

VIII Congresso Latinoamericano de Ciencia Política
Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima
22 a 24 de julho de 2015

Área temática: Participação, representação e atores sociais

**Do controle operário ao controle do capital: os desafios dos estivadores de Santos
no contexto da privatização**

Autora: Carla Regina Mota Alonso Diéguez (FESPSP)
e-mail: carlaregina@fespsp.org.br

Trabalho preparado para apresentação no VIII Congresso Latino-americano de Ciência Política, organizado pela Associação Latino-americana de Ciência Política (ALACIP) e realizado na Pontifícia Universidade Católica do Peru, Lima, entre 22 e 24 de julho de 2015.

Resumo: A privatização dos portos no Brasil provocou mudanças profundas no trabalho portuário. Os trabalhadores portuários eram divididos em trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos, sendo que entre os avulsos era vigente o sistema de *closed shop*, previsto na Consolidação das Leis do Trabalho e que garantia ao sindicato determinar os trabalhadores que podiam ser sindicalizados e, conseqüentemente, teriam acesso ao trabalho. Com a privatização, esses sindicatos e seus trabalhadores presenciaram a constituição de uma só categoria de trabalhadores (Trabalhador Portuário Avulso), o fim do sistema de *closed shop* e a entrada de um novo agente na organização do trabalho, o Órgão Gestor de Mão de Obra, dirigido pelo patronato do setor. Ao perderem o seu principal instrumento de coesão, a gestão da mão de obra, os sindicatos portuários precisaram rever suas práticas e adaptarem-se a nova realidade. A partir desse contexto, propõe-se nesse artigo observar as mudanças ocorridas na categoria dos estivadores e no Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão após a privatização dos portos com o objetivo de verificar como essa nova realidade afeta a configuração da categoria e a ação sindical e quais os desafios que ela coloca ao sindicato em um contexto marcado pela maior atuação do capital privado nas operações portuárias e na gestão do trabalho portuário.

Palavras-chave: portos, privatização, trabalho portuário, sindicalismo.

Introdução¹

A Lei nº 8.630/93, também chamada de Lei de Modernização dos Portos, é um marco para o setor portuário brasileiro. Sua promulgação, inserida no conjunto de reformas realizado no Brasil a partir da década de 1990, significou profundas mudanças no tocante a exploração dos portos brasileiros e, conseqüentemente, na gestão do trabalho portuário.

Antes da referida lei, os trabalhadores portuários eram divididos em trabalhadores em terra, os chamados doqueiros, e trabalhadores em bordo, conhecidos como avulsos. Os primeiros eram empregados das administrações portuárias, possuíam vínculo empregatício por tempo indeterminado e todos os direitos dele decorrentes. Já os avulsos eram contratados pelas operadoras portuárias - antes da referida lei, preponderantemente as administrações portuárias - conforme a disponibilidade do serviço, recebendo seu pagamento por trabalho realizado. O registro desses trabalhadores era feito pelo Estado, nas Delegacias de Trabalho Marítimo, e o trabalho era disponibilizado aos sindicatos de categoria, que conforme o sistema de *closed shop*, no qual o mercado de trabalho fica restrito aos trabalhadores sindicalizados, era responsável pela distribuição e organização do trabalho (SARTI, 1981; SILVA, 2003; DIÉGUEZ, 2007). O Estado aparece aqui como importante agente na legitimação desse tipo de prática, na qual o trabalho tem controle sobre a gestão do trabalho e por tal, percebe-se como agente dominante em um determinado campo de relações.

¹ Esse trabalho foi originado na tese de doutorado da autora intitulada *Trabalho à deriva: contradições e ambigüidades nas lutas e percepções dos estivadores de Santos (1993-2013)*, orientada pelo Prof. Dr. José Dari Krein, co-orientada pelo prof. Dr. Iram Jácome Rodrigues e defendida em 2014 na Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).

A promulgação da Lei nº 8.630/93 teve por objetivo modificar as relações de produção e trabalho nos portos brasileiros, que, segundo os empresários, era fundamental para a inserção do Brasil nas transformações ocorridas no capitalismo no último quartel do século XX. A lei propôs a privatização das áreas portuárias, das operações portuárias e do trabalho portuário. Em relação ao trabalho, essa privatização ocasionou o fim da divisão entre trabalho em terra e trabalho em bordo, criando a categoria de trabalhadores portuários avulsos (TPA).

Em relação a gestão do trabalho, o sistema de *closed shop* foi extinto e os avulsos tradicionais, assim como os trabalhadores de terra, tornaram-se registrados ou cadastrados nos Órgãos Gestores de Mão de Obra, órgãos responsáveis pela relação com as operadoras portuárias, por controlar a distribuição do trabalho e realizar o pagamento dos trabalhadores. O OGMO é, em todos os portos, gerido por um conselho tripartite, cuja presidência é exercida pelo representante do patronato. A Lei nº 8.630/93 também permitiu a contratação de trabalhadores com vínculo empregatício por tempo indeterminado pelas operadoras portuárias, desde que eles sejam registrados no OGMO, colocando o trabalho sobre controle total do capital. É possível dizer, a partir da observação das posições dos agentes, que o Estado, antes legitimador do *closed shop*, transfere esse poder ao capital, permitindo a ele agora exercer a posição de agente dominante.

É neste quadro que o presente trabalho se situa, com a preocupação de compreender de que forma essas transformações afetaram o cotidiano dos trabalhadores portuários no exercício da ação coletiva. Em especial, queremos entender como a ampliação da participação do capital privado no setor portuário interfere nas relações entre capital e trabalho, colocando novos desafios a ação coletiva.

Para isso, observamos um grupo específico, o dos estivadores de Santos e o seu sindicato. Considerado um dos sindicatos mais fortes do país até o processo de privatização portuária (SANTOS, 1997), o Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva) diminuiu sua base, consequência da privatização, e reviu suas formas de atuação. Toma-se por hipótese que o fim do sistema de *closed shop*, e com ele do controle da gestão do trabalho pelo trabalho, enfraqueceu o sindicato em termos econômicos, políticos e simbólicos, apontando para a revisão de suas práticas sindicais.

Discutimos assim a constituição e fim do sistema de *closed shop*, apresentando como esse sistema foi fundamental para a configuração do campo portuário e para a constituição de uma determinada cultura do trabalho portuário. Posteriormente, apresentamos dois momentos da luta dos estivadores de Santos após a privatização dos portos, sendo o primeiro em 2001, em decorrência da transferência da escala de trabalho do sindicato para o OGMO, e o segundo aconteceu em 2013, após a promulgação do novo regulamento dos portos e a inauguração da Empresa Brasileira de Terminais Portuários (Embraport), empresa gerida por capital nacional (Odebrecht) e internacional (DP World). Consideramos que esses dois momentos são representativos da crise da ação sindical decorrente da privatização portuária.

Utilizamos como referencial teórico os conceitos de campo e *habitus*, de Pierre Bourdieu, com a finalidade de observar como as mudanças na configuração do campo proporcionadas pela privatização dos portos, reverbera na ação sindical e nas percepções dos trabalhadores sobre as estratégias adotadas pelo sindicato na luta pela manutenção do controle do trabalho. Os casos aqui analisados evidenciam a crise pela qual passava o sindicalismo portuário de Santos desde 1993 e acirram as percepções

sobre a crise, colocando à entidade sindical limites quanto às estratégias usuais de luta e desafios em relação aos novos rumos do sindicato e da luta dos trabalhadores no Porto de Santos.

