



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SERVIÇO SOCIAL
MESTRADO EM SERVIÇO SOCIAL

Roselídia da Costa Farias

TRABALHO E MODERNIZAÇÃO PORTUARIA: um estudo sobre os
estivadores de Belém no estado do Pará.

Belém - Pará
2011



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SERVIÇO SOCIAL
MESTRADO EM SERVIÇO SOCIAL

Roselídia da Costa Farias

TRABALHO E MODERNIZAÇÃO PORTUARIA: um estudo sobre os
estivadores de Belém no estado do Pará.

Dissertação apresentada ao curso de pós-graduação *stricto sensu* Mestrado em Serviço Social, da Universidade Federal do Pará, como requisito para obtenção do título de Mestre em Serviço Social.

Orientadora:
Prof^a. Dra Nádia Socorro Fialho
Nascimento.

Belém - Pará
2011

Roselídia da Costa Farias

TRABALHO E MODERNIZAÇÃO PORTUARIA: um estudo sobre
estivadores de Belém no estado do Pará.

BANCA EXAMINADORA

Prof^ª. Dra Nádia Socorro Fialho Nascimento
Orientadora UFPA

Prof^º Dr. Gilberto de Souza Marques
Examinador Externo UFPA

Prof^ª. Dra. Vera Lúcia Batista Gomes
Examinador Interno UFPA

Aprovado em ____/____/____.

Belém - Pará
2011

Dedico este trabalho à minha mãe, Benedita Farias, por sua luz que fez a minha vida brilhar, que sempre com amor orientou e permitiu as condições para minha formação e educação e que em todos os momentos difíceis soube passar uma tranquilidade impar. Amo-te mãe!

Ao meu pai, Miguel farias (*in memorian*), que foi e sempre será meu exemplo de vida.

Ao Isaias Pereira, meu amor e amigo, que em todos os momentos soube me entender e apoiar integralmente para que fosse possível a elaboração deste trabalho. Obrigada por ter acreditado, com você ao meu lado os obstáculos que apareceram tornaram-se mais fáceis de serem transpostos.

Ao meu sobrinho Enzo, pela luz que trouxe à nossa casa.

AGRADECIMENTOS

À meu Deus pelas graças recebidas, que será sempre o meu refúgio e fortaleza.

Aos meus irmãos e irmãs, pelo constante apoio e carinho demonstrados nesta etapa de minha vida.

À minha sobrinha, Bruna Maués, pelo grande apoio nos momentos difíceis.

À professora Dra. Nádia Socorro Fialho Nascimento, minha orientadora, pelos ensinamentos, dedicação e paciência, com quem eu tenho orgulho de conviver e aprender, minha eterna gratidão.

Ao nosso grande mestre, Dr. Aluizio Lins Leal, pelo incentivo, apoio, dedicação e acima de tudo pelos ensinamentos, meu agradecimento especial.

A minha amiga, Patrícia Belo que sempre me incentivou com palavras positivas e carinhosas nos momentos mais difíceis, a você meu carinho e respeito, por está sempre ao meu lado.

A todos os professores do curso de pós-graduação em serviço social da UFPA, obrigada pelas orientações e ensinamentos.

A todos os estivadores do porto de Belém no estado do Pará que enfrentam com destreza as adversidades de seu trabalho, mantendo-se firmes, confiantes e lutando por um futuro melhor para si.

A todas as instituições e pessoas que colaboraram com informações, sugestões e outros, para a realização deste trabalho, em especial, a assistente social Silvana M. Oliveira Silva, à direção do sindicato dos estivadores e aos responsáveis pelo Órgão Gestor de Mão- de- Obra (OGMO).

Às minhas colegas, Raquel Amorim , Raiane, Núbia pelo apoio e momentos de distração.

E com certeza, a todas as pessoas que durante essa trajetória ajudaram-me de uma forma ou outra.

EPÍGRAFE

A missão de proclamar o seu eterno amor
Mesmo sendo tão pequeno
Me deste autoridade
De em seu nome anunciar
A paz e a liberdade

(Fábio de Melo)

RESUMO

Buscou-se, com a presente dissertação tratar dos desafios que se colocam para os estivadores de Belém/PA frente à reestruturação produtiva. Realiza-se, portanto uma primeira aproximação quanto à modalidade de organização de trabalho, relacionando aspectos e ações que afetaram as relações de trabalho, enfatizando os reflexos desse processo na organização produtiva e social desse trabalhador, sendo que esse processo exige uma maior qualificação provocando, por um lado, uma polivalência, e por outro, uma maior exploração da força de trabalho o que condiz ao desemprego dos portuários e aumento das disparidades sociais. Neste sentido, a área porto torna-se um espaço de lutas sociais por políticas de saúde, segurança e assistência, que possibilite melhores condições de trabalho. Este estudo encontra-se estruturado em 05 (cinco) partes, 1) é a introdução, na qual se busca mostrar o interesse da pesquisa, a justificativa para o estudo do objeto, no qual trabalha o problema propriamente dito, os objetivos geral e específico e a metodologia utilizada. 2) propõe-se a abordar as formas de organização, controle e divisão do trabalho na sociedade capitalista, tomando como ponto de partida o surgimento do trabalho como categoria fundante da sociabilidade humana no qual o homem mantinha uma relação harmoniosa e simbólica com a natureza até a forma degradante e exploratória que o trabalho se configurou ao longo dos anos, mais profundamente, com o surgimento do modo de produção capitalista. 3) procurou compreender o desenvolvimento dos portos no Brasil, Amazônia e Pará, para compreender a dinâmica do processo de acumulação de capital que contou com o incentivo do capital internacional. 4) Foi dado destaque ao estudo da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 (Lei de Modernização dos Portos), principal materialização desta lógica capitalista de modernização e reestruturação que determina o surgimento do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), como principal administrador da força de trabalho do trabalhador portuário avulso, visando proporcionar “melhorias” e controle da força de trabalho portuária. Objetivando compreender as conseqüências do processo de reestruturação portuária na vida do estivador de Belém no estado do Pará. 5) são apresentadas as considerações finais desta pesquisa, como visto, analisando o caso específico do Porto de Belém, destacando-se aqui a figura do Trabalhador Portuário Avulso – TPA, mais especificamente o estivador, que no mundo capitalista, assume o papel de mero coadjuvante. Mesmo diante das contrariedades que este quadro apresenta, intenciona-se considerá-lo protagonista, principal figura dentro deste processo. Em outras palavras poder-se-ia afirmar que, mesmo após a implantação da Lei de Modernização dos Portos, com seus acordos e convenções ou contrato coletivo de trabalho, que deveriam estabelecer as novas relações de trabalho, o perfil do trabalhador permanece incompatível com o processo, não atendendo, de certa forma, aos desígnios desejados de eficiência e competitividade, tratando-se de um cenário profundamente contraditório e ao mesmo tempo incerto no que diz respeito à força de trabalho do porto.

Palavras-chave: Reestruturação produtiva; relação de trabalho; organização de trabalho; condições de trabalho; estivador.

ABSTRACT

Sought, with this dissertation addresses the challenges for the dockers of Belém / PA before the restructuring. Place, so a first approximation of the mode of work organization, linking aspects and actions that affect labor relations, emphasizing the consequences of this process in the organization of productive and social worker, and this process requires a higher qualification prompting, for a hand, a versatility, and on the other, a further exploitation of the workforce which matches the port of unemployment and increasing social disparities. In this sense, the harbor area becomes a space of struggle for social policies for health, safety and care, enabling better working conditions. This study is divided into 05 (five) parts, 1) is the introduction, in which he seeks to show the interest of research, the rationale for the study of the object, which works in the problem itself, the general and specific objectives and the methodology used. 2) proposes to address the forms of organization, control and division of labor in capitalist society, taking as a starting point for the emergence of labor as a foundational category of human social behavior in which the man had a harmonious relationship with nature and symbolic to the degrading and exploratory work is set over the years, more deeply with the advent of the capitalist mode of production. 3) sought to understand the development of ports in Brazil, the Amazon and Pará, to understand the dynamics of capital accumulation which had the encouragement of international capital. 4) was given prominence to the study of Law No. 8630 of February 25, 1993 (Act Port Modernization), the main embodiment of this capitalist logic of modernization and restructuring that determines the appearance of the Governing Body Hand-to-Work (OGMO) as the principal administrator of the workforce of the temporary dock worker, seeking to provide "enhancements" and control port of the workforce. In order to understand the consequences of the restructuring process in the life of a longshoreman port of Belem in the state of Para 5) presents the final considerations of this research, as seen by analyzing the specific case of the Port of Belem, highlighting here the figure of the Worker temporary dock - TPA, more specifically the stevedore, that the capitalist world, takes on the role of mere adjunct. Even with the setbacks that this table shows, we intend to consider it the protagonist, the main figure in this process. In other words it can be affirmed that, even after the implementation of Port Modernization Act, with its conventions and agreements or collective bargaining agreement, which should establish new working relationships, the profile of the worker remains incompatible with the process, not attending to some extent to the design of desired efficiency and competitiveness, in the case of a deeply contradictory scenario while uncertain with regard to the workforce of the port.

Key-Words: Productive restructuring, working relationship, the organization of work, working conditions, a longshoreman.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Doca do Reducto, século XIX.....	47
Figura 2. Início das obras do cais da Gamboa.....	50
Figura 3. Mapa do sistema portuário brasileiro.....	54
Figura 4. A mais recente embocadura do igarapé do piri é ocupada hoje pela doca do ver-o-pêso, onde canoas e barcos encontram abrigo seguro.....	58
Figura 5. Vista do Igarapé das Armas.....	60
Figura 6. As obras do Porto de Belém/Pa.....	61
Figura 7. Porto de Belém.....	62
Figura 8. Galpão do OGMO, lugar onde os trabalhadores se encontram para “tirar o ponto”.....	73

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01. Número de trabalhadores cadastrados e registrados.....	69
Gráfico 2. Escolaridade.....	74
Gráfico 3. Tipo de moradia.....	75
Gráfico 4. Meios de locomoção para o trabalho.....	76
Gráfico 5. Gastos salariais.....	79

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Renda salarial.....77

Tabela 2. Ritmo de trabalho quanto a produtividade.....82

GLOSSÁRIO

Cabotagem – Transporte interno de mercadorias.

Cadastrados – Os que compõem atualmente o quadro de mão-de-obra supletiva.

Câmbio – Controle de rodízio no qual é utilizado um sistema em que cada dia trabalhado equivale a um furo ou picote na papeleta de trabalho. O câmbio gira de zero a quatro furos. As preferências ao engajamento são dadas aos que têm menos furos.

CAP – Conselho de Autoridade Portuária.

Capatazia – Serviço de movimentação de cargas em terra.

CDP – Companhia das Docas do Pará.

Containerização – Trata-se de uma modalidade de transporte de cargas que não somente tem permitido a sua significação e obtenção de um alto grau de segurança, no seu traslado e manipulação como também a sua automatização, que vem trazendo uma grande redução da mão-de-obra em comparação com as tarefas básicas de estiva e depósito.

Estivagem – Arrumação da carga nos porões.

OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-Obra.

Operação portuária – a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários (art. 1º; § 1º, II da Lei 8.630/93).

Pear / despear – Prender / desprender; fixar a carga nos porões depois de estivada.

Registrados – Os que compõem atualmente o quadro de mão-de-obra efetiva.

SETEMEP – Sindicato dos Estivadores e Trabalhadores em Minérios do Estado do Pará.

SINDOPAR – Sindicato dos Operadores Portuários do Pará.

Terno – Equipe de trabalhadores.

TPA – Trabalhadores Portuários Avulsos.

Transbordo – Movimentação de carga de uma embarcação para outra.

Vinculados – Estivadores com vínculo empregatício em caráter permanente, afastado do rodízio avulso.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	15
2 O TRABALHO SOB O DOMÍNIO DO CAPITAL.....	21
2.1 A CONCEPÇÃO DA CATEGORIA TRABALHO.....	21
2.2 A ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO NO CAPITALISMO.....	31
2.2.1 Taylorismo, fordismo e toyotismo.....	34
3 A REESTRUTURAÇÃO DO CAPITAL E O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS.....	43
3.1 OS PORTOS NO PROCESSO DE INTERNACIONALIZAÇÃO DO CAPITAL....	43
3.2 ASPECTOS HISTÓRICOS DA ATIVIDADE PORTUÁRIA NO BRASIL.....	49
3.2.1 Os portos na ocupação da Amazônia.....	55
4 O TRABALHO DOS ESTIVADORES DE BELÉM/PA NO CONTEXTO DA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS: ASPECTOS ECONÔMICOS, POLÍTICOS E SOCIAIS.....	64
4.1 A LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS – LEI 8.630/93 E A CRIAÇÃO DO ORGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA AVULSA (OGMO).....	64
4.1.1 Trabalhador avulso nas áreas portuárias.....	67
4.2 A RELAÇÃO ENTRE O SINDICATO DOS ESTIVADORES, OGMO E TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS NO CONTEXTO DA MODERNIZAÇÃO DO PORTO.....	69

4.3 PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS DO PORTO DE BELÉM/PA: O CASO DOS ESTIVADORES.....	73
4.3.1 Aspectos Sócio- Econômico.....	74
4.3.1.1 Idade dos estivadores do porto de Belém no estado do Pará.....	74
4.3.2 Perfil da Organização do Trabalho.....	80
4.3.2.1 Ritmo de trabalho quanto a produtividade dos estivadores do porto de Belém no estado do Pará.....	82
4.3.3 As condições de trabalho segundo os portuários.....	83
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	86
REFERÊNCIAS.....	89
APÊNDICES.....	92
ANEXOS.....	95

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa objetivou analisar as relações de trabalho dos estivadores de Belém no estado do Pará frente ao processo de modernização portuária. O interesse pela temática surgiu a partir de dois momentos, primeiro por interesse pessoal por conhecer pessoas que trabalhavam no porto como estivador, no qual foi desenvolvido um trabalho de conclusão de curso (TCC), o segundo foi o interesse e a necessidade de aprofundar tais reflexões e dar continuidade na pesquisa. Esse objeto de estudo, teve como campo de pesquisa o porto de Belém, mais especificamente o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), onde se encontra os estivadores e também o sindicato dos estivadores.

