto do *Roadway*. (Fonte: Pesquisa de Campo, Abril de 2014).

É importante mencionar que de acordo com o cronograma de arrendamentos e licitações da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, Manaus está situado no Bloco de Arrendamento nº 4, juntamente com outros quatro estados. Foi definida como uma área passível de arrendamento, mas ainda não teve seu processo de licitação definido e conseqüentemente não foi encaminhado à apreciação do TCU – Tribunal de Contas da União por conta de alguns erros de tramitação.

A SEP/PR conta com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para obras portuárias que visam ampliar e modernizar os acessos aos portos. Estão previstas intervenções em praticamente todos os portos organizados, com obras de melhoria de acesso marítimo e terrestre, dragagem, terminais de passageiros, recuperação de cais, entre outros.

No entanto, há que considerar que o contexto portuário brasileiro na aprovação da lei nº 12.815/2013 é bem diferente do qual foi aprovada a lei nº 8.630/1993. No contexto da primeira lei de modernização, a principal preocupação era a mão de obra, e que trouxe resistências por parte dos sindicatos e federações representativas dos portuários avulsos em todos os portos do Brasil para a sua efetivação.

A especialização e a forma de desenvolvimento do trabalho portuário não perderam suas características nem sofreram substanciais mudanças com a edição da Lei nº 12.815/13. As fainas de estiva e capatazia continuam com suas particularidades. O

¹⁰ Esta reforma atualmente encontra-se embargada por conta de disputas judiciais.

OGMO, criado pela revogada Lei nº 8.630/93, continua com suas atribuições na gestão da mão de obra avulsa (artigos 32 e 33 da Lei nº 12.815/13) e passou a ter, além da responsabilidade solidária com o operador portuário pela remuneração dos TPA, a responsabilidade solidária pelas indenizações decorrentes de acidentes de trabalho.

Com a Lei 12.825/2013, os titulares das instalações portuárias situadas fora da área do porto organizado, ou seja, os empresários donos dos terminais privados, não são caracterizados como operadores portuários, sendo-lhes facultado contratar trabalhadores portuários avulsos a prazo indeterminado, sem solicitar esses trabalhadores ao órgão gestor da mão de obra, diferentemente da lei nº 8.630/1993, desde que observem o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, em consonância com o art. 44 da lei que diz que “é facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho”. No entanto, em Manaus este artigo vem provocando inúmeros conflitos entre trabalhadores e empresários, haja vista não haver neste momento, movimentação de carga nos portos públicos de Manaus devido ao imbróglgio judicial, os trabalhadores portuários ficam à mercê dos valores salariais praticados nos portos privados, que são inferiores aos valores pagos aos trabalhadores dos diversos portos públicos do país.

Os trabalhadores portuários avulsos conseguiram um avanço com nova lei, no seu art. 40, § 2º §4º, que diz que a contratação de mão de obra deverá ser feita exclusivamente por trabalhadores registrados no OGMO, independentemente da atividade preponderante desenvolvida pelo titular da instalação portuária, desde que ele seja um porto público, mesmo estando ele dentro ou fora da área do porto organizado, o que de certa forma referenda as negociações e acordos coletivos realizados com as representações de trabalhadores. Mas nem sempre o entendimento dos empresários de terminais privados é unânime à lei, o que tem exacerbado as lutas entre capital e trabalho, levando o sindicato da categoria a recorrer à justiça do trabalho.

Com o advento desta nova lei, que institui a possibilidade de movimentação por parte dos terminais privados de todos os tipos de cargas, e atualmente com a paralisação das atividades de movimentação de carga no porto de Manaus, as atividades de movimentação foram então transferidas para os portos privados (Chibatão, Superterminais, etc.).

Sob o argumento de que era preciso preparar o porto para os grandes eventos (copa do mundo e olimpíadas), a partir do ano de 2012 decidiu-se revitalizar a Estação Hidroviária de Manaus do Porto de Manaus. Porém, as obras de reforma do porto de Manaus foram paralisadas por conta de liminares judiciais impetradas pelos antigos arrendatários que retomaram o porto novamente. A empresa responsabilizada pelas obras de revitalização da Estação Hidroviária já em 2013 foi a A.J Nasser Engenharia, que de acordo com a placa da obra fixada na frente do porto, o valor da obra é de 71 milhões de reais, que inclui restauração, adequação e modernização do porto.

De acordo com a Lei nº 12.815/13, no seu art. 2º inciso IV, TUP - Terminal de Uso Privado, é toda instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado¹¹ (área denominada de poligonal). Mas em Manaus, como dito anteriormente, o Porto do *Roadway* encontra-se desativado para movimentação de carga e descarga e com seus equipamentos (guinchos, trapiches e etc.) se deteriorando ao longo do tempo, o que obriga a transferir todas as movimentações de cargas para os terminais privados (Chibatão e Superterminais) que contam com equipamentos de última geração como vagões modernos, transtêiner, guinchos e empilhadeiras, e outros equipamentos necessários à movimentação de carga com maior rapidez, aumentando assim sua eficiência, em detrimento do sucateamento do porto público.

¹¹ De acordo com a Lei nº 12.815, no seu art.2º, Inciso I: porto organizado é o bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária.



Figura 04: Pátio do Porto do *Roadway* que está atualmente desativado.
Fonte: Site Porto Gente, 2013.

Se antes os terminais privados movimentavam apenas cargas de terceiros, agora (com a Lei nº 12.815/13) ele ganha essa prerrogativa de movimentar cargas próprias e de terceiros, o que de acordo com entendimento dos donos terminais privados, os desresponsabiliza de contratar mão de obra de trabalhadores registrados no OGMO.

Esse é o caminho que vai se delineando com o novo marco regulatório publicado em 2013, a Lei nº 12.815¹², na qual há clara defesa da concessão completa dos portos ao capital privado, ficando em nível federal, as decisões mais gerais do setor portuário. Afinal esta nova lei colocou de vez a gestão dos portos nas mãos da iniciativa privada. Com um modelo de composição portuário estruturado, com a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, criada para alavancar o desenvolvimento do setor, este modelo, apesar de não ser tão novo assim como se anunciou e com a criação da agência reguladora e um marco legal, tornou-se mais fácil a implantação de um modelo onde a propriedade da terra ainda se concentra nas mãos do Estado, regulando os serviços portuários, mas não atua diretamente nem nas operações e nem na gestão dos portos. De fato, careceu-se de um debate mais produtivo e profícuo entre os diversos atores do sistema portuário brasileiro sobre as vantagens e desvantagens deste modelo adotado pelo Brasil, em especial com os trabalhadores avulsos, que todos os dias dependem do trabalho para prover seu sustento.

¹² Lei nº 12.815/2103. Seção I do Capítulo II, título Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária

CAPÍTULO II

As Leis de Modernização Portuária e os Trabalhadores da Estação Hidroviária de Manaus.

2.1 - A Estação Hidroviária de Manaus – EHM.

A partir do declínio da economia da borracha na região que teve seu auge nos finais do século XIX e início do século XX, a economia do Amazonas acabou passando por uma estagnação econômica, pois, com o fim da Segunda Guerra Mundial, o Brasil se torna o principal exportador de borracha para os países aliados, já não se tem mais um produto capaz de alavancar a economia da região. Nos períodos de 1920 a 1960 tem-se um dos maiores períodos de recrudescimento econômico que ficou denominado na literatura como “anos de estagnação” (Scherer, 2012).

Se nas demais regiões do país o crescimento econômico passa por profundas transformações no que diz respeito ao capitalismo industrial, no Amazonas, mais especificamente em Manaus, a estagnação se dará por quase quatro décadas. Já na segunda metade dos anos sessenta, é que a região Amazônica passará por uma nova fase de expansão da sua economia com o discurso de ter sua economia integrada às demais regiões do país, objetivamente sob o comando das regiões Sul e Sudeste, tentar-se-á integrar a região aos moldes do capital monopolista e industrial. É neste momento na conjuntura histórica e econômica, que coincidentemente tem-se o final da concessão do porto do *Roadway* à empresa que o construiu, a *Manaós Harbour Limited*, dando fim assim ao monopólio de concessão aos ingleses nos iniciais do século XX, por um período de sessenta anos.

A partir de 1950, o mundo passa por uma revolução nas formas de transporte de mercadorias, e os portos passam por profundas transformações com a invenção dos contêineres. Estas novas formas de transportar mercadorias revolucionam as antigas formas de transporte, pois foi possível transportar uma grande quantidade de mercadorias e produtos para todas as partes do mundo. Entretanto, mesmo com este panorama de redefinição nas formas de transporte onde novos espaços produtivos de reorganizam a partir das necessidades do capital (Harvey, 2003), o porto de Manaus, o *Roadway*, encontrava-se desativado para movimentações de carga e descarga (Scherer, 2012, p. 62).

De acordo com os estudos de Garcia (2004) mesmo com todos os maquinários necessários para a execução do trabalho portuário (cais flutuantes, torres aéreas, armazéns, guindastes e máquinas), estes equipamentos ficaram obsoletos no cais do *Roadway*. A empresa que o administrava, já não possuía interesses para continuar na administração, o que culminou com a não renovação do contrato de concessão e posteriormente a uma intervenção federal na *Manaos Harbour Limited* por meio de um decreto federal (nº. 51.889/63) (Idem, 2012). O movimento portuário na cidade de Manaus se recuperará somente em 1967 com a criação da Zona Franca de Manaus, com o início da fase comercial e sua ligação com a região sudeste com o mercado internacional.

Com a intervenção federal no Porto por meio do Decreto nº 60.440, de 13/03/1967, criam-se as bases para a recuperação da máquina estatal e logo se têm uma necessidade também da criação de toda uma infraestrutura para sua conexão ao modelo de desenvolvimento em curso no país. São criados e adotados modelos de recuperação econômica para a preparação do estado para a entrada do grande capital através da Zona Franca de Manaus, desde o enxugamento das finanças estatais até a criação de novos tributos como também a isenção de diversos impostos às diversas empresas que aqui se instalavam.

De acordo com Scherer (1989, 2012), na administração de Arthur César Ferreira Reis (1964-1967) preparou-se o terreno para a entrada do capital internacional na região, porém, é no governo de Danilo Areosa (1967-1971) que se iniciam as primeiras importações indicando o início da fase comercial do modelo Zona Franca. Com a rescisão do contrato com a *Manaos Harbour* a administração portuária fica subordinada diretamente ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN, vinculado ao Ministério dos Transportes, que no plano local estava sob a gestão da empresa Administração do Porto de Manaus (2012, p. 63).

Conforme ainda os estudos desta autora (1989), durante as administrações dos governos militares no plano local tentou-se criar as condições infraestruturais necessárias à consolidação do que foi chamado à época de “milagre brasileiro”, que em nome do discurso de integração da região aos demais centros econômicos do país materializaram as políticas do Plano de Integração Nacional para o Norte e Nordeste brasileiros. Nesta época é construída grande parte da infraestrutura rodoviária da região amazônica, a exemplos temos a Transamazônica pelo lado sul e a Perimetral ao norte.

Todas estas ações que serviram para dar suporte ao modelo econômico adotado necessitavam e coincidiam com as transformações que os portos estavam passando a nível mundial. Aliada a onda de modernização dos governos militares, criava-se o ensejo de incorporar esta modernização ao sistema operacional portuário da mesma forma como ocorria em outros modelos portuários ao redor do mundo, onde a carga por meio dos contêineres ganhava cada vez mais espaço.

Dessa forma podemos traçar um paralelo sobre a mudança do padrão tecnológico no manuseio de cargas e a modernização portuária no mundo que de acordo com Levinson (2006) e Donovan (1999), foram as mudanças no modelo tecnológico de transporte de cargas que tiveram início entre as décadas de 1950 a 1960 com o contêiner. Já na década de 1970 com a crise do modelo fordista de produção e o esgotamento do estado de bem-estar dos países europeus, o capitalismo se reestrutura em escala mundial.

Para Levinson (2006), o primeiro transporte em contêiner foi utilizado em 1956 como forma de desenvolver o comércio local de muitas regiões atingidas pela guerra e que careciam de um desenvolvimento acelerado. Neste momento, o contêiner já permitia tornar a economia maior e o mundo menor (LEVINSON, 2006). Em consequência desta necessidade do transporte mais rápido de carga e descarga, os portos necessitam passar por reformas estruturais onde novos métodos de movimentação de cargas e equipamentos mais sofisticados seriam necessários, bem como mão de obra especializada para realizar tal trabalho. Dessa forma, era urgente que se operasse uma nova reconfiguração da força de trabalho que como nos mostra HARVEY (2003), “o modo de produção capitalista é por excelência e por necessidade tecnologicamente dinâmica, requer constante mudanças tecnológicas em seu aparato organizacional, necessitando de investimento não só de capital como também de força de trabalho” (2003, p. 61).

Nos finais da década de 1980 o Estado brasileiro já começa a se retirar dos processos econômicos, o discurso dos setores empresariais ligados à indústria começa a ganhar força o juntamente com a necessidade de que é preciso modernizar os parques industriais e, as operações portuárias faziam parte desta modernização, como vimos anteriormente.

Com o discurso de limitação da capacidade estatal de investimentos, a modernização portuária estava na ordem do dia, onde segundo o discurso era necessário um investimento nos portos reduzindo as barreiras espaciais, tornando-os mais competitivos e eficientes e que contribuíssem assim na dinamização das exportações brasileiras.

Com a aprovação da Lei nº. 8.630/1993 descentraliza-se o sistema portuário em todo o Brasil, contemplando tanto a reestruturação do cais, no sentido de modernizar tecnologicamente com a containerização e novas instalações portuárias, mas também confere aos entes federativos, bem como aos “novos” atores políticos e econômicos, a capacidade de exploração de seus portos.

No Amazonas, especificamente em Manaus, a descentralização portuária delega ao poder estadual em conjunto com a iniciativa privada a responsabilidade de explorar o porto do *Roadway* (Scherer, 2012). O governo passa a assumir a administração tanto do porto do *Roadway* quanto de outros portos nos municípios do Estado criando a Sociedade de Navegação Portos e Hidrovias – SNPH, criada em 1997 para administrar e explorar o porto de Manaus e os demais serviços hidroviários dos municípios de Tabatinga, Coari, Itacoatiara, Parintins e demais cidades fluviais ribeirinhas (Convênio 07/97). Em substituição ao histórico *Roadway*, criou-se ainda a Estação Hidroviária de Manaus juntamente com um processo de licitação que fosse capaz de conduzir o processo de reforma e modernização do Porto de Manaus. É importante lembrarmos que com a criação da Estação Hidroviária de Manaus, o porto de Manaus passa por novos processos de modernização com a aquisição de equipamentos e aparato tecnológico que pudessem suportar as atividades de carga e descarga de contêineres. Foram adquiridos à época empilhadeiras, guinchos, compressores etc. Toda esta política de modernização no *Roadway* nesta época teve o intuito de transformar a cidade em capital da Zona Franca, entre as décadas de 70 e 80, onde as políticas públicas, projetos e programas institucionais que se desenvolveram e redefiniu o espaço urbano da cidade, processo este criado/subsidiado para atender às exigências do novo processo de acumulação que ora se instalava na região (Scherer, 2012).

Por conseguinte, com a constituição de uma infraestrutura física para escoar a produção industrial vinda do Polo Industrial de Manaus, o *Roadway* retoma suas atividades tanto para o escoamento dos produtos da Zona Franca de Manaus, como o

uso de seus cais flutuante como pontos de atracação e desatracação de diversas embarcações oriundas de diversas partes do Estado do Amazonas.

Já no ano de 2001, com a parceria entre o ente público e o capital privado na gestão do então governador Amazonino Mendes, em consonância com o decreto do Ministério dos Transportes nº 1.022 de 20/12/1993, foi promovida uma licitação para a concessão pública com o discurso de revitalizar e privatizar o espaço portuário, que tem assim suas atividades arrendadas para a empresa Amazônia Operações Portuárias por um prazo de vinte e dois anos, prorrogáveis por mais vinte e cinco, ou seja, quase cinquenta anos (Scherer, 2012).

Com esta parceria, o porto foi concedido à empresa Amazônia Operações Portuárias que é formada por mais duas empresas, a Estação Hidroviária de Manaus e a Empresa de Revitalização do Porto de Manaus que, se comprometeram em um primeiro momento realizar investimentos e modernizar não apenas o porto do *Roadway*, mas todo o espaço que compreende o complexo portuário (Idem, 2012).

No entanto, de acordo com a entrevista do presidente do Sindiporto (sindicato que representa os trabalhadores de capatazia da administração do porto de Manaus), Sr. Rui Jonhson concedida ao site Portogente (2011), alegando algumas irregularidades no projeto de concessão, pois foram constituídos dois consórcios à época, e que a única diferença entre as duas empresas participantes da licitação, a Amazônia Operações Portuárias S/A e a outra Sierra Marketing Incorporation, o que segundo o sindicalista eram dois consórcios iguais participando da mesma licitação e que o resultado desta foi amplamente contestado pelo Sindiporto, alegando irregularidades. Essas empresas assumiram o monopólio de todas as atribuições no porto público de Manaus, que seriam de competência da SNPH, entre elas autorização de entrada e saída de embarcações e movimentação de cargas; fiscalização das operações portuárias, organização da guarda portuária, cobrança de tarifas portuárias relativas ao desembarque de mercadorias no terminal de cargas entre outras.

É importante lembrarmos que esta concessão do porto de Manaus nesta época, seguiu o discurso de modernização que vigorava em várias partes do mundo, com o intuito de tornar o porto moderno frente aos demais e torná-lo competitivo economicamente como exemplo de outros: Rotterdam, Nova York, entre outros,

aumento seu calado (profundidade) para receber navios de grande porte em qualquer parte do ano, movimentando uma grande quantidade de contêineres.

Mas, desde que foi privatizado a quase vinte e cinco anos, as promessas de revitalização e todo o investimento que deveria ser realizado no porto foram prometidos, mas não foram de fato concretizadas. As justificativas dos ganhadores da licitação para o arrendamento da não realização dos investimentos são as disputas judiciais geradas no porto desde a sua concessão.

Depois da sua concessão à Amazônia Operações Portuárias, iniciou-se uma longa disputa judicial entre a empresa e o Estado, que veio se estendendo até meados de 2010, quando o governo do Amazonas perdeu na justiça a posse do porto do *Roadway*. No entanto, em 2011 a União passou a requerer também a área e obteve parecer favorável da justiça, onde a administração ficou a cargo, mais uma vez da Codomar – Companhia Docas do Maranhão (Jornal Diário do Amazonas, 2015).

Após esta liminar favorável à concessão do Porto à Codomar, a Amazônia Operações Portuárias voltou a entrar na justiça, após o governo federal anunciar que o porto seria reformado antes do início da Copa do Mundo de Futebol (Jornal Diário do Amazonas, 2015)

Este projeto de revitalização foi realizado pela própria Codomar em parceria com o DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes com o valor inicial de R\$ 200 milhões de reais. Recentemente, em maio de 2015, a justiça devolveu novamente a porto à empresa ganhadora da licitação em 2001, Amazônia Operações Portuárias (Diário do Amazonas, 2015).

Como citado anteriormente, o Porto do *Roadway* foi construído no início do século XX, tem seu valor histórico e cultural como uma das primeiras construções da cidade de Manaus. No entanto, patrimônios como o Museu do Porto que foi construído para dar abrigo à Casa de Máquinas em 1903, e que foi bastante frequentado na década de oitenta e início dos anos noventa, está de portas fechadas, desativado e abandonado, deteriorando-se com o tempo à espera da aguardada revitalização, conforme a figura abaixo.



Figura 05: Museu do Porto (Fonte: Jornal Diário do Amazonas. 2015).

Enquanto persiste a briga na justiça, os principais prejudicados com o imbróglio não é apenas o patrimônio histórico e cultural do porto, são também os trabalhadores portuários avulsos, que não realizam suas atividades no porto público há um longo tempo, restando apenas os terminais privados.

O porto do *Roadway* está desativado para a carga e descarga de contêineres. Segundo os próprios trabalhadores de capatazia “aí é só Chibatão e Superterminais, aqui de vez em quando que tem um navio, porque desalfandegou (porto do *Roadway*), agora é só navio de carga geral, aonde não tem contêiner” (Trabalhador 04, Pesquisa de Campo, 2014).

Em outros tempos o Porto do *Roadway*, carregado de história, foi, ou ainda continua sendo, uma das principais portas de entrada para a cidade de Manaus, na atualidade ele encontra-se abandonado por conta das brigas judiciais, onde nem se sabe ao certo quem é o responsável pela administração do porto.

O governo estadual, que em outro momento tomou a responsabilidade da administração para si, hoje recorre na justiça para tentar reaver a gestão do local juntamente com o DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes. Todas as obras iniciadas no ano de 2012, em parceria com o governo federal para a revitalização estão paralisadas. Foram cortados ainda os repasses de recursos por conta

da decisão judicial, que entende que as reformas devem ser realizadas pelos arrendatários, que ganharam na justiça já em 2015, o direito de explorar o porto de Manaus.

2.2 – O OGMO - Órgão Gestor de Mão de Obra: Reestruturação e Reorganização do Trabalho Portuário.

A privatização do setor portuário iniciada nos anos de 1990 mudou a vida destes trabalhadores portuários que dependiam e ainda dependem diretamente do trabalho nos cais para conseguir o seu sustento diário bem como o de seus familiares. Como descrito anteriormente, em 25 de fevereiro de 1993, a Lei de Modernização dos Portos, nº 8.630, foi promulgada trazendo inúmeras mudanças no sistema portuário brasileiro e, notadamente ao trabalhador portuário.

Com a criação do OGMO, e inclusão deste novo agente colocou-se diretamente o mercado no centro das discussões e decisões (Dieguez, 2007). Nestes termos, ao OGMO é atribuída uma série de competências, mas, sua criação tem como objetivo principal de substituir os sindicatos no controle do processo de trabalho e de alocação e definição de quem contrata para o mercado de trabalho, pois a mesma foi entendida assim como se o mercado fosse o principal ente regulador de todas as relações de produção, que mesmo antes da lei de modernização nos portos ainda era dominado pela regulação estatal, que remodelou e reorganizou o que considera ser o sistema portuário afinado com os ditames do mercado internacional: pautado pela desregulamentação da legislação portuária, privatização de áreas destinadas aos terminais portuários e de operações portuárias e conseqüentemente na mercantilização e flexibilização da mão de obra.

Como já dito anteriormente, esta reforma ocorre pelo contexto da liberalização do mercado nacional aos moldes do capital internacional, concedendo áreas públicas dos portos brasileiros para o capital privado (Dieguez, 2005; Scherer, 2012). Em troca, o capital privado seria responsabilizado por realizar investimentos na superestrutura portuária, o que no caso do Porto Público de Manaus, não aconteceu por motivos (pendências judiciais) também já expostos.