1. Cultura e prática do trabalho avulso portuário no Brasil: da CLT a Lei nº 8.630/93

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

Esse corpo de trabalhadores ocasionais foi se constituindo ao longo do final do século XIX, com alguns deles mais assíduos, fazendo do trabalho insalubre, perigoso, sujo e duro o seu principal meio de sobrevivência (SILVA, 2003, p. 148). No Brasil, a abolição da escravidão e a proclamação da República, associadas à expansão da industrialização e da urbanização, aumentaram a quantidade de trabalhadores nos centros urbanos, sendo os portos refúgios dessa força de trabalho, correntemente desqualificada.

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

Com o aumento do contingente de mão de obra nos portos, aos poucos esses trabalhadores ocasionais também começaram a operar nos navios, fazendo a estivagem e desestivagem² da carga, delineando uma divisão do trabalho que viria a existir até os dias atuais: trabalhadores em bordo e trabalhadores em terra.

Este aumento do contingente de mão de obra colocava a necessidade de organizar-se politicamente e para o mercado de trabalho, possibilitando aos trabalhadores mais assíduos a garantia de acesso ao trabalho e afastando a constante insegurança quanto ao emprego, ao trabalho e à renda (TURNBULL, 2012). A ocasionalidade do trabalho dada pela sazonalidade da produção, principalmente em países com predominante exportação de produtos primários, como o Brasil, é um dos motivos dessa insegurança.

O fim do trabalho ocasional foi assumido de formas diferentes em cada país, e podem ser resumidos em dois modelos: organizações estatais ou de terceiro setor

² Estivagem: termo que indica o processo de carregamento e arrumação das cargas no porão e/ou convés do navio. Desestivagem é o processo inverso, de retirada da carga do porão e/ou convés do navio.

responsáveis pela gestão da mão de obra portuária ou gestão da mão de obra realizada pelos sindicatos dos trabalhadores portuários (TURNBULL, 2012).

O Brasil adotou o segundo modelo, no qual os trabalhadores deveriam ser sindicalizados para poderem ser contratados. Conhecido como sistema de *closed shop*, essa restrição do mercado interno de trabalho apenas aos trabalhadores sindicalizados era feita a partir de diversos critérios, que podiam variar do número de horas trabalhadas a processos seletivos e indicação de familiares. Nesse modelo, os operadores portuários requeriam diretamente aos sindicatos a quantidade de homens necessária à operação portuária. Os pagamentos eram efetuados aos sindicatos, responsáveis então por pagar os trabalhadores. (TURNBULL, 2012).

No Brasil, o *closed shop* foi objeto de disputa entre capital e trabalho, sendo reivindicado e adotado pelos trabalhadores portuários (SILVA, 2003) e, posteriormente, ratificado pelo Estado ao incluí-lo na Consolidação das Leis do Trabalho, garantindo que apenas os trabalhadores sindicalizados tivessem o direito de permanecer no mercado interno de trabalho (BRASIL, 1943). Também permitia aos sindicatos terem controle sobre o acesso dos trabalhadores ao mercado e sobre a gestão da mão de obra nos locais de trabalho, possibilitando a indicação de trabalhadores para sindicalização, a escolha dos trabalhadores para a composição dos ternos e a retirada de um conjunto de contramestres, escolhidos entre os trabalhadores, para fiscalização do trabalho diretamente nos navios (SARTI, 1981; PINTO, 2000). Ou seja, esse modelo possibilitou aos trabalhadores terem o controle sobre o próprio trabalho, atribuindo a eles certo poder no jogo de forças do campo portuário.

Tal quadro apresenta um cenário no qual há autonomia no trabalho e controle operário sobre o processo de trabalho (CRUZ, 1998). É importante ressaltar, entretanto, que a autonomia, que tanto orgulha os trabalhadores (SARTI, 1981; PINTO, 2000; SILVA, 2003; DIÉGUEZ, 2007), só é possível com portos lotados, com grandes fluxos diários de carga, o que nunca foi uma realidade nos portos brasileiros. Nas épocas das safras de soja, açúcar e milho, no período entre os meses de março e julho, havia um grande contingente de navios nos portos, possibilitando ganhos maiores e a composição de poupanças aos trabalhadores, para aguentar os tempos da entressafra e a chegada dos novos períodos de bonança. Nos demais períodos, principalmente entre dezembro e fevereiro, os portos sofriam com a ausência de navios e o parco trabalho. Dessa forma, era preciso garantir uma remuneração mínima ou o acesso a determinados benefícios, assegurados até então apenas aos trabalhadores inclusos na regulação do trabalho por meio do vínculo empregatício por tempo indeterminado, que era o caso dos trabalhadores em terra, funcionários das Companhias Docas.

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

O sistema de *closed shop* atribuiu grande poder - econômico, político e simbólico - aos sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos, ao permitir que

tivessem o controle sobre a contratação do trabalho e o exercício da atividade. Ao entenderem que o sindicato é o responsável pelo trabalho, é quem faz as regras para manter os trabalhadores no mercado, é quem diz quem tem direito ou não ao trabalho, é quem disciplina, além de ser a casa do trabalhador, os trabalhadores sentem-se como gestores do seu trabalho, como “operários sem patrões” (SILVA, 2003) e, por isso, agem conforme essas percepções, exaltando a autonomia proporcionada pelo trabalho avulso e garantida pelo sindicato. Este aparece como o agente dominante no campo das relações de trabalho nos portos.

Esse é o quadro sobre o qual se apoia a cultura do trabalho portuário no Brasil durante os anos de vigência do sistema de *closed shop*. Cultura essa que ao ser incorporada, exterioriza-se em determinadas práticas, como as de ação sindical, que se constitui como combativa e, em alguns momentos, radical. Contudo, a desconstrução paulatina desse sistema acarreta em mudanças nessa cultura.

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

Essa realidade será vigente durante um bom tempo, mas a partir da década de 1980, o arcabouço institucional que garante esses direitos vai paulatinamente desaparecendo³. Em 1985 modificam-se as regras para permanência no sistema, com controle da DTM das frequências dos trabalhadores portuários avulsos, mantendo no sistema aqueles que apresentassem assiduidade. (SIT, 2001, p.10).

O Estado, que atribuiu legitimidade ao controle do trabalho pelos sindicatos portuários ao instituir o sistema de *closed shop*, afastou-se definitivamente das relações com os sindicatos, sendo que os principais “[...] mecanismos de regulamentação estatal do trabalho portuário são desativados, não sendo substituídos por outras normas reguladoras, ocasionando descontrole desta importante atividade para a economia do País” (SIT, 2001, p.11). Associou-se a isso a extinção das Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM) em 1989 e da Portobrás em 1990. Segundo o Ministério do Trabalho, essa lacuna institucional possibilitou um controle maior dos sindicatos sobre o trabalho, proporcionado pela

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

Essa visão de barbárie propagada pelo Estado fortaleceu as contínuas campanhas que foram sendo instauradas pela mídia, com total apoio do patronato, contra a

³ Para saber mais sobre a constituição das instituições que regulavam o trabalho portuário antes da promulgação da Lei nº 8.630/93, ver Oliveira (2000), Diéguez (2007), entre outros.

organização do trabalho portuário avulso. Assim, o Estado, importante agente na consolidação da atual configuração do campo portuário, vai estabelecendo estratégias de aproximação com o capital, buscando deslegitimar a posição dos trabalhadores nesse campo.