O porto é essencialmente um espaço de transbordo de mercadorias. Através do porto as mercadorias são transferidas da esfera da produção à esfera da circulação ou são movimentadas no interior desta última. Portanto, o trabalho desenvolvido no porto é essencial à circulação de mercadorias e à realização do valor; dessa forma, o trabalho portuário é um trabalho estratégico no contexto da circulação capitalista. E, nele desenvolvido, embora não se configure como trabalho produtivo, é essencial à valorização do capital. Assim, o porto desempenha importante papel na história e na economia da cidade de Belém .

A chamada era da acumulação flexível se apresenta como forma de superação da crise capitalista evidenciada a partir de 1973, representada pela crise do petróleo. A partir dela, o mercado gradativamente passou a não mais comportar a produção massiva do modelo fordista, gerando desequilíbrio entre produção e consumo, tornando-se instável. Como é no mercado que o capitalista alcança o lucro, pela comercialização das suas mercadorias e de seus serviços, é ele que informa todo o eixo de organização produtiva, impondo, a necessidade de alteração do modo de produção, pela sua flexibilização, sendo preciso também flexibilizar a exploração dos fatores de produção, dentre os quais a força de trabalho.

A reestruturação produtiva tem sido debatida sob várias perspectivas, a partir da introdução de novas estratégias de gestão da força de trabalho, das inovações tecnológicas e sob as várias formas em que ela se manifesta. Principalmente, em relação às formas de organização do trabalho, originadas com o advento da grande

indústria, centradas no taylorismo e no fordismo, bem como essas modalidades se transformam diante das necessidades do capital.

Compreende-se que este processo passa pelos objetivos do capital em atualizar as formas de exploração do trabalho, que têm como principal expressão a reorganização dos processos produtivos, apoiada, principalmente, na tecnologia.

A reestruturação produtiva constitui-se em importante expressão de uma nova sociabilidade, que se processa nas sociedades capitalistas contemporâneas. Tem como objetivo manter o nível de acumulação de capital que decorre do desenvolvimento capitalista. O espaço da produção e as formas de gestão a força de trabalho são de extrema relevância para colocar em marcha a acumulação e exploração capitalista. Esta acumulação, neste momento, utiliza-se de um grande avanço tecnológico para revestir as novas formas de exploração do trabalho e atua ideologicamente dentro e fora dos espaços da produção.

Como expressão desta forma de reestruturação do capital, tem-se o advento da Lei nº 8.630/93 Lei de Modernização dos Portos no qual está ocasionando mudanças na estrutura do porto organizado, como também em sua dinâmica. Esta lei, entre outros pontos, muda a gestão do trabalho portuário avulso, passando esta do sindicato para o Órgão Gestor de Mão- de- Obra (OGMO), administrado pelo operador portuário.

Aspecto como recebimento por produção, a condição de força de trabalho avulsos, a presença de grandes agentes empresariais e a importância estratégica dos portos no movimento de riquezas nacionais e internacionais, são variáveis que devem ser detidamente consideradas hoje para se realizar uma análise mais ampla, principalmente porque coexistem neste campo fluxos de interesses políticos e econômicos que sobrepõem de muito o âmbito local.

A globalização dos mercados traz a tendência à padronização das exigências de produtividade e qualidade que chega a todos com ares de solução inquestionável. Nesse processo evidenciam-se as discrepâncias entre as exigências da modernidade e a realidade das condições de trabalho. Portanto, o trabalho portuário acaba por assimilar a síntese das exigências da técnica desenvolvida, e a realidade precária dos espaços produtivos retardatários. Referem-se apenas às questões de qualificação dos trabalhadores, inovação tecnológica e gestão privadas, o que se verifica são proposições sugeridas a partir de modelos políticos, econômicos e sociais.

Pode-se observar, atualmente, um profundo processo de modernização pelo qual os portos estão passando. Isto está ligado diretamente à inovação do papel socio-econômico que sempre lhes pertenceu, sendo visto como *lócus* de intercâmbio, isto é de saída e entrada de mercadorias e também como responsável pelo desenvolvimento do país.

A relação capital x trabalho foi reposicionada com o surgimento do OGMO como gestor da mão-de-obra avulsa, redimensionando as funções específicas dos sindicatos dos trabalhadores da estiva, que vinham até então exercendo funções sindicais de gestor de força de trabalho.

Desta forma, essa pesquisa partiu da hipótese de que o processo de modernização dos portos é o principal responsável por mudanças drásticas que vem ocorrendo na estrutura e característica do porto, o que demanda um novo trabalhador, cenário este originado com o processo de reestruturação produtiva. Segundo Freire (2007), a reestruturação produtiva constitui o novo modelo de racionalização das empresas, determinando modificações na sua estrutura, nas políticas econômicas de expansão, nos processos de produção, organização e gestão da força de trabalho, com ênfase no controle do processo de trabalho e na criação de uma nova cultura pautada na competitividade do mercado globalizado.

Para tanto, esta pesquisa partiu da análise de como o processo de reestruturação produtiva e o processo de modernização dos portos interferiram nas condições, organizações e relações de trabalho dos estivadores de Belém no estado do Pará. Do ponto de vista da compreensão do objeto de estudo, se fez necessário analisar o contexto histórico, político, econômico e social, que determinou o processo de modernização portuária, a partir do século XX.

Nesse sentido, a pesquisa fundamentou-se em autores clássicos como o filósofo Karl Marx (1988) que “descortinou” o método dialético, assim, a metodologia da pesquisa foi baseada na teoria crítica dialética, no qual possibilitou uma melhor compreensão do objeto de estudo e análise crítica da realidade posta, apreendendo os determinantes históricos, políticos, econômico e social do processo de modernização portuária nas relações de trabalho dos estivadores de Belém/Pa. E também em autores contemporâneos que tratam das mudanças no mundo do trabalho, tais como Alves (2000), Antunes (2007), Harvey (2008), Cocco (1999), entre outros, objetivando compreender a categoria central desta pesquisa: trabalho.

Com base na literatura sobre a trabalho verificou-se as mudanças nas organizações, nos processos e nas relações de trabalho, que estão no bojo desse processo capitalista, que se intensificou a partir das últimas décadas do século XX, resultando em um quadro de agravamento das condições de trabalho, o que interfere diretamente a vida dos trabalhadores de forma geral.

Esta pesquisa teve como universo da pesquisa os trabalhadores portuários avulso, mais especificamente os estivadores de Belém, no qual compreendeu 30 (trinta) estivadores de um total de 343 (trezentos e quarenta e três) estivadores. Os critérios para a definição da amostra dos pesquisados foi à questão da acessibilidade, já que os mesmo não se encontravam no OGMO todos os dias, porque estavam trabalhando no porto, local onde não se tem acesso com facilidade, a menos que tivesse autorização dos operadores portuários e portasse equipamento de proteção individual (EPI).

Para a efetivação desta pesquisa foi feito um levantamento bibliográfico e documental acerca do objeto de estudo, no qual auxiliou a análise sobre os instrumentos mais apropriados para a coleta de dados. Esse levantamento foi realizado no sindicato e no Órgão Gestor de Mão-de-obra – OGMO, (localizado à Av. Marechal Hermes, na área da Companhia Docas do Pará CDP Armazém 04A, no bairro do Umarizal, em Belém do Pará). Este é o local de concentração dos trabalhadores portuários e onde foram realizadas as entrevistas com os trabalhadores da estiva referente às organizações, condições e relações de trabalho.

Posteriormente, para obtenção dos dados junto aos estivadores, foi realizada as entrevistas tendo por base um roteiro de questões abertas (anexo), resultando em longos relatos. Dessa forma, não há uma padronização de respostas e de conteúdo. Ocorreu também que, em função do interesse e acúmulo de informações do entrevistado, outras questões foram sendo absorvidas e valorizadas neste processo.

A investigação transcorreu procurando fazer um estudo sistemático sobre as relações de trabalho dos estivadores Belém/Pa frente ao processo de modernização portuária, que se fundamentou nas abordagens qualitativa e quantitativa permitindo contrastar os dados da pesquisa antes e depois da lei de modernização portuária.

Assim, esta pesquisa possuiu como foco principal, analisar as conseqüências do processo de reestruturação produtiva nas relações de trabalho dos estivadores de Belém no estado do Pará, que remete, segundo a bibliografia consultada, as

observações e análises realizadas a uma maior intensificação do trabalho, sobrecarga de trabalho, entre outros.

A presente dissertação esta dividida em 05 (cinco) partes, na primeira parte é a introdução, na qual se busca mostrar o interesse da pesquisa, a justificativa que estuda o objeto desta pesquisa o problema propriamente dito, os objetivos geral e específico e a metodologia utilizada. Na segunda parte propõe-se a abordar as formas de organização, controle e divisão do trabalho na sociedade capitalista, tomando como ponto de partida o surgimento do trabalho como categoria fundante da sociabilidade humana no qual o homem mantinha uma relação harmoniosa e simbólica com a natureza até a forma degradante e exploratória que o trabalho se configurou ao longo dos anos, mais profundamente, com o surgimento do modo de produção capitalista. Foram enfatizadas as formas de organização da produção que foram delineadas ao longo do capitalismo no século XX como o taylorismo, fordismo e o toyotismo, suas aplicações nas indústrias e as mudanças que suscitaram na divisão e controle do trabalho. Neste capítulo explanamos sobre o surgimento, difusão e aplicação de tais modelos de produção na sociedade capitalista mundial, estendendo-se em seguida à reestruturação produtiva, caracterizando as mudanças ocorridas nas formas de produção e sua relação com o trabalhador. Na terceira parte procurou compreender o desenvolvimento dos portos no Brasil, Amazônia e Pará, para compreender a dinâmica do processo de acumulação de capital que contou com o incentivo do capital internacional. Na quarta parte apresenta o processo de modernização dos portos como reflexo da reestruturação produtiva, apresentando de modo geral a organização do porto em que trabalham os estivadores entrevistados na pesquisa. Foi dado destaque ao estudo da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 (Lei de Modernização dos Portos), principal materialização desta lógica capitalista de modernização e reestruturação que determina o surgimento do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), como principal administrador da força de trabalho do trabalhador portuário avulso, visando proporcionar “melhorias” e controle da força de trabalho portuária. Além disso, uma análise dos dados coletados na pesquisa os quais são agrupados em tabelas e gráficos para uma melhor visualização e análise, objetivando compreender as conseqüências do processo de reestruturação portuária na vida do estivador de Belém no estado do Pará.

Por último, são apresentadas as considerações finais desta pesquisa, como visto, torna-se desafio maior considerar as profundas mudanças que vêm ocorrendo no mundo do trabalho e os reais impactos nas relações entre capital e trabalho, analisando o caso específico do Porto de Belém, destacando-se aqui a figura do Trabalhador Portuário Avulso – TPA, mais especificamente o estivador, que no mundo capitalista, assume o papel de mero coadjuvante. Mesmo diante das contrariedades que este quadro apresenta, intencionou-se considerá-lo protagonista, principal figura dentro deste processo. Em outras palavras poder-se-ia afirmar que, mesmo após a implantação da Lei de Modernização dos Portos, com seus acordos e convenções ou contrato coletivo de trabalho que deveriam estabelecer as novas relações de trabalho, o perfil do trabalhador permanece incompatível com o processo, não atendendo, de certa forma, aos desígnios desejados de eficiência e competitividade, tratando-se de um cenário profundamente contraditório e, ao mesmo tempo, incerto no que diz respeito à força de trabalho do porto. Este fato acabará acarretando a redução maciça da força de trabalho, assim como o desemprego de centenas de trabalhadores, visto não serem desenvolvidas políticas sociais eficazes de garantia de direitos dos estivadores.

2 O TRABALHO SOB O DOMÍNIO DO CAPITAL

2.1 A CONCEPÇÃO DA CATEGORIA TRABALHO

Na história da humanidade, na sua incessante luta pela sobrevivência, o trabalho¹ tem sido o elemento vital. O trabalho que é a categoria fundante do mundo dos homens, é histórica tanto quanto é o homem e é por essa razão que torna necessário enfatizar sua historicidade e concretude na relação Homem - Natureza.

Para Marx (1988), o trabalho é “um processo entre o homem e a natureza, um processo em que o homem, por sua própria ação, medeia, regula e controla seu metabolismo com a natureza”. Para ele, não há possibilidade de uma sociedade, através de diversos mecanismos, reproduzir sua própria estrutura sem transformar a natureza nos meios de produção e meios de subsistência, já que a sociedade seria inviável se não dispusesse da natureza como fonte de subsistência e meios de produção. O trabalho possibilita a compreensão do homem, a sua objetivação como processo natural na transformação da natureza.

É por meio do trabalho que o homem se reproduz e desenvolve suas habilidades, adquire novos conhecimentos, se reconhece e se constitui como tal, como ser social, consciente, criativo e reflexivo.

Pressupomos o trabalho numa forma em que pertence exclusivamente ao homem. Uma aranha executa operações semelhantes às do tecelão, e a abelha supera mais de um arquiteto humano ao construir sua colméia. Mas o que distingue, de antemão, o pior arquiteto da melhor abelha é que ele figura na mente sua construção antes de transformá-la em realidade. No fim do processo do trabalho aparece um resultado que já existia antes idealmente na imaginação do trabalhador (MARX, 1988, p.142-143).

O trabalho humano é diferente da atividade dos animais na medida em que o homem modifica a natureza a partir de suas necessidades, idealizando antes em

¹ Historicamente, a apreensão do trabalho foi carregada de uma visão negativa, torturante, a começar pela sua etimologia. A palavra trabalho é originário do vocábulo latino *tripaliare*, do substantivo *tripalium*, aparelho de tortura para amarrar os condenados ou os animais difíceis de ferrar. Decorrente desta análise houve a associação do trabalho com aspectos ligados a tortura, sofrimento, labuta, dentre outras (OLIVEIRA, 1995).

sua mente o que pretende materializar, ao que se chama de teleologia². O trabalho se constitui, então, como um elemento definidor do próprio ser do homem ou sua dimensão ontológica, porque ao modificar a natureza para atender às suas necessidades, ele cria novas possibilidades, modificando a natureza e a si próprio. O trabalho é condição para a existência social do homem, como afirma Marx em “O Capital”:

Como criador de valores de uso, como trabalho útil, é o trabalho, por isso, uma condição de existência do homem, independentemente de todas as formas de sociedade, eterna necessidade natural de mediação do metabolismo entre homem e natureza e, portanto, vida humana (Marx, 1988, p. 50).