Após a aprovação da lei de modernização e para seguir à risca o que dizia o pacote de reformas para o setor, o governo federal criou através do Decreto nº 1.467, de 27 de Abril de 1995 o Grupo Executivo para a Modernização dos Portos – GEMPO, e que entre as principais funções estava a de coordenar providências necessárias para o novo ordenamento das relações de trabalho entre portuários e seus empregadores, e a adoção de medidas que possibilitassem o efetivo funcionamento dos órgãos gestores de mão de obra e dos conselhos da autoridade portuária. Das mais diversas atribuições que este grupo tinha eram a de disciplinar a nova forma de gestão do trabalho.

A lei de modernização trouxe ainda uma reforma trabalhista nos portos, que aconteceu com o fim do monopólio e da exclusividade de gestão da mão de obra dos sindicatos e com a demissão dos trabalhadores vinculados às Companhias que administravam os portos, que foi o caso dos trabalhadores de capatazia, realizando a transferência da sua gestão agora a um órgão exclusivo para administrá-la.

Entre outros objetivos das medidas adotadas, e uma das mais importantes, foi a de colocar nas mãos do capital privado a gestão do trabalho portuário, que sempre foi tido como um dos maiores obstáculos para o desenvolvimento e competitividade do setor portuário, devido ao controle que algumas categorias de trabalhadores exerciam sobre o processo de trabalho.

Se em outros lugares do Brasil, a implantação da Lei nº 8.630 foi lenta e gradual no que diz respeito à criação do Órgão Gestor de Mão de Obra, no Porto do *Roadway* essa realidade foi um pouco diferente. O Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Portuário Avulso do Porto de Manaus como ficou conhecido após a Lei nº 8.630/1993, é uma entidade pública sem fins lucrativos, e foi criado em 30 de setembro de 1994, o que lhe dá mais de vinte anos a frente da gestão do trabalho portuário. Localiza-se na Rua Boulevard Vivaldo Lima, nº 25 – Centro, um lugar estratégico, ao lado do antigo porto do *Roadway* e próximo a diversos órgãos que participam direta ou indiretamente da gestão do campo portuário como a ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária, e DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.



Figura 06: Sede do Órgão Gestor de Mão de Obra do Porto de Manaus.
Fonte: Pesquisa de Campo Dezembro/2014.

Logo após a sua criação em 1995, o OGMO Manaus começou a gerir primeiramente a categoria de capatazia, que foi a categoria mais afetada pelo processo de reforma portuária, e que teve como grande parte do seu contingente de trabalhadores demitidos tornando-se os trabalhadores portuários avulsos. Mas, somente em 1997 é que o OGMO, após muitas discussões em assembleias e greves dos trabalhadores portuários, ganhou a prerrogativa de escalar todas as categorias: estiva, bloco, arrumadores etc.

Assim, é importante lembrar que o Porto do *Roadway* era o Porto que funcionava com maior frequência, realizando grande parte das movimentações de cargas a granel e outros tipos na cidade de Manaus, ficando para outros pequenos portos à época (alguns terminais privados), a movimentação de demais cargas próprias.

Cabe lembrar que o sistema de regulação da mão de obra portuário nacional foi constituído no início do século XX, no primeiro governo Vargas, sendo criada também a legislação trabalhista. Nesse tempo a construção dos portos era necessário por conta da política de exportação do café e demais produtos primários ainda no século XIX (SILVA, 1995). Como já dissemos outrora, o Porto do *Roadway* teve a sua construção iniciada no início dos anos 1900, início do século XX para atender à grande demanda de exportação do principal produto desta época, a borracha. Mesmo antes da construção de um porto com infraestrutura como o *Roadway*, o trabalho já era desenvolvido com certa divisão, de acordo com as necessidades e a próprio caráter do trabalho portuário

(SILVA, 1995; DIEGUEZ 2007). Em outros portos brasileiros, como Santos, Sepetiba, Vitória etc., entre os finais do século XIX e início do século XX, grande parte dos navios que aportavam nestes portos eram os trabalhadores portuários contratados pelas empresas de exportação, que realizavam o embarque e desembarque das mercadorias.

Havia trabalhos que eram realizados no interior do navio, que não se encarregavam das atividades de transporte de cargas entre armazéns e navio e navios armazéns que posteriormente ficou conhecido com estiva. Esta atividade era exercida por trabalhadores pagos diariamente pelos armadores dos navios, ou donos dos trapiches e cais.

Com isso foi determinando-se uma divisão entre trabalhadores de terra e de bordo, mantendo-se desde a promulgação da lei nº 8.630/1993, e que ficaram categorizados em trabalhadores portuários avulsos (Dieguez, 2014). A divisão entre as categorias portuárias de capatazia, estiva, bloco, arrumadores entre outras, serviu para demarcar a diferença entre os serviços e trabalhos realizados e para também de certa forma delimitar quem era o responsável pela gestão do trabalho em cada local do porto.

Com a construção dos portos a partir nos finais do século XIX e início do século XX, a atividade realizada dentro dos navios ficou a cargo dos armadores que contratavam os serviços dos portuários diretamente com os sindicatos (CRUZ VELASCO, 1998; SARTI, 1998), e os que realizavam o trabalho em terra ficou sob a responsabilidade dos gestores das empresas que administravam os portos, que foi o caso dos trabalhadores de capatazia que tanto em Manaus, como em outras cidades portuárias do Brasil.

Em Manaus foi após a rescisão do contrato entre o porto do *Roadway* e a empresa *Manaos Harbour Limited* que o construiu e o administrou por mais de cinquenta anos, por meio de uma intervenção federal no porto (Decreto nº 51.889/1963) a administração fica a cargo do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis e futuramente para a extinta Portobrás (Scherer, 2012, p. 63). Mesmo que o OGMO tenha todas as prerrogativas de um órgão empregador, dados as atividades que realiza: mantém registro e/ou cadastro dos trabalhadores, recebe a remuneração dos operadores portuários, repassando aos trabalhadores, recolhendo ainda os impostos, entretanto, não pode ser considerado como empregador, pois ele realiza as funções que antes eram realizadas pelos sindicatos e pela administração dos portos, não existindo um contrato

de trabalho entre trabalhadores em capatazia ou qualquer outra categoria portuária e o órgão, exigência primordial para ser qualificado como um órgão empregador.

Estas mudanças ocorrem em um período de transformação decorrentes das crises do capitalismo nos fins da década de 70, cujo novo ideário, se sustenta pelo capitalismo financeiro e a mundialização da produção, resultando ainda na reorganização dos espaços produtivos, fundamentado na troca da base tecnológica da produção e na introdução de novos métodos da gestão do trabalho, e objetivando finalmente a desregulamentação e flexibilização¹³ das relações de trabalho (Cocco e Silva, 2010). Conseqüentemente o sistema portuário nacional é uma peça fundamental neste novo processo de internacionalização da produção, passando por inúmeras mudanças em todas as suas dimensões.

É importante lembrar que o OGMO surge com uma diminuição do Estado na regulação do trabalho portuário iniciado na era Vargas, e que abriu assim um “novo” caminho para que a regulação do trabalho nos portos ficasse nas mãos do patronato, representado e influenciado diretamente pelo mercado.

Para Cocco e Silva (2010), este processo de modernização portuária é um processo que atinge toda e qualquer organização produtiva, pois é inerente à dinâmica do capitalismo, que em determinado momento precisa rever processos produtivos, inovar tecnologicamente, reinventar processos de gestão e apresentar novos modelos. Estas reformas nos modelos de gestão da mão de obra portuária se inseriram no conjunto de reformas que atingiram os Estados, não apenas de ordem econômica, mas também de ordem política que objetivava reduzir os gastos públicos, no qual os portos se tornaram peça fundamental no processo de privatização. Assim, a modernização portuária, que pode ser entendida como uma forma de privatização ocorre em um processo de mudanças no capitalismo global a partir dos anos 70, originando uma nova configuração, correntemente chamada de capitalismo flexível (SENNETT, 2005). Dessa forma, essas mudanças no setor portuário acompanham as mudanças ocorridas por conta

¹³ Apoiamo-nos aqui nas contribuições de Salerno (1991), que nos mostra como essa flexibilidade se apresenta no processo produtivo, onde as modificações ocorridas no processo produtivo se relacionam com as seguintes dimensões: a) o ambiente econômico, político, social e tecnológico no qual a empresa atua; b) a estratégia de negócios e a conseqüente definição produto processo- mercado; c) as estratégias de produção, que são derivadas da estratégia de negócios e que ao mesmo tempo influem sobre ela ao possibilitarem novos negócios; d) a concepção e projeto dos sistemas de produção, ou melhor, as alternativas de concepção dos vários sistemas componentes de uma empresa industrial; e) a organização e gestão da produção e do trabalho; f) as formas que o trabalho assume concretamente na produção. (SALERNO, 1991, p. 1).

da reestruturação produtiva nos demais setores produtivos, como o fabril, possibilitando realizar uma aproximação entre a modernização dos portos e a reestruturação produtiva industrial.

Dentre os mais diversos pontos de implantação da privatização nos portos brasileiros, entre elas a concessão de áreas portuárias ao setor privado, bem como outras ações de caráter de infraestrutura não eram o principal impeditivo para a “modernização”, mas sim o trabalho e a diminuição do seu custo eram vistos pelo empresariado como necessidades passíveis urgentemente de uma revisão.

Embora o OGMO não tenha a função de empregador, o artigo 19 da revogada Lei nº 8.630 trazia diversas atribuições que com a nova Lei nº 12.815 ganha novas outras atribuições em seu Capítulo VI art. 32:

“Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

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

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

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

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

VI - Expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

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”.

Além de gerir a mão de obra no porto, substituindo as atribuições da Delegacia de Trabalho Marítimo criado na era Vargas, o Órgão Gestor de Mão de Obra inscreve e mantém o cadastro ou registro dos trabalhadores portuários avulsos, assim como realiza a escala conforme as demandas dos terminais e das movimentações nos navios. É

necessário expormos aqui que os trabalhadores portuários avulsos registrados têm a preferência do trabalho, sobrando ao trabalhador cadastrado aguardar alguma desistência para então ocupar a fila do trabalho. De acordo com a Lei 8.630/1993, no seu capítulo V, art. 26, que os trabalhadores portuários avulsos registrados terão preferência na escalação do Ogm, e aos demais trabalhadores cadastrados, somente restará a estes últimos os trabalhos que os registrados não tiveram interesse em ocupar.

É importante lembrarmos ainda, que o OGMO atua como um agente disciplinador da mão de obra já com a Lei nº 8.630 que em seu art. 19 nos mostrava essa forma de controlar a mão de obra. Na nova Lei 12.815/2013, em seu capítulo VI, se mantém esta forma de controle sobre a classe trabalhadora, no seu art. 33 nos mostra que:

“Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - Aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou cancelamento do registro”.

No início da modernização portuária realizada no Porto de Manaus, o Órgão Gestor de Mão de Obra, não foi aceito com bons olhos pelos trabalhadores, pois a reorganização do trabalho bem como as formas de contratação não passaria mais pelos sindicatos e empresas públicas (como a extinta Portobrás), mas seria agora uma das principais atribuições do OGMO. Além de manter o registro de TPA's – Trabalhadores Portuários Avulsos, cadastrados e registrados, realizaria todas as intermediações entre as demandas dos terminais e a quantidade de trabalhadores a serem contratados, com a responsabilidade de pagamento deste trabalhador após a realização do trabalho.

No entanto, após a aprovação da Lei 12.815/2013, abre-se o precedente para a contratação de mão de obra nos terminais privados por tempo indeterminado, e que para alguns dos trabalhadores em capatazia entrevistados, o OGMO atua como um órgão que protege os trabalhadores das categorias portuárias:

“O Ogmo ampara a gente, porque se a gente fosse depender só deles (portos privados) a gente taria frito” (**Trabalhador nº 02**, Fonte: Pesquisa de Campo 2013/2014)

“Só pode trabalhar aqui quem é registrado no OGMO mesmo. O OGMO nos empregou, noventa e três, ou noventa e quatro, por aí. O operador nos requisita e o OGMO nos escala” (**Trabalhador nº 03**, Fonte: Pesquisa de Campo 2013/2014).

Esta relação se deve ao fato de o OGMO ainda realizar a maioria das intervenções entre capital e trabalho nos terminais privados de Manaus. Em outros Portos do Brasil como em Santos a passagem da escala de trabalhadores avulsos do sindicato para o OGMO do porto de Santos não foi um processo que aconteceu com a aceitação tranquila dos trabalhadores, ocorreram diversas greves, com diversos enfrentamentos, inclusive físicos (Dieguez, 2014).

A escala eletrônica, que substituiu a escala do sindicato, e nos caso dos portuários de capatazia a escala da empresa que administrava o porto público de Manaus, também foi vista com certa resistência pelos trabalhadores, pois passariam a obedecer ao rodízio estabelecido não mais pela empresa que outrora os contratou, mas esperaria agora pela demanda dos terminais privados, a quantidade de navios que irão aportar, a quantidade de trabalhadores que serão requisitados e esperar a sua vez na escala rodiziária que o OGMO disponibiliza na tela. Conforme a figura a seguir:

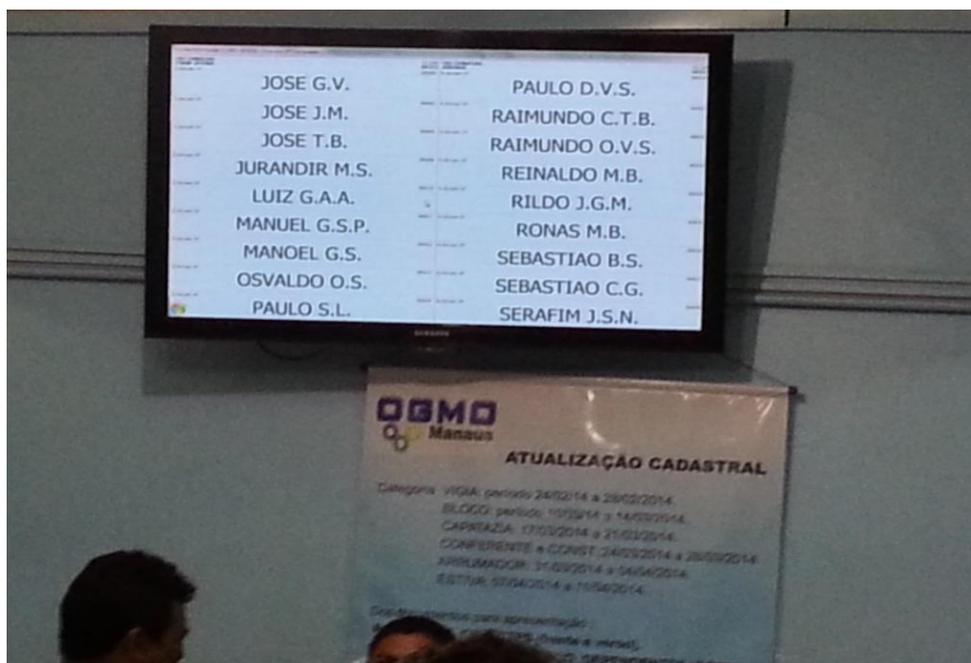


Figura 07: Imagem da tela da escala rodiziária realizada pelo OGMO/MAO. Fonte: Pesquisa de Campo Dezembro/2014.

Em Manaus, os terminais privados operam 24 horas, divididas em turnos de trabalho que variam conforme sua especificidade e demanda (6 ou 8 oito horas). A CLT prevê ainda, intervalo intrajornada para repouso e alimentação, podendo haver a prestação de horas extraordinárias de trabalho, quando a partida do navio coincide com o horário da troca de turno da equipe de trabalho. O operador portuário ou tomador de mão de obra elabora as requisições do número de trabalhadores necessários à operação de carga ou descarga ao OGMO, respeitada a composição das equipes de trabalho, prevista em convenção ou acordo coletivo. O OGMO efetua a escala, transformando números em nomes por meio do rodízio – sistema de alocação equânime das oportunidades os avulsos portuários, que somente irão trabalhar quando chegar a sua vez na fila de oportunidades.

Os portuários de capatazia, antes da escalação do OGMO ficam do lado de fora, pois dentro do salão de escalação não há locais para todos os trabalhadores aguardarem sua chamada, e embora o espaço seja climatizado e aberto, só podem adentrá-lo meia hora antes da escalação, ficando do lado de fora até que seja permitido a sua entrada no OGMO. Há ainda o fato deste trabalhador não contar com a certeza de conseguir entrar no trabalho naquele dia, pois segundo um dos trabalhadores, este é um dos momentos de mais estresse.



Figura 08: Trabalhadores portuários aguardando a chamada conforme a escala eletrônica de rodízio estabelecida pelo OGMO como mostra na tela. Fonte: Pesquisa de Campo Dezembro/ 2014.

Para trabalhar nos Terminais Portuários que requisitam a mão de obra ao OGMO o portuário avulso de capatazia precisa chegar ao OGMO antes da chamada. Existem duas chamadas para os terminais, uma ocorre às seis horas da manhã, onde estes devem comparecer para responder à chamada e começar a trabalhar às sete horas, a segunda chamada ocorre às dezoito horas da noite, onde serão requisitados trabalhadores para trabalhar no horário das vinte horas. Conforme a oferta de serviços é efetuada, a escala “rodiziária” deveria dar igual oportunidade a todos, na forma da lei. Os não contemplados com trabalho devem comparecer doze horas depois, embora não haja garantia de obter trabalho remunerado na outra escalação.

É possível ainda, por meio do site do OGMO Manaus na internet, visualizar as movimentações de navios, as requisições de profissionais portuários por categoria, e ainda o período e horários em que os navios ficarão atracados nos terminais.

Chibatão		SuperTerminais			
Navio	Dia	Armador	Navio	Dia	Armador
1 BUXHARMONY	*1 - segunda	CGM	1 HANSA RENDBURG	*1 - segunda	Mitsui
2 MERCOSUL MANAUS	*3 - quarta	LOG IN	2 KORONI	*7 - domingo	MSC
3 SANTOS	*4 - quinta	ALIANÇA	3 MARIE SCHULTE	*8 - segunda	MITSUI
4 JACARANDÁ	*4 - quinta	LOG IN	4 WOGÉ	*14 - domingo	MSC
5 YACU KALLPA	*6 - sábado	TRANSERM	5 URSULA	*15 - segunda	MITSUI
6 CARLOTA STAR	*8 - segunda	CGM	6 ANNICK	*21 - domingo	MSC
7 VICENTE PINZON	*9 - terça	ALIANÇA	7 VALPARAISO	*22 - segunda	MITSUI
8 MERCOSUL SANTOS	*10 - quarta	LOG IN	8 ENGLAND	*28 - domingo	MSC
9 PEDRO ALVAREZ	*16 - terça	ALIANÇA	9 HANSA RENDBURG	*29 - segunda	MITSUI
0 MERCOSUL SUAPE	*17 - quarta	LOG IN			
1 AMAZONIA	*18 - quinta	LOG IN			
2 SEBASTIÃO CABOTO	*23 - terça	ALIANÇA			
3 JATOBA	*24 - quarta	LOG IN			

*** DATAS SUJEITAS À ALTERAÇÃO**
8 - N.Srª. CONCEIÇÃO / 25 - NATAL

Figura 09: Quadro com a previsão da chegada de navios nos terminais Chibatão e Superterminais. Fonte: Pesquisa de Campo Dezembro/2014.

Antes de concorrerem às chamadas para os terminais, os portuários precisam registrar a presença no OGMO, para posteriormente concorrerem às vagas. Este registro é feito por meio de um cartão magnético com o nome e número da chamada que precisa ser inserido em um “box de chamada” que se localiza na sala principal do OGMO onde ocorrem as escalações.



Figura 10: Trabalhador portuário registrando a presença para concorrer à escala rodiziária. Pesquisa de Campo Dezembro/2014.

As jornadas de trabalho perfazem um total de onze horas, ou seja, quem entra no primeiro horário, às oito horas da manhã vai até às dezenove horas da noite, sendo uma hora de intervalo para almoço. Se o trabalhador começar às vinte horas da noite, ele trabalha até às sete horas da manhã do dia seguinte, com intervalo de uma hora de descanso.

Existe ainda, uma escala complementar que se inicia às treze horas, mas que só é realizada quando o movimento nos terminais é muito intenso e as escalas normais não dão conta de todas as movimentações, o que dependerá da quantidade de navios que se encontram no terminal portuário.

Dessa forma, observarmos que o processo de trabalho realizado pelos trabalhadores de capatazia, praticamente em nada mudou, é o mesmo trabalho realizado anteriormente quando eram funcionários da Portobrás e da Administração do Porto de Manaus.

Com a modernização e a introdução de maquinários novos como transtêiner, navios *roll on/roll of*, guindastes modernos que trouxeram mais rapidez na movimentação e transportes de cargas. Os portuários tiveram que se adequar a este movimento, pois sua força de trabalho será agora requisitada para ser exercida dentro de uma nova multifuncionalidade do trabalho portuário. Entretanto o processo de trabalho portuário em capatazia, que consiste em atuar no embarque de mercadorias dos armazéns para o cais dos terminais e vice-versa, de fato não mudou. O que mudou foi a forma como este processo é agora realizado, com muito mais agilidade devido a inserção de tecnologias. Dessa forma, o trabalhador que não se integrar a esta forma de modernização do trabalho estará automaticamente fora dele.

Com a nova Lei nº 12.815, o OGMO manteve-se como o principal intermediador entre trabalho e capital, no entanto, permitiu que os terminais privados, que se localizam fora da área do porto público contratem outros trabalhadores sem estarem registrados no OGMO. Esta questão será melhor problematizada no próximo capítulo.

CAPÍTULO III

3 – Os Trabalhadores Portuários em Capatazia.

3.1 – Os Portuários de Capatazia.

A categoria de trabalhadores portuários é uma das mais antigas do mundo. Em caráter organizado, sua existência é recente, sendo que em alguns países a organização dos trabalhadores portuários data do século XIX. No Brasil, eles só se organizaram enquanto categoria no século XX. Até final do século XIX, a movimentação de cargas nos portos brasileiros era feita por trabalhadores ocasionais, que afluíam aos portos conforme a demanda de trabalho e a necessidade de garantir a sobrevivência. No Porto de Santos, a exemplo, boa parte da mão de obra empregada era composta por escravos refugiados ou libertos, visto que a cidade abrigava um grande quilombo, o Quilombo do Jabaquara, e também liderava o movimento abolicionista, pondo fim à escravidão em seu território antes mesmo da Lei Áurea (GITAHY, 1992), eram utilizados mais fortemente nas movimentações de cargas.

Os sindicatos de trabalhadores portuários avulsos brasileiros foram organizados muito antes da Consolidação das Leis do Trabalho e da Constituição de 1934. De acordo com Santos Neto e Ventilari (2000, p. 32), tais entidades laborais surgiram “quando as relações de trabalho no Brasil ainda não haviam sido fortemente reguladas pelo Estado”.