O fim do sistema de *closed shop* entra então na pauta do patronato, sob a alegação de que o sistema era a causa de todos os problemas dos portos brasileiros, visto que, segundo eles, permitia a manutenção de um mercado interno de trabalho inchado de trabalhadores pouco ou nada qualificados, com trabalhadores escolhendo trabalhadores para o trabalho e determinando o tamanho das equipes e a remuneração (OLIVEIRA JÚNIOR, 1994; OLIVEIRA, 2000). A estratégia do patronato era mostrar que o principal capital desse campo estava em mãos erradas e um novo jogo de forças, no qual o capital seria agente dominante, deveria ser estabelecido no campo portuário, o que foi possibilitado com ajuda do Estado.

O Estado diminuiu sua participação na regulação do trabalho portuário em fins da década de 1980, abrindo caminho para a composição de um novo sistema de regulação do trabalho portuário, ainda regido pelo Estado, mas fortemente influenciado pelo mercado. Em 1993 foi promulgada a Lei nº 8.630/93, que extinguiu o sistema de *closed shop* e criou o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), constituído pelos operadores portuários e que assumiu boa parte das competências anteriormente exercidas pelas DTMs, inclusive a inscrição e manutenção do registro do trabalhador portuário avulso.

O que vemos então é uma mudança no campo econômico no qual estão inseridos esses agentes e no qual desenvolveram, a partir das posições estabelecidas, uma dada cultura do trabalho. Contudo, não estamos apenas lidando com questões econômicas, mas também políticas, visto que o controle operário existente no campo econômico influencia a conformação das posições no campo político, com os trabalhadores mantendo forte poder sobre os trabalhadores e nas relações com o capital. Assim, é possível dizer que temos a configuração de um campo portuário⁴, no qual questões de ordem econômica e política definem a posição dos agentes e as estratégias de luta nesse campo, constituindo um *habitus* próprio aos agentes nele inseridos. Entendemos que as relações de trabalho conformam esse campo, no qual os trabalhadores ocupam posições privilegiadas, atribuídas fortemente pelo controle da gestão do trabalho e do processo de trabalho, que os possibilita grande poder nas disputas tanto econômicas como políticas, conformando-se assim como o seu capital específico.

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

Tal reconfiguração exigirá dos trabalhadores a transformação de uma cultura centenária. Os operários não serão mais gestores da sua atividade. Continuarão sem padrões, caso resistam ao vínculo empregatício por tempo indeterminado, mas quem

⁴ Entendemos campo aqui como um “microcosmo incluído no macrocosmo constituídos pelo espaço social (nacional) global” e que possui “regras do jogo e desafios específicos”. (LAHIRE, 2002 apud CATANI, 2011, P. 192)

controla a alocação do seu trabalho não é mais o grupo e, sim, o patrão. O controle operário está agora nas mãos do patrão.

Diante disso, os trabalhadores precisam estabelecer mecanismos de compreensão da nova realidade e reconstruir ou remodelar sua cultura dentro da perspectiva da reconfiguração do campo, no qual as posições se inverteram. Entendemos por cultura as maneiras de ser, pensar e agir que se constroem a partir da percepção dos indivíduos sobre a posição que o grupo ocupa no jogo de forças do campo portuário, tomando por pressuposto que a cultura se forma e se conforma nesse embate.

Assim, é preciso compreender como se constrói, em uma dada configuração do campo portuário, o sistema de mediação desses agentes, o *habitus*, que é constituído pelas experiências, atribuídas, por sua vez, pela percepção que os agentes têm do campo e da posição do grupo nesse campo, em um processo no qual “[...] o *habitus* é uma subjetividade socializada” (BOURDIEU; WACQUANT, 2008, p. 166, tradução nossa)⁵.

“É só *em sua relação* com certas estruturas que o *habitus* produz determinados discursos ou práticas” (BOURDIEU; WACQUANT, 2008, p. 176, grifos do autor, tradução nossa)⁶. Ou seja, a cultura se conforma para o agente e para o grupo a partir do entendimento e da incorporação dos novos valores e da exteriorização desse entendimento em suas práticas sociais, ações ou discursos, processados então pelo grupo e organizadas em uma nova ou renovada configuração.

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

Ao compreender os trabalhadores como dominantes no campo portuário durante quase 60 anos, podemos considerar que essa dominação possibilitou o desenvolvimento de determinadas práticas, a partir da percepção de sua posição nesse campo. Os movimentos de resistência desenvolvidos pelos trabalhadores portuários avulsos, com especial atenção para os estivadores de Santos, tinham por característica principal a combatividade, com greves, passeatas, invasões de locais de trabalho, entre outras ações.

Essas práticas foram sendo transmitidas entre as gerações operárias, dado que o maior símbolo dessas lutas para os avulsos, o sindicato, não era apenas um lugar de representação da categoria, mas o local no qual era obtido o acesso ao mercado interno de trabalho e assim, aquele que garantia a sobrevivência material e também simbólica da categoria.

Com o fim do sistema de *closed shop* em 1993, os sindicatos veem o seu principal poder, o de ser o gestor do trabalho, esvaír-se e com ele, a probabilidade de

⁵ “El *habitus* es una subjetividad socializada” (BOURDIEU; WACQUANT, 2008, p. 166).

⁶ “Es sólo *en su relación* con ciertas estructuras que el *habitus* produce determinados discursos o prácticas” (BOURDIEU; WACQUANT, 2008, p. 176, grifos do autor).

perda do poder simbólico atribuído pelo seu papel de dominação no campo portuário. Com o crescimento do controle do capital sobre o trabalho e, conseqüentemente, de domínio no campo portuário, como fica a ação sindical? As práticas recorrentes de outrora ainda serão vigentes ou a possível perda de força colocará em discussão tais práticas?

Para responder a tais questões analisamos dois momentos específicos no movimento de resistência dos estivadores de Santos. O primeiro ocorrido em 2001, quando da passagem definitiva da gestão do trabalho do sindicato para o OGMO, e o segundo em 2013, quando os estivadores de Santos enfrentaram uma luta para manterem-se 100% avulsos.

2. Fim do closed shop e crise da ação sindical

Há inúmeros estudos que falam do enfraquecimento dos sindicatos decorrente das mudanças ocorridas no capitalismo nos últimos 30 anos (CARDOSO, 2003; ANTUNES, 1997). No caso dos portuários torna-se importante discutir essa crise diante do poder que a instituição sindical adquiriu no decorrer da história das categorias portuárias. No caso aqui analisado, dos estivadores de Santos, o sistema de *closed shop* possibilitou ao sindicato a condução da cultura do trabalho e, decorrente dela, o empreendimento de uma ação sindical combativa, marcada por greves, paralisações e certa violência nas ações. Essa ação sindical reverteu em inúmeras conquistas, expostas na seção anterior.

O fim do sistema de *closed shop*, decorrente também do processo de flexibilização e desregulamentação dos mercados de trabalho, e a transferência da gestão do trabalho para o capital põe em discussão o poder do sindicato a partir da reconfiguração do campo portuário. No caso do Porto de Santos, movimentos de resistência com greves, paralisações, invasões de terminais e navios já não demonstram tanta eficácia.