Para aumentar o seu poder sobre a natureza, o homem passa a utilizar instrumentos de trabalho, acrescenta meios artificiais de ação aos meios naturais de seu organismo, multiplicando-se enormemente a capacidade do trabalho humano de transformar tanto a natureza como o próprio homem. Trata-se de um processo de transformação recíproca entre homem e natureza, pois à medida que este modifica a natureza externa, altera ainda sua própria característica humana.

ele põe em movimento as forças naturais pertencentes a sua corporalidade, braços e pernas, cabeça e mão, a fim de apropriar-se da matéria natural numa força útil para sua própria vida. Ao atuar, por meio desse movimento, sobre a natureza externa a ele e ao modificá-la, ele modifica, ao mesmo tempo, sua própria natureza (idem, p. 62).

Assim é pelo trabalho que o homem transforma a natureza e a si próprio, gerando um processo histórico. Como já vimos, o trabalho é a categoria fundante do mundo dos homens por atender à necessidade da sociedade, a produção dos meios de subsistência e dos meios de produção a partir da natureza. É nesse sentido que para Marx o trabalho é o “processo entre homem e natureza”, a categoria da vida social.

A terra (que do ponto de vista econômico inclui também a água), como fonte original de víveres e meios já prontos de subsistência para o homem, é encontrada sem contribuição dele, como objeto geral do trabalho humano. (...) Se, ao contrário, o próprio objeto de trabalho já é, por assim dizer, filtrado por meio de trabalho anterior, denominamo-lo matéria-prima. Toda matéria-prima é objeto de trabalho, mas nem todo objeto de trabalho é

² Teleologia ou prévia ideação: a construção, na consciência, do resultado provável de uma determinada ação.

matéria-prima. O objeto de trabalho apenas é matéria-prima depois de já ter experimentado uma transformação mediada pelo trabalho (idem, p. 212).

Sob esse processo de trabalho, o objeto de trabalho é a natureza, ou seja, a matéria-prima é retirada da natureza enquanto os meios de trabalho são “uma coisa ou um complexo de coisas que o trabalhador coloca entre si mesmo e o objeto de trabalho e que lhe serve de condutor de sua atividade sobre esse objeto. Ele utiliza as propriedades mecânicas, físicas, químicas das coisas para fazê-las atuar como meios de poder sobre outras coisas, conforme seu objetivo” (MARX, 1988, p. 213). Assim, as “coisas” pertencem à natureza e os meios de trabalho são “as propriedades mecânicas, físicas, químicas” da natureza que entram no processo de trabalho para transformar a natureza em valor de uso. Como salienta Marx (1988):

o processo de trabalho, conta em sentido lato, entre seus meios com todas as condições objetivas que são exigidas para que o processo se realize. Estas não entram diretamente nele, mas sem elas ele não pode decorrer ao todo ou apenas deficientemente. O meio universal deste tipo é a própria terra, pois ela dá ao trabalhador o *locus standi* e ao processo dele o campo de ação. Meios de trabalho deste tipo, já mediados pelo trabalho, são por exemplo edifícios de trabalho, canais, estradas, etc. (idem, p. 214).

Os meios de trabalho são retirados da natureza transformados pelo trabalho. Assim, Marx (idem, ibidem) afirma que “considerando-se o processo inteiro do ponto de vista do resultado, do produto, aparecem ambos, meio e objeto de trabalho, como meios de produção”. Compreende-se assim, que o trabalho é fundante do ser social, que de acordo com Lukács (1979), nos fornece uma nova orientação, para compreender a problemática do homem frente à natureza e às diversas formas de sociabilidade, daí erigida a partir da evolução do processo sócio-histórico. Lukács, ao basear o estudo do ser na sociabilidade remete-nos à análise do trabalho como a categoria mais definida, que nos garante uma importante reflexão sobre os dados mais significativos para a construção de uma abordagem específica do ser, situada nas relações da vida em sociedade. Ao considerar o trabalho como possibilidade ontológica e como o elemento-chave para a compreensão da sociabilidade, Lukács se distinguirá de toda tradição filosófica, criando uma nova ontologia. Esta

reconhece em Hegel³ uma grande contribuição, ao fornecer os pressupostos ontológicos para compreender o trabalho em sua posição teleológica.

Na discussão acerca da realidade ou não realidade do pensamento, Lukács ressalta a grande contribuição de Marx ao reconhecer, no processo real de produção e reprodução da vida dos homens, a importância do pensamento para a construção da práxis, pois o homem não é um ser do trabalho e sim um ser da práxis.

Lukács buscará analisar o ser social em seu caráter de totalidade e complexidade, a partir dos fundamentos metodológicos do pensamento de Marx. Para isso, buscará no trabalho, o seu modelo de análise. Sobre este procedimento metodológico, é importante a sua observação:

o trabalho é a categoria central, na qual todas as outras determinações já se apresentam *in nuce* : “o trabalho, portanto enquanto formador de valores-de-uso, enquanto trabalho útil, é uma condição de existência homem, independente de todas as formas de sociedade; é uma necessidade natural eterna, que tem a função de mediatizar o intercâmbio orgânico entre o homem e a natureza ou seja, a vida dos homens” (LUKÁCS, 1979, p.16).

A partir desta finalidade, Lukács vai entender que a relação homem e natureza, não poderá ser analisadas do ponto de vista do conhecimento e de suas categorias abstratamente representadas. Assim, por sua natureza social, somente poderemos compreendê-lo a partir da análise das suas realizações, ou seja, da exteriorização daquelas finalidades que foram possíveis pela atividade real de sua existência social. O trabalho será, então, a pista que permitirá reconhecê-lo em sua relação “crítico prática” como ser capaz de intervir no mundo.

o próprio homem que trabalha é transformado pelo seu trabalho; ele atua sobre a natureza exterior e modifica ao mesmo tempo a sua própria natureza; “desenvolve as potências nela ocultas” e subordina as forças da natureza “ao seu próprio poder” Por outro lado, os objetos e as forças da natureza são transformados em meios, em objetos de trabalho, em matérias primas, etc. (idem, p.16).

Entretanto, das implicações compreendidas, no próprio processo de trabalho, os homens podem se reconhecer enquanto produtos e produtores de sua própria atividade. Desse ponto de vista, Lukács permite-nos entender o homem enquanto indivíduo e comunidade, sendo o resultado das objetivações criadas a partir de seu

³ **Georg Wilhelm Friedrich Hegel** (1770-1831): Eminent filólogo alemão, idealista objetivo. O mérito histórico de Hegel consiste em ter elaborado em todos os seus aspectos e com profundidade a dialética, que foi uma das fontes teóricas do materialismo dialético.

próprio trabalho. Dessa forma, o trabalho é visto como a primeira atividade que implica numa ação conjunta, considerada fundamentalmente social e que tornará possível ao homem distinguir-se da natureza, passando a exercer sobre ela sua ação transformadora.

Assim, pode-se observar a crítica do trabalho, compreendido enquanto práxis social humana, como categoria central da análise materialista-histórica. O trabalho aparece aqui como forma de diferenciação entre o trabalho realizado pelo ser social e o trabalho executado pelo ser natural. Ou seja, o ser social intervém na natureza através de construções mediativas que a transformam. Trata-se da relação estabelecida entre o homem e a natureza, que só pode ser realizada através do trabalho. Neste sentido, a intervenção humana é baseada em uma teleologia transformadora que compreende o trabalho enquanto práxis, estabelecendo-se assim, uma relação dialética entre o ser e o conhecer. Para Lukács:

o ser social – em seu conjunto e em cada um dos seus processos singulares – pressupõe o ser da natureza inorgânica e orgânica. Não se pode considerar o ser social como independente do ser da natureza, como antíteses que se excluem, o que é feito por grande parte da filosofia burguesa quando se refere aos chamados “domínios do espírito”. Mas, de modo igualmente nítido, ontologia marxiana do ser social exclui a transposição simplista, materialista vulgar, das leis naturais para a sociedade, como era moda, por exemplo, na época do “darwinismo social”. As formas de objetividade do ser social se desenvolvem, à medida que surge e se explicita a práxis social, a partir do ser natural, tornando-se cada vez mais claramente sociais. Esse desenvolvimento, porém, é um processo dialético, que começa com um salto, com o pôr teleológico do trabalho, não podendo ter nenhuma analogia na natureza (LUKÁCS, 1979, p.17).

O trabalho incide na possibilidade do conhecimento necessário por meio do qual os homens, num ato decisivo de autonomia e escolha entre as alternativas presentes na esfera da vida social, tornariam possível a transformação desse ser em-si num ser para-si. Ora, trata-se de um ser social que se distingue do ser da natureza orgânica, na medida em que o ser social intervém na natureza mediante a práxis, ou seja, mediante a objetivação do ser social que se dá através do trabalho teleológico. É através do trabalho que se estabelece a relação entre o ser orgânico e inorgânico, tendo como pressuposto a práxis social.

Neste sentido, a forma de objetivação não pode ser compreendida enquanto meramente material, mas, fundamentalmente imaterial, criando formas estranhadas, elegendo a percepção humana, enquanto real, assim:

Precisamente quando se trata do ser social, assume um papel decisivo o problema ontológico da diferença, da oposição e da conexão entre fenômeno e essência. Já na vida cotidiana os fenômenos frequentemente ocultam a essência do seu próprio ser, ao invés de iluminá-la. Em condições históricas favoráveis, a ciência pode realizar uma grande obra de esclarecimento nesse terreno, como acontece no Renascimento e no iluminismo. Podem, todavia, se verificar constelações históricas nas quais o processo atua em sentido inverso: a ciência pode obscurecer, pode deformar indicações ou mesmo apenas pressentimentos justos da vida cotidiana (idem, p.25).

Portanto, é através da mediação que a práxis emerge enquanto conhecimento, e são indissociáveis na análise lukácsiana, pois, a mediação emerge, enquanto mundo do conhecimento. Ora, os produtos imateriais da sociabilidade não são só formas estranhadas, são também formas de compreensão de si no processo de produção e reprodução da vida, ou seja, de objetivação do ser social. Lukács, retomando Marx, argumenta que:

toda ciência seria supérflua se a essência das coisas e sua forma fenomênica coincidissem diretamente – é de extrema importância para a ontologia do ser social. A proposição, em-si e para-si, vale em sentido ontológico geral, ou seja, refere-se tanto à natureza quanto à sociedade. Todavia, mostraremos em seguida que a relação entre essência e fenômeno no ser social, por causa de sua indissolúvel ligação com a práxis, revela traços novos, novas determinações (LUKÁCS, 1979, p.26).

A possibilidade de análise, apreensão e compreensão do movimento do real, seja este do movimento objetivado do ser social ou da natureza, possibilita uma apreensão da realidade, que busca essencialmente desvendar seu movimento para transformá-la. Na concepção marxiana de trabalho como condição fundante da sociabilidade humana, esta categoria, na sociedade capitalista, configura-se como um elemento de reificação, alienação e fetichização do homem, onde este se torna mercadoria vendendo sua força de trabalho em troca de um salário, ou seja, o que era elemento de subsistência tornou-se um meio e não uma necessidade em si mesmo.

Segundo Marx (1988) "A riqueza de uma sociedade em que domina o modo de produção capitalista aparece como uma 'imensa coleção de mercadorias', e a mercadoria individual como sua forma elementar" (MARX, 1988, p. 168). O homem passa a criar novas mercadorias e consumi-las, reproduzindo e valorizando o capital. Neste contexto capitalista, ao mesmo tempo que o homem produz mercadorias ele torna-se uma mera mercadoria, em um processo de constante

estranhamento onde o produto do trabalho é estranho ao trabalhador, e sua atividade e lucro pertence a outro proprietário: o capitalista, como afirma Marx.

O ser estranho, a quem o trabalho e o produto do trabalho pertencem, ao serviço do qual está o trabalho e para fruição do qual está o produto do trabalho é, só pode ser o próprio homem. Se o produto do trabalho não pertence ao trabalhador, é um poder estranho perante ele, então isso só é possível porque ele pertence a um outro homem que não o trabalhador. Se a sua atividade é para ele tormento, então deve ser fruição para um outro e alegria de viver de um outro (MARX, 1993, p. 64).

O trabalhador se torna mais pobre quanto mais riqueza produz, quanto mais a sua produção aumenta. O trabalhador se torna uma mercadoria tão mais barata quanto mais mercadoria cria. Assim, com a valorização do mundo das coisas, aumenta a desvalorização do mundo dos homens em proporção direta. “O trabalhador não produz apenas mercadoria; produz-se a si próprio e o trabalhador como uma mercadoria, e com efeito na mesma proporção em que produz mercadorias em geral” (idem, ibidem).

Isso evidencia que o produto produzido pelo trabalhador, torna-se a ele estranho. Dá-se, portanto, a desrealização do trabalhador como constata Marx “a realização do trabalho aparece a tal ponto como desrealização que o trabalhador é desrealizado até a morte pela fome.” (idem, p. 63).

Para Marx, à medida que o homem “perde” a dominação sobre a produção total do produto, tornando-se alheio ao processo de trabalho e no reconhecimento crítico do seu pertencimento, torna-se um ser reificado⁴. Abordando o caráter fetichista da mercadoria, Marx identifica que esta se apresenta repleta de “fantasmagorias”.

Por meio desse quiproquó os produtos do trabalho se tornam mercadorias, coisas metafísicas ou sociais [...] Isso eu chamo o fetichismo que adere aos produtos de trabalho, tão logo são produzidos como mercadorias, e que, por isso, é inseparável da produção de mercadorias (MARX, 1988, p.71).