De acordo com André (1998) até a libertação da escravatura, as atividades portuárias (marítimas e fluviais) na costa brasileira, eram realizadas pelos escravos, na medida em que os donos dos navios careciam de mão-de-obra própria para a execução do serviço de terra e de bordo. Tal fato demonstra que, já naquela época, existia pessoal contratado com vínculo empregatício, inclusive pelo armador (dono do navio) para execução de trabalho hoje considerado como portuário, não sendo, porém, regulamentado, fato que será concretizado após a década de trinta.

No Brasil, desde os primórdios, a contratação do trabalhador portuário, em regra, era pelo sistema de mão-de-obra avulsa, não obstante, o labor assalariado de forma direta ao obreiro, passou a existir após o fim do regime escravocrata. Havia uma prática de intermediação perversa, até então sendo raros os casos de existência de organização dos próprios trabalhadores (André, 1998).

Entretanto, Rodrigues (1995), citando Gilberto Freyre, já se referia a um tipo de organização do trabalho nos portos e armazéns de açúcar no Recife, ainda na época da escravidão. Isto era a indicação de que tal organização se revelava como embrionária dos primeiros sintomas de organização coletiva na pré-história do sindicalismo portuário brasileiro.

Na continuação, conclui o autor que Gilberto Freire estava se referindo a uma associação de negros fundada em 1812, naquela cidade de Recife, destinada ao trabalho de carga de navios e que se constituía na primeira disciplinação de uma classe, no Brasil.

De acordo com ANDRÉ (1998):

“com o surgimento dos trabalhadores flutuantes ocorre, no geral, a 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. Objetivamente, ao serem abertas as senzalas e os portões das grandes propriedades, apenas permaneceram nas casas-grandes os escravos domésticos - ou por estarem velhos doentes ou por lealdade aos seus senhores ou, ainda, por não terem para onde ir” (ANDRÉ, 1998, p. 40-41).

Com o decorrer do tempo, um conjunto de fatores econômico-sociais e as características do trabalho portuário contribuíram para que as operações portuárias fossem feitas, exclusivamente, por determinadas categorias de trabalhadores, as quais conquistaram direitos assentados em normas legais, inclusive, em convenções da Organização Internacional do Trabalho – OIT. Podemos citar como exemplo a de número 137 que versa sobre as Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Manipulação de Cargas nos Portos, assinada em Genebra em 1973 e inserida no ordenamento jurídico brasileiro com a promulgação do Decreto nº 1.574 em 1995.

Antes das leis de modernização (Lei nº 8.630/1993 e a que vigora atualmente, Lei nº 12.815/2013) o trabalho portuário avulso era regido pelos sindicatos e também pelas Companhias Docas Federais que existem em outros estados. Cabia ao Estado, por meio do Ministério da Marinha, a matrícula dos trabalhadores portuários (Araújo, 2013). Além disso, existia ainda, a presença do Ministério do Trabalho com a fiscalização das leis sociais, prestando assistência social aos trabalhadores avulsos e os

de capatazia, lhes regulando assim o trabalho. Dessa forma, o Estado era o regulador do trabalho portuário (REIS, 1973; SIT, 2001).

Existiram dois decretos que são de fundamental importância para entendermos a regulamentação dos serviços portuários. O primeiro é o Decreto nº 24.508 de 1934, que definia que os serviços prestados pelas administrações dos portos poderiam ser exercidos pelo poder público ou pelo setor privado. De acordo com este decreto, quando a gestão era pública, as Companhias Docas em todo o país eram geridas pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, por meio do Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPVN). O segundo Decreto de nº 7.842 de 1941, também previa a administração e a prestação de serviços portuários por parte da iniciativa privada. Ambas nos mostram como os serviços portuários tornaram-se parte integrante do interesse nacional e definem o papel do Estado na administração dos portos, centralizando o papel do governo federal e dos ministérios que eram imprescindíveis para o bom funcionamento do sistema implantado em 1931.

É interessante pontuarmos aqui que até 1993, ou seja, até a lei de modernização, o trabalho destas categorias que atuavam dentro do porto público e terminais privados, era regido pelos art. 254 até o art. 292 da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) onde se destacava o seguinte:

a) nos serviços de estiva, havia prerrogativa concedida aos sindicatos obreiros de indicação, com exclusividade, dos trabalhadores que comporiam as equipes de trabalho; apenas os trabalhadores matriculados na Delegacia do Trabalho Marítimo ou na Capitania dos Portos poderiam obter posto de trabalho, e era concedida preferência legal (antigo art. 257 CLT) aos trabalhadores sindicalizados.

b) a realização dos serviços de capatazia (trabalho no cais, armazenamento e carregamento de mercadorias) pelas autoridades portuárias, todas pertencentes a esfera da Administração Pública conduzia a uma dupla responsabilização, do momento em que a mercadoria era transportada do cais (onde estava sob a responsabilidade da Administração, em regra por intermédio das "Companhias Docas") até o interior da embarcação (local onde a responsabilidade era dos armadores).

No entanto, inúmeras mudanças ocorreram em um período de transformações decorrentes da crise do capitalismo na década de 1970, cujo novo ideário, sustentado pelo capitalismo financeiro e a mundialização da produção, resultou na reorganização dos processos produtivos, fundamentando-se na troca da base tecnológica da produção, na introdução de novos métodos de gestão do trabalho e na desregulamentação e flexibilização das relações de trabalho (ALVES, 2008).

A agilidade e a aceleração nas movimentações foram incentivadas, instigando a concorrência entre os portos através da eficácia logística, crescente procura por melhorias nas infraestruturas, dotação de equipamentos de última geração que atendam às necessidades dos armadores, o que exige assim pessoas com alto grau de especialização (Malezieux, 2008). A CLT regulamentou assim os serviços de estiva e também os serviços de capatazia nos portos organizados, que são aqueles “[...] realizados com a movimentação de mercadorias por pessoal da administração do porto [...]”, e compreendem a carga e descarga de navios até o costado. Foram regulamentadas as profissões de estiva e capatazia¹⁴, que representava o limite de atuação destas duas categorias dentro do porto.

Apesar de o trabalho portuário avulso ser baseado na automação, ele ainda traz inúmeros riscos para os trabalhadores, pois estas características de periculosidade e a insalubridade permanecem como fazendo parte da natureza do trabalho portuário. Situação esta que gera a constante necessidade de permanente qualificação por parte destes trabalhadores, além de lhes retirarem parte do controle do processo de trabalho, e a dúvida se vão conseguir trabalho naquele determinado dia, pois com a automação o número de equipes para realizar as atividades nos interiores dos navios diminuiu.

De acordo com os dados da Federação Nacional dos Portuários (FNP, 2012), à qual o Sindicato dos Trabalhadores Portuários Avulsos em Capatazia do porto de Manaus é filiado, e ainda com base na Relação Anual de Informações Sociais do Ministério do Trabalho e Emprego, mostram que ao mesmo tempo em que as movimentações de cargas nos portos brasileiros aumentaram em toneladas, um dos mais significativos impactos da reestruturação da mão de obra portuária foi sem dúvida a brutal diminuição do contingente de trabalhadores nas empresas de administração pública.

¹⁴ Os serviços de Capatazia foram regulamentados pelo Título III, denominado “Das normas especiais de tutela do trabalho”, Capítulo I, “Das disposições especiais sobre duração e condições de trabalho, Seção IX, Dos serviços de capatazia nos portos”.

Em 1993 haviam 13.755 empregados nas Companhias Docas Federais em todo o Brasil. Sendo aproximadamente 700 trabalhadores de capatazia na Administração do Porto de Manaus, empresa da qual os portuários avulsos em capatazia eram trabalhadores contratados. Em 2003, esse número passou para 2.970, com a redução de mais de 78,44% no quantitativo de trabalhadores dos portos públicos em todo o país (FNP, 2011), sendo que em Manaus estes trabalhadores passam a aproximadamente 60 trabalhadores portuários em capatazia, sendo que a maioria deles foi demitida com o processo de transferência das movimentações de carga para os terminais privados.

Além dessa reestruturação da mão de obra nos portos brasileiros e, em especial nos terminais da cidade de Manaus, os crescentes processos de automatização, informatização e containerização de mercadorias, reduziram sensivelmente a necessidade de requisição de trabalhadores na movimentação portuária. Estas transformações acompanham tendências mundiais: na Austrália até 1998 para a operação de guindaste eram requisitados entre 11 e 12 trabalhadores; em 2003, eram 6. Da mesma forma, no porto de Roterdã em 1982 havia 7.600 trabalhadores contratados para manipulação de carga geral; em 1991, apesar de o volume de cargas ter aumentado 62%, havia 5.500. No Panamá, 75% dos trabalhadores portuários foram demitidos a partir da privatização e reestruturação portuária (ITF, 2003).

Com relação ainda aos dados dos trinta OGMO's do país registrados na RAIS – Relação Anual de Informações Sociais do Ministério do Trabalho e Emprego (2010), registrou-se uma diminuição de progressiva no quantitativo de trabalhadores. Em 2006 os dados da RAIS indicavam 21.620 trabalhadores registrados nos OGMO, e em 2011 eram 18.327, com uma diminuição de 15% do total de trabalhadores em todos os portos do Brasil. Do total de trabalhadores que desempenham seus serviços nos portos brasileiros através do OGMO, 92% do total de 18.327 trabalhadores são avulsos (DIEESE, RAIS, 2011).

Em Manaus o contingente de trabalhadores portuários avulsos diminuiu drasticamente, sendo um total de aproximadamente 2.200 trabalhadores no início da década de 1990, diminuindo para pouco mais de 600 trabalhadores portuários avulsos envolvendo todas as categorias (RAIS, OGMO/MAO, 2013).

Dessa forma, a modernização do setor portuário afetou e ainda afeta de forma significativa os trabalhadores portuários em capatazia, reduzindo a quantidade de

trabalhadores e destituindo-os das principais garantias que antes tinham como empregados da Administração dos Serviços Portuários de Manaus.

3.2 – Os trabalhadores portuários avulsos em capatazia: Da Estação Hidroviária de Manaus para os terminais privados.

Com Lei nº 12.815/2013, no seu capítulo I, item IV, os terminais privados ganham o direito e a concessão de movimentar cargas próprias e de terceiros, o governo retomou as autorizações para Terminais de Uso Privado (TUP) e outras instalações portuárias. Os investimentos fora do âmbito dos portos organizados deverão somar esforços aos arrendamentos para garantir a infraestrutura necessária ao escoamento da produção, fortalecendo assim as movimentações nos terminais privados (SEP, 2013).

Atualmente, um dos principais objetivos desta lei é permitir que a iniciativa privada investisse, desenvolvesse, e explorasse novas e velhas instalações portuárias, principalmente as que se encontram localizadas fora da área do porto organizado¹⁵. Dentro deste contexto é que se poderia investir na restauração, modernização e adequação do porto de Manaus, para posteriormente licitá-lo, entregando assim sua concessão para as empresas privadas.

Ainda na lei nº 12.815/2013, a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias poderá ser feita direta ou indiretamente pela União. Na indireta, a União transfere a uma pessoa jurídica a exploração mediante os instrumentos jurídicos de concessão (porto organizado), arrendamento de bem público (instalações localizadas dentro da área do porto organizado) e autorização, é o que nos mostra o capítulo I, Art. 1º, parágrafos 1º, 2º e 3º (instalações localizadas fora da área do porto organizado).

As instalações portuárias podem ficar dentro ou fora da área do porto organizado. Fora da área do porto localizam-se os terminais de uso privativo, estação de transbordo de carga, instalação portuária pública de pequeno porte e instalação portuária de turismo que, também, poderá ficar dentro da área do porto. No seu capítulo IV, art. 30 a referida lei diz que *“as instalações devem ser exploradas mediante o regime de autorização, exceto a de turismo que poderá, também, ser explorada por arrendamento*

¹⁵ De acordo com a Lei 12.815/2013, no seu capítulo I, que trata das Definições e Objetivos, art. 2º, nos mostra que Porto Organizado é o bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária.

e a movimentação de cargas nelas realizadas será disciplinada pelo titular da respectiva instalação, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima”.

Como vimos anteriormente, as Delegacias de Trabalho Marítimo foram extintas, e o trabalho portuário ficou sem regulamentação até 1993, quando as atribuições das delegacias foram transferidas para os OGMO's (SIT, 2011). Uma das principais diferenças entre os dois órgãos é a de que o atual gestor da mão de obra é composto em sua maioria por representantes dos empregadores nos portos públicos. Com a gestão do trabalho pelo órgão, esta passa a tornar-se objeto de livre concorrência pelo mercado, com a iniciativa privada, representada pelos terminais privados à frente de sua regulação.

Ao traçarmos um comparativo entre as duas leis no que diz respeito à regulação do trabalho portuário, a Lei nº 8.630 de 1993 foi, sem dúvida, muito mais prejudicial ao trabalhador portuário, pois sua promulgação atingiu diretamente os sindicatos que regulavam a mão de obra, com a demissão massiva dos trabalhadores portuários que eram empregados das Companhias Docas.

No entanto, a Lei 12.815/2013 manteve o OGMO e o trabalhador portuário avulso, entretanto, permitiu que os terminais privados localizados fora da área do porto organizado, caso não seja de seu interesse, não utilizem os trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados no OGMO. Dessa forma, tem-se assim, de certa forma uma privatização da mão de obra no porto.

QUADRO COMPARATIVO ENTRE A LEI Nº 8.630/1993 E A LEI 12.815/2013 COM RELAÇÃO ÀS FORMAS DE CONTRATAÇÃO DE MÃO DE OBRA

LEI Nº 8.630/1993 - LEI DE MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA	LEI Nº 12.815/2013 - MARCO REGULATÓRIO DO SETOR PORTUÁRIO
CONSTITUIÇÃO DO OGMO;	REGULAÇÃO DO TRABALHO ATRAVÉS DO OGMO;
FINALIDADES DO OGMO: I - ADMINISTRAR O FORNECIMENTO DA MÃO-DE OBRA DO TRABALHADOR PORTUÁRIO E DO	FINALIDADES DO OGMO: I- ADMINISTRAR O FORNECIMENTO DA MÃO DE OBRA DO TRABALHADOR

TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO;	PORTUÁRIO E DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO;
MANTER, COM EXCLUSIVIDADE, O CADASTRO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO E O REGISTRO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO;	MANTER, COM EXCLUSIVIDADE, O CADASTRO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO E O REGISTRO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO;
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS PRÓPRIAS;	MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS PRÓPRIAS E DE TERCEIROS;
UTILIZAÇÃO DA MÃO DE OBRA REGISTRADA E CADASTRADA NO OGMO;	CONTRATAÇÃO DE MÃO DE OBRA DE OUTROS TRABALHADORES QUE NÃO ESTEJAM REGISTRADOS E CADASTRADOS NO OGMO (TERMINAIS PRIVADOS FORA DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO);

Quadro 02: Quadro Comparativo entre as leis de modernização sobre o trabalho portuário. Fonte: Pesquisa de Campo, 2014.

Ao trazermos essa discussão para a cidade de Manaus, sobretudo para Estação Hidroviária de Manaus, esta questão se torna emblemática, por conta do porto público ter sido desativado para a movimentação de cargas. Como fica então a situação dos trabalhadores portuários em capatazia do porto público de Manaus? Isso se torna uma pergunta não tão difícil de ser respondida, se levarmos em consideração que os trabalhadores portuários de capatazia só realizam suas atividades nos portos privados da cidade de Manaus, pois eles se encontram fora da área do porto organizado. Assim, Esses trabalhadores prestam assim seus serviços aos operadores portuários que demandam seus serviços ao OGMO, de acordo com a demanda e a complexidade do trabalho.

A área denominada de poligonal, de acordo com Lei 12.815/2013, compreende toda a área de extensão dos portos públicos que são exploradas pelos terminais privados por meio de concessões. No entanto, como o Porto de Manaus não licitou e nem ocupou

os espaços do porto público, sendo ainda alvo de disputas judiciais, não se tem na prática um trabalhador ocupando o chamado espaço da poligonal. São estas as principais disputas entre os sindicatos e os terminais privados no que diz respeito às formas de contratação destes trabalhadores.

Com a Lei nº 8.630/1993, art. 26 a contratação de mão de obra avulsa era obrigatória para trabalhos dentro da área do porto organizado e no seu entorno, por meio do OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra). Atualmente com a Lei nº 12.815/2013 em seu art. 40, diz que:

“O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos”.

Infere-se que os donos dos terminais privados, com a autorização para exploração de áreas fora do porto organizado podem ou não contratar a mão de obra avulsa, podendo utilizar mão de obra própria (trabalhadores com vínculo empregatício por prazo indeterminado) sem precisar recorrer ao OGMO. Esta medida, sobretudo para os trabalhadores avulsos oriundos do OGMO, traz perdas substanciais em virtude da redução de oferta de trabalho (avulso) via contratação por estas empresas.

Umas das peculiaridades da Lei nº 12.815/2013 é a possibilidade de duas formas de contratação de trabalhadores: o trabalhador avulso e o trabalhador com vínculo empregatício. O trabalho com vínculo empregatício torna-se uma novidade, pois, anteriormente à lei não era possível exercer o trabalho com vínculo no porto. Uma exceção a esta regra eram os trabalhadores de capatazia, que trabalhavam como empregados na Administração dos Serviços Portuários de Manaus, e contava com vínculo empregatício, igual aos demais profissionais de capatazia das Companhias Docas de todo o país. Com o advento da primeira lei de modernização (Lei nº 8.630/1993), eles se tornaram trabalhadores portuários avulsos, perdendo o seu vínculo com o porto público de Manaus, sendo transferido para o OGMO.

Uma das principais preocupações dos trabalhadores, de que os portos privados, no caso de Manaus que são os principais portos que movimentam cargas próprias e de terceiros poderão contratar trabalhadores sob o regime da Consolidação das Leis de Trabalho. Ou seja, contratar sua própria força de trabalho sem a intervenção do OGMO, que foi o órgão criado para administrar o fornecimento de mão de obra do trabalho portuário, deixando-os assim à mercê do preço do salário estabelecido pelos empresários dos terminais privados, desrespeitando assim as negociações coletivas com os sindicatos.

Atualmente o porto privado Chibatão vem realizando contratações de trabalhadores portuários avulsos por tempo indeterminado, rebaixando assim os ganhos destes trabalhadores, conforme denúncia do presidente do Sindicato dos Estivadores de Manaus, Sr. Clodovaldo Farias Barreto em entrevista ao jornal Amazonas em Tempo:

De acordo com o presidente do Sindicato dos Estivadores de Manaus Clodovaldo Barreto, o Porto Chibatão contrata trabalhadores de forma irregular, onde estes trabalhadores ganham salários dez vezes menos do que o oferecido pelo mercado. Segundo o presidente, o sindicato já entrou com uma ação no MTE (Ministério do Trabalho e Emprego) para denunciar essa situação. De acordo com Barreto, o porto Chibatão, realiza um tipo de terceirização irregular, que consiste em dispensar trabalhadores registrados no OGMO, contratando outras pessoas e pagando salários inferiores. De acordo com Barreto, o estivador que ganhava 8 mil reais bruto por mês, agora foi substituído por um que ganha apenas 2 mil, para fazer o mesmo serviço, o que deixa sem emprego diretamente 300 homens (Estivadores denunciam ilegalidades no Chibatão, Amazonas em Tempo, 9 de Fevereiro de 2016).

A atual lei de modernização dos portos (Lei nº 12.815/2012, Art. 8º) prevê situações em que é dispensável a intervenção do operador portuário e o interessado, sem necessidade de qualificação, podendo realizar a movimentação respectiva, com a própria tripulação dos navios. (Araújo, 2013). Esta medida retira os empregos dos trabalhadores portuários de Manaus, concedendo-os aos trabalhadores que fazem parte da tripulação do navio vindo de diversas partes do mundo. Tendo em vista a

especificidade do trabalho portuário e a liberalização para que terminais privados movimentem cargas de terceiros – o que caracteriza prestação de serviço público portuário – o movimento sindical por meio das federações dos trabalhadores portuários, defende que estas atividades sejam realizadas somente pelos trabalhadores reconhecidamente como portuários (FNP, DIEESE, 2013).

Desta forma, em função de um parecer do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), o novo marco regulatório passou a reconhecer as atividades de capatazia, estiva, conferência e conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco como categorias profissionais diferenciadas. Assim, a negociação coletiva das condições de trabalho terá que ser acordada com os sindicatos representativos dessas categorias, seja na condição de avulsos ou de celetistas (trabalhadores contratados por tempo indeterminado) (Idem).

Assim, as eventuais dúvidas de que no novo marco regulatório, os trabalhadores que exercem suas atividades em instalações privadas não poderão ser contratados via OGMO são esclarecidos pela Nota Técnica 012/2012/SRTE/MTE que diz que “é irrelevante a atividade econômica preponderante do empregador, a forma de contratação e o lugar onde a atividade é desempenhada, para fins de solicitação de mão de obra ao OGMO” e ainda diz que:

(...) “o direito do trabalho brasileiro conceitua e classifica a categoria profissional diferenciada como aquela que tem regulamentações específicas do trabalho, diferenciando-os dos demais empregados da mesma empresa, circunstância esta que possibilita aos empregados que exerçam funções e atividades pertencentes a categorias diferenciadas, a celebração de convenções e acordos coletivos de trabalho próprios e também diferenciados dos demais, de forma a atender aos interesses e peculiaridades inerentes à própria categoria diferenciada” (MTE-SRT, 2013, p.03).

Esta Nota Técnica, reconhecendo o direito ao trabalho, prerrogativa histórica dos trabalhadores portuários, em outras palavras recomenda ao operador portuário contratar a mão de obra cadastrada no OGMO, independentemente de estar dentro ou fora do porto organizado, e ainda a realizar as negociações diretamente com os sindicatos de cada categoria.

A Nota Técnica ainda conclui que:

Os trabalhadores que exercem a atividade de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, independentemente da forma de contratação e do local onde exercem a atividade, pertencem à categoria profissional diferenciada de portuários, devendo, dessa forma, ser representados por sindicato específico (MTE- SRT, 2013, p.04).

Reconhecendo a nota técnica a Advocacia Geral da União, em referência à aprovação da nota técnica da consultoria jurídica do MTE diz que:

(...) o conceito de “área de porto organizado” é um conceito jurídico. Destarte, o regime de exploração do Porto pelos Terminais que se localizam fora da área do Porto Organizado é que se altera em relação aos que estão dentro da área do Porto Organizado. Todavia, é possível afirmar com clareza que ambos realizam operações portuárias e necessitam de mão de obra para funções iguais ou muito similares (AGU, 2013 p.02).