O caso analisado nesse trabalho é o dos estivadores de Santos e seu sindicato. Considerado o maior sindicato portuário do Brasil, o Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva) vê a sua ação sindical arrefecer após a privatização dos portos. Dois momentos específicos da ação sindical dos estivadores de Santos podem ser tomados como exemplo desse arrefecimento. O primeiro aconteceu em 2001, por ocasião da transferência completa da gestão do trabalho do sindicato para o OGMO.

Ele iniciou em 2000, quando da primeira tentativa de transferência da gestão do trabalho para o OGMO, no qual foi empreendido movimento encerrado em 30 de novembro com a manutenção da gestão do trabalho pelo sindicato até 27 de março de 2001, prazo máximo para a transferência da escala ao OGMO que, a partir de então já podia fiscalizá-la.

Já em 2000, as notícias sobre as greves, realizadas em um momento no qual a mudanças de ordem tecnológica dos serviços portuários avançava, frisavam que elas não conseguiam mais ter um impacto tão profundo na balança comercial, visto que alguns tipos de carga já possuíam equipamentos que prescindiam do uso de mão de obra e que a mão de obra vinculada era capaz de operar e, por isso, podiam manter suas operações mesmo com a greve de trabalhadores avulsos. Aliava-se a campanha

mediática constante de quebra de um dos principais pilares dos discursos dos estivadores - a força da categoria para parar um país - ao uso que o capital fazia das tecnologias para quebrar com essa força e deslegitimar o movimento dos trabalhadores.

O final de 2000 foi de alerta e anunciava que 2001 seria um ano de resistência. O ano iniciou com paralisações dos estivadores em janeiro pelo pagamento dos dissídios de 1998 e 1999 (A TRIBUNA, 28/01/2001). O passar do tempo diminuía o prazo para a transferência ao OGMO da gestão do trabalho da estiva e colocava uma escolha aos estivadores: aceitar a passagem da escala pacificamente ou resistir ao processo.

Conhecidos por sua história de lutas, os estivadores de Santos optaram pelo segundo caminho e, a partir de 27 de março de 2001⁷, iniciaram um movimento de resistência à passagem da distribuição do trabalho ao OGMO. Entre os argumentos que sustentavam essa resistência, estava o fato de que deveria haver um planejamento anterior à mudança na escala de trabalho. Esse planejamento envolveria um Plano de Demissão Voluntária (PDV) e a participação dos estivadores na elaboração de uma nova metodologia para a distribuição do trabalho. Agregava-se a isso o pagamento de reajustes decididos nos dissídios de 1998 e 1999, que à época, ainda estavam sendo julgados em grau de recurso. Sem isso, diziam os trabalhadores, não haveria como transferirem a distribuição do trabalho. A estratégia era comparecer nas paredes, mas não entregar as carteiras para a contratação.

Em 27 de março, os estivadores recusaram-se a ser escalados para o trabalho em todos os períodos. Em manifestações no porto e pela cidade, nas quais foi contabilizada a presença de 1.500 estivadores, o clima era tenso e atos de violência foram registrados, resultando em oposições da opinião pública e de políticos da cidade as ações dos estivadores (A TRIBUNA, 28/03/2001a; A TRIBUNA, 28/03/2001b; RODRIGUES, 2001).

Diante das opiniões contrárias ao movimento, o sindicato tentou mudar a estratégia. Nas palavras do presidente Vanderlei José da Silva, “Temos que mostrar que estamos em uma manifestação ordeira” (A TRIBUNA, 29/03/2001). A disseminação de um discurso de não violência era importante para garantir o apoio da população santista à causa dos estivadores. Contudo, na área do porto, foram registrados conflitos e impedimentos para a realização da escala pelo OGMO. Vanderlei considerava que isso advinha das provocações que estavam sofrendo e orientava os trabalhadores a não as aceitarem. Mas como a violência é elemento constituinte da cultura do grupo ocupacional dos estivadores, mantê-los longe de atos assim, com a tensão, a incerteza e a insegurança que o momento colocava, tornava-se estratégia difícil.

De todo modo, os estivadores foram orientados a resistir às provocações e passaram à estratégia de ridicularizar os escaladores do OGMO, comparecendo às paredes e dizendo que os escaladores não conheciam a escala da estiva. Tentavam, pela força do poder simbólico, deslegitimar a escalação do OGMO. Esse, por sua vez, dizia que a estiva não estava cooperando e que não era possível fazer a distribuição diferenciada de contramestres e monotécnicos⁸ pela ausência da lista que deveria ser enviada pelo sindicato.

Nesse jogo de empurra, no dia 29 de março, o Ministério Público do Trabalho entrou com pedido de dissídio de greve no TRT contra o sindicato dos estivadores, o

⁷ Dados do Sistema de Acompanhamento de Greves (SAG) do Dieese.

⁸ Os monotécnicos são os trabalhadores qualificados para manuseio de algum equipamento, como os guincheiros e os tratoristas.

qual foi julgado e concedido no mesmo dia, com determinação de retorno imediato ao trabalho. As operações do dia 30 de março seriam acompanhadas por um oficial de justiça e, caso os trabalhadores permanecessem parados, o sindicato seria multado em R\$ 50 mil por dia (A TRIBUNA, 30/03/2001).

As negociações não avançavam e o presidente, por mais que quisesse manter a motivação dos trabalhadores no movimento, preferia deixá-los em alerta. “Depois de uma reunião realizada pela manhã, Vanderlei José da Silva mantinha-se em expectativa e, apesar dos avanços nas negociações, preferiu não passar um quadro positivo para a categoria, concentrada em frente à prefeitura” (RODRIGUES, 2001).

A fala do presidente era aguardada pelos trabalhadores. Uma categoria construída simbioticamente em sua relação com a entidade sindical mostrava a influência dessa relação na construção da sua percepção sobre o sindicato e no respeito por suas lideranças, deixando claro, ainda naquela época, que o “[...] grupo é feito por aquele que fala em nome dele, aparecendo assim como o princípio do poder que ele exerce sobre aqueles que são o verdadeiro princípio dele” (BOURDIEU, 2007, p. 158). Com isso, o presidente do Sindestiva tinha legitimado o seu poder de fala, de ação e de decisão pelo grupo, poderes estes que serão, conforme o avanço da privatização portuária, questionados pela própria categoria.

Os dias que se seguiram foram de tensão. As negociações prosseguiram, mas sem chegar a um acordo. Com a paralisação que alcançava o quarto dia em 31 de março, os terminais portuários começaram a entrar na justiça solicitando liminares para obrigar o retorno dos estivadores ou para poderem funcionar com pessoal próprio. O sindicato decidiu então não receber oficiais de justiça ou assinar notificações judiciais, partindo para a estratégia do desconhecimento das liminares. Ao não saberem das citações, não teriam como decidir e jogariam a ilegalidade para os terminais, que passariam a atuar sem pessoal devidamente registrado no OGMO.

Com a emissão das liminares, os ânimos foram se acirrando e a estratégia de manter o movimento pacífico foi aos poucos se desfazendo. Já no dia 31 de março, estivadores tentaram invadir os terminais Santos Brasil, no Guarujá, e Libra, em Santos. As tentativas de invasão prosseguiram nos dias posteriores e tiveram seu auge no dia 2 de abril, chamado pelos estivadores de *Blood Monday* (A TRIBUNA, 01/04/2001; INTERSINDICAL PORTUÁRIA).