O fetiche se constitui nesta realidade aparente da mercadoria que mascara as relações sociais entre os homens. Por ser um fenômeno específico da sociedade capitalista, o fetichismo obscurece o que de fato a sociedade é; ofusca a realidade

⁴ Reificação para Marx (1988) é a objetificação, coisificação. No processo de alienação, é o momento em que aquilo que não era passa a ser coisa, objeto.

concreta, transforma os produtos do trabalho em mercadorias, escondendo o trabalho concreto que as produziu e inviabilizando a relação social entre os indivíduos.

Marx utilizou-se de dois termos ingleses para caracterizar a dimensão ampla assumida pela categoria trabalho: *work* e *labour*. O primeiro refere-se à dimensão concreta do trabalho o qual cria valores socialmente úteis. De acordo com Antunes “O trabalho entendido como *work*, seria expressão de uma atividade genérico-social, voltada para a produção social de valores de uso sendo por isso o momento de predominância do trabalho concreto” (ANTUNES, 2005, p. 21). Em relação ao termo *labour*, este engloba as concepções voltadas a fetichização e estranhamento, decorrentes das atividades do trabalho assalariado, que para Marx é a expressão maior do trabalho alienado. Ainda conforme Antunes, o termo *labour* “Expressa a dimensão cotidiana do trabalho sob a vigência do capitalismo, aproxima-se mais da dimensão abstrata do trabalho, do trabalho alienado e desprovido de sentido humano e social” (idem, p. 22).

Partindo do pressuposto do trabalho em geral, Marx (2008) caracteriza o trabalho como produtivo ou improdutivo. Para ele o trabalho produtivo é uma categoria que pode ser determinada conforme o modo de produção da sociedade em que está inserida, isto é, da relação do homem com a natureza. Adota como ponto de partida a análise do processo de trabalho que fundamenta igualmente todas as formas de sociabilidade como uma atividade humana peculiar voltada a um fim determinado.

O trabalho é um processo de que participam o homem e a natureza, processo em que o ser humano, com sua própria ação, impulsiona, controla e regula seu intercâmbio material com a natureza. (...) No fim do processo do trabalho aparece um resultado que já existia antes idealmente na imaginação do trabalhador (MARX, 2008, p. 211-212).

Para o trabalhador, o trabalho é visto como uma atividade consciente que incide sobre um objeto. O resultado deste trabalho quando planejado, é o produto. Contudo, se o trabalho fica apenas na imaginação não haverá produto, ou seja, se o trabalho não for consciente não haverá produto do trabalho. O produto do trabalho é sua objetivação, concretiza-se em um objeto alterando a sua forma.

No processo de trabalho, a atividade do homem opera uma transformação subordinada a um determinado fim, no objeto sobre que atua ou por meio

do instrumento de trabalho. O processo extingue-se ao concluir-se o produto. O produto é um valor-de-uso, um material da natureza adaptado às necessidades humanas através da mudança de forma. O trabalho está incorporado ao objeto sobre que atuou. Concretizou-se, e a matéria está trabalhada. O que se manifestava em movimento, do lado do trabalhador, se revela agora qualidade fixa, na forma ser, do lado do produto. Ele teceu e o produto é um tecido (idem, p. 214-215).

Quando Marx utiliza a expressão processo de trabalho como um aspecto ativo do trabalho, a expressão trabalho produtivo é aplicada quando recai sobre o produto do trabalho, ou seja, “o processo do ponto de vista do resultado, do produto, evidencia-se que (...) o trabalho é produtivo” (MARX, 2008, p. 215).

Em termos abstratos, o trabalho produtivo, expressa a produção humana em sua dimensão genérica, que provem da análise específica do capital. Dessa forma, a produção é a atividade prática consciente, que implica na relação sujeito e objeto, ou seja, homem-natureza. O trabalho que se objetiva ou que resulta em produto particular, refere-se ao processo de trabalho, uma vez que se entende que o trabalho específico produz valores de uso.

O trabalho do fiandeiro, como processo de produzir valor de uso é especificamente distinto dos outros trabalhos produtivos, e a diversidade se patenteia, subjetiva e objetivamente na finalidade exclusiva de fiar no modo especial de operar, na natureza particular dos meios de produção, no valor de uso específico do seu produto (idem, p. 222).

Marx (2008) expressar as relações capitalistas de produção, enfatizando a dimensão abstrata da produção, quando mostra o trabalho produtivo na essência do modo de produção capitalista e também o modo como o valor dos meios de produção é transferido ao produto pelo trabalho concreto. Assim, a concretização de um produto é que vai determinar a relação entre a quantidade de valor de uso e quantidade do tempo de trabalho necessário para produção, usando meios de trabalho com a intenção de produzir valor de uso.

A produtividade do trabalho é determinada, pelas mais diversas circunstâncias, dentre elas a destreza média dos trabalhadores, o grau de desenvolvimento da ciência e sua aplicação tecnológica, a organização social no processo de produção, o volume a eficácia dos meios de produção e as condições naturais (idem, p.62).

No processo de trabalho em geral, o trabalho é considerado produtivo quando se verifica a concretização do trabalho através de um produto. Conforme o processo

capitalista de produção, o trabalho é caracterizado como produtivo, quando produz mais-valia, ou seja, é produtivo o trabalhador que executa trabalho produtivo, e é produtivo o trabalho que gera mais-valia, que valoriza o capital.

O conceito de trabalho produtivo não compreende apenas uma relação entre atividade e efeito útil, entre trabalhador e produto do trabalho, mas também uma relação de produção especificamente social, de origem histórica, que faz do trabalhador instrumento direto de criar mais-valia (MARX, 2008, p.578).

Todos aqueles que se enquadram no perfil de trabalhadores produtivos recebem salários, porém nem todos que são assalariados podem ser caracterizados como trabalhadores produtivos. Pois segundo Antunes:

Quando se compra o trabalho para consumi-lo como valor de uso, como serviço, o trabalho não é trabalho produtivo e o trabalhador assalariado não é trabalhador produtivo. Seu trabalho é consumido por causa de seu valor de uso, não como trabalho que gera valores de troca (ANTUNES, 2004, p. 159).

O trabalho produtivo troca-se por dinheiro como capital, enquanto que o improdutivo é aquele que se troca por dinheiro no seu sentido literal. Embora o trabalho improdutivo vise a sua troca por dinheiro, em alguns casos, ele pode juntar-se incidentalmente com o processo de produção, e o seu preço pode incidir sobre o preço da mercadoria.

Para Antunes (2004), o trabalho produtivo é também considerado como trabalho determinado socialmente, visto que implica entre o comprador e o vendedor de trabalho uma determinada relação. Para o operário, o trabalho produtivo é visto como aquele capaz de, antecipadamente, gerar apenas o valor referente à sua atividade de trabalho. Entretanto, sabe-se que o que valoriza o capital é justamente as condições em que se desenvolve o processo de trabalho.

O processo capitalista de produção não é meramente produção de mercadorias. É processo que absorve força de trabalho como mercadoria, que acrescenta valor aos meios de produção quando se transforma em nova mercadoria. A força de trabalho é propriedade do capitalista na medida em que este dispõe dos meios e da força de trabalho. Assim Marx (2008) define o valor da força de trabalho:

O valor da força de trabalho é determinado, como o de qualquer outra mercadoria, pelo tempo de trabalho necessário à sua produção e, por

conseqüência, à sua reprodução. Enquanto valor, a força de trabalho representa apenas determinada quantidade de trabalho social médio nela incorporado. Não é mais que aptidão do indivíduo vivo. A produção dela supõe a existência deste. Dada a existência do indivíduo, a produção da força de trabalho consiste em sua manutenção ou reprodução. Para manter-se, precisa o indivíduo de certa soma de meios de subsistência. O tempo de trabalho necessário à produção da força de trabalho reduz-se, portanto, ao tempo necessário de trabalho à produção desses meios de subsistência, ou o valor da força de trabalho é o valor dos meios de subsistência necessários à manutenção de seu possuidor (MARX, 2008, p. 200-201).

Para o operário, o trabalho produtivo, como qualquer outro, não é mais do que um meio para a reprodução de seus meios necessários de subsistência. Para o capitalista, a quem a natureza do valor de uso e o caráter de trabalho concreto utilizado é totalmente indiferente em si mesmo, o trabalho produtivo é puramente meio de obter dinheiro, de produzir mais-valia.

No que se refere à discussão sobre trabalho produtivo e trabalho improdutivo, a diferença entre o trabalho produtivo e o improdutivo consiste tão somente no fato de o trabalho trocar-se por dinheiro, como dinheiro, ou por dinheiro como capital. O capitalista, como representante do capital que entra no processo de valorização do capital produtivo, desempenha uma função produtiva que consiste, precisamente, em dirigir e explorar o trabalho produtivo.

A determinação do trabalho produtivo (e, por conseguinte, também a do improdutivo, como seu contrário) funda-se, pois, no fato de que a produção do capital é produção de mais-valia, e em que o trabalho empregado por aquela é trabalho produtor de mais-valia.

2.2 A ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO NO CAPITALISMO

Para Marx a produção dos bens materiais da sociedade não era obra de homens isolados, mas do esforço do trabalho coletivo de todos os homens envolvidos no processo produtivo. O trabalho é que gera riqueza e promove o desenvolvimento da produção e do capitalismo. A fim de aumentar a produção dos bens materiais, as empresas capitalistas implementam uma forte e bem elaborada divisão do trabalho, tendo como fim o aumento da produtividade e a alienação do trabalhador, visto que esse deixa de acompanhar todo o processo produtivo,

tornando-se especialista no que faz. Mesmo fazendo uma só tarefa, seu trabalho é produto social, em função de produzir como resultado, a mercadoria. Nesse contexto, o trabalho é considerado para Marx como o gerador da riqueza social, o impulsionador do desenvolvimento produtivo e o responsável pela produção da mercadoria, na qual está embutido um valor de troca, escondendo as relações sociais de trabalho e promovendo a mais-valia, geradora do lucro capitalista.

De acordo com Engels o primeiro estágio da sociedade é representada pela sociedade sem classes. A passagem da sociedade sem classe à sociedade de classes, se dá pela gradual emergência da noção de riqueza e como consequência dela da noção de propriedade a qual evolui para uma noção e para prática da apropriação da riqueza em caráter privado. Com o surgimento da propriedade privada os indivíduos diferenciam-se em proprietários e não proprietários.

Enquanto a propriedade era exercida em caráter coletivo, o processo de trabalho subentendia relações igualitárias, ou seja, os homens não se diferenciavam entre si no processo de trabalho, assim como essa condição diferencia no interior do todo social. Com a propriedade sendo coletiva todos eram igualmente proprietários, não há diferenças sociais como função de diferenças econômicas. Nessa realidade o processo de trabalho era realizado tendo como objetivo o bem comum, isto é, a satisfação das necessidades sociais por igual, já que todos eram igualmente proprietários dos meios de produção.

Com o surgimento da propriedade privada o trabalho deixa de ser realizado na perspectiva do interesse comum, pois agora a sociedade se divide em proprietários e não proprietários e a produção social passa a ser comandada pelos interesses de quem detém a condição de proprietário. Estabelece-se, portanto, no processo de trabalho, uma subordinação dos não proprietários aos proprietários, subordinação essa que vai se refletir no interior da sociedade, formando as diferentes classes. Surge a partir daí a produção do excedente que é o resultado do trabalho realizado além do necessário pelos trabalhadores subordinados, que é apropriado pelos donos do meio de produção. A primeira forma social que adquire esse processo de subordinação no interior do processo de trabalho é a escravista.

As contradições da sociedade do modo de produção escravista levam à sua superação e substituição pelo modo de produção feudal. Aí a relação de subordinação no processo de trabalho permanece, porém sob uma forma diferente, porque enquanto na sociedade escravista a natureza dessa subordinação era

regulada pelo escravo, como forma predominante da riqueza social, no modo de produção feudal a riqueza social aparece sob a forma predominante da terra o que configura novas relações de subordinação. O trabalho explorado deixa de ser escravista e passa a ser servil.

Assim, como a sociedade escravista foi superada pela sociedade feudal esta foi superada e substituída pela sociedade capitalista. Esse processo se deu pela mudança da forma predominante da riqueza, que era a terra, pelo capital, que é a forma predominante de riqueza no capitalismo. E se processou, historicamente, pela expansão do comércio que acompanhou o surgimento e o estabelecimento de novas relações de produção dentro das quais as relações de produção, dentro das quais a relação de trabalho é subentendida pelo assalariamento.

Nesse novo contexto, mantém-se a mesma subordinação que é inerente ao processo de trabalho em qualquer sociedade de classe, embora aparecendo sob uma natureza diferenciada (a relação de trabalho assalariada) devido a nova configuração do processo de trabalho no qual nasce a formação da riqueza neste novo modo de produção, que é o capital.

A propriedade privada é a característica do capitalismo, e enfatiza a importância de um mercado livre com mecanismo para o movimento e acumulação de capital. Marx (1988) observa isso, através da dinâmica da luta de classes, dando ênfase às relações entre proletariado (classe dominada) e burguesia (classe dominante). Assim, a classe operária é um pressuposto do sistema, ou seja, a classe dominante acumulará riquezas por meio da exploração do trabalho da classe operária. Com base nisso e no constante desenvolvimento das forças produtivas que a classe burguesa realizou a Revolução Industrial (1776-1830), a qual proporcionou grandes transformações na vida social da humanidade e das ciências. Pois, à medida que as máquinas iam surgindo e novas tecnologias eram inseridas no processo produtivo, era imprescindível uma organização de métodos e técnicas para racionalizar as atividades produtivas das organizações.

2.2.1 Taylorismo, fordismo e toyotismo

No século XX, o trabalho na era fordista, caracterizou-se pela exploração intensa do trabalhador. Sendo visto como um apêndice da máquina, o trabalhador fordista sofria com o trabalho recorrente, massificado, mal-pago e intenso, esse trabalho fazia com que o lucro do capitalista aumentasse cada vez mais, ou seja, quanto mais o capitalista explorasse o trabalhador maior seria o seu lucro porque maior é a mais-valia, que é o ganho do capital sobre o trabalho.