Antes da aprovação da Lei nº 12.815/2013, foi assinado um acordo entre governo e trabalhadores em negociação, que apontou de maneira expressa, na tentativa de resguardar o direito ao trabalho aos portuários avulsos:

(...) Isso significa dizer que não importa qual seja a atividade preponderante do empregador, dentro ou fora do porto organizado, ele sempre terá que realizar suas negociações coletivas com os sindicatos dos trabalhadores portuários (SENADO FEDERAL, NOTA INFORMATIVA- Análise das reivindicações elencadas pelas entidades representativas dos trabalhadores portuários, 2013).

Em setembro de 2012, a Justiça do Trabalho do Estado do Amazonas, suspendeu o edital de contratação de 40 trabalhadores portuários avulsos em capatazia pelo terminal privado Superterminais, que solicitava que a justiça liberasse a contratação por tempo indeterminado destes trabalhadores avulsos. Além de suspender o edital de contratação, a justiça do trabalho determinou que a empresa só contrataria por tempo indeterminado se negociasse com a Federação Nacional dos Portuários, a fim de

preservar os direitos dos trabalhadores portuários avulsos e as características do próprio trabalho.

Porém, com a Lei nº 12.815/2013, os terminais portuários ganharam o direito de contratar mão de obra portuária por tempo indeterminado. No entanto, ainda em 2012, baseada ainda na Lei nº 8.630/1993, o SINDPORTO, por meio da Federação Nacional dos Portuários conseguiu impedir por meio do Tribunal Superior do Trabalho (processo de nº: 5441-20.2012. 5.00.0000) que o terminal privado Superterminais contratasse trabalhadores portuários de capatazia por tempo indeterminado e com vínculo, fora do OGMO.

Naquela ocasião ficou determinado que o Superterminais só poderia contratar mão de obra por tempo indeterminado se estivesse disposta a negociar com a Federação Nacional de Portuários, com o intuito de preservar os direitos dos trabalhadores portuários avulsos.

Entretanto, por meio de um acórdão da quarta turma do próprio Tribunal Superior do Trabalho (nº TST-ED-RR-70040-95.2008.5.11.0001) agora baseado no novo marco regulatório expresso na Lei nº 12.815/2013, a suprema corte do trabalho determinou baseada no parágrafo 2º, do art. 40, da referida lei que o terminal não estava obrigado contratar os trabalhadores portuários avulsos registrados no OGMO (Entrevista realizada com o Sr. Rui Martino Jonhson, Pesquisa de Campo, 2013).

Assim, o terminal Superterminais ganhou o direito de contratar trabalhadores portuários de qualquer categoria com vínculo empregatício, fato que foi constatado quando verificamos a escala de requisições de mão de obra ao OGMO, o Superterminais não constava mais na lista de terminais privados que requisitavam (Sr. Rui Johnson, Pesquisa de Campo, 2013).

De acordo com a escala no site do OGMO, no local que mostra as requisições dos operadores portuários para a realização do trabalho, um dos que mais requisitam os TPA's é o terminal privado do Chibatão que ainda é um dos poucos que ainda contrata os trabalhadores portuários avulsos, sendo o porto privado que mantém a maioria das movimentações de carga da cidade de Manaus.



Figura 11: Imagem aérea do terminal privado Superterminais. Fonte: Google Maps, 2014.

No entanto, se o Tribunal Superior do Trabalho deu parecer favorável ao Superterminais para contratarem trabalhadores por tempo indeterminado e com vínculo empregatício, o mesmo poderia acontecer com o Chibatão e demais terminais privados, caso os trabalhadores se recusem a trabalhar por salários mais baixos. O novo marco do setor portuário regulamentou a contratação de outros trabalhadores que não tem conhecimento do trabalho portuário, o que têm levado a diversos impasses jurídicos com relação à contratação da mão de obra entre os operadores portuários privados e os sindicatos representantes das categorias portuárias de Manaus, precarizando as relações de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos.

3.3 – A precarização do trabalhador portuário avulso em capatazia de Manaus

No meio acadêmico-científico o tema do trabalho têm se tornado uma questão amplamente debatida, seja pela sua dinamicidade, seja pela sua relevância social e histórica e com possibilidades de desvelamento de novas possibilidades para desacelerar a chamada *exclusão social*¹⁶, pela qual passam milhares de trabalhadores.

¹⁶ O chamado fenômeno da “exclusão social” é bastante discutido nas ciências humanas e sociais, não só pela sua complexidade, mas também pelas várias abordagens teóricas sobre o assunto. Martins (1997) considera que o conceito exclusão é vago e indefinido e veio substituir a ideia sociológica de “processo de exclusão”, atribuindo-se mecanicamente todos os problemas sociais e distorcendo a questão que pretende explicar. Segundo ele quando concebida como um estado fixo, fatal e incorrigível e não como expressão de contradição do desenvolvimento da sociedade capitalista, a exclusão cai sobre o destino dos pobres

Mas, para Leite (1996) as teorias disponíveis para pensarmos o trabalho têm se mostrado cada vez mais impossibilitadas de dar uma resposta mais incisiva às problemáticas que emergiram nas últimas décadas, recomendando ainda como necessário estabelecer uma correlação entre as atuais dificuldades da Sociologia do Trabalho à crise dos modelos teóricos e que tem embasado a sociologia e a ciência em geral.

Neste capítulo buscamos apresentar e descrever os resultados da pesquisa, apontando as condições de trabalho e a situação de precariedade em que se encontram os trabalhadores portuários avulso em capatazia. Assim, também realizaremos algumas considerações sobre o trabalho e sua forma precarizada, tendo em vista as contradições inerentes ao modelo econômico de acumulação capitalista, que constrói e reconstrói as relações sociais por meio da produção material da vida dos homens, sendo as bases de organização da vida social que permitem perceber a relação capital/trabalho como algo como algo possível de mudanças (MARONESE & NOMA, 2010).

A denominação de precarização do trabalho tem sido aplicada a um processo relativamente recente, ocorrida nas últimas quatro décadas, que acabou sendo provocado pelo capitalismo globalizado e que embora esteja assentado nos efeitos de uma grande transformação que vem afetando o mundo do trabalho, ele se expressa na condição de subordinação do trabalhador assalariado e na sua situação de vulnerabilidade face ao capital (Araújo, 2013).

A partir do século XX, o capital se organizou e se expandiu com a supervalorização das instituições financeiras em detrimento do capital produtivo industrial, juntamente com um cenário de crise no início dos anos deste século assinalou para um processo de acumulação em níveis altos, bem como o aperfeiçoamento da gestão da força de trabalho, no interesse de se alcançar maior competitividade elevando assim a produtividade para alcançar maiores lucros (ALVES, 2008).

Com a mundialização do capital, a atividade do trabalho sofreu inúmeras diferenciações. Esta globalização, marcada por um processo de expansão e hegemonia do sistema capitalista, que fazendo desaparecer o estado de bem-estar social nos países

como uma condenação irremediável (MARTINS, 1997, p. 14-16). Da mesma forma, Castel (1998, p. 32 e 33) considera que o uso impreciso do conceito de exclusão oculta e, ao mesmo tempo, traduz o estado atual da questão social, pois se detém nos efeitos mais visíveis e imediatos da crise, reduzindo-a erroneamente a aspectos pontuais e não a “um processo geral de desestabilização da condição salarial”.

desenvolvidos, introduziu reestruturação produtiva marcada por inovações organizacionais pautadas na flexibilização da força de trabalho, levando-o ao encolhimento na participação da produção de riqueza.

No Brasil, a reestruturação produtiva apresentou traços particulares, com mudanças mais acentuadas na década de 90 com a retirada de direitos dos trabalhadores, mesmo em países emergentes que apresentam diferentes impactos aos processos econômicos e sociais sobre o emprego e o mercado de trabalho. Aqui, os efeitos da globalização, onde a flexibilização do trabalho acompanhada de continua precarização dão uma nova roupagem à subcontratação e terceirização (Araújo, 2013).

Sobre o trabalho precário Castel (1998) nos mostra que:

[...] “são as formas particulares de emprego que recobrem situações heterogêneas: aquelas sem contrato ou com contratos por tempo determinado, interinidade, trabalho de tempo parcial e formas “atípicas” de emprego (CASTEL, 1998).

A precarização do trabalho elenca inúmeras situações, entre elas a perda da renda, o trabalho por conta própria, trabalho sem carteira assinada, contrato por tempo determinado, insegurança em relação à proteção social, desemprego disfarçado e o trabalho desprovido de garantias, se tornando uma realidade em países em desenvolvimento. A flexibilidade do trabalho de acordo com Salerno (1993) é a habilidade de um sistema para assumir diversos estados sem deterioração significativa de custos, qualidade e tempos, o que no trabalho se expressa nas jornadas, nos salários, na produção, nos direitos trabalhistas, nas relações de trabalho, na previdência social, na legislação trabalhista e conseqüentemente no mercado de trabalho.

Na realidade brasileira, Singer (1996), analisa que a precarização do trabalho é uma exclusão crescente de uma massa de trabalhadores do gozo de seus direitos legais e o agravamento de suas condições. Com a chamada reconfiguração das relações produtivas e institucionais onde as formas de definição de empregos anteriormente estabelecidas, dos contratos de trabalho se transformam de tal modo que, o próprio conceito de trabalho é posto em questão, assim como, suas normas, institutos de proteção e direitos básicos a ele associados (Abramo; Abreu, 2000, p. 07). Estas práticas de flexibilização, foram introduzidas pela reestruturação produtiva pós 1990, sendo

assim o conteúdo histórico do processo de flexibilização do trabalho, perceptível nas condições de trabalho e no seu estatuto que se alteraram, provocando o aumento da informalidade, gerando instabilidade a renda.

Como corrobora Araújo (2013):

[...] “a nova divisão internacional do trabalho é visível no quadro de produtos exportados/importados por via marítima e mudanças ameaçam o desaparecimento dos estivadores, mesmo o emprego precário decresceu. Quando as máquinas, a tecnologia de embarque e desembarque de cargas, o armazenamento programado e a manipulação controlada chegaram ao setor portuário, nos anos 1990, a flexibilização do trabalho prevaleceu. A participação intermitente do trabalhador na atividade laboral, seja na beira do cais, seja embarcado, a dissolução do modelo assalariado tradicional com mudanças nas condições contratuais (antes informais, orais, ocasionais e depois exigentes de qualificação na alocação da mão de obra, com alterações na jornada), a subocupação, a destruição de postos de trabalho contém elementos de precariedade. Pela natureza manual da atividade, os trabalhadores portuários avulsos têm um trabalho altamente parcializado, que se apresenta em ocasional e fragmentado, reafirmando o fundamento efetivo do processo de produção capitalista: “a separação entre o produto do trabalho e o próprio trabalho, entre as condições objetivas do trabalho e a força subjetiva do trabalho” (Araújo, 2013).

Dada a sua constante alteração de ritmo, a atividade portuária favorece a incorporação de trabalhadores esporádicos, cujo trabalho difere de outras formas descontínuas de prestação de serviços pela subordinação jurídica existente com o tomador de mão de obra. Essa maleabilidade dá particularidades ao trabalhador portuário de capatazia, pois estes não possuem vínculo empregatício, nem cumprem jornada específica de trabalho, condições estas que são desfavoráveis do ponto de vista dos direitos para estes trabalhadores, além de não possuírem garantias de segurança, trabalho ou renda.

De acordo com a escala em que se efetua o trabalho (grupos, conjuntos maiores ou menores de trabalhadores distribuídos por tarefa), por turnos de uma escala

designada, que se dá amplitude aos meios de produção, sobretudo a utilização de força de trabalho arregimentada (Marx, 1978, p. 53). A coerção ao trabalho excedente, a espera do trabalhador para que dele disponham, se tornam assim condições objetivas de uma situação de ausência de contrato de trabalho (Araújo, 2013).

Os trabalhadores portuários avulsos são mão de obra flutuante, latente, intermitente, cindida, uma ocupação irregular que gera concorrência entre os trabalhadores. Exercem um trabalho manual pesado e desgastante que produz “fileiras de supérfluos” (Araújo, 2013). Nesse processo ampliado e historicamente determinado, a acumulação capitalista produz, intensa e extensivamente, uma população trabalhadora supérflua relativamente, isto é, que ultrapassa as necessidades médias da expansão do capital, tornando- se, desse modo, excedente (Marx, 1978: 731).

Para Salerno (1993), o multifacetado fenômeno do trabalho parcial, subcontratado, precário, autônomo, inseguro, terceirizado, implica uma dada situação histórica que tem por paradigma o trabalho formal, contratado, efetivo, em tempo integral, em estatuto de condição de emprego, tornando-se assim um fenômeno consequente à queda de condições de acumulação de capital que, para se recuperar, impõe privações ao componente trabalho na sociedade marcada pelo regime de assalariamento. A ideia de precariedade no trabalho, formulada por Castel (1998), tem como pano de fundo o esvaziamento da condição salarial por força do amplo processo de precarização que também afeta parte do conjunto de trabalhadores formais.

A natureza do trabalho portuário bem como o próprio processo de trabalho baseado no ofício bem como a sua gestão do trabalho entre as categorias originou um forte sentimento de pertencimento dentro do grupo. Este sentimento se fortalece entre os trabalhadores se levarmos em consideração que o ambiente do trabalho portuário é um ambiente primordialmente masculino.

Nesse âmbito, surgem diferentes caracterizações desse processo. Alguns autores consideram que é um processo que atinge toda e qualquer organização produtiva, inerente à dinâmica do capitalismo, que em determinado momento precisa rever seus processos produtivos, inovar tecnologicamente, reinventar processos de trabalho e, então, apresentar um novo modelo de gestão. Para Antunes (2010), fazem parte de um conjunto de reformas que atingem os Estados não apenas como mudanças de ordem econômica, mas também de ordem política, e que tem por objetivo reduzir os gastos

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

A modernização dos portos insere-se em um processo de mudanças do capitalismo global ocorrido a partir dos anos 1970, que originou sua nova configuração, correntemente chamada de capitalismo flexível (SENNETT, 2005). Assim, o contexto social, político e econômico no qual se desenvolvem as mudanças no setor portuário no Brasil ocorrem coincidentemente com a reestruturação produtiva dos demais setores, incluindo o setor fabril, possibilitando, assim, uma aproximação entre a privatização dos portos e a reestruturação produtiva industrial (COCCO, 2010, ANTUNES, 2010).

Conforme já vimos, com a Lei nº 8.630/1993, e conseqüentemente com a concessão dos espaços públicos dos portos, os encargos com relação à mão de obra passam para o OGMO, que exerce diversas funções como fornecer e administrar a mão de obra portuária, controlar o rodízio de mão de obra, efetuar a remuneração, recolher os encargos e fazer cumprir as normas de segurança e de saúde no trabalho.

Os custos sociais dessas mudanças foram significativos: demissões, redução de postos de trabalho, diminuição dos ganhos e até desaparecimento, em alguns casos, do trabalhador do cais. Estas mudanças são resultados dos modelos de administração portuária e das políticas adotadas pelos mais diversos países, e que podem ocasionar maior ou menor impacto das mudanças nos custos econômicos e sociais. É a flexibilização do trabalho, entendida no sentido de controle do capital sobre o uso e alocação da mão de obra (BALTAR; KREIN, 2013). Foi, portanto, a dominação completa do capital, apoiada pelo Estado, no campo portuário. O processo de modernização portuária modificou além dos modelos de gestão portuárias, a reorganização do trabalho portuário. Desde então surgiram inúmeras mudanças tanto na forma de organização e controle do trabalho nos portos quanto no processo de trabalho. Em alguns portos ao redor do mundo, a figura do trabalhador portuário quase que desapareceu (MALEUZIEUX, 2008). O trabalho portuário é conhecido por ser um trabalho sazonal, ou seja, propenso a oscilações que derivam do fluxo de navios nos cais e portos. A atividade realizada pelo setor portuário pode não ser considerada a ponta da cadeia produtiva como nos mostra Moniè (2006), mas faz parte de um dos vários elos desta cadeia, por isso sua dinâmica é pautada pela eficiência da produção industrial, sobretudo realizada pelo Polo Industrial de Manaus. Assim, o trabalho portuário na cidade de Manaus acaba tendo como seu maior demandatário a produção industrial, ou seja, por conta desta dependência sejam elas para aumentar o fluxo de mercadorias ou

mesmo de importação de matérias primas para o PIM, ou da exportação dos produtos fabricados na Zona Franca de Manaus. O trabalho portuário acaba dependendo diretamente da produção, o que traz a sua característica de sazonalidade.

Anteriormente à modernização a organização do trabalho portuário era realizada levando em consideração a sazonalidade. Nos séculos XIX e início do século XX, o trabalho portuário era realizado de acordo com a demanda, ou seja, estes trabalhadores se empregavam por período de trabalho e ganhavam seus salários por período de produção realizado sem nenhum contrato estabelecido (CRUZ, 1998).

Para estudiosos da organização do trabalho portuário como COLIN DAVIS (2000), o trabalho portuário foi organizado em três fases: fase artesanal, fase ocasional e fase da regulamentação. Esta divisão levou em consideração a relação de poder do trabalhador ou das organizações sindicais sobre a organização e o controle da força de trabalho. Mas, para autores como Voss e Linden (2000), a organização do trabalho portuário é dividida em quatro fases: 1) configuração pré-portuária, 2) configuração monopolística, 3) configuração ocasional e 4) configuração pós ocasional.

O período de trabalho ocasional é caracterizado pela grande oferta de mão de obra flexível e abundante no setor portuário, por isso era uma mão de obra barata, sem treinamento algum, sem permanência e que podia ser empregado em curtos períodos de tempo (LINDEN 2000 apud DAVIS, 2000). Esta contratação era realizada nas relações pessoais que eram mantidas com os contramestres e chefes de equipes. Consequentemente, as relações familiares e comunitárias eram organismos importantes na garantia do acesso ao mercado de trabalho. Este período no Brasil durou até os anos 40, quando foi promulgada a CLT, dando direito aos sindicatos organizarem o trabalho a partir de um prévio cadastro feito pelas Delegacias de Trabalho Marítimo (CRUZ, 1998).

Deste modo, os trabalhadores portuários avulsos de capatazia inserem na categoria de trabalhadores ocasionais, pois de acordo com Davis (2000) e Turnbull (2012), um dos elementos do trabalho ocasional é a não garantia mínima de salários. No trabalho não-ocasional os trabalhadores recebem um salário mínimo independentemente de exercerem alguma atividade, caso a atividade/trabalho seja realizado, os seus ganhos podem aumentar, a exemplo dos trabalhadores ingleses do pós-guerra que, através do *National Dock Labour Scheme*, formalizado nos anos de 1946 e pelo *Dock Workers Orders* de 1947, reconheceu o trabalho portuário, onde a

partir disso as operadoras portuárias só poderiam solicitar trabalhadores registrados, cabendo ao *National Dock Labour Boards* organizar essa relação (MACNAMARA; TARVER, 1999). Todavia, a realidade de trabalho do portuário brasileiro, ou mais especificamente do trabalhador do porto de Manaus é bem diferente, pois este trabalhador precisa ter a qualificação exigida e realizar a atividade de acordo com a demanda das operadoras portuárias, o que não garantirá por si só a sua remuneração.

Por meio de múltiplas formas de um novo tipo de posto de trabalho, o chamado emprego flexível ou atípico, a flexibilidade faz crescer a produtividade do trabalho e baixa o custo salarial, valorizando o capital, a flexibilidade do emprego pressupõe uma alteração na organização do trabalho, que passa de um conjunto de postos permanentes e estáveis, para empregos individualizados e flexíveis (Araújo, 2013, p. 567).

Com a fragmentação do mercado de trabalho, bem como o conjunto de trabalhadores em suas ocupações, terminam por serem marcados com diferenciações aos mais diversos setores econômicos, aguçando as disparidades sociais e trazendo à tona novas concepções de desigualdades que contrastam com o conceito de modernização (Leite, 2005). Estas formas de contratação de força de trabalho não podem estar desvinculadas do processo de reestruturação produtiva, onde o capital necessita reconfigurar tanto o espaço quanto a produção a partir do sistema global dos processos de re-territorialização e des-territorialização, fazendo emergir e desaparecer regiões (Antunes, 2005).

No processo de trabalho dos portuários avulsos em capatazia, a movimentação de contêineres é intensa parte do processo de trabalho. No campo de estudos da Saúde do Trabalhador voltado para a interface com a saúde pública, a medicina social e a saúde coletiva indicam que há uma relação que há uma relação entre o processo saúde-doença de acordo com as condições de trabalho e a forma como este trabalho se organiza (André, 1998). Desta forma, as condições de trabalho são, ainda hoje, um fator determinante do perfil de adoecimento dos trabalhadores, se levarmos em consideração os fatores nocivos nos ambientes de trabalho como: luz, ruídos, temperatura, gases, poeira, vapores, trabalho físico, posições estressantes, ansiedade e ritmos excessivos de trabalho etc. Estas características estão associadas diretamente como fatores de risco existentes no ambiente de trabalho, podendo ser de diversas classificações como: riscos de acidentes, riscos ambientais podendo ser químicos, físicos e biológicos, e os riscos ergonômicos que podem ser fisiológicos ou psíquicos, que ao interagir como o corpo

dos trabalhadores, podem lhes causar algum dano à saúde. São estas condições no ambiente de trabalho que os portuários em capatazia precisam conviver todos os dias com os riscos de acidentes permanente.

Pear¹⁷ e despear um contêiner muitas das vezes pode ser um trabalho extremamente perigoso, pois qualquer descuido ou erro pode causar um grave acidente, ou mesmo a morte de um trabalhador. Há ainda o manuseio de cargas soltas e a granel, que ficam nos interiores dos navios e armazéns, e que muitas vezes precisam ser retiradas de forma manual, como por exemplo, nos contou um dos entrevistados quando se referia à matéria prima trazida pelos navios para a fabricação de cimento na fábrica do distrito industrial, o que torna o trabalho além de perigoso, insalubre, podendo aumentar os riscos de acidentes no trabalho e até doenças causadas pelo próprio trabalho.

[...] as cargas são caixaria, as vezes sacaria. Essas cargas algumas vem do exterior né. Elas são retiradas do navio, vão pro pátio e de lá para as empresas. O peso é mais ou menos trinta e três, trinta e quatro toneladas por contêiner. Oferece muitos riscos, é acidente, perca de membros, eu já estou com perda auditiva já, já sofri acidente de trabalho, quebrei um dedo. Os equipamentos de proteção só são capacete e luva (Trabalhador nº 03, Pesquisa de Campo/2014).

[...] as cargas agora só é contêiner, muito contêiner tá vindo pro chibatão, as vezes traz mil e duzentos, mil e cem, que vem da Argentina, vem da Alemanha, que pega do navio pro pátio aí de lá é que os donos vão tirar, paga o pedágio e tira. Um contêiner as vezes tem com vinte e oito, trinta toneladas, e é muito perigoso, por que aí vai pegar com cabo fraco e quebra, já teve caso de acontecer isso aí, e pode causar lesão e até morte, pois já aconteceram vários acidentes (Trabalhador nº 05, Pesquisa de Campo/2014).