Segundo os relatos dos jornais e da Intersindical Portuária, consta que os trabalhadores tentaram novamente invadir o terminal Libra. Contudo, o policiamento presente reprimiu a tentativa, resultando, segundo a Intersindical Portuária em 35 prisões e 50 feridos. Havia notícias de trabalhadores perseguidos nas ruas e a invasão de casas pela PM para retirada dos estivadores.

No mesmo dia foi realizada audiência no TRT-SP que propôs um acordo entre as categorias de estivadores e trabalhadores de bloco e o OGMO. A proposta dos sindicatos era a recontração de 24 trabalhadores que atuavam como escaladores e a permanência das regras de distribuição do sindicato por 60 dias, enquanto se discutiria uma nova metodologia. Negando a proposta, o juiz Argemiro Gomes determinou suspensão da greve por 30 dias, para discussão da nova metodologia de distribuição, suspensão do dissídio de greve e permanência dos funcionários do OGMO para distribuição. O sindicato pediu 24 horas para consultar a categoria (MANFREDINI; CORDEIRO; CARDOSO, 2001), com realização de assembleia em frente a prefeitura de Santos.

Na tentativa de não esmorecer os ânimos, os discursos na assembleia adquiriram a dimensão não apenas do conflito com o capital para manter a distribuição do trabalho em poder dos trabalhadores; mas colocava os trabalhadores no centro do debate, mostrando que a mundialização do capital arrastava, de certa forma, tudo o que foi concretizado em anos de luta para o mar, destruindo-o como um castelo de areia.

Movimentamos o maior porto da América Latina há mais de cem anos sozinhos, escalando o trabalho, elaborando métodos. Há 67 anos o método atual é eficiente, resultado do aprendizado, de tentativa e erro, é um modelo testado. Então é fácil concluir que o objetivo não é alterar a escalação, mas liquidar o trabalho sindicalizado. O que eles chamam de sistema moderno ditado pela globalização, para os trabalhadores não passa de saudade da escravidão e da exploração do trabalho aos moldes do século XIX, em pleno século XXI. Eles querem revogar cem anos de história. Não poderemos olhar para nossos filhos, nossas famílias, se nos deixarmos abater sem luta. Já não se trata apenas do trabalho, mas de certa forma, do mundo que legaremos a eles. Essa é a luta moderna dos trabalhadores, por mais que queiram nos apontar como inimigos da atualidade globalizada (Vanderlei José da Silva, 02/04/2001).

Aos poucos, as declarações emitidas pelos principais representantes dos trabalhadores colocavam em pauta o caráter de resistência, não apenas a passagem da distribuição do trabalho ao OGMO, mas a um projeto de ampliação da dominação do capital nos serviços portuários, reforçando a estratégia de resistência, que buscava impedir a dominação desse agente no campo portuário. Esse ponto já aparece na fala do presidente do Sindestiva, apresentada acima, e pode ser percebida na fala do então presidente da Federação Nacional dos Estivadores, Abelardo Fernandes.

Nesta luta em Santos há muito mais em jogo que apenas a escalação do trabalho ou mesmo os postos de trabalho dos estivadores. É uma das batalhas de um quadro maior, de um projeto de dominação global do setor portuário e marítimo por uma série de interesses que reúnem certos governos e conhecidas empresas do setor (Abelardo Fernandes, 06/04/2001).

Assim, imbuídos desse espírito de resgate da posição da classe trabalhadora como protagonista do processo de mudança social, os estivadores de Santos mantiveram a resistência e recusaram o acordo proposto pelo TRT. Mensagens de apoio e solidariedade chegavam de várias partes do mundo, reforçando ainda mais esse espírito⁹. Naquele momento, os protagonistas do movimento se viam não apenas como uma categoria em uma luta econômica, mas como portadores de toda fé dos trabalhadores do mundo, como indivíduos capazes de colocar em questão os rumos do capitalismo global. Mesmo com toda a força do capital, a força não se arrefecia. Contudo, o capital usava todas as suas armas para quebrar a dominação dos trabalhadores no campo portuário.

No dia 3 de abril, a greve foi considerada abusiva e a multa diária de R\$ 50 mil passou para R\$ 200 mil. As liminares aos terminais aumentaram e dois dias depois, o Ministério Público do Trabalho (MPT) retirou-se das negociações, deixando a mediação

⁹ Para conferir todas as mensagens de solidariedade à greve dos portuários de 2001, ver: <<http://www.viasantos.com/intersindical/apoio.html>>

a cargo do prefeito de Santos, Beto Mansur. Considerando que para se chegar a um acordo faltavam apenas acertos técnicos, o MPT argumentou ser melhor deixar a negociação apenas entre as partes interessadas. Mas, no mesmo dia, apesar de alguns avanços, houve refluxo nas negociações, pois o OGMO não aceitava a proposta de escala da estiva (SIQUEIRA; SCOLESE, 2001; A TRIBUNA, 06/04/2001).

No dia 06 de abril o OGMO retirou-se das negociações, alegando que o MPT o havia colocado, juntamente com os sindicatos, como réus no dissídio de greve e, portanto, caso o MPT saísse da negociação, o OGMO também não haveria de negociar. Amparado pela ação do Estado, o patronato tentava empurrar sua metodologia aos trabalhadores. Afinal, quanto tempo mais resistiria o movimento com as críticas da população, o aumento das liminares, que deixavam evidente que o trabalho da estiva era supérfluo diante da automação, além das multas que se sobrepunham em um movimento que já durava 11 dias?

Utilizando-se dessas armas, o OGMO venceu o embate com a estiva e, em 8 de abril, o presidente do Sindestiva declarava a greve encerrada após assembleia que votou o retorno ao trabalho (REGALADO, 2001). Para o sindicalista, o objetivo maior, que, segundo ele, era a discussão da lei, não havia sido atingido. Apesar disso, Vanderlei não considerava a volta ao trabalho uma derrota, pois para ele “[...] esse movimento despertou a consciência do operário” (REGALADO, 2001). Nos dias que se seguiram, foram feitas reuniões em Brasília para a discussão de um possível Plano de Demissão Voluntária (PDV) para a estiva, minimizando as consequências da transferência completa da gestão do trabalho. Para o OGMO, a distribuição do trabalho seria mais democrática, enquanto para o sindicato, ela poderia gerar desemprego e redução dos ganhos. Essas perdas viriam em médio prazo, pois havia garantia de equipes e ganhos na Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) estabelecida com o SOPESP. Contudo, a transferência da distribuição do trabalho possibilitava ao empregador maior margem de negociação, que poderia resultar em mudanças nas equipes e na remuneração. O que havia era mais que uma disputa econômica, havia um braço de ferro político pela última palavra nas regras do jogo, na gestão do trabalho.

Em 12 de abril foi firmado acordo entre o OGMO e o Sindestiva, com metodologia para distribuição do trabalho contemplando a participação do sindicato e o PDV. Depois desse plano de demissão vieram outros. Novos embates aconteceram, contudo, trabalhadores e sindicato foram percebendo que sua força, antes grandiosa e constantemente exaltada, esvaía-se. A derrota de 2001 derrubou o último bastião do *closed shop* e, com ele, a força do sindicato. O capital finalmente conseguia transpor o domínio do trabalho no campo portuário, reconfigurando o campo e impondo novas regras ao jogo, interferindo na composição do *habitus* dos trabalhadores e assim em seus sistemas de percepções e classificações.