Os princípios de organização do trabalho criados pelo engenheiro Frederick Winslow Taylor (1856-1915), conhecido como taylorismo, podem ser compreendidos como sendo um conjunto das teorias para aumento da produtividade do trabalho fabril e da organização de tarefas de trabalho fragmentadas segundo padrões rigorosos de tempo e estudo do movimento. Com esse método, Frederick Taylor aperfeiçoou a divisão do trabalho introduzida pelo sistema de fábrica, assegurando definitivamente o controle do tempo do trabalho pela classe dominante, visando com que a produção real do trabalho se aproximasse ao máximo da sua capacidade produtiva, assim, para Teixeira:

A grande indústria opera uma mudança radical na organização do trabalho. Nela, a cooperação simples reaparece como conglomerados de máquinas, que passam a desempenhar as funções que antes cabiam a cada um dos diferentes trabalhadores. (...), a grande indústria configura-se, por excelência, como a forma de produção de mercadorias mais adequada às exigências de valorização do capital. Nela o capital torna-se sujeito do processo de valorização, porque, doravante, são os meios de produção que empregam o trabalhador e não o contrário, como ocorria na cooperação simples e na manufatura (TEIXEIRA e FREDERICO, 2008, p.92-93).

Segundo Motta (1985), Frederick Taylor foi o pioneiro da organização racional do trabalho industrial. Desenvolveu o estudo do tempo necessário à execução de cada tarefa determinada e afirmava que a análise e o controle de cada operação fabril (do homem ou da máquina) são fundamentais para alcançar a eficiência operacional e, portanto, elevar a produtividade do trabalho. Compreende-se então

que com esse objetivo, estabeleceram-se os princípios do que Frederick Taylor chamou de "um honesto dia de trabalho" e propôs um sistema de incentivos e remuneração do operário para aumentar sua produtividade. Chiavenato (2000) chama a atenção ressaltando que o Taylorismo abrange um sistema de normas voltadas para o controle dos movimentos do homem e da máquina no processo de produção, incluindo propostas de pagamento pelo desempenho do operário (prêmios e remuneração extras conforme o número de peças produzidas).

Esse sistema foi muito aplicado nas medidas de racionalização e controle do trabalho fabril, mas também criticado pelo movimento sindical, que o acusou de intensificar a exploração do trabalhador e de desumanizá-lo, na medida em que procura automatizar seus movimentos. Ao ser acusado pelo movimento sindical de intensificar a exploração do trabalhador e desumanizá-lo, Frederick Taylor argumentava que os interesses de empregados e empregadores não são antagônicos. De acordo com Pellegrini (1998) "Em Taylor ambas as partes devem estar interessadas em ver aumentar a produção, visto que dessa forma 'todos' lucrariam. Ou seja, quanto maior fosse o bolo, maior seria a fatia de cada um." (PELLEGRINI, 1998, p.11).

Taylor observou que era necessário diminuir os custos operacionais, o que permitiria o aumento da eficiência do operário na fábrica. Esta ênfase nas tarefas iniciava um processo de mudança e visão na organização do trabalho. Ele percebe que quanto maior a produtividade obtida do trabalho maior seria o lucro dos empresários, defendendo que esse aumento da produtividade gerava a chance de melhores empregos e renda para os trabalhadores.

Com a otimização da produção, Frederick Taylor propôs seus métodos para a fábrica onde trabalhava, a qual o incumbiu de aplicá-los, o que lhe proporcionou fama, aprofundando seus estudos relacionados à organização do trabalho no espaço fabril. Para Pinto (2007), a divisão do trabalho nas fábricas se apresenta polarizado o bastante para haver a separação das funções, o que possibilita a cada responsável o cumprimento de seu trabalho, sem ser necessário acumular habilidade e conhecimento além de um nível mínimo. O conhecimento e a habilidade do trabalhador na grande fábrica fazem com que ele desenvolva sua função em condições variadas, ou seja, o trabalhador esboçará todas as operações intelectuais e físicas em uso, medindo o tempo gasto na realização de cada trabalho.

a apropriação do conhecimento dos trabalhadores, tendo como fim desenvolvê-lo para elevar e regularizar a produtividade e a qualidade, foram apontados por Taylor como suas motivações principais na formulação desse sistema, fica claro que tais preocupações estiveram muito mais associadas ao controle do ritmo de trabalho e à sua intensificação de possibilidades de aumentar a extração de mais-valia aos trabalhadores (PINTO, 2007, p. 37).

Henry Ford (1863-1947), industrial norte-americano, conhecido como o pai da indústria automobilística, dá continuidade à teoria de Taylor, desenvolvendo seu método industrial fundamentado na linha de montagem para gerar uma grande produção, pois no sistema fordista é a velocidade automática da linha de série que impõe ao trabalhador a sua condição de disposição para o trabalho, estabelecendo a melhor maneira de trabalhar. O sistema fordista de produção surgiu no rastro do Taylorismo e, embora partisse de princípios Tayloristas, não se confundia com ele, já que:

o que havia de especial em Ford (e que, em última análise, distingue o fordismo do taylorismo) era a visão, seu reconhecimento explícito de que produção em massa significava consumo em massa, um novo sistema de reprodução da força de trabalho, uma nova política de controle e gerência do trabalho, uma nova estética e uma nova psicologia, em suma, um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista (HARVEY, 2008, p.121).

O sistema fordista teve uma vasta repercussão, e desde o início do século XX até os anos de 1970 serviu de referência para os sistemas de produção, porém, mesmo no seu apogeu já existiam problemas, tanto internamente aos países de capitalismo avançado, como em relação aos países periféricos, onde o fordismo se implantava de forma precária. Logo, a partir de meados da década de 1960, o sistema dava sinais de que existiam sérios problemas que para Harvey:

Na época, a recuperação da Europa Ocidental e do Japão tinha se completado, seu mercado interno estava saturado e o impulso para criar mercados de exportação para os seus excedentes tinha de começar (...). E isso ocorreu no momento em que o sucesso da racionalização fordista significava o relativo deslocamento de um número cada vez maior de trabalhadores da manufatura. O conseqüente enfraquecimento da demanda efetiva foi compensado nos Estados Unidos pela guerra à pobreza e pela guerra do Vietnã. Mas a queda da produtividade e da lucratividade corporativas depois de 1966 (...) marcou o começo de um problema fiscal nos Estados Unidos que só seria sanado às custas de uma aceleração da inflação, o que começou a solapar o papel do dólar como moeda-reserva internacional estável. A formação do mercado do eurodólar e a contração do crédito no período 1966-1967 foram, na verdade, sinais prescientes da redução do poder norte-americano de regulamentação do sistema financeiro

internacional. Foi também perto dessa época que as políticas de substituição de importações em muitos países do Terceiro Mundo (da América Latina em particular), associadas ao primeiro grande movimento das multinacionais na direção da manufatura no estrangeiro (no Sudeste Asiático em especial), geraram uma onda de industrialização fordista competitiva em ambientes inteiramente novos, nos quais o contrato social com o trabalho era fracamente respeitado ou inexistente. Daí por diante, a competição internacional se intensificou à medida que a Europa Ocidental e o Japão, seguidos por uma gama de países recém-industrializados, desafiaram a hegemonia estadunidense no âmbito do fordismo a ponto de fazer cair por terra o acordo de Bretton Woods e de produzir a desvalorização do dólar. A partir de então, taxas de câmbio flutuantes e, muitas vezes, sobremodo voláteis substituíram as taxas fixas da expansão do pós-guerra (HARVEY, 2008, p. 135).

Com a crise do petróleo e a evolução desse quadro, que resultou na intensa recessão de 1973_ “crise da superacumulação” _, acentuada pelo choque do petróleo. A partir daí demarca-se a crise do modelo fordista-keynesiano, com o imperativo do capital gerar e estabelecer um novo padrão de acumulação, que Harvey chama de “Acumulação flexível”.

A acumulação flexível, como vou chamá-la, é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apóia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado “setor de serviços”, bem como conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas (tais como a “Terceira Itália”, Flandres, os vários vales e gargantas do silício, para não falar da vasta profusão de atividades dos países recém-industrializados). Ela também envolve um novo movimento que chamarei de “compressão do espaço-tempo” no mundo capitalista — os horizontes temporais da tomada de decisões privada e pública se estreitaram, enquanto a comunicação via satélite e a queda dos custos de transporte possibilitaram cada vez mais a difusão imediata dessas decisões num espaço cada vez mais amplo e variegado (idem, p. 140).

Assim, “a crise do fordismo pode ser interpretada até certo ponto como esgotamento das opções para lidar com o problema da superacumulação.” (HARVEY, 2008, p. 173). O que significa que a partir da crise de 1973, começou um período de transformações, buscando novas formas de mercado, novo sistema produtivo, que consistisse em um novo modelo de acumulação tendo a flexibilidade como a diretriz desse processo.

Analisando a conjuntura percebe-se que cada vez mais o trabalho vem se organizando de forma diferente, não mais baseado nos princípios tayloristas e fordistas (produção em série), mas pela integração de tarefas executadas pela força de trabalho flexível, terceirizada, tecnicamente qualificada e diversificada.

Antunes (1999) ao analisar o capitalismo contemporâneo, identifica mudanças no mundo do trabalho, a partir do desenvolvimento do fordismo/taylorismo e do processo de acumulação flexível, fundamentais para os questionamentos sobre o processo de organização do trabalho no sistema de produção capitalista. Para este autor, o fordismo e o taylorismo mesclam-se com outros processos produtivos, onde o cronômetro e a produção em massa e em série são “substituídos” pela flexibilização da produção, por novos padrões de busca de produtividade, por novas formas de adequação da produção à lógica do mercado, ou seja,

os modelos tradicionais fordistas/tayloristas deram lugar à especialização flexível, onde as expressões “controle de qualidade total”, “gestão participativa”, “terceirização”, “subcontratações” visíveis no mundo japonês passam a fazer parte dos países capitalistas (ANTUNES, 1999, p. 24).

Assim, as transformações no mundo do trabalho são geradas pela introdução da automação, da microeletrônica, da robótica e do toyotismo e para entender as repercussões que essas transformações tiveram no mundo do trabalho, é necessário que se compreenda os princípios que embasaram o modelo fordista de produção. Para Antunes, o fordismo,

é a forma pela qual a indústria e o processo de trabalho consolidaram-se ao longo deste século, cujos elementos constitutivos básicos eram dados pela produção em massa, através da linha de montagem e de produtos mais homogêneos, através do controle dos tempos e movimentos pelo cronômetro taylorista e da produção em série fordista (...), compreende-se o fordismo como o processo de trabalho que, junto com o taylorismo, predominou na grande indústria capitalista” (idem, p.25).

As repercussões dessas transformações para a classe trabalhadora são sobremaneira desastrosas, pois a desproletarização e a precarização das formas de trabalho acarretaram a complexificação da classe trabalhadora e o enfraquecimento da sua unidade política. Essa complexificação da classe trabalhadora, além de fragmentar os trabalhadores, possibilitou que fossem retirados direitos historicamente conquistados, o que ocasionou o enfraquecimento do

movimento sindical e, o seu controle através do “sindicato da empresa” (ANTUNES, 2000).

Entre as experiências do capital que se distinguiam do binômio taylorismo/fordismo, estar o “toyotismo” ou o “modelo japonês”, o qual repercutiu quando comparado com o modelo sueco, à Itália, à Alemanha, dentre outros. O toyotismo, igualmente denominado ohnismo, tendo seu principal engenheiro criador Ohno, nasceu na Toyota, no Japão pós-45, e rapidamente é disseminado para as grandes companhias.

Assim, o toyotismo passou a representar uma opção possível para a superação da crise capitalista. Para Antunes, “Seu desenho organizacional, seu avanço tecnológico, sua capacidade de extração intensificada do trabalho, bem como a combinação de trabalho em equipe, os mecanismos de envolvimento, o controle sindical, eram vistos pelas capitais do Ocidente como uma via possível de superação da crise de acumulação” (ANTUNES, 2000, p. 53). Dessa forma, a característica flexível da dinâmica produtiva toyotista se torna compreensível nas palavras de Antunes ao diferenciá-los do fordismo:

- 1) é uma produção muito vinculada à demanda, visando atender às exigências mais individualizadas do mercado consumidor, diferenciando-se da produção em série e de massa do taylorismo/fordismo. Por isso sua produção é variada e bastante heterogênea, ao contrário da homogeneidade fordista;
- 2) fundamenta-se no trabalho operário em equipe, com multivariabilidade de funções, rompendo com o caráter parcelar típico do fordismo;
- 3) a produção se estrutura num processo produtivo flexível, que possibilita ao operário operar simultaneamente várias máquinas (na Toyota, em média até 5 máquinas), alterando-se a relação homem/máquina na qual se baseava o taylorismo/fordismo;
- 4) tem como princípio o just in time, o melhor aproveitamento possível do tempo de produção;
- 5) funciona segundo o sistema de kanban, placas ou senhas de comando para reposição de peças e de estoque. No toyotismo, os estoques são mínimos quando comparados ao fordismo;
- 6) as empresas do complexo produtivo toyotista, inclusive as terceirizadas, têm uma estrutura horizontalizada, ao contrário da verticalidade fordista. Enquanto na fábrica fordista aproximadamente 75% da produção era realizada no seu interior, a fábrica toyotista é responsável por somente 25% da produção, tendência que vem se intensificando ainda mais. Essa última prioriza o que é central em sua especialidade no processo produtivo (a chamada “teoria do foco”) e transfere a “terceiros” grande parte do que antes era produzido dentro de seu espaço produtivo. Essa horizontalização estende-se às subcontratadas, às firmas “terceirizadas”, acarretando a expansão dos métodos e procedimentos para toda a rede de fornecedores. Desse modo, flexibilização, terceirização, subcontratação, CCQ, controle de qualidade total, kanban, just in time, kaizen, team work, eliminação do desperdício, “gerência participativa”, sindicalismo de empresa, entre tantos outros pontos, são levados para um espaço ampliado do processo produtivo;

7) organiza os Círculos de Controle de Qualidade (CCQs), constituindo grupos de trabalhadores que são instigados pelo capital a discutir seu trabalho e desempenho, com vistas a melhorar a produtividade das empresas, convertendo-se num importante instrumento para o capital apropriar-se do *savoir faire* intelectual e cognitivo do trabalho, que o fordismo desprezava;

8) o toyotismo implantou o “emprego vitalício” para uma parcela dos trabalhadores das grandes empresas (cerca de 25 a 30% da população trabalhadora, onde se presenciava a exclusão das mulheres), além de ganhos salariais intimamente vinculados ao aumento da produtividade. O “emprego vitalício” garante ao trabalhador japonês que trabalha nas fábricas inseridas nesse modelo a estabilidade do emprego, sendo que aos 55 anos o trabalhador é deslocado para outro trabalho menos relevante, no complexo de atividades existentes na mesma empresa (ANTUNES, 2001, p. 54-55).