[...] um tempo desses chegou um navio de areia lá com uma matéria prima pra fazer cimento, eles queriam que a gente usasse só uma mascarazinha daquela branca que não cobria nada, quando vinha aquele grado com aquela areia que jogava em cima

¹⁷ Amarrar, fixando a carga nos porões ou conveses para evitar sua avaria pelo balanço da embarcação.

da caçamba até o outro navio que tava trabalhando lá longe parou, porque não tinha quem aguentasse aquilo, então, tem que ter um equipamento, até os tripulantes tinham que ter daqueles grandes, que cobre tudo, daquelas que a gente tinha que ter, mas eles num deram, aí a gente saiu abandonamos o serviço e tal, ainda ficaram com raiva da gente por lá, chamaram outro pessoal pra fazer mas... Eu mesmo não, tu acha que eu vou morrer aí, quando for de tarde eu num consigo mais respirar, aquilo ali seca e resseca tudo pro dentro da gente, é a matéria prima do cimento (Trabalhador nº 06, Pesquisa de Campo/2014).

Mendes (2001) ressalta que o maior risco que as máquinas pesadas oferecem é o contato de partes do corpo (mãos e dedos, sobretudo), podendo causar esmagamento ou à amputação, e ainda o trabalho em grandes alturas, requerendo o uso de equipamentos específicos de segurança. No ambiente portuário, todavia, o risco vai além dos membros superiores somente, já que o risco de morte é relevante. A exposição sem controle aos riscos ambientais e ergonômicos podem causar inúmeras doenças nos trabalhadores e, o efeito da exposição a estes fatores é silencioso e muitas vezes não apreendido pelo saber médico (DEJOURS, 1998).

A incidência de acidentes do trabalho graves e incapacitantes tem grande impacto sobre a saúde e o bem-estar dos trabalhadores. Afetando, ainda o equilíbrio da Seguridade Social, tendo em vista a idade prematura dos segurados atingidos (antes dos 65 anos), a gravidade das lesões e das mutilações provocadas, e a magnitude e irreversibilidade das incapacidades resultantes (MENDES, 2001).

O ambiente portuário também é visualizado como ambiente “perigoso”, insalubre e ainda, habitados por pessoas que se utilizavam de bebidas alcoólicas e drogas, e os próprios trabalhadores portuários eram visto como uma categoria inferior e estigmatizada pela sociedade, devido aos trabalhos braçais que realizavam a exaltação da sua masculinidade e com diferentes especificidades (PINHEIRO, 2003).



Figura 12: Trabalhadores realizando a peação e despeção de contêiner com “vara de ferro” no porto Superterminais. Fonte: OGMO/MAO, Pesquisa de Campo 2014.

Alguns elementos que constituem a figura masculina como a virilidade, valentia, uso em muitas vezes abusivo de bebidas alcoólicas, tornam todo o ambiente de certa forma hostil para a presença de mulheres na realização de tal trabalho (Pigenet apud Scherer, 2012).

Dos dez trabalhadores de capatazia participantes da pesquisa, cem por cento dos trabalhadores são do sexo masculino. O que nos confirma o que foi dito anteriormente, ou seja, um ambiente de trabalho dominado pela masculinidade devido às próprias especificidades do processo de trabalho, que anteriormente à inserção tecnológica, era realizado manualmente prescindindo de habilidades manuais bem como o uso da força física, para quase todas as categorias (CRUZ, 1998; SILVA, 2004).

Segundo Silva (2004), elementos como a afirmação de gênero “são estruturadas pelos portuários no âmbito do trabalho, sem, no entanto, desconsiderar que estas noções se estruturam e se desdobram dentro das suas formas de sociabilidade” (SILVA, 2004, p.209). Para Miller (2009), a própria natureza do trabalho tem como especificidades ser duro insalubre e perigoso, desta forma o gênero passa a ser um fator primordial de socialização entre todas as categorias de trabalhadores portuários.

De acordo com Pigenet (2003), para os portuários mais antigos na profissão trata-se de um ofício de homem, e que face às múltiplas adversidades vividas pelos

portuários franceses em tempos de guerra, a masculinidade contribuiu para a coesão do grupo e seleção de trabalhadores.

Nos argumentos de Miller, que a natureza do trabalho fosse um pretexto para a garantia masculina no trabalho, mesmo com o processo de automação, onde as atividades não mais concentrariam o uso do corpo ou mesmo dos músculos (Pigenet, 2009), ainda não se encontram a presença feminina no trabalho portuário avulso. Durante a realização da pesquisa de campo com as idas ao ponto de concentração onde os trabalhadores costumam ficar, e mesmo no salão principal onde acontecem as chamadas para as escalas de trabalho no órgão gestor de mão de obra foi encontrada apenas uma mulher, mas na categoria da estiva.

A primeira reforma portuária realizada na década de noventa, reduziu drasticamente o contingente de trabalhadores portuários no porto público de Manaus, com a demissão da grande maioria dos trabalhadores que eram vinculados a Administração do Porto de Manaus, destes procuraram o OGMO para ingressar portuários avulsos de capatazia, conseguindo assim se manterem no mercado de trabalho.

A maioria dos trabalhadores portuários em capatazia possui acima de dez anos de trabalho no Porto, contando desde o período em que eram trabalhadores da administração do porto de Manaus, conforme mostra o gráfico 01.

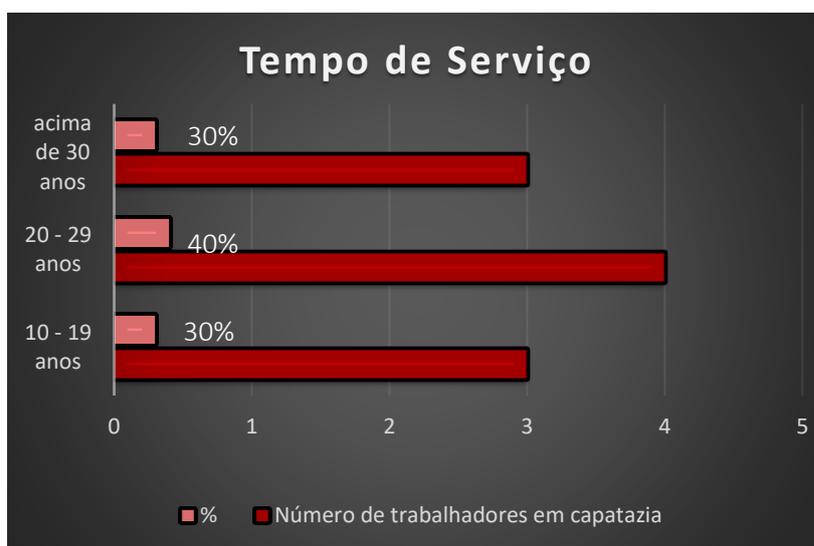


Gráfico 01: Tempo de Serviço dos Trabalhadores de Capatazia.
Fonte: Dados Organizados pelo pesquisador/2014.

Este gráfico nos mostra que o tempo de serviço dos trabalhadores em capatazia, conta com uma média acima dos vinte anos de exercício do trabalho no porto, levando em consideração o número total de participantes da pesquisa. Isto nos mostra que a grande maioria dos trabalhadores passou grande parte da sua vida desenvolvendo atividades como portuário. De acordo com as informações obtidas na pesquisa, estes contam com menor tempo de serviço, tem em média doze anos como TPA.

Apesar do tempo de exercício do trabalho no porto, a maioria dos portuários em capatazia já exerceram outras atividades anteriormente à entrada no porto. Entre as profissões elencadas pelos entrevistados, estão as de pedreiro, segurança, açougueiro, entre outros. Apesar de já terem exercido outras profissões remuneradas, tratam-se de atividades que não exigem um alto grau de qualificação técnica por parte destes trabalhadores.

No entanto, muitos se deparam com muitas dificuldades como a falta de qualificação e o baixo nível de escolaridade. Este fato os impede de participar, por exemplo, da concorrência por vagas de emprego nas indústrias da Zona Franca de Manaus. Assim não tem alternativa a não ser reafirmarem o registro ou cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Ao analisarmos o próximo gráfico, e visualizarmos o grau de escolaridade destes trabalhadores, veremos que mesmo para o trabalho portuário avulso os níveis de escolaridade são extremamente baixos, o que mostra que a modernização portuária não foi acompanhada pelo movimento de qualificação por parte dos trabalhadores, como estava previsto na modernização iniciada pós década de noventa.

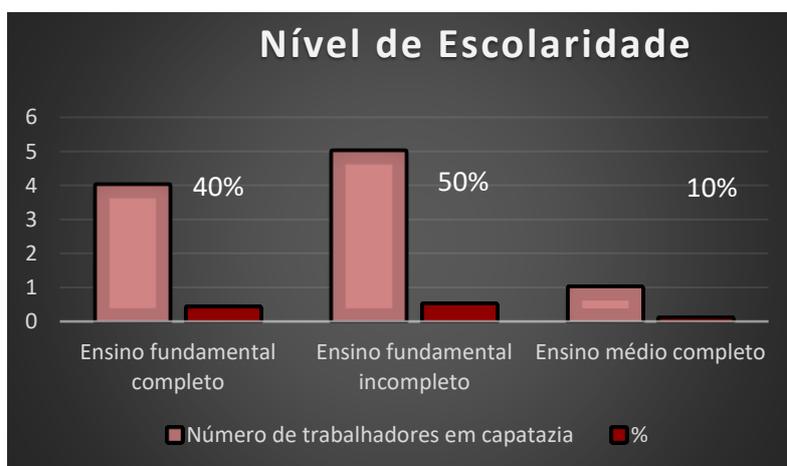


Gráfico 02: Nível de Escolaridade dos Trabalhadores Portuários Avulsos em Capatazia. Fonte: Dados Organizados pelo pesquisador/2014.

Do total de trabalhadores participantes da pesquisa, apenas um conseguiu concluir o ensino médio, ou seja, o antigo segundo grau, o que equivale a dez por cento, cinquenta por cento tem o ensino fundamental incompleto, ou seja, não conseguiu concluir a oitava série, e quarenta por cento conseguiu concluir o ensino fundamental. De acordo com os próprios trabalhadores, a razão para não prosseguirem nos estudos estaria vinculado ao desenvolvimento do próprio trabalho, que segundo eles não necessita de um grau maior de especialização, e que por conta do avançar da idade e o próprio tempo que passam desempenhando o trabalho no porto, os impede de dar continuidade aos estudos.

Por mais que a modernização estivesse ligada a um processo de qualificação profissional da mão de obra portuária, isto não aconteceu com os portuários em capatazia quando analisamos o gráfico. Antes da modernização portuária, as formas de ingresso no trabalho não avaliavam os conhecimentos gerais dos trabalhadores, avaliando somente os aspectos específicos para o exercício da profissão, onde durante muito tempo fundamentava-se no trabalho braçal, e não era exigida qualificação/capacitação (PINHEIRO, 2003, SILVA, 1995).

Apesar da elevação do grau tecnológico no ambiente e no próprio trabalho portuário, que exige cada vez mais uma formação mais qualificada do trabalhador, para o domínio de conhecimentos de ordem tecnológica e técnica, o grau de escolaridade parece não acompanhar esse processo, em especial o trabalhador portuário avulso em capatazia.

Este dado se relaciona ainda com a faixa etária destes trabalhadores que como nos mostra o gráfico abaixo, é acima dos quarenta anos de idade, chegando a ter ainda trabalhadores com sessenta e nove anos.

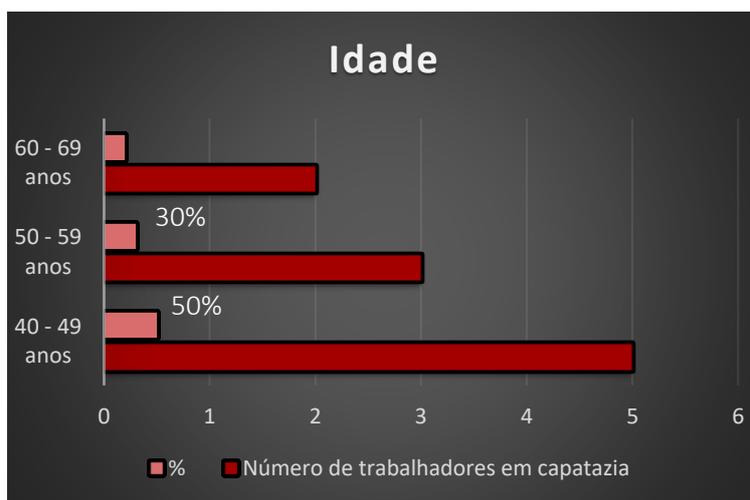


Gráfico 03: Faixa etária dos Trabalhadores Portuários em Capatazia.
Fonte: Dados Organizados pelo pesquisador/2014.

No gráfico da faixa etária, podemos observar que todos possuem idade acima dos quarenta anos, e que boa parte destes se encontra nesta profissão há mais de vinte anos. Com isso, podemos concluir que devido ao avançar da idade, poderão encontrar dificuldades de inserir-se em outras formas de emprego, visto que a realidade do atual mercado de trabalho é de restrição a trabalhadores mais velhos.

As transformações ocorridas no processo de trabalho mudaram as competências e capacidades necessárias ao ingresso do processo de trabalho nos portos. Foram introduzidas novas técnicas para que o trabalho passasse de manual para automatizado e que os trabalhadores continuassem atuando em seus postos. O curso de atualização ofertado pelo OGMO mantém de certa forma, estes trabalhadores atualizados no seu processo de trabalho. A primeira Lei de Modernização nº 8.630/1993, em tese acabou com a divisão entre as categorias e implantando a multifuncionalidade no seu no Capítulo IX, art. 57, que denominavam todos os trabalhadores portuários de trabalhador portuário avulso.

Em outras palavras, esta multifuncionalidade deveria prevê que o portuário, independentemente de sua categoria, deveria estar apto para exercer toda e qualquer função, qualificando-o para todo e qualquer processo dentro do porto. Em diversos portos do mundo, essa multifuncionalidade já é uma realidade quando se trata dos TPA's.

No entanto entre os portuários avulsos em capatazia de Manaus essa realidade ainda não se concretizou, dentre os trabalhadores que participaram da pesquisa apenas

um entrevistado se considerava apto ao trabalho multifuncional, ou seja, estava apto a realizar todas as operações de todas as categorias portuárias (estiva, capatazia, arrumador, bloco etc.) os demais só se restringiam às suas categorias, “sou só estiva, sou do bloco, só sou arrumador” (Trabalhador 03; Pesquisa de campo. Abril/2014).

Essa multifuncionalidade pode ser ainda entendida como uma flexibilização do trabalhador portuário avulso, na capacidade do trabalhador se adaptar aos novos processos de liderança, atuação em diversas equipes, de modo a intensificar o ritmo do trabalho e da produção, atuando assim para garantir a maior produtividade e competitividade entre os portos e diminuindo o tempo da produção (HARVEY, 2003).

No início desta dissertação, em diversos momentos chamamos a atenção para o processo de esvaziamento do Porto Público do *Roadway* na cidade de Manaus. Um dos pontos que sofreu maior impacto com a modernização, como dito, foi o trabalho em suas expressões de precarização e privatização. O trabalhador portuário avulso em capatazia era um caso diferente das demais categorias, pois este não se utilizava do *closed shop*, e eram trabalhadores contratados pela Administração do Porto de Manaus, que com a extinção da Portobrás, todos os trabalhadores portuários de capatazia perdem o seu vínculo com o porto público e passam a integrar a força de trabalho portuária avulsa.

Assim é importante contextualizarmos o trabalho portuário avulso como uma das categorias que estão no cerne do debate sobre o Trabalho Decente no Brasil. O trabalho decente foi instituído pela OIT em 1999 e é definido como um trabalho adequadamente remunerado, exercido em condições de liberdade, equidade e segurança, capaz de garantir uma vida digna aos trabalhadores e trabalhadoras (OIT, 1999). Na verdade, trata-se de um conceito amplo, buscando contemplar todas as dimensões do trabalho que tem por objetivo o combate a precarização e a deterioração dos instrumentos de proteção e inclusão social, que vem ocorrendo há aproximadamente três décadas em nível mundial e vem sendo cada vez mais discutido e aprofundado no Brasil pós anos 1990.

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) introduziu o conceito de trabalho decente, que expressa o amplo objetivo de garantir a mulheres e homens oportunidade de emprego produtivo, em condições de liberdade, equidade, segurança e dignidade. Sua abordagem considera tanto as dimensões do trabalho como extratrabalho e estabelece uma ponte entre trabalho e sociedade. A meta de fundo é melhorar as

condições de vida de todas as pessoas na sociedade, estabelecendo assim cinco metas prioritárias:

[...] a) oportunidades de trabalho produtivo: se refere à importância de garantir que todas as pessoas que queiram trabalhar possam efetivamente encontrar um emprego, e que isso permita aos trabalhadores e sua família alcançar um nível de bem-estar aceitável; b) Trabalho em condições de liberdade que sublinha o fato de que o trabalho deveria ser livremente escolhido e não deveria ser exercido em condições forçadas; significa, além disso, que os trabalhadores têm o direito de participar nas atividades das organizações sindicais; c) Trabalho em condições de equidade: significa que é necessário que os trabalhadores sejam tratados de forma justa e equitativa, sem discriminações e permitindo conciliar o trabalho com a família; d) Trabalho em condições de segurança: se refere à necessidade de proteger a saúde dos trabalhadores assim como assegurar pensões e proteção sociais adequadas; e) Trabalho em condições de dignidade: requer que todos os trabalhadores sejam tratados com respeito e possam participar das decisões relativas às condições de trabalho (OIT, 1999).

Cada uma destas metas expressa dimensões do conceito de trabalho que tem sido objeto de recomendações e ações da OIT. A inovação reside no fato de estabelecer uma visão de conjunto das diversas dimensões do trabalho no âmbito de um só marco, pois se trata de um conceito universal que compreende todos os trabalhadores.

Em meados de 2010, o Ministério do Trabalho e Emprego publicou o Plano Nacional de Emprego e Trabalho Decente (PNTD), com vistas a estabelecer prioridades, metas e mecanismos de avaliação da promoção e desenvolvimento do trabalho decente no Brasil. As prioridades acompanham a Agenda Nacional do Trabalho Decente, publicada em 2006, e consistem em: 1) Gerar mais e melhores empregos, com igualdades de oportunidades e de tratamento; 2) Erradicar o trabalho escravo e eliminar o trabalho infantil, em especial em suas piores formas; 3) Fortalecer os atores tripartites e o diálogo social como um instrumento de governabilidade democrática (PNTD, 2010, p. 24). A partir disto, o PNTD estabeleceu resultados esperados, metas para os anos de 2011 e 2015 e indicadores pelos quais será possível avaliar se tais metas foram

alcançadas. Segundo o plano, ele “deve constituir-se em mecanismo de gestão das políticas públicas de trabalho, emprego e proteção social e de redução das desigualdades sociais (Idem, p. 18)

Em agosto de 2012, o Brasil realizou a I Conferência Nacional de Emprego e Trabalho decente com o objetivo de firmar um compromisso de avançar nos eixos estratégicos do Trabalho Decente, que pretende garantir mais e melhores empregos, com igualdade de oportunidades e tratamento respeitando a proteção social e o diálogo social, para aos poucos tentar empreender ações que coloquem em prática os princípios difundidos pela Organização Internacional do Trabalho.

Apesar de a convenção prever a repercussões negativas sobre o trabalho e as condições de trabalho para os trabalhadores que tiram o seu sustento do porto, e o Estado brasileiro ser signatário da convenção assinando a mesma em 25 de junho de 1973, porém a mesma só foi ratificada em 12 de agosto de 1993, sendo então promulgada em 1995, por meio do Decreto Legislativo nº 29/1993 (SCHERER, 2012, p. 118), quando a lei de modernização portuária já havia sido aprovada, o que dificultou sua aplicação para os trabalhadores portuários que tiveram suas fileiras drasticamente reduzidas.

A categoria de trabalhadores portuários avulsos em capatazia é uma das categorias que estão no cerne do debate sobre o trabalho decente. Há de se reconhecer que o intervalo de 11 horas entre as jornadas de trabalho respeitou os princípios fundamentais do trabalho propagados pela Organização Internacional do Trabalho com a finalidade de inseri-lo de fato na agenda do trabalho decente, tendo ainda como objetivo principal garantir a sua segurança e bem-estar. O intervalo de 11 horas entre jornadas de trabalho é garantido pelo artigo 66 da CLT e não era respeitado no trabalho portuário avulso, dado seu caráter avulso e sazonal. No entanto, como expressam Carvalho e Costa (2012), o não respeito ao intervalo entre as jornadas causa impacto de ordens econômica e jurídica, visto que ao exceder o limite de 8 horas de trabalho, deve-se, mesmo no trabalho avulso, proceder ao pagamento das horas extras. Assim, em portos com períodos de 8 horas de trabalho, deve-se, caso exceda a jornada diária, o pagamento de horas extras, o que representará ganhos a mais para estes trabalhadores. Mas, na prática isto não acontece, pois, os operadores portuários dos terminais em que estes trabalhadores realizam suas atividades não realizam o pagamento destas horas.

Entretanto, no que diz respeito ao outro princípio do trabalho decente, o de garantir segurança e bem-estar ao trabalhador no seu local de trabalho, levando em

consideração o seu desempenho nos terminais portuários privados da cidade de Manaus, ainda estão longe de serem alcançados como podemos visualizar na reportagem a seguir:



Figura 13: Trabalhador portuário desaparece ao cair no Rio Negro no Porto Chibatão: Desaparecimento ocorreu durante operação de carga e descarga de um navio no píer do terminal portuário. Fonte: Diário do Amazonas, 21 de maio de 2015.

O trabalho decente¹⁸ na agenda na OIT significa também a segurança nos locais de trabalho, pois em um país onde o nível do trabalho informal ainda ocupa 1/3 da

¹⁸ Formalizado pela OIT em 1999, o conceito de trabalho decente sintetiza a sua missão histórica de promover oportunidades para que homens e mulheres obtenham um trabalho produtivo e de qualidade, em condições de liberdade, equidade, segurança e dignidade humanas, sendo considerado condição fundamental para a superação da pobreza, a redução das desigualdades sociais, a garantia da governabilidade democrática e o desenvolvimento sustentável. O trabalho decente é o ponto de convergência dos quatro objetivos estratégicos da OIT: o respeito aos direitos no trabalho, especialmente aqueles definidos como fundamentais (liberdade sindical, direito de negociação coletiva, eliminação de todas as formas de discriminação em matéria de emprego e ocupação e erradicação de todas as formas de trabalho forçado e trabalho infantil); a promoção do emprego produtivo e de qualidade; a ampliação da proteção social; e o fortalecimento do diálogo social.

população atualmente ocupada (POCHMANN, 2009) o respeito aos princípios internacionais poderia vir com o apoio e respeito a outros princípios. No entanto, esses objetivos se impõem como um desafio, posto que o desrespeito aos direitos, a imposições de situações de risco à saúde dos trabalhadores, bem como políticas de gestão discriminatórias e ausência de democracia nos locais de trabalho ainda são realidades vividas por vários trabalhadores brasileiros.