Essas novas regras ficaram bastante claras no segundo movimento aqui analisado, ocorrido em 2013. Sua origem está em 2012, com a apresentação Medida Provisória nº 595 ao Congresso Nacional, que previa a instituição de um novo regulamento nos portos, com o objetivo de melhorar a participação do setor portuário brasileiro no cenário internacional. O desejo do governo federal foi expandir a privatização das áreas portuárias, com novas concessões de terminais, autorizações para construção de portos privados e a permissão para terminais privados poderem movimentar, sem restrição, cargas de terceiros. Aliava-se a isso a ampliação da privatização da mão de obra, com a extinção dos OGMOs e a exclusão da atividade dos trabalhadores portuários avulsos em terminais privados localizados fora da área do porto organizado. Os novos portos, cujas áreas já haviam sido identificadas em estudo

anterior feito pela Antaq¹⁰, utilizariam mão de obra própria, sem ao menos existir um intermediário para assegurar a qualificação do trabalhador.

Os estivadores de Santos, assim como outras categorias representadas por seus sindicatos e federações, participaram ativamente dos debates na Câmara dos Deputados e se mobilizaram em manifestações no Congresso Nacional contra a conversão da MP em lei. O presidente do Sindestiva, Rodney Oliveira da Silva, foi considerado importante agente nesse processo, estando continuamente presente nos debates realizados no Legislativo Federal.

Paralisações, operações padrões e passeatas foram alguns dos recursos utilizados para sensibilizar os deputados federais para o grande problema que seria a aprovação do novo regulamento dos portos. Contudo, havia uma fragmentação da ação sindical em termos nacional e local. Enquanto trabalhadores de alguns portos aderiam aos atos, outros recuavam; enquanto categorias colocavam-se a favor das manifestações, outras decidiam permanecer trabalhando, demonstrando como a ofensiva feita pelo capital ao longo de 20 anos havia resultado no enfraquecimento do movimento sindical portuário. Mesmo com essa fragmentação, alguns dirigentes, como Rodney da Silva, não desistiram de incluir na pauta os interesses dos trabalhadores. Rodney foi figura constante nas reuniões da Comissão Mista montada para discussão do novo regulamento dos portos e buscou, junto com as federações de trabalhadores portuários, incluir alguns direitos já obtidos por trabalhadores de outros portos do mundo na nova regulamentação, como a aposentadoria especial e a renda mínima para o trabalhador avulso.

A Comissão Mista encerrou os seus trabalhos em 24 de abril, com aprovação do relatório que se tornou, posteriormente, a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, aprovada pelo Senado após “[...] mais de 40 horas de debate em dois dias de votação na Câmara dos Deputados” (DIEESE, 2013, p. 2). Os trabalhadores conseguiram incluir a aposentadoria especial, a renda mínima, conforme preconizado na Convenção OIT nº 137, e a manutenção dos trabalhadores avulsos nos terminais privados.

Como um dos protagonistas desse processo entre os trabalhadores, parecia que Rodney da Silva e o Sindestiva saíam fortalecidos. Mas a fragmentação da categoria já era realidade. A participação dos estivadores nas manifestações e em outras ações convocadas pelo sindicato decrescia gradualmente e ameaçava novas negociações e possibilidades de conquistas de direitos e benefícios para os estivadores.

Foi nesse cenário que durante um semestre travou-se uma batalha com o capital internacional. Com a lei promulgada, os terminais agora podiam se adequar aos seus termos. Baseado nisso, o terminal Embraport, que iniciou suas operações no Porto de Santos em 3 de julho de 2013 e conta com investimentos da Dubai Ports World (DP World), passou a operar apenas com mão de obra vinculada, sem contratação de trabalhadores avulsos.

Antes mesmo do início das operações do terminal, programada para julho, os sindicatos de trabalhadores portuários avulsos, incluindo o Sindicato dos Estivadores, procuraram estabelecer um canal de negociação com a empresa, buscando garantir a permanência do trabalho avulso em suas operações. No caso do Sindestiva, a cultura do

¹⁰ Cf. CENTRANI; AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Subsídios técnicos para identificação de áreas destinadas à instalação de portos organizados ou autorização de terminais de uso privativo em apoio ao Plano Geral de Outorgas**. Brasília, DF: Antaq, 2009. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/PGO/RelatorioPGOTomol.pdf>>

trabalho arraigada na condição de avulso, mantinha a postura do sindicato em excluir das negociações outras formas de contratação para seus trabalhadores, o que se contrapunha fortemente à posição da Embraport, que pretendia contratar apenas trabalhadores com vínculo empregatício por tempo indeterminado.

Em desabafo em grupo da rede virtual *Facebook*® após reunião com a empresa em São Paulo no dia 2 de julho, o presidente Rodney da Silva declarou que a empresa dizia estar amparada pelo governo e que nem ao menos faria requisição de trabalhadores para vinculação pelo OGMO, passando por cima dos termos da lei.

Assim, com a resistência da Embraport em negociar, o Sindestiva, em parceria com o Sintraport¹¹, decidiu partir para um confronto mais aberto e característico das estratégias de luta dos estivadores de Santos. No dia seguinte ao início das operações da Embraport, cerca de 80 trabalhadores interromperam o tráfego da Avenida Perimetral, que liga a região portuária a outras áreas da cidade.

No dia 10 de julho estava programada uma greve geral nacional dos estivadores, ainda para chamar a atenção dos possíveis efeitos deletérios do novo regulamento dos portos. Dado a fragmentação do movimento sindical portuário em nível nacional, a greve geral não aconteceu, mas estivadores e operários portuários de Santos mantiveram a manifestação. Saindo do Ponto de Escalação 3 (P3), situado na região da Ponta da Praia, os trabalhadores partiram a pé e em motos pela Avenida Perimetral até o centro da cidade. A manifestação, composta por cerca de 200 homens¹², entre estivadores e operários portuários, prosseguiu por toda a Rua João Pessoa, a principal do centro da cidade, com os trabalhadores estourando bombas nas calçadas e soltando rojões.

Os manifestantes continuaram até a entrada da cidade, onde os presidentes do Sindestiva e do Sintraport proferiram discursos motivadores aos companheiros para permanecerem na luta contra a empresa. Também foram pronunciadas constantemente palavras de ordem contra o governo federal e contra o Partido dos Trabalhadores, incluindo o “Fora Dilma”. Os conflitos desse período, desde a entrada da MP 595 até a conclusão do caso Embraport, suscitaram constantes oposições ao governo federal. Nas falas dos trabalhadores fica evidente que o vilão desses novos tempos não é o OGMO ou o patrão, que já estabeleceu seu domínio nesse campo, mas o governo federal, que amplia o poder do patronato em usar e abusar da mão de obra. É também uma forma de mostrar que o Estado, outrora legitimador das ações dos portuários, agora é aliado do capital e por tal, “traidor” da classe trabalhadora.

A manifestação seguiu por toda a margem direita do Porto de Santos, terminando atrás da alfândega. Com uma quantidade razoável de trabalhadores e as vésperas do Dia Nacional de Lutas, essa manifestação dava forças ao Sindestiva para continuar o seu embate com a Embraport.