Portanto, ao contrário do operário e da produção fordistas, que se caracterizavam por uma rigidez no processo produtivo, o operário e a produção toyotistas se caracterizam pela multifuncionalidade do trabalhador, que opera várias máquinas ao mesmo tempo e pela produção voltada para atender necessidades individualizadas.

As repercussões dessas transformações para o mundo do trabalho e para a classe trabalhadora foram, com certeza, importantes. Um sistema de trabalho flexível necessita de um sistema de regulação flexível, com “novas formas de estruturação” (IAMAMOTO, 2003, p.54). Isso porque as relações de trabalho, síntese do pacto até então vigente, encontrar-se-iam em descompasso com a dinâmica emergente de acumulação e precisariam ser desregulamentadas em favor de práticas de negociação direta, logo, sem intermediação do Estado.

Simultaneamente a esse processo de desregulamentação do sistema de regulação antes existente, construiu-se um novo sistema de relações de trabalho, que estivesse em consenso com as novas formas de organização da produção que estavam sendo implementadas, já que se buscava a participação ativa dos trabalhadores no processo produtivo. Daí surge o discurso da produção cooperada:

A concepção de produção cooperada sustenta-se no argumento sobre a necessidade da construção de uma relação dinâmica entre capital e trabalho no universo produtivo. Nessa visão, é fundamental a participação ativa dos trabalhadores em todas as etapas do processo produtivo. Os impactos dessa nova concepção de organização produtiva resultaram na substituição da idéia de *produção automatizada* pela de *produção integrada* (DEDECCA, 1998, p. 35).

Cabe observar que a reestruturação produtiva não aconteceu de forma homogênea, nem no que se refere às atividades, ao país, ou ainda a uma empresa, permanecendo vários arranjos que foram sendo implementados pelas empresas em seus processos de reestruturação produtiva, continuando também as empresas que atuam em acordo com os princípios vigentes no sistema taylorista/fordista. Assim, o papel das políticas econômicas que se regem pela lógica da reestruturação produtiva é determinado na ótica neoliberal como:

a tendência de flexibilização das relações de trabalho, caracterizada pela perda de espaço da regulação pública para aquela que se realizava nos espaços privados das empresas (...) considera-se fundamental que as empresas tenham a capacidade de reorganizar rapidamente o processo de trabalho e, conseqüentemente, as funções e as tarefas que cada trabalhador realiza (DEDECCA, 1998, p. 274).

Esse período é marcado por uma ofensiva aos direitos do trabalho: surge o trabalho precarizado nas mais distintas formas de contratação (terceirizados, temporários, trabalho feminino, dupla jornada, entre outras.), baseado pela desconcentração fabril operado pela ideologia do toyotismo.

De maneira geral, os impactos da reestruturação produtiva sobre o mercado de trabalho têm tomado as seguintes formas: ampla mobilidade da força de trabalho; crescimento da participação do trabalho informal; redução dos salários reais na maioria dos setores; aumento do recurso à subcontratação do trabalho, com a participação do trabalho a domicílio; maior seletividade das empresas na contratação de trabalhadores, em termos da sua qualificação e atitudes, pela grande disponibilidade de mão-de-obra no mercado, onde o aumento de produtividade tem parecido não mais significar novos empregos, visto que cada vez produz-se mais com menos funcionários.

O “trabalho polivalente”, “multinacional”, “qualificado”, combinado com uma estrutura mais horizontalizada e integrada entre diversas empresas, tem como finalidade o disciplinamento da força de trabalho, para implantar formas de capital e de trabalho intensivo instaurando uma série de “dispositivos coercitivos” implícitos nos mecanismos do despotismo de mercado impulsionados pelas políticas neoliberais. “O complexo de reestruturação produtiva era a resposta estratégica dos capitalistas à luta de classes na produção, tendo em vista o poder de comando das empresas” (ALVES, 2000, p. 253-254).

E é aí que se podem distinguir os artifícios do capital. De acordo com Mészáros (2009), o sistema de metabolismo social do capital é irreprimível e possui uma capacidade de controle diante das adversidades que se interpõem ao seu desenvolvimento. O operário meramente executor não era mais lucrativamente interessante para o capital frente ao operário polivalente e participativo. Além disso, as lutas sociais do operariado em defesa de melhores condições de trabalho e respeito aos seus direitos moviam os interesses do capital e deveriam ser rapidamente solucionadas.

O capital “destrói”, então, o operário/executor e “constrói” o profissional polivalente, flexível, participativo, organizativo e altamente especializado. Essa “incorporação” prova o quanto o sistema de metabolismo social do capital é incontrolável.

3 A REESTRUTURAÇÃO DO CAPITAL E O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

3.1 OS PORTOS NO PROCESSO DE INTERNACIONALIZAÇÃO DO CAPITAL

A partir da segunda metade do século XIX, o intenso desenvolvimento industrial, a intensa concorrência por mercados, a transição do capitalismo concorrencial à fase do capitalismo monopolista e a crise econômica de superprodução induziram os governos da França, da Inglaterra, da Alemanha, entre outros a adotarem uma política expansionista em busca de áreas de investimentos e de novos mercados, originando o **imperialismo**.

Apoiando-se nas leis do nascimento, desenvolvimento e decadência do capitalismo, Lênin, realizou uma análise da essência econômica e política do imperialismo. Segundo Catani (1985), Lênin caracterizou o Imperialismo como sendo o capitalismo parasitário, moribundo, em estado de putrefação, tendo revelado as condições de seu aparecimento, a inevitabilidade e a necessidade da substituição do capitalismo por um regime social novo e progressivo: o socialismo. Assim, em sua essência econômica o imperialismo é o capitalismo monopolista, nascido exclusivamente da livre concorrência, quando o capitalismo passa para uma estrutura econômica e social mais elevada.

Segundo Lênin (1979) uma das particularidades do capitalismo nesse momento se dá com a crescente e intensa concentração e centralização da produção mecanizada. Dessa forma, a aplicação das invenções técnicas nas indústrias e nos transportes (em especial a máquina a vapor e as novas técnicas de fundição), associada aos ideais do liberalismo⁵, proporcionaram a expansão econômica e a ampliação dos mercados a uma escala mundial.

As empresas necessitam crescer e expandir seu mercado, mas para isso, recorreram a investimentos em máquinas e novas instalações. Assim, com o objetivo de financiar esse desenvolvimento, aprimoram-se os bancos e as corretoras de

⁵ O liberalismo tem suas origens na filosofia iluminista, no qual propunha, no plano econômico, a liberdade de produzir, vender e comprar, onde, quando e como a burguesia quisesse. A liberdade dos empresários traria segundo um teórico do pensamento liberal, Adam Smith, “a riqueza das nações”.

valores. Ao mesmo tempo, há o enfraquecimento da livre concorrência. Os bancos emprestam dinheiro às empresas ou investem diretamente nelas. O sistema bancário torna-se influente e passa a controlar as demais atividades econômicas e as indústrias, por sua vez, unificam ou formam bancos, a fim de expandir sua capacidade de autofinanciamento.

Diante disso, observa-se uma grande disparidade nas inovações institucionais das empresas através dos *trusts*, que ocorre com a fusão e incorporação de empresas envolvidas de um mesmo setor de atividade, na qual várias empresas passam a constituir uma única organização, com intuito de dominar determinada oferta de produtos e/ou serviços. O exemplo disso é a junção de empresas de grãos, processamento de soja e trigo, fertilizantes, fabricação de produtos alimentícios (todas voltadas ao agronegócio e alimentos).

Os cartéis, que é um acordo comercial realizado entre empresas produtoras que, embora conservem a autonomia interna, se organizam em sindicato para distribuir entre si cotas de produção, mercados, e determinar preços, suprimindo a livre concorrência. Por fim, criam-se os conglomerados, e/ou os grupos que atuam no sentido de criar *holdings*, ou seja, uma única organização que reúne várias corporações, dos mais distintos setores e ramos, o que garante a aumento e a diversificação dos negócios, e, portanto, o controle da oferta de determinados produtos ou serviços.

Com a consolidação do capitalismo financeiro, as empresas tornam-se muito mais influentes, acentuando a internacionalização dos capitais. Em geral, as megaempresas têm um acionista majoritário, que pode ser representado por uma pessoa, outra empresa, um banco ou uma holding. Assim, as grandes empresas passam a se apoderar das mais importantes fontes de matérias-primas, principalmente as indústrias siderúrgicas e de carvão que eram as mais cartelizadas da sociedade capitalista. Para Catani (1985), a posse monopolista das fontes mais importantes de matérias-primas aumentou enormemente o poderio do grande capital e tornou mais agudas as contradições entre indústria cartelizada e não cartelizada.

No capitalismo monopolista, o capital financeiro tem um papel muito importante, por ter várias formas de capital produtor de juros, pois o capital financeiro (fusão do capital bancário com o industrial, com predomínio do primeiro) é o capital líquido que os comerciantes e os industriais utilizam, é também a razão

estrutural do fenômeno político do imperialismo. Assim, para Hobson(1985)⁶, existe mais que um comércio internacional, existe uma ampla característica da internacionalização da economia que é a exportação de capitais, dessa forma, os investimentos pelo mundo realizados, especialmente, pela Inglaterra sob a forma de construção de ferrovias – a forma mais nítida –, de portos, de sistemas de iluminação elétrica, de sistemas de abastecimento de água, esgoto e gás, além de exploração de projetos de mineração. A particularidade do pensamento de Hobson (1985) se explica a partir do processo de expansão mundial do capitalismo devido ao subconsumo e à superprodução nas economias européias centrais, em específico, a inglesa. Devido ao baixo consumo das economias mais dinâmicas, as corporações buscam mercados fora da Europa, o que dá origem ao imperialismo.

Catani (1985) resume a história dos monopólios, em linhas gerais, como aquela que nas décadas de 1860 e 1870 atinge o grau superior, máximo, do desenvolvimento da livre concorrência. Nessa época, observa-se um longo período de desenvolvimento dos cartéis, os quais passam a ser uma das bases de toda a vida econômica: o capitalismo transformou-se em imperialismo. E esses cartéis estabelecem entre si acordos sobre as condições de venda e sobre os prazos de pagamento; repartem os mercados de venda; fixam a quantidade de produtos a fabricar; estabelecem os preços; distribuem os lucros entre as diferentes empresas, etc.

Na sua fase imperialista, o capitalismo conduz socialização total da produção nos seus mais variados aspectos, em que a produção passa a ser social e a apropriação continua a ser privada de um número reduzido de indivíduos. Para Lênin (1979, p. 594), “o capitalismo (...) arrasta, por assim dizer, os capitalistas, contra a sua vontade e sem que disso tenham consciência, para um novo regime social de transição entre a absoluta liberdade da concorrência e a socialização completa”.

As associações monopolistas rejeitam aqueles que não fazem parte dos cartéis. Além de usarem as técnicas para vencer a competição, privatizam as matérias primas, os meios de transportes, força de trabalho mediante “alianças”, acordos com compradores para que estes mantenham relações apenas com os cartéis, e diminuição sistemática dos preços. Logo, Lênin (1979) apreende o

⁶ John Atkinson Hobson foi um economista inglês muito importante por sua teoria do subconsumo e superprodução e que teve influência sobre Lênin, Keynes e Rosa Luxemburgo.

imperialismo como a exportação de capitais desempenhada pelo capital monopolista financeiro em busca de altas taxas de lucro e que, às vezes, vem associado à ocupação territorial. Para ele, o imperialismo seria a ampliação da acumulação capitalista, com exportação de capitais e fusão do capital bancário com o industrial.

O monopólio, quando instituído, penetra de maneira absolutamente inevitável em todos os aspectos da vida social, independentemente do regime político e de qualquer outra particularidade. Dessa forma, o que caracterizava o velho capitalismo, no qual dominava inteiramente a livre concorrência, era a exportação de mercadorias, enquanto que a característica básica do capitalismo moderno, no qual impera o monopólio, é a exportação de capitais.

Na visão de Catani (1985) os países que recebem dinheiro emprestado insistem junto às grandes potências no sentido de conseguirem cada vez mais empréstimos. Assim, mesmo que as perspectivas políticas não sejam animadoras e que o país que tomou o empréstimo esteja com sua economia abalada, raramente qualquer dos mercados monetários se decide a negar um empréstimo, com receio de que outro país se adiante, conceda e, ao mesmo tempo, obtenha certas vantagens em troca do serviço que presta. Nas transações internacionais deste gênero o credor obtém quase sempre algo em proveito próprio: um benefício no tratado de comércio, a construção de um porto, uma concessão lucrativa.

A criação e o desenvolvimento da infra-estrutura urbana verificadas entre o final do século XIX e o início do século XX, especificamente a construção de portos, foram empreendimentos que exigiram grandes capitais e o domínio de uma tecnologia cada vez mais específica, no qual obedeceram a uma fase de internacionalização do capital interessada em investir nos países, em que a iniciativa ainda não tinha sido criada. Segundo Baudouin (1999, p.27), cria-se a cidade portuária como novo espaço produtivo de circulação que exige a criação dos cais, ou seja, o porto é a integração do espaço produtivo na economia mundial e regional, o que exige das cidades marítimas estratégias para movimentar seus diversos recursos humanos e espaciais.



Figura 1: Doca do Reducto, século XIX⁷.
Fonte: Belém da Saudade, 1998, p. 41.