O Porto do *Roadway*, desde a sua estadualização por meio do Convênio de Delegação 07/97 de 26 de novembro de 1997 (Scherer, 2012), que foi celebrado entre União, por intermédio do Ministério dos Transportes, o Governo do Estado do Amazonas, à época Amazonino Mendes, e a Sociedade de Navegação de Portos e Hidrovias – SNPH concedeu a esta última a competência para administrar e explorar o porto público de Manaus durante vinte e cinco anos, podendo ser prorrogados por mais vinte e cinco, bem como ainda a infraestrutura de Portos de Coari, Itacoatiara, Parintins e Tabatinga.

Para melhor explorar a infraestrutura destes portos, a SNPH, somente em dois mil e um iniciou o procedimento licitatório para arrendar algumas áreas e iniciar as atividades. Foram constituídos dois consórcios para concorrer ao processo licitatório que a única diferença entre as duas empresas do consórcio era o nome: Amazônia Operações Portuárias S/A e o outro Sierra Marketing Incorporation. Estes processos foram alvos de inúmeras disputas judiciais envolvendo União, Estado e as vencedoras da licitação, disputas estas que já se arrastam por mais de vinte anos.

Como foi dito anteriormente, com a estadualização do porto, a maioria dos trabalhadores que estavam vinculados à administração do porto de Manaus foi demitida. Após as demissões, os trabalhadores em capatazia foram obrigados a procurar o OGMO para então tentarem o ingresso como trabalhadores portuários avulsos de capatazia. Dentre os trabalhadores entrevistados na pesquisa, apenas trinta por cento chegou a trabalhar na extinta Portobrás – Empresa de Portos do Brasil conforme demonstra o gráfico a seguir:

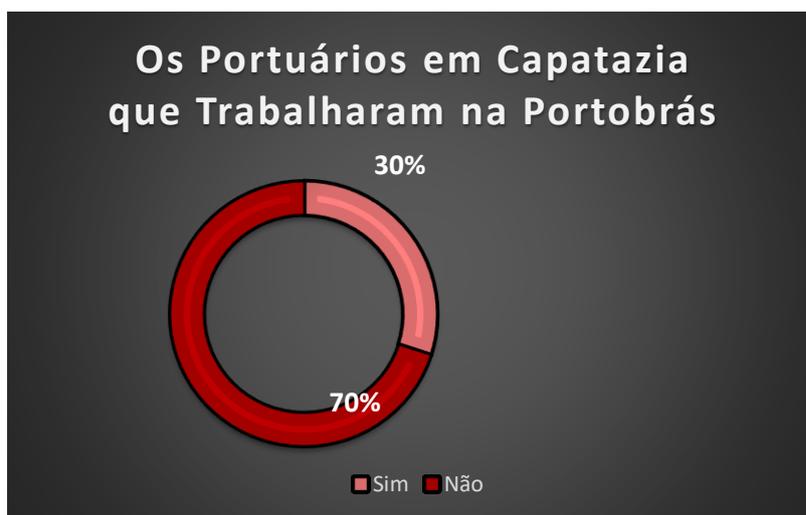


Gráfico 04: Trabalhadores em Capatazia que exerceram suas atividades na Portobrás. Fonte: Dados Organizados pelo pesquisador/2014.

Dentre os participantes da pesquisa, a maioria não chegou a exercer a profissão na Portobrás, e nem contaram com o vínculo de trabalho com a administração do porto público. Uma das principais medidas da Lei 8.630/1993 para os trabalhadores em capatazia do porto de Manaus de todo o contingente de trabalhadores a ela vinculados que atuava diretamente no trabalho de movimentação de cargas.

Por meio do Plano de Demissão Voluntária, os trabalhadores da então Codomar – Companhia Docas do Maranhão, empresa que assumiu a administração do porto de Manaus após a extinção da Portobrás, demitiu estes trabalhadores, que até então tinham todas as garantias formais com salário e benefícios garantidos, fazendo com que estes fossem completamente flexibilizados, deixando-os em maior situação de insegurança, e recorrendo estes ao OGMO para registro e cadastro caso se quisesse continuar a exercer a função de trabalhador portuário em capatazia.

Sem a possibilidade de exercerem suas atividades no porto público que estava passando por um processo de privatização/concessão, estes trabalhadores não encontraram outra saída a não ser vender sua força de trabalho aos terminais privados com a intermediação do OGMO.

Para a previdência social “trabalhador avulso” é aquele, sindicalizado ou não, que presta serviço de natureza urbana ou rural a diversas empresas, no entanto não tem vínculo empregatício. Mas os trabalhadores portuários embora não contem com as demais formas de vínculo empregatício, contam com uma subordinação jurídica entre trabalhador e tomador de mão de obra, intermediada pelo OGMO (DUTRA, 2013, p. 30).

Assim, os trabalhadores portuários avulsos, como reitera Carvalho:

Prestam serviços aos múltiplos requisitantes de sua mão-de-obra, sejam operadores portuários ou não, dentro da área do porto organizado sem configurar vínculo empregatício por expressa disposição legal e somente ganham seu sustento, quando têm oportunidades de trabalho. Diferentemente dos trabalhadores empregados cuja ocupação é permanente, os Trabalhadores Portuários Avulsos vivem na incerteza, notadamente naqueles portos onde a movimentação de cargas é intermitente, variando de acordo com a sazonalidade de determinados produtos. Porto sem movimentação de carga é o mesmo que desemprego para os TPA. (CARVALHO, 2005).

O trabalhador de capatazia é inserido no ambiente de precariedade com a lei de modernização, pois não conta mais com o emprego fixo na administração do porto de Manaus (em outros portos são as Docas), que era antes era o seu lugar de trabalho. O processo de precarização atinge quase todos os setores econômicos, conformando degradação das condições de trabalho, perda de direitos, redução de garantias e benefícios, instabilidade no emprego com indefinição do empregador, ação de mediadores, tornando vulnerável a situação dos trabalhadores (Araújo, 2013).

Dentre os entrevistados que trabalharam na Portobrás, não conseguiram lembrar ou responder quanto era o salário pago pela empresa com a qual eles possuíam o vínculo de trabalho, mas “recordam” que tinha um salário e contavam com a carteira assinada, alguns chegaram a relatar que eram trabalhadores da administração federal, pelo fato da Portobrás ser uma empresa da administração federal.

Após passarem a serem escalados pelo OGMO, estes trabalhadores se submeteram, assim como todas as demais categorias portuárias, aos valores que são pagos por movimentação de carga, como podemos ver no gráfico abaixo:

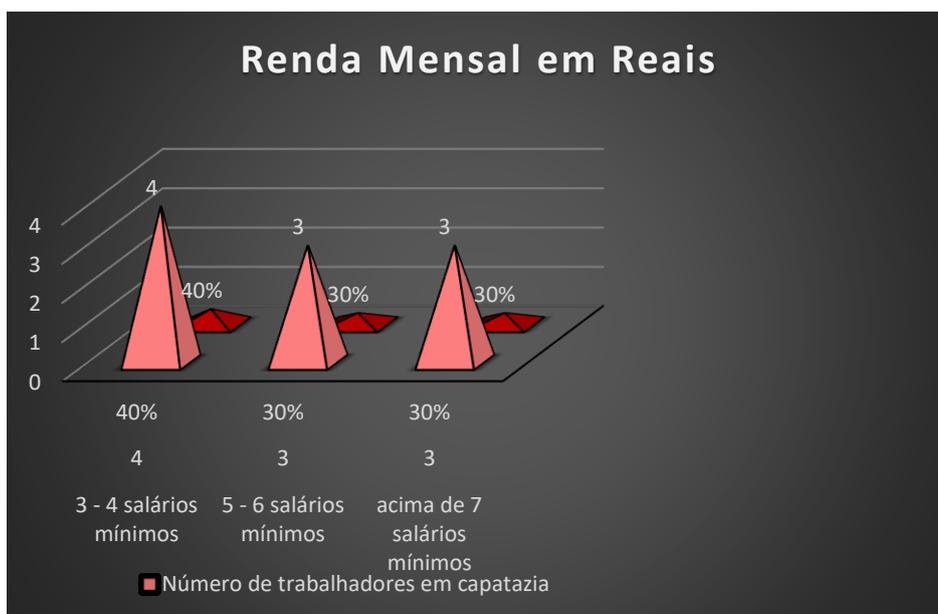


Gráfico 06: Renda Mensal dos Trabalhadores em Capatazia.
Fonte: Dados Organizados pelo pesquisador/2014.

Ao analisarmos o gráfico da renda mensal deste grupo de trabalhadores, podemos averiguar que quarenta por cento do total dos trabalhadores ganham em torno de três a quatro salários mínimos, o que gira em torno de dois mil cento e setenta e dois reais, a dois mil oitocentos e noventa e seis reais. Outros trinta por cento nos informaram ainda que seus ganhos estão em torno de cinco a seis salários mínimos, o que em reais corresponde de três mil seiscentos e vinte reais a quatro mil trezentos e quarenta e quatro reais. E os restantes trinta por cento dos trabalhadores entrevistados informaram que ganham acima de sete salários mínimos o que corresponde a aproximadamente acima de cinco mil e sessenta e oito reais.

Estes valores, de acordo com os trabalhadores correspondem aos seus ganhos reais de forma mensal, ou seja, é o ganho que o trabalhador consegue após um mês de trabalho. É importante lembrarmos aqui, que a forma de ganho dos trabalhadores não é mensal, pois estes recebem quarenta e oito horas depois do trabalho realizado, quando é depositado nas suas respectivas contas bancárias.

Segundo nos relataram, após a jornada de trabalho, que pode ser de dez a doze horas, os terminais tem o prazo de quarenta e oito horas para realizar o pagamento ao OGMO e este repassa aos trabalhadores. Segundo os próprios trabalhadores, o órgão atrasa no pagamento, não respeita o prazo de quarenta e oito horas, prejudicando os trabalhadores que necessitam dos seus valores para o seu sustento e de sua família:

“Por exemplo, eles têm a obrigação de depositar quarenta e oito horas depois que você trabalha. No outro dia ele já tem que depositar, eu num sei o que é que eles fazem aí que eles pagam com uma semana, às vezes até duas semanas. Mas a lei diz que é quarenta e oito horas depois o dinheiro tem que tá na sua mão daquele dia que você trabalhou”. (Trabalhador nº 08. Pesquisa de Campo 2014).

De acordo com os trabalhadores essas formas de ganho podem variar bastante, devido às movimentações de navios nos terminais. O que nos mostra o caráter sazonal e esporádico tanto do trabalho, quanto do salário. Segundo Dwyer (1994), o ganho por incentivos pode estar na gênese de acidentes de trabalho, produzidos no gerenciamento das relações sociais, que ocorrem no que ele denomina de nível de rendimento. Assim, acelerar a produção para garantir maiores ganhos, pode elevar o risco de acidentes.

Os transportes de longo curso e cabotagem atendem às demandas do Polo Industrial de Manaus, na importação de componentes e peças para a produção e, posteriormente para exportação e internação de produtos acabados. Dependendo das movimentações de navios nos terminais, e da alta da produção no Parque Industrial, que são os maiores clientes dos terminais privados devido a importação de partes de peças para a produção e exportação/importação dos produtos produzidos, e as próprias demandas dependendo do fluxo de vendas do comércio da cidade de Manaus, a movimentação de cargas tende a aumentar, mas em outros momentos, a quantidade de navios no porto é bastante pequena, o que não resulta em muitas oportunidades de trabalho para os portuários em capatazia.

Embora, essas remunerações a uma primeira vista possam parecer bem altas quando é levado em consideração a baixa qualificação e escolaridade destes trabalhadores, quando observamos a natureza do trabalho, e aos riscos que estes trabalhadores estão submetidos ao exercerem suas atividades tanto fora, quanto dentro dos navios, ela acaba não se tornando alta, se relacionarmos o ganho com o perigo que correm de vida, como nos mostra esta entrevista:

O nosso trabalho é extremamente perigoso, tanto que você pode morrer rápido, porque são toneladas que ficam penduradas e de repente quebra algum aparelho, alguma coisa a carga desaba, já faleceram muitos colegas nossos, assim, o guindaste bate em alguma das vara que pea a carga, as vezes bate na vara e a carga cai, então tem que ficar todo tempo ligado, é aquela velha história que a gente fala: um olho no peixe e o outro no gato. (Trabalhador nº 07. Pesquisa de Campo 2014).

Todos os trabalhadores foram unânimes em afirmar que o trabalho traz riscos tanto para a saúde, quanto para a própria vida do trabalhador. Apesar de contarem com equipamentos de proteção ofertados pelo OGMO, como macacões, luvas, botas e capacetes, estes equipamentos de segurança se tornam obsoletos com relação a um acidente de trabalho com uma carga que pesa mais de trinta toneladas, como é o caso dos contêineres.

A idade avançada, como a presença de alguns trabalhadores com mais de sessenta anos, também pode se tornar um complicador na hora do exercício de um trabalho que necessite de destreza e rapidez no trato com máquinas que dão suporte a cargas pesadas, como nos revelou um portuário em capatazia:

[...] porque o nosso trabalho é um trabalho que a gente trabalha atrepado, a gente não trabalha no solo, a gente trabalha em cima de contêiner, com guindaste, tem os spreader, que só um spreader, o aparelho que pega o contêiner ele pesa mais de uma tonelada, tem senhores que tem cinquenta e cinco, sessenta, sessenta e cinco, que não tem mais aquela agilidade, aquela habilidade que um homem de trinta anos, num tem, isso torna o serviço perigoso tanto pra quem tá com ele, como pra ele né, porque quando a gente tá trabalhando, um auxilia o outro todo tempo. Eu pelo menos quando eu pego o serviço com um senhorzinho desse aí, eu tenho que ficar de olho nele direto, eu tenho que

fazer muito mais força porque ele não tem, segurar o spreader pra num bater ele, pra num me bater, é complicado, então a dificuldade hoje do serviço é mais isso aí. (Trabalhador 07. Pesquisa de Campo 2014)

No entanto, ao voltarmos para o gráfico que analisa a idade destes trabalhadores, podemos visualizar a dificuldade que estes trabalhadores poderão encontrar caso desistam de trabalhar no porto e decidam procurar outra forma de trabalho, devido ao avanço da sua idade, podem ser excluídos do mercado de trabalho. A única escolha é continuar no porto, arriscando sua vida e a de seus colegas no trabalho perigoso.



Figura 14: Trabalhadores portuários realizando o trabalho com o Guincho Spreader. Fonte: Site Porto Gente, 2013.

Apesar dos valores salariais variarem com o movimento de navios nos terminais, os trabalhadores estão sem reajuste de seus ganhos há mais de três anos, pois os terminais não querem negociar com os trabalhadores para reverter este quadro. Segundo os trabalhadores os salários são reajustados de acordo com o interesse dos terminais privados, principalmente o Grupo Chibatão, que segundo eles “monopoliza os serviços operacionais de carga e descarga no porto” (Pesquisa de Campo, 2014).

De acordo com os trabalhadores, e as informações do OGMO, o ganho varia de acordo com a movimentação, mas não é mais realizado de acordo com a quantidade de peso movimentado, e sim por contêiner. A categoria dos portuários em capatazia ganhava especificamente por tonelada movimentada, hoje em dia em uma

correlação de forças que serve ao capital, representado pelos terminais privados, o ganho passou a ser por contêiner movimentado. Por exemplo, se um trabalhador movimentar cem contêineres a três reais o valor, ao final do dia trabalhado ele terá uma renda de trezentos reais.

A movimentação por contêiner é muito mais atrativa para os empresários de terminais do que a movimentação por tonelada, pois faz com que o trabalhador passe mais tempo desempenhando o trabalho de movimentação de cargas a um preço muito menor. O portuário de capatazia acaba tendo que trabalhar ainda mais e ganhando menos, pois é quase impossível movimentar cem contêineres em um único turno de trabalho de acordo com os trabalhadores entrevistados.

Essa forma de trabalho pode ser associada à flexibilização seja de horários, seja salarial. A empresa, no caso os terminais privados, conta uma total liberdade para empregar e desempregar trabalhadores de acordo com as suas demandas, ou seja, quando a produção e o volume de movimentações diminuem. Esta redução que beneficia a empresa e precariza o trabalhador, está de acordo com as necessidades do capital, que quando precisa reduz os horários, ou mesmo recorrem a mais horas intensas de mão-de-obra com a possibilidade de pagar salários reais mais baixos do que de fato o trabalho exige, subdividindo ainda a jornada de trabalho em dias e semanas a partir da conveniência das empresas (mudando assim as características do trabalho, seja por turno, por escala, por tempo parcial, horário flexível) entre outras formas de precarização (Antunes, 2008, p.16).

Os trabalhadores portuários avulsos, com a extinta Lei nº 8.630/1993, contam agora com a oportunidade de oferecer seus serviços a um único operador portuário, o que caracterizaria um vínculo empregatício por tempo indeterminado, lhe garantindo assim uma remuneração mínima e os demais benefícios previstos na legislação previdenciária (vale-transporte, vale-refeição, plano de saúde etc.). Dessa forma, seu cadastro no OGMO fica suspenso enquanto ele estiver vinculado ao operador portuário que o contratou. No caso de demissão do trabalhador, ele retorna com seu registro para o OGMO, voltando à condição de trabalhador portuário avulso.

A Lei nº 12.815/2013 introduziu ainda no seu artigo 10º uma redação que trata dos direitos trabalhistas dos trabalhadores portuários avulsos:

É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até 1 (um) salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com mais de

60 (sessenta) anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos art. 42, 48, 52 e 57 da Lei n. 8.213, de 24 de julho de 1991, e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

Parágrafo único. “O benefício de que trata este artigo não pode ser acumulado pelo beneficiário com qualquer outro no âmbito da seguridade social ou de outro regime, salvo os da assistência médica e da pensão especial de natureza indenizatória.”

No entanto, esta alteração do artigo 10, só pode ser aplicada aos trabalhadores que se encontram com mais de sessenta anos entre os portuários avulsos, ficando os demais trabalhadores sem garantia de uma renda mínima. Embora a própria Convenção 137 da OIT nos mostra que devem ser desenvolvidas políticas que assegurem um adequado equilíbrio entre a oferta e a demanda pelo trabalho portuário, de forma a assegurar períodos mínimos de trabalho e quantidades mínimas de renda a estes trabalhadores, além da alteração do art. 10 da atual legislação portuária, não são conhecidos novos dispositivos legais que amparem os trabalhadores portuários de uma forma geral.

A manutenção desta forma de trabalho, ou seja, a vantagem para que estes trabalhadores permaneçam na condição de avulso tenta se justificar por conta da sazonalidade do trabalho. O fato de a movimentação de cargas nos portos dependerem da produção de produtos primários e/ou da produção industrial aumentando ou diminuindo, faz com que a sazonalidade seja vantajosa para o capital, e em determinados momentos para os trabalhadores. Essa em momentânea para os trabalhadores significa que lhe é permitido prestar serviços para os mais diversos operadores portuários, o que pode representar em mais períodos de trabalho e, por conseguinte elevar os ganhos salariais. Em períodos de grande movimentação nos portos, a característica de avulso é totalmente explicável, pois se necessita de trabalhadores em turno integral e escalas intermediárias para as movimentações de cargas, assim os trabalhadores podem se considerar “sem patrões” (SILVA, 2003; PIGENET, 2006; DIEGUEZ, 2007). Esta relação se torna ainda mais vantajoso para o capital porque não precisa manter um contingente de trabalhadores em regime de Consolidação das Leis Trabalhistas, com todos os custos inerentes à regulação do trabalho, pois nem sempre pode existir trabalho.

Apesar da sazonalidade, ou mesmo precariedade do trabalho, estes trabalhadores costumam adotar a ideia de que são de fato trabalhadores que não obedecem a nenhum padrão, pois como nos relataram alguns trabalhadores:

Eu gosto de trabalhar é aqui mesmo, porque quando eu quero eu vou, se eu não quero eu não vou, dependendo do trabalho eu não engajo, se eu gostar do trabalho e do que será desembarcado eu vou né. Isso vai depender muito também da equipe que pode estar no dia, depende muito (Trabalhador nº 02, Pesquisa de campo/2014).

Os portuários avulsos por não possuírem o vínculo empregatício, ou seja, não possuírem a obrigatoriedade do trabalho, têm a ideia de que não tem patrões, lhes garantindo a “liberdade” de escolher o trabalho por meio do engajamento de carga e descarga dos navios. Mesmo com a Lei nº 8.630 de 1993, e com a posterior criação do OGMO, estes profissionais não perderam esta noção de ser um “operário sem padrão”. Com a possibilidade de contratação de trabalhadores por tempo indeterminado, ou seja, com um vínculo com o terminal, lhes pagando um salário e lhes garantindo todos os direitos previstos na legislação trabalhista, a noção de operário sem padrão caminha para uma dura realidade, pois a necessidade de movimentação de cargas dos terminais é que ditará a demanda e a quantidade de trabalhadores para executar o trabalho. A histórica relação entre capital e trabalho torna-se assim desigual, pois estes trabalhadores necessitam da venda de sua força de trabalho para garantir o seu sustento. Assim, precisam se submeter às condições de trabalho e de salário que lhes são propostas, caso aceitem ser contratados pelos terminais por tempo indeterminado, se submetendo ainda aos valores salariais pagos nestes portos, pois de acordo com os portuários avulsos em capatazia:

[...] Não! Existe nos portos privados, que a lei ampara os empresários dos portos privados pra contratar empilhador, contratar guindasteiro que trabalha em terra, no pátio, era pra chamar a gente, mas eles preferem contratar de fora porque devido ao salário, que o salário quebra, já a gente num vai aceitar ganhar o que um de fora ganha, então eles contratam os de fora (Trabalhador 09, Pesquisa de campo/2014).

[...] Tentaram contratar aí, mas não de certo não, porque daí vai contratar, aí vai baixar o salário de todo mundo, por que eles aí diz que vai pagar dez mil por mês, aí quando você estiver lá dentro ele baixa pra dois e quem quiser ficar fica, quem num quiser tá demitido, e vai ficar onde? Vai pra onde? (Trabalhador nº 03, Pesquisa de campo/2014).

Por meio das falas destes trabalhadores, consegue-se perceber que estes indivíduos singularizam e mobilizam seus consentimentos em consonância com suas realidades e buscam exercer sua liberdade individual como se fossem livres proprietários de sua força de trabalho (Burowoy apud Scherer 2012). Para Martins (apud Scherer, 2012), estes trabalhadores parecem estar amparados pela dialética da circunstância, pois embora eles possam escolher o trabalho, ou mesmo o tempo em que podem trabalhar, esse tempo não lhes pertence, pertence ao capital, que é quem determinará o tempo e o valor pago pelo seu trabalho.