Em 11 de julho, o Sindestiva foi um dos protagonistas do Dia Nacional de Lutas em Santos, que culminou com a ocupação pelo mar do navio Maersk La Paz. 50 trabalhadores ocuparam o navio pelo mar, enquanto outros 100 entraram no terminal

¹¹ SINTRAPORT - Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuário de Santos

¹² Referimo-nos a homens, pois a presença era toda masculina. Quando a manifestação chegou à entrada da cidade, constatamos a presença de algumas mulheres, mas que estavam apenas de passagem, para trazer alimentos e água a seus maridos, dado que o Conjunto Habitacional Athiê Jorge Cury, onde reside um número grande de famílias de portuários, situa-se a poucos metros da entrada de Santos.

por terra. Segundo relatos dos trabalhadores¹³ e dos noticiários, eles foram recebidos a tiros pelos seguranças do terminal, mas ninguém ficou ferido.

A empresa, em nota à imprensa, dizia que esperava uma solução pacífica para o caso e que “[...] sempre está aberta ao diálogo com entidades sindicais e com os trabalhadores” e que só não havia estabelecido acordos com Sindestiva e Sintraport por conta da intransigência desses sindicatos em “[...] não aceitar a proposta da Embraport de contratação de trabalhadores dentro da lei, com carteira assinada, com base na CLT, regime que dá mais segurança e garantias ao trabalhador”¹⁴.

Os estivadores permaneceram no navio por 12 horas, após as quais foi realizado acordo entre os sindicatos e a Embraport para transferência da embarcação do terminal da empresa para o terminal Santos Brasil, onde então seria operado por mão de obra avulsa. Boa parte dos homens que permanecia a bordo deixou o navio, restando apenas 10 trabalhadores para garantir o cumprimento do acordo. Para o presidente do Sindestiva, o objetivo tinha sido atingido, pois o navio não operou sem a mão de obra da estiva.

As estratégias de luta no caso Embraport seguiram rumos diferentes das anteriores, apesar de manter alguns traços do movimento precedente a transferência da gestão do trabalho ao OGMO. Já não havia mais paralisações e greves. Mantinha-se o estado de assembleia permanente, protestos e passeatas pela cidade, sem paralisação total da categoria. Os trabalhadores eram orientados a irem para os locais de distribuição do trabalho e engajarem-se no trabalho, apenas participando dos atos aqueles que não conseguissem trabalhar no período.

Parte dessa estratégia pode ser creditada à baixa mobilização dos trabalhadores, que já vinha sendo notada na campanha contra a MP 595. As convocações para os atos e assembleias eram feitas pelo grupo mantido pelos estivadores na rede social *Facebook*®, nos locais de distribuição do trabalho e pelo sistema de rádios dos estivadores. Mesmo com essa mobilização, em alguns atos apareciam menos de 100 trabalhadores das duas maiores categorias do Porto de Santos.

A desmobilização e fragmentação da categoria exposta ao público levou a escolha pelos sindicatos de instrumentos de baixo impacto tanto na economia portuária como na vida da cidade. Apenas quando os trabalhadores fechavam a Avenida Perimetral é que causavam certo prejuízo ao trânsito. Fora isso, alguns atos passaram despercebidos. Isso demonstra que já havia um enfraquecimento da ação sindical tal como praticada outrora, decorrente fortemente do fim do sistema de *closed shop*.

Seguiram-se novas reuniões, agora mediadas pela Secretaria para Assuntos Sindicais da Presidência da República. Em 2 de agosto chegou-se ao primeiro acordo entre a empresa e os sindicatos. Por um período de 30 dias, a empresa solicitaria estivadores e operários portuários do OGMO na condição de avulsos, enquanto os sindicatos e o terminal manteriam reuniões para chegar a um acordo final, que, para os sindicatos, deveria preservar a posição de avulsos dos estivadores e operários portuários.

Nesse período, a empresa fez nova proposta de acordo, na qual o vínculo empregatício permanecia. Os sindicatos recusaram, alegando que os valores propostos

¹³ Os relatos dos trabalhadores foram feitos em tempo real para a pesquisadora, por meio de dispositivos móveis e aplicativos de mensagens para celular.

¹⁴ Matéria do jornal A Tribuna, publicada no grupo Estiva Virtual, mantido na rede social *Facebook*®, em 11 de julho de 2013.

pela Embraport estavam muito abaixo do salário recebido pelos estivadores e operários portuários. A proposta feita pela empresa era no valor de R\$ 1.800,00, bem inferior aos R\$ 4.500,00 possíveis de serem ganhos por um trabalhador de capatazia em 22 dias de trabalho¹⁵.

Os sindicatos propuseram ao terminal operar durante um ano com mão de obra avulsa, o que não foi aceito. As operações com trabalhadores avulsos seguiram por mais 15 dias, sendo esse período, segundo a percepção dos estivadores, utilizado pela empresa para qualificar os seus trabalhadores, que, pelos relatos dos estivadores, sabiam pouco sobre operação portuária. Acreditavam os estivadores, que a convivência dos trabalhadores da Embraport com os estivadores no cotidiano do trabalho poderia ser uma forma de transmissão do saber profissional.

Hoje no período da manhã na Embraport-Odebrecht-PT, no terno do terminal do pessoal vinculado, foi feito o pedido para que os estivadores os ajudassem com a peça que o pessoal do terminal precisaria de mais trabalhadores para executar o trabalho, trabalho esse que é feito por 2 estivadores qualificados para exercerem a função, sendo que os deles sem qualificação não foram capazes de executar o mesmo trabalho, os estivadores fizeram o deles e foram lá ajuda-los, sem problemas, estiva de Santos mostrando o seu valor! (Estivador)¹⁶.

Finalizado esse período, a Embraport voltou a trabalhar apenas com mão de obra vinculada, o que levou a novas ocupações de navios. Foi então acertado mais um mês de operações nos mesmos termos. Prosseguindo as discussões, o sindicato propôs a prorrogação do prazo, que encerraria em 28 de outubro, para mais seis meses.

Os sindicatos alegavam que o acordo para a manutenção dos avulsos no terminal Embraport era fundamental, pois, como dito pelo presidente Rodnei da Silva, em assembleia realizada em 25 de julho, o caso Embraport era paradigmático. Ele sustentava que se os estivadores cedessem o campo de trabalho avulso para a empresa, os demais terminais e operadoras portuárias solicitariam acordos iguais. Tanto era real essa preocupação, que antes da resolução do caso Embraport, o Sindestiva estabeleceu Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) com a Câmara de Contêineres em Terminais Especializados prevendo o vínculo empregatício com prazo até 2015. Por esse sistema, 50% da mão de obra é contratada por meio de vínculo empregatício por tempo indeterminado, sendo requisitada entre os estivadores registrados no OGMO e outros 50% permanece avulso.

Essa foi a mesma proposta feita pela Embraport dias depois, a qual foi discutida e aceita pelas duas categorias – estivadores e operários portuários – em assembleia.

De um lado, a presença do capital internacional - e das práticas oriundas dos acionistas internacionais - em parte permite a empresa ter força para aguentar as pressões. De outro, um sindicato já enfraquecido pelo fim do sistema de *closed shop* e que ainda utiliza-se de estratégias de outros tempos fortemente marcadas pelas lutas com o Estado e o capital privado nacional, não consegue resistir às investidas do capital internacional.

¹⁵ Dados disponibilizados pela subseção Dieese na Federação Nacional dos Portuários e disponível em PortoGente: <<http://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/portuarios-contestam-proposta-salarial-da-embraport-78529>>.

¹⁶ Postagem feita no grupo Estiva Virtual na rede social Facebook® em 30 de setembro de 2013.