Deste modo, as mudanças na economia mundial forçam todas as cidades portuárias a reorganizarem-se, todos os países ressentem a necessidade de praças de comércio capazes de ligá-los às novas redes de circulação. Para Collin (1999, p.39), “os portos são os lugares centrais dessa conexão com a troca internacional, permitindo que cada país introduza, não apenas mercadorias mas, igualmente e sobretudo, as mais-valias resultantes da passagem das mesma por essa conexão.”

Esse processo foi permitido pela diminuição das barreiras ao livre-comércio e pelo progresso sem precedentes dos transportes na segunda metade do século XIX. O transporte marítimo sofreu uma verdadeira revolução, que se demonstrou pelo aumento da capacidade dos navios, por ganhos em velocidade e por uma diminuição significativa do custo do frete, contribuindo para o encurtamento relativo das distâncias para os homens, as mercadorias e as informações (Harvey, 2008). Para isso, os portos das cidades inseridas no mundo industrial moderno foram reestruturados para acompanhar o movimento de modernização do transporte marítimo.

No Brasil, a construção de portos modernos no Rio de Janeiro e em Santos explica visivelmente esse fenômeno. Os investimentos realizados em infra-estrutura e equipamentos portuários se registraram numa dinâmica de modernização

⁷ Ao fundo a Baía do Guajará, da ribeira então existente na época até a murada do atual Porto de Belém, ocorreram aterros obtidos por dragagem da baía do Guajará e que levaram ao desaparecimento planejado dessa doca pela concessão da construção do porto para Farquhar.

ordenada dos instrumentos técnicos capazes de valorizar as vantagens comparativas da economia brasileira por mediação da facilitação das operações de drenagem do interior para o litoral. Nos países periféricos, como o Brasil, a tática de proteção do mercado interno associado a políticas de substituição das importações permitiu a transição do modelo primário-exportador para um modelo mais urbano-industrial. Já nos países centrais, as corporações se favoreceram das proteções erguidas pelos governos para se firmarem internamente por meio da inovação tecnológica e de investimentos na capacidade de produção que permitiram eliminar os concorrentes menos competitivos.

No que diz respeito aos sistemas de circulação, eles são também bastante centrados no território nacional. Para que os portos, dentro da lógica dominante da concorrência, pudessem apresentar fatores de diferenciação em relação aos seus concorrentes, foram necessárias reformulações que objetivaram uma redução de custos operacionais, com ganhos de produtividade. A inserção do porto de Santos e de outros portos nos circuitos da produção industrial transformou a cidade-porto em simples anexo ou prolongamento das linhas de montagem de tipo fordista (Cocco, 1999, p. 15). O porto foi transformado em uma base física que possibilitava um conjunto de operações industriais, de transporte e de distribuição. Assim, considera-se que, ao longo da história da formação do território de um país, são as relações sociais que dão a sua existência real,

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas com o quadro único no qual a história se dá. No começo era a natureza selvagem, formada por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina. Através da presença desses objetos técnicos: hidroelétricas, fábricas, fazendas modernas, portos, estradas de rodagem, estradas de ferro, cidades, o espaço é marcado por esses acréscimos, que lhe dão um conteúdo extremamente técnico (SANTOS, 1999, p. 51).

De fato, surgem os portos como extensos objetos técnicos capazes de fazer circular fluxos de mercadorias, formando, por conseguinte, uma das estruturas decisivas das relações entre mercados regionais e a mundialização. É neste cenário que os portos aparecem como espaço estratégico da atual reestruturação produtiva, que posicionou os portos no centro de uma economia de fluxos cada vez mais dinâmica.

3.2 ASPECTOS HISTÓRICOS DA ATIVIDADE PORTUÁRIA NO BRASIL

O papel dos portos no processo de criação das cidades brasileiras e de organização do espaço econômico que seguiu a colonização desta região do mundo. No caso do Brasil, as primeiras instalações portuárias serviam ao embarque/desembarque de colonos, escravos e mercadorias, constituindo-se num elo importante entre a metrópole portuguesa e as cidades brasileiras. Com o desenvolvimento de um modelo primário exportador revelavam-se os portos que escoavam a produção referente aos ciclos econômicos brasileiros (pau brasil, açúcar, ouro e prata, etc.). Deste modo, os portos acompanhavam uma lógica de saída da produção das *hinterlândias* regionais, que se conectavam com o mercado internacional da época.

Como exemplo, observa-se que no período da ascensão da cana-de-açúcar os estados da Bahia e Pernambuco eram quem tinham os portos de maior movimento e por isso diferenciavam-se por uma organização político-administrativa avançada e apreciada pela coroa portuguesa, a qual limitava a utilização dos portos brasileiros somente a navios lusitanos. Em 1808, a abertura dos portos às nações amigas de Dom João VI estabeleceu um importante marco para o sistema portuário brasileiro na medida em que constituiu a inserção dos portos brasileiros às trocas com outras nações que não somente a metrópole.

O ciclo da mineração⁸ foi responsável pelo deslocamento do eixo característico do comércio do Brasil Colônia do Nordeste para o Sudeste, que foi politicamente e administrativamente confirmado pela transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro na segunda metade do século XVIII. Assim, o porto do Rio de Janeiro se afirmou como o mais importante do país e do Atlântico Sul.

⁸ Ver Celso Furtado. Formação econômica do Brasil. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2000.



Figura 2: Início das obras do cais da Gamboa.
Fonte: Arquivo CDRJ.

A abertura ao capital estrangeiro significou a atração de novos investimentos na tentativa de alcançar a modernização ao modelo primário-exportador. Nessa época observa-se a crescente interligação das nações através do comércio, ou seja, a internacionalização do capital, citado no item anterior. Nesse período os portos adotavam uma lógica de escoamento da produção, representava uma expansão final da cadeia da produção, sendo a única porta para a exportação. O governo desempenhou uma intervenção marcante sobre a legislação portuária que vigorava até então, realizando modificações inclusive na própria administração do setor, antes realizada pelos Estados e depois transferida para a União.

Evolução da Legislação Portuária Brasileira Anos 1930-1980

ANO	PRINCIPAIS MEDIDAS, DECRETOS E PLANOS	PRINCIPAIS ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS E OBJETIVOS DOS DECRETOS
1934	Departamento Nacional de Portos e Navegação - DNPN	Modernização, fiscalização, organização dos portos e da navegação
1934	Decreto 24.559	Novo regime de concessão dos portos aos Estados ou empresas privadas
1934	Decretos diversos 24.447, 24.508, 24.511, etc.	Marco institucional e jurídico: direitos e deveres dos Ministérios; definição dos serviços prestados; uso das instalações portuárias, etc.

1958	Criação da Comissão do Plano Portuário e do Fundo Portuário Nacional	Elaboração de um Plano Portuário Nacional; disponibilidade em recursos financeiros
1963	Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN	Descentralização, continuidade da liberação de inversões para o setor, elaboração de planos de desenvolvimento
1965	Criação do Grupo Executivo para Integração das Políticas de Transporte - GEIPOT	Planejamento em transporte, integração dos planos setoriais
1975	Criação da Empresa de Portos do Brasil S.A. - Portobrás	Administração e Gestão direta ou indireta - através das DOCAS estaduais - dos portos e das hidrovias

Elaboração F. Monié/GEOPORTOS.

Por conseguinte, observa-se que no século XX o quadro institucional que gere o setor portuário foi bastante evolutivo, no qual se destaca a criação da Portobrás como um marco, pois surge na busca de reorganizar os planos fracassados e recriar a ordem, através da centralização e administração do conjunto dos portos, inclusive de pequenos terminais privativos. Assim, ao longo do último século, principalmente, na última década, as cidades modificaram suas relações com o porto. Tornaram-se “um anexo específico dentro de uma organização cada vez mais funcional do espaço nacional” (COCCO, 1999, p.10). Os portos foram transformados em “infra-estruturas terminais de corredores de exportação planejados e gerenciados no nível federal” (idem, ibidem).

Dessa forma, o Estado investia, relativamente, em infra-estrutura e serviços, havendo a criação de órgãos autônomos em relação às instituições locais, não havendo nenhum problema em vincular a gestão pública da cidade ao porto. Segundo Cocco, nos anos de 1980, a perspectiva de desenvolvimento do sistema portuário entrou definitivamente em crise. O Estado começou a se retirar do cenário econômico como principal ator, e “abre mão” de seu papel intervencionista na estrutura produtiva, surgindo novos padrões de produção, reprodução e organização social do trabalho, “Tornando obsoletos antigos parâmetros de uso e financiamento das infra-estruturas de comunicação e transporte” (idem, p.17).

Assim, uma nova concepção produtiva aparece: a articulação entre as esferas produtivas e de consumo, ou seja, a produção de bens voltados para o mercado a fim de atender às necessidades do consumidor em um mínimo espaço de tempo. A chamada reestruturação produtiva um novo modelo de produção que atende as necessidades flexíveis do mercado, combina em seu processo elementos tradicionais do fordismo com as novas técnicas de produção flexível. Conforme Cocco, “os portos, especificamente, devem assumir rapidamente uma nova função, que é a de organizar e gerenciar fluxos contínuos de bens para a produção e o consumo, a partir de redes de empresas que se estendem de maneira difusa e flexível pelos territórios.” (COCCO, 1999, p. 17).

O processo de reestruturação portuária provoca grandes mudanças no perfil político, econômico, social e cultural. Esse processo, afeta tanto os aspectos materiais quanto sociais da chamada “classe-que-vive-do-seu-trabalho”⁹ atingindo a consciência de classe a qual se expressa na formação de organizações representativas, como os sindicatos.

No que se refere à classe-que-vive-do-seu-trabalho Antunes (1999) nos diz que:

a chave analítica para a definição de classe trabalhadora é dada pelo assalariamento e pela venda da sua própria força de trabalho. (...) a classe-que-vive-do-seu-trabalho, a classe trabalhadora, hoje inclui a totalidade daqueles que vendem sua força de trabalho, tendo como núcleo central os trabalhadores produtivos (...). Ela não se restringe, portanto, ao trabalho manual direto, mas incorpora a totalidade do trabalho social, a totalidade do trabalho coletivo assalariado. Nesta definição estão incluídos, naturalmente, os desempregados que existem por causa da *lógica destrutiva do capital* (ANTUNES, 1999, p.102-103, grifo nosso).

A partir deste contexto observa-se que por meio das diversas transformações ocorridas, a questão portuária está se resumindo a uma única palavra: qualidade, exigida pelos grandes donos do capital e internalizada pelos sujeitos que compõem a classe-que-vive-do-seu-trabalho. Esse período também se caracterizou por um intenso processo de transformações econômicas, em nível mundial, num duplo

⁹ Expressão criada por Ricardo Antunes, para designar aqueles trabalhadores que vivem do seu trabalho diferentes e vendem sua força de trabalho aos donos do meios de produção que vivem do trabalho produzido por estes. Antunes utilizou, inicialmente, esta expressão em sua obra “**Adeus ao trabalho**: ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho.” (1999) como classe-que-vive-do-trabalho, porém a idéia ficou ambígua e, então ele retificou em sua obra “**Caracol e sua Concha**: Ensaio para uma nova morfologia do trabalho (2005).

processo de abertura comercial e de reestruturação produtiva, que posicionou os portos no centro de uma economia de fluxos cada vez mais dinâmica.

Em linhas gerais, as organizações produtivas dependem cada vez mais do transporte marítimo que é responsável pela maioria dos fluxos de bens materiais entre os continentes, associando-se a outros tipos de modais. No passado, esse meio de transporte foi caro e pouco seguro, formando um elo fraco dos sistemas de transporte. Porém, nos últimos 20 anos, sua modernização permitiu reduzir o tempo de permanência dos navios no cais e aumentar a capacidade de carga dos mesmos, se tornando mais rápidos e seguros, oferecendo menor custo do frete marítimo. A modernização do transporte marítimo estabeleceu uma mudança radical no sistema portuário mundial que tinha se tornado o elo fraco das grandes redes logísticas. Em decorrência disso, nos anos 1980 e 1990, os países inseridos nos fluxos do comércio global empreenderam reformas portuárias, para atribuir maior competitividade aos portos e à base produtiva nacional.

Segundo Monié (2006), a reforma portuária brasileira combinada com o aumento dos investimentos no sistema portuário ilustra essa tendência: novas formas de regulação, descentralização e modernização das infra-estruturas e dos equipamentos, aparentemente, contribuíram para o aumento da eficiência das operações portuárias e para a diminuição do custo dos serviços que era, até então, um dos mais elevados do mundo. Até 1990, o sistema foi orientado e controlado pela Portobrás, empresa responsável pelo sistema que é cada vez mais criticada pela incapacidade de articular políticas de longo prazo para o setor. Com a integração/abertura da economia mundial e as críticas sobre a legislação portuária vigente em 1990 a Portobrás foi extinta e a administração dos portos públicos transferida para o Ministério dos transportes. Em 1993 foi promulgada a Lei 8.630/93, chamada Lei de Modernização Portuária, com o objetivo de descentralizar e quebrar com os monopólios presentes, incentivando uma gestão co-participativa e a competitividade entre portos. Essa lei neutralizou todas as anteriores, confirmando-se a definição de um órgão regulador do sistema apenas no início da década seguinte (2002), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Com essas transformações, o sistema portuário acumula avanços para sua inserção concorrente a integração mundial.



Figura 3: Mapa do sistema portuário brasileiro.
Fonte: Antaq.

O reflexo da reestruturação produtiva no processo de modernização dos portos torna-se evidente quando a organização portuária, para obter maior competitividade, investe em tecnologia e inovação organizacional. As relações trabalhistas também modificam-se para seguir o novo perfil organizacional e gerencial adotado pela empresa que opera alguns “ajustes” nos setores, para manter, na prática, as medidas e ações e da Lei de Modernização dos Portos, e atingir maiores índices de eficiência e racionalização no setor portuário.