Se levamos em consideração que os trabalhadores portuários em capatazia não possuem salário fixo, mas somente ganho realizado de acordo com as movimentações, estes trabalhadores passam a ter uma relação nominal com o trabalho, que visa a superar objetiva e subjetivamente as incertezas sobre a sua sobrevivência. Dessa forma, a sazonalidade ainda serve de instrumento ao grupo de trabalhadores portuários avulsos em capatazia, pois torna-se um elemento de disputa e resistência a não tornar o trabalho completamente não ocasional, o que os levaria a ser contratados por um operador portuário, rebaixando assim os seus ganhos.

O processo de trabalho portuário sempre foi conhecido por sua prática artesanal, em que esta habilidade era imprescindível para a execução das atividades. No Brasil, mesmo com a introdução das máquinas durante todo o século XX, a presença do trabalhador portuário ainda é bem intensa como nos mostra CRUZ:

O próprio processo de trabalho também é muito diverso do fabril consistindo em operações de transferência e movimentação de carga de um lugar a outro, feitas manualmente com a ajuda de alguns equipamentos - guindastes, paus de carga e cábreas de bordo (no início do século, praticamente só os primeiros). Não há, portanto, uma estruturação tecnológica do trabalho, nem um sistema de máquina que comande o processo de trabalho, discipline e organize os trabalhadores.

Assim, o maquinário não exerce o tipo de pressão e coerção sobre os indivíduos que tende caracterizar a atividade produtiva no contexto fabril. No navios homens não são apêndices da máquina, e sim a máquina é um apêndice dos homens. Este fato faz com que a relação homem-homem seja mais importante do que a relação homem-máquina, o que não implica, é lógico, a inexistência de limites físicos. Tanto as dimensões e forma dos porões do navio, quanto a natureza da carga limitam os métodos de manuseio, mas esse são limites amplos e dentro dos quais os operários são soberanos. Deste modo, a organização do trabalho apoia-se fortemente no costume e na experiência adquirida pelos trabalhadores ao longo dos anos, e não em regras ditadas pelo designer da máquina ou por um corpo externo de gerentes (CRUZ, 1998).

Ainda corroborando com a discussão GRENN (2000) nos mostra que, até a segunda guerra mundial, o trabalho de carga e descarga era considerado desqualificado, esquecendo que mesmo sendo desqualificado o trabalho requeria certa habilidade na sua realização, pois não se pode desconsiderar a especialização adquirida por estes trabalhadores na experiência do processo de trabalho. Segundo Silva (1997, p. 27), o que vemos nos portos é o “[...] que Marx chamou de ‘cooperação simples’: a organização de trabalho na qual, de modo planejado, muitos operários trabalham conjuntamente uns ao lado dos outros em um ou diferentes processos de produção conexos entre si”, pois de acordo com DAVIS:

[...] O processo de carga e descarga dos navios foi uma tarefa particularmente complexa e difícil, e nada submissa à padronização das práticas do trabalho, ou à observação e supervisão pela gerência. Cargas frequentemente variam em tamanho, formato e peso, e têm de ser acondicionadas rapidamente, em segurança, algumas vezes em ordem específica para serem descarregadas em portos sucessivos e de forma que maximize o espaço disponível no porão. Cada carga e descarga era um evento único, no qual os trabalhadores portuários tinham que negociar com flexibilidade e iniciativa, e com um grau de autonomia. Cargas a granel eram obviamente mais padronizadas, mas ainda requeriam considerável experiência, habilidade e destreza pela força de trabalho para garantir que os porões ficassem cheios uniformemente, com segurança e utilizando a

capacidade máxima. As habilidades necessárias ao trabalho portuário eram primeiramente aprendidas no fazer, e não ensinada pelos gestores. Equipes de trabalhadores tiveram de se coordenar e disciplinar a fim de trabalhar de forma eficiente e segura [...] (DAVIS, 2000, p. 616, tradução livre.)

O processo de trabalho portuário antes da modernização aparecia como complexo e fragmentado, mas coordenado e qualificado, pois cada categoria tem uma função específica e que é complementada pela atividade de outra categoria, que necessita de outras habilidades, seja por treinamentos, seja na experiência desempenhando a função (SILVA, 1995; CRUZ, 1998).

A containerização, como também já ressaltamos, foi uma inovação tecnológica das mais expressivas dentro do processo de trabalho portuário, reduzindo excessivamente a quantidade de mão de obra de algumas categorias (Green, 2000). De acordo com Zotto (2002, p.30), os efeitos da containerização resultaram em:

[...] padronização das cargas, que possibilita a utilização de diversos sistemas de transporte, bem como sua identificação internacional; maior rapidez na operação de carga, com melhoria no fluxo de transporte e maior rotatividade de navios nos portos; aumento do tamanho das embarcações, com conseqüente redução de custos, aproveitando o transporte em larga escala; diminuição dos danos por umidade e deterioração, o que, adicionada à maior segurança da carga, proporciona redução do custo do seguro; melhoria nos trâmites burocráticos por conta da padronização da documentação de transporte (ZOTTO, 2002).

Sem dúvida, foram significativos os avanços gerados no processo de trabalho portuário. No entanto, o efeito mais nocivo foi sem dúvida sobre o trabalho. Algumas categorias portuárias passaram por um processo de desqualificação do processo de trabalho, devido ao seu processo ser eminentemente manual, algumas possuindo inclusive um processo artesanal, se assemelhando aos trabalhos de ofício, enquanto outras possuem habilidades específicas adquirida no processo de trabalho (estiva, capatazia, bloco, arrumadores) (ZOTTO, 2002).

Dessa forma, as operações automatizadas foram substituindo as atividades convencionais, mesmo aquelas em que o embarque da carga requeria o uso intenso de mão de obra, como cargas soltas e a granel, reduzindo também a quantidade de trabalhadores. A movimentação de cargas soltas foi revolucionada com a instituição do maquinário de *shiploader*, que traduzido significa carregador de navio, que trata-se de uma torre ou funil de embarque destinado ao carregamento de carga a granel diretamente do armazém aos porões dos navios, composto por uma esteira por onde saem dos armazéns as cargas de sacaria, que atravessa o costado e chega ao porão do navio através da torre do aparelho (ZOTTO, 2002, p. 35).

Nesta operação os trabalhadores em capatazia colocam as sacas na esteira, e nos porões dos navios os estivadores retiram-nas da esteira e as arrumam no interior da embarcação. Embora esta operação ainda conte com certo número de trabalhadores para a sua realização, fez com que diminuísse drasticamente a quantidade de homens necessária para a movimentação da carga. Desta forma, o trabalho portuário entendido como espaço de sustentação do capital tanto importador como exportador, expressa um paradoxo nas condições de vida e de trabalho daqueles que movimentam as suas riquezas, ou seja, a acumulação e a expropriação, entendida como exploração (Araújo, 2003).

Outra tecnologia que também facilitou o embarque e desembarque de foram os navios *roll on- roll off* desenvolvidos durante a segunda guerra para embarque e desembarque de veículos e todos os tipos de carga. Posteriormente foram utilizados no transporte de contêineres e veículos, simplificando através de pranchas o embarque e desembarque nos porões destes navios (ZOTTO, 2002):

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

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

Para ALVES (2008), a evolução das formas de organização social propicia esta apropriação crescentemente privada da produção social, a desumanização e desqualificação do trabalhador (o homem como apêndice das máquinas), seguido assim uma lógica de substituição da força de trabalho, ampliando assim sua produção sem aumentar em nível equivalente o emprego.

A substituição destes trabalhadores pelas máquinas retira a sua qualidade, desqualificando-os e conseqüentemente tornando-os descartáveis ao capital. Dessa forma, podemos realizar uma comparação com o primeiro princípio do taylorismo, que com a dissociação do processo de trabalho das habilidades dos trabalhadores, retirou-lhes o conhecimento sobre a totalidade do processo de trabalho e o controle sobre o seu próprio trabalho (BRAVERMAN, 1981).

Estas características tomam conta dos portos em todo o mundo a partir de 1950, dando lugar ao trabalho morto, fazendo com que os trabalhadores percam o controle sobre o processo de trabalho. Sobretudo, a partir da introdução da carga containerizada, o trabalhador é ainda mais exposto ao perigo da operação, pois estes trabalhadores permanecem em terra, onde o contêiner passa por cima das suas cabeças (ZOTTO, 2002, p.18). Por se tratar indiscutivelmente de inserção tecnológica poupadora de mão de obra, o dilema diante da necessidade da mão de obra é dramaticamente real (Idem, 2002, p. 106).

Com a implantação da multifuncionalidade, o portuário avulso seja de qualquer categoria podem se tornar trabalhadores generalistas, ou seja, os portuários de capatazia podem realizar trabalhos da estiva, e vice-versa. Essas modificações no processo de trabalho no porto são equivalentes a praticas próprias do Toyotismo, trazendo assim a polivalência do trabalhador e equipes (FREDDO, 2009).

Assim, com a diminuição dos postos de trabalho e a perda do controle do processo de trabalho, a multifuncionalidade introduz um novo paradigma para os trabalhadores portuários avulso de uma maneira geral, que em um futuro não tão distante, esse trabalhador poderá ser suprimido, tendo todo o seu processo de trabalho operado por máquinas à distância.

Nos portos de Manaus, os trabalhadores fazem referência ao trabalho manual exercido antigamente nos portos. Embora as reformas portuárias tenham surgido com o discurso de modernizar os portos, e introduzir maquinários novos para agilizar a carga e descarga nos cais, parte do processo de trabalho dos portuários avulsos ainda é realizado manualmente. O trabalho de peação e despeação de contêiner, ainda é realizado de forma manual pelos trabalhadores portuários avulsos em capatazia:

[...] O nosso trabalho é mais na parte fora do navio, a gente ajeita o contêiner e guincha e coloca na carreta, a gente pega uma vara, aí o bixo vem com um cabo rodando, aí a gente apruma na carreta, quem controla o contêiner é o guincheiro lá em cima, da estiva, porque navio é estiva, fora é capatazia, é o spreader que engata, aí tem uma corda que destrava, aí a gente puxa com a mão mesmo, porque destrava, aí o guincheiro destrava e pega outro (Trabalhador nº 02, Pesquisa de Campo/2014).

Os trabalhadores desenvolvem seu processo de trabalho nos terminais privados, que contam com os mais modernos maquinários para uso no embarque e desembarque de contêineres e mercadorias, embora algumas atividades ainda necessitem ser realizadas manualmente trazendo riscos de acidente e morte aos trabalhadores. Isto significa dizer que, mesmo com os portos (leia-se terminais privados) contando com as mais modernas tecnologias, o trabalho ainda oferece riscos e continua difícil e perigoso. As transformações tecnológicas implantadas nos portos na era da modernização, ao invés de possibilitar a emancipação do trabalhador, pelo contrário, o colocam mais em um ambiente precário e perigoso (Araújo, 2013)

O próprio Sindiporto (Sindicato dos Trabalhadores da Administração do Porto de Manaus) que já contou com aproximadamente 500 trabalhadores antes da modernização portuária de 1993, não conta mais com a força política que outrora tinha. O próprio movimento sindical portuário em nível nacional não teve tanto espaço nas discussões nem da primeira lei de modernização (lei nº 8.630/1993), nem no atual marco regulatório (lei nº 12.815/2013). “[...] a verdade é que as federações nacionais portuárias foram colocadas contra a parede, não teve outra alternativa” (Trabalhador nº 01). O nível de atuação política do sindicato foi reduzido em vista dos trabalhadores que representam, que hoje contam com pouco mais de 45 trabalhadores filiados. As

categorias portuárias, participaram dos debates no Congresso Nacional e se mobilizavam contra a aprovação do novo marco regulatório. No entanto, do total de trabalhadores entrevistados, 70% se dizem representados pelo sindicato:

[...] “as vezes quando tem assembleia eu sempre vou, a gente tem um representante aí, a gente se sente representado, pelo o que ele pode fazer ele faz né” (Trabalhador nº 03. Pesquisa de Campo/2014).

[...] “sou filiado ao sindicato, participo das assembleias. Com certeza colega (com relação ao sentir-se representado pelo sindicato), nós estamos nessa situação, eu vou já te explicar porque a gente tá nessa situação, porque o nosso sindicato não entregou o nosso serviço, nós ficamos de fora porque ele não foi lá se apadrinhar pra fazer como os outros fizeram, a vontade dele é que seja cumprida a lei, os outros não, deixaram a lei pra lá e fizeram acordo paralelo com o patrão”. O nosso sindicato sempre trouxe benefícios, os outros choram, reclamam, se queixam do seu presidente, mas não se reúne para dizer olha tá errado, mas o nosso, porquê nós estamos de fora? Porque o nosso sindicato não se vendeu”. (Trabalhador nº 08. Pesquisa de Campo 2014).

Um outro grupo, representando 30% dos trabalhadores portuários em capatazia entrevistados, colocaram que não se sentem representados pelo sindicato:

[...] “sou filiado ao sindicato, não participo das assembleias, a atuação do sindicato, boa num tá mais, uns setenta por cento. Agora num traz mais como antigamente (atuação do sindicato), mas mudou, caiu. Depois que modernizou tudo agora o sindicato num tem mais força como tinha antigamente, baixou pelo meio, por que força o sindicato num tem mais, como era antes não” (Trabalhador nº 03. Pesquisa de Campo 2014).

[...] “sou filiado ao sindicato e participo das assembleias, mas não me sinto representado pelo sindicato. Rapaz o nosso sindicato, quando o senhor chegou ali a gente estava falando inclusive do sindicato, o nosso sindicato tem mais de quatro, cinco anos aí que o sindicato não se reúne com os empresários pra o trabalhador, a categoria e tá parado, o presidente tá com problema de saúde, o vice presidente já até se afastou, quer dizer, a gente

tá meio que abandonado aqui, então a gente tá querendo mudar, mudar a direção do sindicato, porque pelo menos as nossas taxas aí já tem mais de dez anos que não temos um reajuste, a taxa é a mesma. Ninguém senta pra conversar, ninguém senta pra resolver nada, então a atuação do sindicato hoje tá precária. O pessoal também tá meio desunido, quando a gente comenta assembleia aqui o pessoal só sabe falar embaixo da árvore, quando tem assembleia ninguém vai, entendeu, não aparece nem cinquenta por cento, aí fica complicado né, a categoria não tem força” (Trabalhador nº 07).

Em vários portos do mundo, a divisão entre as categorias deixou de existir, e agora todos os trabalhadores foram reduzidos a trabalhadores portuários avulsos, somando-se a isso a implantação da multifuncionalidade, onde todos os trabalhadores podem realizar a atividade de todos os trabalhadores. Embora a multifuncionalidade ainda não aconteça de fato nos terminais onde os trabalhadores executam as atividades, ela é a efetivação do Toyotismo nos portos, desaparecendo assim um processo de trabalho que era transmitido pelos próprios trabalhadores no seu exercício. Exige ainda dos trabalhadores uma nova forma de adaptarem-se a novos processos, atuando em liderança, em equipe na intensificação dos ritmos de produção, garantindo assim maior nível de produtividade e competitividade.

A realidade dos trabalhadores portuários avulsos se assemelha ao diversificado processo de trabalho precário na sociedade contemporânea, onde alguns traços distinguem o fenômeno da precariedade: a instabilidade do trabalho com a consequente vulnerabilidade do trabalhador. Essa instabilidade do trabalho adquire caráter múltiplo pelas modalidades de precarização impostas ao trabalho e que se materializarão na renda, na jornada de trabalho, nas condições de trabalho, nos contratos, garantias e benefícios.

Assim, os desafios impostos pela modernização portuária, através da ofensiva do capitalismo global se apresentam como demanda aos trabalhadores portuários como um todo, fazendo com que os mesmos se adaptem às mudanças impostas. Estes trabalhadores não ficaram de fora do movimento do capitalismo, sobretudo após a década de 1970, cuja retração do mercado formal de trabalho e a flexibilização do trabalho e da própria legislação trabalhista se impuseram como um desafio para sua existência.

CONCLUSÃO

Os últimos vinte anos foram de inúmeras e profundas mudanças para os portuários, sobretudo os trabalhadores portuários avulsos em capatazia dos portos de Manaus. As bases econômicas que sustentavam o trabalho no porto foram modificadas. Se antes o empregador era o Estado, que contava com o sindicato intermediando as relações de trabalho entre os armadores, atualmente este modelo não existe mais. As equipes foram diminuindo gradativamente, enquanto que as movimentações foram aumentando sem a compensação e melhoria nos ganhos, acirrando as disputas pela vaga de trabalho nos atuais terminais.

A modernização portuária representou um grande processo de transformações para o trabalho portuário, pois abriu as portas para os investimentos privados na superestrutura dos portos brasileiros. Os investimentos públicos no setor no início da década de noventa eram baixos, principalmente nas tecnologias de manuseamento de carga e que, segundo o discurso midiático era necessário possibilitar a entrada de investimentos nos portos por meio da concessão e exploração das áreas e das operações portuárias.

Na cidade de Manaus o Porto do *Roadway* foi esvaziado e abandonado, conforme mostramos anteriormente por conta das disputas judiciais que envolvem sua concessão há aproximadamente vinte e cinco anos. Os trabalhadores portuários em capatazia, antigamente vistos como trabalhadores empregados da Administração do Porto de Manaus, precisaram à época da modernização portuária iniciada em noventa e três com a promulgação da Lei nº 8.630/1993, necessitaram se adequar à condição de portuário avulso, perdendo todos os vínculos que mantinham com o porto público. Um dos grandes objetivos desta modernização era o controle da mão de obra que de acordo com os empresários e investidores do setor, era quem encarecia os custos das movimentações de cargas e que durante muitos anos foi gerida pelos sindicatos e pelo Estado regulamentada pela CLT.

Conforme vimos no capítulo 1, as mudanças nos portos decorreram de transformações do capitalismo contemporâneo que, por meio da liberalização econômica da produção e dos bens de serviços a partir da globalização econômica, redefiniram o papel do Estado frente à reestruturação produtiva, pilares das transformações de ordem econômica, social, política e ideológica. Entretanto, as concessões dos portos na cidade de Manaus existiram desde o século XIX (Scherer, 2012). Este processo foi empreendido em todas as partes do mundo, mais fortemente nos finais da década de setenta em diante e, como a reconfiguração do sistema capitalista, atribuindo aos portos uma grande importância como intermediador dos fluxos das cadeias produtivas. Se antes o sistema portuário dentro da cadeia logística era considerado como um ponto final na produção, atualmente são vistos como elos fundamentais do processo de produção e distribuição de mercadorias.

As mudanças relacionadas às políticas adotadas pelos países para o setor sofreram uma forte influência do ideário neoliberal, entre os quais estava a redução do papel do Estado tanto nos investimentos na estrutura, quanto na figura do Estado-patrão, transferindo o controle da mão de obra para o empresariado, representado pelos órgãos gestores de mão de obra. Assumiu-se assim, nos portos brasileiros e no de Manaus, uma política econômica de reduzir a participação estatal nas relações de produção e de delegar ao mercado os investimentos e responsabilidades sobre a mão de obra, que segundo os empresários eram fundamentais para o processo de modernização.

Embora, o termo modernização tenha diversos significados como os mostra Schmdit (2011), *modernização é a mudança que resulta na modernidade, é um processo interligado de diferenciação estrutural, racionalização cultural e individualização pessoal, é ainda um processo de mudança social, que aponta a introdução daquilo que se considera arcaico, comunitário, pessoalizado, em um contexto no qual a racionalidade, a individualização e a impessoalidade se tornam os princípios motores* das diversas expressões, e esta perspectiva tenha sido adotada no Brasil, o que houve mesmo foi um “projeto de dominação do capital que sinalizou positivamente à entrada do capital financeiro e internacional nos investimentos do setor” (Oliveira, 2000). Dessa forma, podemos compreender como a reestruturação produtiva da produção solidificada nos portos como modernização conseguiu romper com as formas institucionalizadas de trabalho, trazendo os portuários ao ambiente de precariedade (Leite, 2009 p. 68). Estas medidas resultaram na flexibilização dos mercados de trabalho, desregulamentando ainda as relações de trabalho e de produção

no contexto mundial e globalizado como necessidade dos mercados produtores e consumidores. Este processo ganhou força no país a partir de uma midiática da necessidade de inovação tecnológica e dos altos custos da mão de obra, mascarando o real processo de privatização não apenas em áreas que seriam concedidas, mas da mão de obra. Com a extinção da Portobrás perdeu-se o controle do setor pela administração pública por meio das Companhias Docas, o que permitiu a atuação em caráter de concorrência entre portos públicos e terminais privados em âmbito nacional. Nos governos Collor e Itamar Franco, privatizou-se os portos com o objetivo de modernizá-los, representado pelo capital privado nacional e internacional, aumentando suas participações no país. Nos anos seguintes, nas políticas adotadas por Fernando Henrique estas políticas encontraram um terreno fértil para se desenvolverem, assim como nos governos do presidente Luís Inácio Lula da Silva, embora este último tenha realizado mais investimentos por meio de um controle estatal com a criação de órgãos.

Em Manaus, a privatização portuária se expressou com o Decreto nº 1.022 de 1993, que estabeleceu assim a concessão e licitação pública para revitalização do porto de Manaus, tendo ainda seu espaço arrendando para a empresa Amazônia Operações Portuárias por um prazo de vinte e dois anos. No entanto, por conta de disputas na justiça, o porto de Manaus, ou Estação Hidroviária de Manaus está desativado para operações de carga e descarga, obrigando os TPA's em capatazia a realizarem suas atividades nos terminais privados.

Com a promulgação do atual marco regulatório do setor portuário, promoveu-se uma reorganização do setor, no sentido de dar mais participação ao mercado na gestão dos terminais e na ampliação dos terminais privados. O governo retomou a autorização para os terminais de uso privativo e deu sequência nos arrendamentos garantindo a infraestrutura necessária para o desenvolvimento dos terminais privados. Embora a mão de obra não tenha sido o principal alvo desta lei, visto que a anterior, Lei nº 8.630/1993 desempenhou este papel, a não caracterização dos operadores portuários fora da área passível de arrendamentos dos portos públicos os desobriga de contratar trabalhadores portuários avulsos por meio do OGMO, de acordo com o art. 44 da referida lei. Este artigo tem gerado inúmeros conflitos entre trabalhadores e os empresários dos terminais privados, pois com o imbróglio judicial no qual se encontra o Porto do *Roadway*, o mesmo não pode realizar movimentações de carga, sobrando aos trabalhadores em capatazia o desempenho de suas atividades nos vários terminais privados de Manaus

que os requisitam, o que os coloca no ambiente de precarização, pois precisam se sujeitar aos salários impostos.