Sem o apoio da base, cada vez mais ausente nos atos e assembleias, o sindicato viu-se concordando com a adoção do vínculo empregatício para manter o campo de trabalho dos estivadores. Acuada, perdendo força, a categoria estivadora santista chegou ao ano de 2014 fragmentada. A unidade da categoria, símbolo de orgulho para os trabalhadores, parece cada vez mais distante e ameaça a sua própria existência enquanto sujeito coletivo. Demonstra-se que nesse campo, os trabalhadores estão cada vez mais distantes de ocupar a posição dominante que tiveram antes da privatização, vendo-se sujeitos a separar-se de uma cultura centenária em troca da sobrevivência.

Nessa direção, a inserção real dos portuários no capitalismo internacional acirra e acelera esse processo, tornando-se premente a necessidade de repensar suas estratégias de luta e as formas de ação coletiva.

Considerações finais

Os trabalhadores portuários avulsos construíram sua categoria e o orgulho de seu trabalho em torno do sistema de *closed shop*. Serem operários sem patrões, gestores de seu trabalho, donos dos seus tempos os enchia de orgulho e força para combater aqueles que quisessem ata-los as “amarras” do vínculo empregatício.

A Lei nº 8.630/93 acabou com o sistema de *closed shop*, transferindo a gestão do trabalho dos trabalhadores para o capital, mas permitindo que esses possam ainda exercer o trabalho como avulsos. Todavia, a existência da possibilidade do vínculo empregatício por tempo indeterminado arrefece os ânimos daqueles que tanto prezam pela liberdade de ser operário sem patrão.

Alguns sindicatos foram mais resistentes a essa transferência e também ao vínculo empregatício por tempo indeterminado, como é o caso do Sindestiva. Como vimos, desde 1993 foram diversos movimentos para impedir, primeiro, a transferência da gestão do trabalho para o OGMO e após 2001, ano da transferência, a entrada do vínculo empregatício por tempo indeterminado na categoria.

O fim do sistema de *closed shop* e a entrada mais forte do capital nas relações no campo portuário, na qual o trabalho não é mais o agente dominante, desestabilizou ainda mais as instituições sindicais e colocou em questão velhas práticas da ação sindical.

Os movimentos de resistência empreendidos pelos estivadores de nos casos analisados nesse trabalho foram principalmente em decorrência do descolamento das práticas em relação a nova configuração do campo portuário, na qual o capital é dominante. O crescimento do poder econômico e simbólico do capital, como visto no movimento de 2001, faz com que velhas práticas da ação sindical como paralisações e invasões de navios, não encontrem mais ressonância na luta, assim como entre os trabalhadores.

Dessa forma, a ampliação do poder do capital nesse campo permite a resistência das empresas nos processos de negociação, assim como apresenta outras formas de se pensar as relações de trabalho e sindicais. Para agentes ainda fortemente arraigados a velhas práticas, essa entrada leva ao insucesso de seus movimentos de resistência e ao desafio de rever suas práticas de trabalho e sindicais, pensadas a partir da posição atual no campo de relações.

Referências

- A TRIBUNA. Estivadores fazem greve de 24 horas. **A Tribuna**. 28 jan. 2001.
- _____. Paralisação do porto prejudica os navios. **A Tribuna**. 28 mar. 2001a.
- _____. Comércio fecha as portas para evitar invasão. **A Tribuna**. 28 mar. 2001b.
- _____. Solução do impasse da estiva fica para hoje. **A Tribuna**. 29 mar. 2001.
- _____. Tribunal determina fim da paralisação. **A Tribuna**. 30 mar. 2001.
- _____. Portuários tentam invadir Tecon e Libra. **A Tribuna**. 01 abr. 2001.
- _____. Ministério Público se afasta das negociações. **A Tribuna**. 06 abr. 2001.
- ANTUNES, Ricardo (org.). **Neoliberalismo, trabalho e sindicatos: reestruturação produtiva no Brasil e na Inglaterra**. São Paulo: Boitempo Editorial, 1997.
- BOURDIEU, Pierre. **O Desencantamento do Mundo: estruturas econômicas e estruturas temporais**. São Paulo: Perspectiva, 1979.
- _____. Espaço social e gênese das “classes”. In: _____. **O Poder Simbólico**. 10ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007. p. 131-161
- _____; WACQUANT, Loïc. El propósito de la sociología reflexiva (Seminário de Chicago). In: _____. **Una invitación a la sociología reflexiva**. 2ª ed. Buenos Aires: Siglo XXI Editores Argentina, 2008. p. 91-265
- BRASIL. **Decreto Lei nº 5.452**, de 1º de maio de 1943. Consolidação das Leis do Trabalho. Rio de Janeiro, 1943. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/de15452.htm>
- CARDOSO, Adalberto Moreira. **A década neoliberal e a crise dos sindicatos no Brasil**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.
- CATANI, Afrânio Mendes. As possibilidades analíticas da noção de campo social. **Educação e Sociedade**. Campinas, v. 32, n. 114, mar. 2011. Disponível em
<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-73302011000100012&lng=pt&nrm=iso>
- COOPER, Frederick. Dockworkers and labour history. In: DAVIES, Sam (Ed.) **Dock Workers**. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970. Ashgate, 2000. vol. 2, p. 523-541.
- CRUZ, Maria Cecilia Velasco e. **Virando o Jogo: Estivadores e Carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República**. 1998. Tese (doutorado em Sociologia) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- DAVIS, Colin J. Formation and reproduction of dockers as an occupational group. In: DAVIES, Sam (Ed.) **Dock Workers**. International Explorations in Comparative Labour History. 1970-1970. Aldershot: Ashgate, 2000.

DIÉGUEZ, Carla Regina Mota Alonso. **De OGMO (Operário Gestor de Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra):** modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos. 2007. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo. 2007.

INTERSINDICAL PORTUÁRIA. BloodMonday – O dia de cão. **Intersindical Portuária do Estado de São Paulo**. Disponível em: <<http://viasantos.com/intersindical/index1.html>>. Acesso em 31 out. 2006.

MANFREDINI, Camila; CORDEIRO, Ellen; CARDOSO, Denis. Greve se amplia no porto de Santos. **Gazeta Mercantil**. 03 abr. 2001.

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.

PHILIPS, Gordon Ashton; WHITESIDE, Noel. **Casual labour:** the unemployment question in the port transport industry, 1880-1970. Clarendon Press, 1985.

PINTO, Amarilis Araujo. **Representações de trabalho:** um estudo sobre os estivadores de Santos. São Paulo: FUNDACENTRO, 2000.

REGALADO, Nilson. Estivadores decidem acatar a escala imposta pelo OGMO. **A Tribuna**. 09 abr. 2001.

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

RODRIGUES, José. Paralisação no porto causa conflito em Santos. **O Estado de São Paulo**. 28 mar. 2001.

SANTOS, Fabiano Guilherme M. Dinâmica Congressual e Regulação Econômica: o caso da lei portuária. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo: ANPOCS, 1997. n° 34, vol. 12.

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

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

_____. 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.

SIQUEIRA, Fausto; SCOLESE, Eduardo. Estivadores mantêm greve julgada abusiva. **Folha de São Paulo**. 4 abr. 2001. p. B16.

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

TURNBULL, Peter. Port Labor. In: TALLEY, Wayne K. **The Blackwell Companion to Maritime Economics**. West Sussex, UK: Blackwell Publishing, 2012