Com este trabalho podemos concluir que a atividade dos portuários avulsos em capatazia pode ser inserida como uma atividade de caráter sazonal, ou seja, ela é realizada de acordo com as demandas de movimentação de cargas nos portos de Manaus a partir da produção do Polo Industrial de Manaus. Apesar de automatizado o processo de trabalho, os riscos diminuíram, mas ainda têm características de perigoso e insalubre, gerando uma necessidade de permanente qualificação. O processo de automação juntamente com a modernização portuária diminuiu em grande escala a quantidade de trabalhadores portuários, e em especial com os da capatazia, pois a modernização portuária significou para estes trabalhadores a perda das garantias fundamentais que antes tinham como trabalhadores da Administração dos Serviços Portuários de Manaus.

REFERÊNCIAS

ANTAQ - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Boletim Anual de Movimentação de Cargas**. Brasília: Antaq, 2013. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/BoletimPortuarioQuartoTrimestre2012.pdf>>. Acesso em 21 set. 2013.

ABRAMO, Laís; ABREU, Alice. **Produção flexível e novas institucionalidades na América Latina**. In: Abreu, A. de Paiva (Org.). *Produção flexível e novas institucionalidades na América Latina*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2000, p. 7-23.

ANTUNES, Ricardo. **Dimensões da precarização estrutural do trabalho**. In: Druck, M. Graça; Franco, T. *A perda da razão social do trabalho: precarização e terceirização*. São Paulo: Boitempo, 2007.

_____. **Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre a metamorfose e a centralidade do mundo do trabalho**. São Paulo. Ed. Cortez, 1997.

_____. **O Caracol e sua Concha: Ensaio sobre a nova morfologia do trabalho**. São Paulo: Boi tempo, 2005.

ARAÚJO, Sílvia Maria de. **Da precarização do trabalhador portuário avulso a uma teoria da precariedade do trabalho**. *Revista Sociedade e Estado* - Volume 28 Número 3 Setembro/Dezembro, 2013. pp. 565-586.

BALTAR, Paulo Eduardo de Andrade; KREIN, José Dari. A retomada do desenvolvimento e a regulação do mercado do trabalho no Brasil. **Caderno CRH** . 2013, vol.26, n. 68, p. 273-292.

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e Capital Monopolista: a degradação do trabalho no século XX**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

BRASIL. **Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 30/06/13.

_____. **Lei n. 12.815, de 05 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Disponível em: [HTTP://www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br). Acesso em 10/07/13.

_____. **Decreto-Lei nº 5.452**, de 1º de maio de 1943. Institui a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decretolei/del5452.htm>. Acesso em 12 ago. 2012.

_____. **Lei nº 8.630**, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico de exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18630.htm Acesso em 10 fev. 2009.

_____. **Lei nº 9.719**, de 27 de novembro de 1998. Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19719.htm> Acesso em 24 mar. 2010.

_____. **Reforma do Setor Portuário. Lei nº 12.815/2013**. Secretaria de Portos da Presidência da República SEP/PR. VII Congresso dos Portos da Língua Portuguesa. 18 e 17 de Outubro de 2013, Lobito, Angola.

_____. **Medida Provisória nº 595**, de 06 de dezembro de 2012. Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as

atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm>. Acesso em 01 fev. 2013.

CARDOSO, Adalberto Moreira. **A Década Neoliberal e a Crise dos Sindicatos no Brasil**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

CARVALHO, Francisco Edivar. **Trabalho Portuário Avulso. Antes e depois da Lei de Modernização dos Portos**. 1ª ed. São Paulo: Ltr, 2005.

_____. Trabalho portuário a partir do novo marco regulatório instituído pela Lei nº 12.815/13. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 18, n. 3712, 30 ago. 2013. Disponível em: <http://jus.com.br/artigos/25182>. Acesso em: 10 jan.2014.

CATTANI, Antonio David. **Processo de trabalho e novas tecnologias**: orientação para a pesquisa e catálogo de obras. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS,1995.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário**. Petrópolis: Vozes, 1998.

COCCO, Giuseppe. SILVA, Gerardo. **Cidades e Portos: Espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP e A Editora, 2010.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. **Virando o Jogo: Estivadores e Carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República**. 1998. Tese (doutorado em Sociologia) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

DAVIS, Colin J. **Formation and reproduction of dockers as an occupational group**. In: DAVIES, Sam (Ed.) **Dock Workers**. International Explorations in Comparative Labour History. 1970-1970. Aldershot: Ashgate, 2000.

DAVIES, Sam. **Employers and dock labour: employment, work and industrial relations in international perspective**. In: DAVIES, Sam et al (Ed.). **Dock Workers**.

International Explorations in Comparative Labour History. 1970-1970. Aldershot: Ashgate, 2000. p. 604-626.

DEJOURS, C. **A loucura do trabalho: estudo de Psicopatologia do Trabalho**. São Paulo: Cortez, 1998.

DIEESE - DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICAS E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. Os trabalhadores e o novo marco regulatório do setor portuário brasileiro. **Nota Técnica**. nº 126, jun. 2013.

DIÉGUEZ, Carla Regina Mota Alonso. Modernização portuária: as transformações do trabalho e das instituições sindicais no Porto de Santos. In: ARAÚJO, Sílvia Maria; BRIDI, Maria Aparecida; FERRAZ, Marcos. **O sindicalismo equilibrista**; entre o continuísmo e as novas práticas. Curitiba: UFPR/SCHLA, 2006. p. 135- 153.

_____. **De OGMO (Operário Gestor de Mão de Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra): Modernização e Cultura do Trabalho no Porto de Santos**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação em Sociologia. USP. 2007.

_____. Trabalho à deriva: **Contradições e ambiguidades nas lutas e percepções dos estivadores de Santos (1999-2013)**. Tese de Doutorado. Campinas. São Paulo, 2014.

DONOVAN, Arthur. **Longshoremen and Mechanization. A Tale of Two Cities. Journal for Maritime Research**. London. Dec. 1999. Disponível em <<http://www.jmr.nmm.ac.uk/server/show/conJmrArticle.13>>. Acesso em 15.ago.2005.

DOWBOR, Ladislau. **O que acontece com o trabalho?** São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2002.

DUTRA, Maria Cristina. **Saúde e segurança do trabalhador portuário: A busca de diretrizes nacionais para os portos brasileiros**. Trabalho de Conclusão de Curso. UFSC, 2013.

FERNANDES, Florestan. **Significado do protesto negro**. São Paulo: Cortez

(Coleção polêmica de nosso tempo; v.33), 1989.

FNP. Proposta de Reestruturação da Gestão Portuária. Federação Nacional dos Portuários. FNP. CUT/CNTT, Brasília, 2013.

FREDDO, Antonio Carlos; MODIA; Esther Cabado. **Poder ou Dominação? A crise humana da modernização portuária.** eGesta. v. 3, n. 2, abr-jun 2007, p. 1-22.

_____. **Porto, portuário e imaginário. Uma proposta de análise da formação do imaginário nos Portos de Santos,** de A Coruña e de Vigo. Revista Administração e Diálogo, v. 9, n. 1, 2007, p. 157-178.

GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana, 1889-1914.** São Paulo: Editora Unesp/Prefeitura Municipal de Santos, 1992.

GOLDBERG, David Joshua Krepel. **Regulação do setor portuário no Brasil: análise do novo modelo de concessão de portos organizados.** 2009. Dissertação (Mestrado em Engenharia Naval e Oceânica) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

GOMES, João Carlos; PEREIRA, Débora de Rezende; TEIXEIRA, Priscila Ferreira. **Trabalho, Transformação Social e Formação de Capital Humano no Porto de Santos. FABE em revista,** v.2, n. 2, 2012. Disponível em: <<http://www.fabeemrevista.com.br/2/INTEGRA/01.pdf>>. Acesso em 21 set. 2013.

_____; JUNQUEIRA, Luciano Antonio Prates. **Cultura e transformação do trabalho no porto de Santos.** Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, v. 42, n. 6, dez. 2008. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122008000600004&lng=pt&nrm=iso .Acesso em 3 jan. 2013.

GOULARTI FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. **Economia e Sociedade,** Campinas, v. 16, n. 3(31), p. 455-489, dez. 2007.

GREEN, Anna. The work process. In: DAVIES, Sam et all. (Ed). **Dock Workers**. International Explorations in Comparative Labour History. 1970-1970. Aldershot: Ashgate, 2000.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. 16 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2003.

HONORATO, Cezar T. **O Polvo e o Porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)**. Santos: Hucitec/ Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

IANNI, Octavio. **A sociedade global**. 13ª ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2008.

LEITE, Márcia. **Inovação tecnológica e relações de trabalho: a experiência brasileira à luz do quadro internacional**. In: Castro, N. A. de (Org.). *A máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995, p. 335-360.

_____. Márcia de Paula. **O Futuro do Trabalho**. Novas Tecnologias e Subjetividade Operária. São Paulo: Scritta, 1994.

_____. O trabalho reconfigurado: Ensaio sobre o Brasil e México. Editora Anna Blume: São Paulo, 2009.

LENARDÃO, Elcio. **A relação entre "modernização" neoliberal e práticas políticas "atrasadas" no Brasil dos anos 1990**. Revista Sociologia Política, Curitiba, v. 16, n. 31, nov. 2008.

LEVINSON, Marc. **The Box. How the shipping container made the world smaller and the world economy bigger**. Princeton/USA: Princeton University Press, 2006.

MALEZIEUX, Jacques. **Os estivadores: uma corporação ameaçada de desaparecimento; evolução recente do trabalho de manutenção portuária na Europa ocidental: o caso francês**. In: Dal Rosso, S. Fortes, J. A. (Orgs.). *Condições de trabalho no limiar do século XXI*. Brasília: Época, 2008, p. 139-146.

MARONESE, Luciane; NOMA, Amélia. **A Precarização do trabalho no contexto da mundialização do capital**. Anais do VIII Seminário do trabalho – Trabalho, Educação e Sociabilidade. UNESP, Marília/SP, 24 a 28 de maio de 2010.

MÉSZÁROS, István. **Desemprego e precarização**. In: Antunes, R. (Org.). Riqueza e miséria do trabalho no Brasil. São Paulo: Boitempo, 2006, p.27-44.

MCNAMARA, Thomas M. J.;TARVER, Sean. **The strengths and weaknesses of dock labour reform – ten years on**. Economic Affairs. vol. 19, 2 jun. 1999, p. 12- 17.

MILLER, Raymond Charles. **The Dockworker Subculture and Some Problems in Cross-Cultural and Cross-Time Generalizations**. Comparative Studies in Society and History. vol 11, nº 3, jun. 1969, p. 302-314.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v.40, n. 6, p. 975-995, nov./dez. 2006.

MTE. **Manual do trabalho portuário e ementário**. Brasília: MTE; SIT, 2001.

MARX, Karl. **O capital**. Lv. I, v. II. 3.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.

———. **Contribuição à crítica da economia política**. São Paulo: Martins Fontes, 1977.

———. **O capital**. Lv. I, cap. VI (inédito). São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1978.

MENDES, René. **Máquinas e acidentes de trabalho**. Brasília: MTE/SIT/MPAS, 2001.

NASCIMENTO, Anderson Hiata Silva do. **O nascimento de um novo trabalhador portuário: reestruturação produtiva e corporativismo**. Um estudo sociológico acerca da resistência dos portuários capixabas ao processo de modernização dos portos. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas. 1999.

NOTA INFORMATIVA 12. SENADO FEDERAL, Brasília, 2013.

NOTA TÉCNICA, 126. **Os trabalhadores e novo marco regulatório do setor portuário brasileiro**. MINISTÉRIO DO TRABALHO. DIEESE, Brasília, 2013.

_____, 012. MINISTÉRIO DO TRABALHO. Brasília, 2012.

NOTA TÉCNICA 06. Advocacia Geral da União. Brasília, 2013.

OLIVEIRA, Carlos Tavares. **Modernização dos Portos**. 3ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

OLIVEIRA, Clician do Couto. **O Processo de Modernização dos Portos Brasileiros na Década de 90**. 2000. Dissertação (Mestrado em Ciências Econômicas) - Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas. 2000.

OLIVEIRA JUNIOR, Moacir M. **Mudanças Organizacionais e Inovações Tecnológicas: Impactos sobre os padrões de relações de trabalho no Porto de Santos**. 1994. Dissertação (Mestrado em Administração). Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1994.

PEREIRA, Potyara A. P. **Política Social: temas e questões**. São Paulo: Cortez, 2008.

PIGENET, Michel. A propôs des représentations et des rapports sociaux sexués: identité professionnelle et masculinité chez lês dockers français (XIXe-XXe siècles). **Le Mouvement social**. n° 198, Féminin et Masculin, jan./mar., 2002, p. 55-74. Disponível em: < http://www.cairn.info/resume.php?ID_ARTICLE=LMS_198_0055>. Acesso em 25 nov. 2009.

POCHMANN, Márcio. **O emprego na globalização: a nova divisão internacional do trabalho que o Brasil escolheu**. São Paulo: Boitempo, 2007.

REIS, Roberto Rangel. **Trabalho Marítimo**. Rio de Janeiro: Francisco Alves Editora, 1973.

RODRIGUES, Aluisio. **A problemática atual do trabalhador avulso**. In PINTO, José Augusto Rodrigues (coordenador). **Noções atuais de direito do trabalho: estudos em homenagem ao professor Elson Gottschalk**. São Paulo: Ed. LTr, 1995.

SÁ, Tereza. **As novas regras da exploração: o trabalho precário**. 21 Abr. 2009. Disponível em: <<http://passapalavra.info/?p=2879>>. Acesso em; 15 Abril. 2013.

SALERNO, Mário. **Reestruturação produtiva e sindicatos**. XVII Encontro anual da Anpocs, Caxambu, 1993.

_____. **Flexibilidade, organização e Trabalho operatório: elementos para análise da produção na indústria**. Tese de Doutorado: Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia de Produção. São Paulo, 1991.

SANTOS NETO, Arnaldo Bastos e VENTILARI, Paulo S. Xavier. **Trabalho Portuário e Modernização dos portos**. Curitiba: Juruá Editora, 2000.

SARTI, Ingrid. **Porto Vermelho**. Os estivadores santistas no Sindicato e na Política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SCHERER, Elenise. **Trabalho Ocultado: os carregadores e transportadores de bagagens do RoaddWay e da Estação Hidroviária de Manaus**. São Paulo: AnnaBlume, Brasília: CNPq, 2012.

SCHMIDT, Volker H. **Modernidade e diversidade: reflexões sobre a controvérsia entre teoria da modernização e a teoria das múltiplas modernidades**. Revista Sociedade e Estado, v. 26, n. 2, p. 155-183, mai.-ago. 2011.

SENNETT, Richard. **A Corrosão do Caráter: as consequências pessoais do caráter no novo capitalismo**. 9ª ed. São Paulo: Record, 2005.

SILVA, Fernando Teixeira da. **Valentia e Cultura do Trabalho na Estiva de Santos**. In BATALHA, Claudio H.M.; SILVA, Fernando Teixeira da; FORTES, Alexandre. *Culturas de Classe*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2004. p. 205-245.

_____. **A Carga e a Culpa**. Os operários das Docas de Santos: Direitos e Cultura de Solidariedade 1937-1968. São Paulo, Santos: Hucitec, Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

_____. **Operários sem patrões**: Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas, S. P.; Editora da Unicamp, 2003.

SINGER, Paul. **Desemprego e exclusão social**. São Paulo em Perspectiva, v. 10, n. 1. São Paulo, Fundação Seade, 1996.

SIQUEIRA, Euler David de. **Portos do Rio, Trabalhadores do Mar**. Privatização e Racionalização do Trabalho Portuário em Sepetiba e Rio De Janeiro. Tese (Doutorado em Sociologia e Antropologia). Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2001, Volumes I e II.

SIT - SECRETARIA DE INSPEÇÃO DO TRABALHO. **Manual do Trabalho Portuário e Ementário**. Brasília, DF: Ministério do Trabalho e Emprego, 2001.

TURNBULL, Peter J.; WASS, Victoria J. **Defending Dock Workers Globalization and Labor Relations in the World's Ports**. *Industrial Relations*. vol. 46, nº 3, jul. 2007. p. 582-612.

_____. Port Labor. In: TALLEY, Wayne K. **The Blackwell Companion to Maritime Economics**. Blackwell Publishing, 2012.

VAZQUEZ, Daniel Arias; ASSUNÇÃO, Felipe Melo. **Produtividade, Empregos e Salários no Porto de Santos após a Lei de Modernização Portuária**. *Revista da Sociedade Brasileira de Economia Política*, São Paulo, n. 30, p. 91-122, out. 2011.

VELASCO JR, L. **Privatizações: mitos e falsas percepções**. In: _____. *A economia brasileira nos anos 90*. Rio de Janeiro: BNDES, 1999. p. 183-216.

VASAPOLLO, Luciano. **O trabalho atípico e a precariedade**. Tradução de Maria de Jesus Brito Leite. 1ªed. São Paulo: Expressão Popular, 2005.

WELLMAN, David. **The Union Makes Us Strong: Radical Unionism on the San Francisco Waterfront**. New York: Cambridge University Press, 1997.

ZOTTO, Tania Christina. **O trabalho de estiva: modernização x tradição: os desafios da tecnologia e da gestão do cais**. São Paulo: LTr, 2002.

ANEXOS

Instrumento de Pesquisa**Modernização e Precarização: As condições de trabalho dos portuários em capatazia de Manaus - AM**

Formulário N°

Local:

Data:

Horário:

I. IDENTIFICAÇÃO:

1.1 Nome: _____

1.2 Endereço: _____

1.3 Sexo: _____

1.4 Idade: _____

1.8 Estado ou lugar de origem? _____

1.9 Motivo de emigração para Manaus. Em busca de trabalho
ficar Acompanhar parentes e resolveu Em busca de escolarização Tratamento de saúde Acompanhar a família Outro: _____1.5 Estado Civil: solteiro viúvo

casado outro

separado/desquitado

1.6 Escolaridade: alfabetizado

não alfabetizado

ensino fundamental incompleto

ensino fundamental completo

ensino médio incompleto

ensino médio completo

1.7 Possui filhos?

Quantos?

1 filho 3 filhos 5 filhos

2 filhos 4 filhos acima de 5 filhos

1.10 Religião

católica

evangélica

Outra: _____

II. TRABALHO E TEMPO DE SERVIÇO

2.1 Desde quando o Sr. trabalha(ou) no Porto do Roadway?

2.2 Há quanto tempo trabalha como Profissional de Capatazia?

menos que 1 ano 9 a 12 anos

1 a 4 anos 13 a 16 anos

5 a 8 anos mais que 17 anos

2.3 Já trabalhou em alguma outra profissão? Qual?

2.4 Quais os motivos que o levaram a trabalhar no porto?

2.4 O Sr. trabalhou na PORTOBRÁS?

2.5 Como era realizado o trabalho neste período?

2.5 Como conseguiu trabalho como profissional de Capatazia?

() concurso

() contratação

() Outro: _____

2.6 Quantas horas trabalha por dia?

() 1h a 4h () 6h a 9h

() 5h a 8h () Acima de 10h

2.7 Recebe por hora?

2.8 Qual o seu horário de trabalho? Há que horas começa e há que horas termina?

2.9 Trabalha todos os dias?

2.10 Trabalha em qual porto?

() Privado () Estação Hidroviária de Manaus (Roadway)

2.11 Trabalha há quanto tempo no porto privado?

2.12 Trabalhou/trabalha por quanto tempo no Roadway em Capatazia?

() 1 a 4 anos () 9 a 12 anos () acima de 17 anos

() 5 a 8 anos () 13 a 16 anos

2.13 Sempre trabalhou na mesma função no Porto?

2.14 Se a resposta for não, quais as outras funções exercidas?

2.15 O Sr. é profissional cadastrado ou registrado no OGMO?

III. O TRABALHO A PARTIR DA LEI DE MODERNIZAÇÃO (8.630/1993)

3.1 Como era a forma de contratação antes da Lei de Modernização (8.630/1993)?

3.2 Com a antiga Lei (8.630/93) a forma de contratação se modificou?

3.3 Como são solicitadas a mão de obra para os portos privados?

() Através do OGMO () Contratação direta com os terminais

3.4 Existe escala para contratação/solicitação de mão de obra?

3.5 Como é a escala?

3.6 Como é realizado o trabalho no Porto?

3.7 Como era realizado o trabalho antes da modernização (Lei 8.630/1993)?

3.8 Na sua opinião, o trabalho mudou?

3.9 O Sr preferia trabalhar no porto antes ou agora?

3.10 Por que?

IV. TRABALHO E RENDA

4.1 Qual a sua renda?

() 1 a 2 salários mínimos () 2 a 4 salários mínimos

() 4 a 6 salários mínimo () acima de 6 salários mínimos

4.2 Recebe de forma mensal?

4.3 Onde ganha(va) mais na Estação Hidroviária de Manaus (RoadWay) ou nos terminais privados?

Estação (Roadway) Terminais Privados

4.4 É filiado ao Sindicato?

4.5 Participa de assembleia sindical?

4.6 O Sr. se sente representado pelo sindicato?

4.7 O que acha da atuação do sindicato?

Regular Bom Ótima Outros

4.8 O Sr. acha que a atuação do sindicato traz benefícios para os trabalhadores?

V. O TRABALHO COM A ATUAL LEI DE MODERNIZAÇÃO (12.815/13)

5.1 Como é realizado o trabalho hoje com a atual Lei (12.815/13)?

5.2 O Sr. acha que o trabalho no Porto precisa melhorar?

5.3 Na sua opinião o que precisa melhorar no trabalho portuário?

5.4 Existe algum pré-requisito (qualificação) para a realização do trabalho?

5.5 Se sim, qual?

5.6 São utilizadas máquinas para a realização do trabalho?

5.7 Qual(ais) máquina(s)?

5.8 Foi realizado algum treinamento para o manuseio?

5.9 Quais os tipos de cargas transportadas?

5.10 Qual a origem das cargas (cidades, estados, países)?

5.11 De onde são retiradas as cargas transportadas (navios, balsas, etc.)?

5.12 Para onde são transportadas (armazéns, pátios, alfândega etc.)?

5.13 Quais as quantidades de peso que são transportadas (por cada transporte)?

5.14 O trabalho oferece riscos à saúde?

5.15 Se a resposta da questão anterior for positiva, quais os riscos?

5.16 Causa Lesão? Morte?

5.17 O Sr. adquiriu ou tem alguma doença causada pelo trabalho realizado?

5.18 O Sr. já sofreu algum acidente de trabalho?

5.19 O senhor utiliza algum equipamento de proteção?

5.20 Qual?

5.21 Recebe adicional de periculosidade?

5.22 Recebe adicional de insalubridade?

5.23 Recebe adicional noturno?

5.24 Existe a contratação de outros profissionais que não são cadastrados no OGMO?

5.25 Como é esta contratação?

5.25 O Sr. gosta de Trabalhar no Porto? Por que?