Como destaca Monié (2006), uma das mais expressivas inovações da lei foi a criação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP). Nesse conselho, discute-se o destino dos portos e são instituídas diretrizes para o seu desenvolvimento. Ele é um órgão normativo, de excito e de deliberação sobre os assuntos relacionados a cada

porto. O conselho é constituído por quatro blocos de membros titulares e seus suplentes, que representam o poder público (três representantes), os operadores portuários (quatro representantes), os trabalhadores portuários (quatro representantes) e os usuários dos serviços portuários e afins (cinco representantes). Cada bloco tem direito a um voto, cabendo ao representante do governo federal, como presidente do conselho, o voto de qualidade no caso de ocorrer um empate. Cabe ao conselho homologar horário de funcionamento do porto, opinar sobre propostas de orçamento, promover a otimização do uso das instalações portuárias e homologar os valores das tarifas, entre outros.

3.2.1 Os portos na ocupação da Amazônia

A Amazônica corresponde a uma enorme porção territorial do Brasil que apresenta a porção equatorial e mais larga, corresponde a 1/20 da superfície terrestre, 2/5 da América do Sul, 3/5 do Brasil, contém 1/5 da água doce disponível no planeta, e 1/3 das reservas mundiais de florestas latifoliadas. Possui cerca de 6.500.000 km² e envolve sete países em sua fronteira – Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname, e Guiana Francesa, dos quais o Brasil detém 63,4% da área total, o que corresponde a 4.121.000 km².

Essa imensa região da Amazônia se torna extremamente atraente, por grupos destinados a exploração das riquezas existente na região, entretanto, é de suma importância entender seu processo de ocupação pela classe dominante com a colaboração da burguesia nacional e do capital internacional. Essa dinâmica do espaço amazônico se deu de forma diferencial das demais regiões que compõem o território nacional brasileiro, o que era de se esperar, pelas condições que lhe são peculiares de natureza histórica e de dimensão territorial.

A conquista e ocupação da Amazônia, no período colonial, começam a partir do século XVI com os holandeses e ingleses, que surgiam como potências mercantis em relação ao mercantilismo dos ibéricos, procurando assentar-se na região. Assim, segundo Leal (1991) “em 1599 os holandeses se estabelecem no Xingu, com feitorias de Orange e Nassau. Essas atividades alertaram os portugueses, fazendo-os correr e fundar Belém, em 1616”. A partir daí, comerciantes

ingleses e holandeses, que começavam sua instalação no baixo Amazonas, foram expulsos pelas forças portuguesas, que passaram então a controlar o acesso à maior bacia hidrográfica do mundo¹⁰.

Portanto, era imprescindível alargar os domínios portugueses para oeste, para garantir a exploração das riquezas ocultas da floresta, foi organizada uma grande expedição, decisiva para a conquista portuguesa da Amazônia, pois, após a expulsão dos franceses do Maranhão em fins de 1615, o governo português determina o envio de uma expedição à foz do rio Amazonas, com vista a consolidar sua posse sobre a região. Foi Pedro Teixeira¹¹, em 1637, que comandou essa expedição composta por cerca de duas mil pessoas, sendo a grande maioria índios. Mesmo com grandes dificuldades eles conseguiram instituir marcos de ocupação territorial portuguesa ao longo do rio, bem como conseguiram desembarcar numa ponta de terra firme, onde foi erguido o forte que tomou o nome de presépio e deu origem a cidade de Belém. Além da proteção contra outros europeus, os fortes servem para instalar núcleos de povoamento a partir dos quais pudesse ser formada a colonização. Além disso, na Amazônia, os principais recursos explorados pelos portugueses foram a força de trabalho indígena e as “drogas do sertão” – cacau, cravo, canela, salsaparilha, baunilha, copaíba -, especiarias de alto preço no mercado europeu. De acordo com Santos:

No século XVI, a transferência dos recursos bioecológicos, chamados – drogas do sertão -, para as metrópoles acontecia dentro dos princípios de uma relação econômica que priorizava a mudança da biodiversidade por monoculturas da agricultura, da silvicultura e da bovinocultura, visando atender às demandas da indústria europeia. A transferência de produtos agrícolas e silvícolas, como milho, batata, pau-brasil e outros recursos, aconteceu simultaneamente, com a produção das terras colonizadas com açúcar, café, borracha, de forma controlada pelos colonizadores e desigual para os colonizados (SANTOS, 2006. p. 211).

¹⁰ Bacia Hidrográfica Amazônica- é a maior bacia hidrográfica do mundo, com 7.050.000 km², sendo que 3.904.392,8 km² estão em terras brasileiras. Seu rio principal (Amazonas), nasce no Peru com o nome de Vilcanota e, recebe posteriormente, os nomes de Ucaiali, Urubamba e Marañon. Quando entra no Brasil, pass-se a chamar Solimões e, após o encontro com o rio Negro, perto de Manaus, recebe o nome de rio Amazonas. O rio Amazonas percorre 6.280 km, sendo o segundo maior do planeta em extensão (após o rio Nilo, no Egito, com 6.670 km) é o maior do mundo em vazão de água. Sua largura média é de 5 km e possui 7 mil afluentes, além de diversos cursos de água menores e canais fluviais criados pelo processo de cheia e vazante. Extraído do site WWW.portalbrasil.net/brasil_hidrografia.htm

¹¹ Pedro Teixeira nasceu na vila de Cantanhede, situada a cerca de 20 km ao nordeste de Coimbra – Portugal, em 1587.

A Amazônia é uma região colonial na qual predomina o trabalho escravo indígena e cuja atividade econômica consiste na extração de produtos da floresta – droga do sertão – que passam a ser comercializadas no mercado internacional. Nesse período, a Amazônia era ocupada por missionários (carmelitas, jesuítas e outros) que tinham o domínio de cerca de 50 mil índios, assim, a Amazônia era uma região indígena sob direção dos missionários.

Assim, muitas batalhas fizeram parte da estratégia para garantir a ocupação da Amazônia, no qual o objetivo era preservar as conquistas territoriais. Porém, no século XVIII, Portugal tentava reestruturar sua política mercantilista, formulando grandes linhas para a consolidação das fronteiras na colônia brasileira. Isso foi sendo desencadeado durante o governo de Marquês pombal. A expulsão dos jesuítas em todas as regiões da colônia brasileira (1759), consequência da luta travada por Pombal. Assim, Pombal instituiu a Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão que oferecia preços atraentes para as mercadorias ali produzidas a serem consumidas na Europa, como cacau, canela, cravo, algodão e arroz. Dessa forma, o extrativismo vegetal sempre representou a base produtiva da Amazônia.

A verdadeira inserção da Amazônia a economia mundial capitalista se inicia com o período da borracha, pois nesse momento a Amazônia deixa de ser um mero espaço de retirada de meios de consumo e passa a ser um espaço de suprimento de meios de produção. A borracha foi desenvolvida em função das diversas descobertas científicas sobre suas potencialidades naturais, conduzidas por cientistas e expedições científicas de várias nacionalidades promovidas no século XIX. Mas, para isso é preciso uma série de medidas essenciais para ajustar a infraestrutura da região amazônica às condições de sua exploração, como a criação e implantação da navegação a vapor e da infra-estrutura portuária destinadas a dar apoio ao trânsito de mercadorias.

A exploração da borracha possibilitou um rápido desenvolvimento econômico da região amazônica, representado pelo desenvolvimento de Belém. Segundo Penteadó (1973), a cidade de Belém “sem gozar das condições geoeconômicas de outras capitais brasileiras”, alcançou o lugar entre as maiores cidades do Brasil “graças, sobretudo, a sua excelente posição geográfica”, o que se refletiu no desenvolvimento de seu porto, não somente pela posição da mesma, mas pelas condições de vida comercial, ligando ao mesmo tempo, à exploração da Amazônia,

a evolução sócio-econômica do país e de outras nações com as quais manteve relações comerciais.

A cidade de Belém é localizada dentro de uma área cujo cenário natural é demarcado pela Ilha do Marajó, localmente conhecida como baía do Guajará¹², que se assenta à frente da cidade, nela se localiza o cais do porto de Belém, a mais de 120 quilômetros de distância do mar. Dessa forma, o porto de Belém, está localizado junto à maior rede hidrográfica do mundo.

A condição natural da área portuária de Belém tem um importante papel, que raramente tem em outras áreas portuárias do mundo, como as condições ideais no que se refere a “espaço para as operações, fácil entrada, águas profundas, pequena oscilação da maré e um clima que não perturbe as operações portuárias em qualquer época do ano” (PENTEADO, 1973, p. 32).

A concentração de colonos e do comércio fez com que o antigo desembarcadouro da praia do Forte viesse a se deslocar para a margem direita do Igarapé do Piri, ficando como ancoradouro principal da cidade durante o século XVII, no espaço entre a Rua dos Mercadores e a desembocadura do Piri com a baía do Guajará.



Figura 4: A mais recente embocadura do igarapé do piri é ocupada hoje pela doca do ver-o-pêso, onde canoas e barcos encontram abrigo seguro.

Fonte: Publicação – Companhia das Docas do Pará.

De acordo com Penteado (1973), no século XVIII, o Major Engenheiro Gaspar João Gonçalves Gronfelts propôs aproveitar as condições da área urbana de Belém,

¹² Baía do Guajará é uma baía que banha diversas cidades do estado do Pará, inclusive sua capital, Belém.

juntando os igarapés através de canais, de maneira a utilizar a natureza do lugar, assim:

cais de pedra todo cingido de árvores fecundas, entremeadas de árvores de ornato. Para se efetivar o projeto, acentuava que a despesas se fizesse pelo público obrigando os moradores a pagar um tanto para cada remo de suas canoas; quer do comércio interior quer do transporte dos efeitos agrônômicos as quais teriam que lagamar [sic] estância segura e independente da guarda dos escravos, pois que esta tocaria ao Registro da entrada quando assim conviesse ao possuidor da canoa e nesse caso, as velas, remos e lemes seriam recolhidos na Casa do Registro. Este tributo deveria durar até cerrar o pagamento da despesa total (PENTEADO, 1973, p. 51-52).

Para este autor, o mercantilismo pombaliano, representado pela Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, conseguia promover a Amazônia, abrindo-a para o comércio do Atlântico, do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo, incentivando não só a obtenção das “drogas do sertão”, mas também, sua plantação. A necessidade de um porto em razão da atividade comercial continuava a ser reclamado inutilmente, conforme Penteado (1973):

em 1839, só havia um pequeno cais de pedra situado na baía do Guajará, do ‘Convento de Santo Antônio até a boca da travessa das Gaivotas, e uma rampa, a que o vulgo chama de ponta de pedra, mal ideada, acanhada e incompleta, que existiu quase no centro da ribeira’, entre a citada travessa (hoje, 1º de março) e a doca do Ver-O-Peso, rampa essa de grande importância, pois que tinha ‘sempre maior frequência popular’ (idem, p. 54-55).

Penteado (1973) mostra a importância da existência de um porto amplo, onde atracassem as canoas que garantiam o fluxo do comércio regional, ainda mais acentuado, pois estava-se às vésperas do ciclo da borracha. O governo¹³ determinou a elaboração da planta e o orçamento de um novo cais, porque se notava a situação precária que se encontrava a alfândega de Belém, mostrando a necessidade de uma ponte para carga e descarga, onde pudessem atracar os navios, e de telheiros para abrigo das mercadorias, antes de terem entrado na alfândega.

¹³ Em 1906, o poder legislativo autorizou a concessão do melhoramento do porto para o capitalista Percival farquhar, através do decreto 5.978, de 18 de abril de 1906. (SOARES, 2005, p. 2).

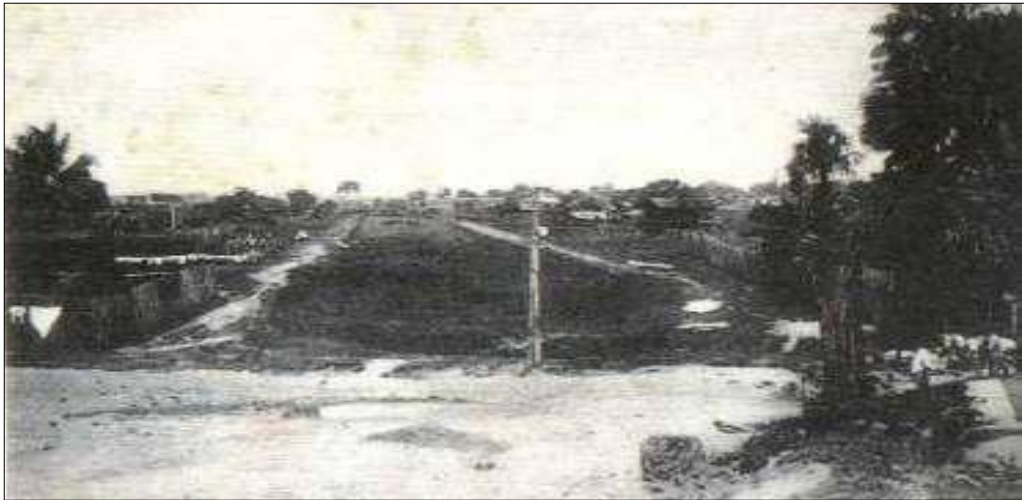


Figura 5: Vista do Igarapé das Armas¹⁴.
Fonte: Belém da Saudade, 1998, p.71.

Os primeiros estudos para a construção do porto de Belém datam de 1897 pelo engenheiro domingos Sérgio de Sabóia e Silva, que apresentou um projeto para prolongamento do cais para solucionar as exigências do tráfego de cargas. De acordo com Soares (2005, p. 2), quando Percival Farquhar¹⁵ percebe a importância da construção de um porto na cidade de Belém, situada na Amazônia que era na época a região de maior produção de borracha do mundo, ele começa a pensar nos lucros que poderia vir se fosse implanta em Belém a maior e mais moderna frota fluvial destinada ao transporte interno. Persival possuía uma larga visão administrativa, pois ele conseguiu também do governo federal a concessão para explorar os serviços portuários. Pelo decreto 6.283, de 20 de dezembro de 1906, o então presidente da República Francisco de Paula Rodrigues Alves, juntamente com o ministro do Estado de negócios de indústrias, autorizam a funcionar no Pará a “Port of Pará”, empresa organizada pelo próprio Farquhar por meio de ações vendidas nas bolsas de valores da França, Bélgica, Canadá e Estados Unidos. Assim, as ligações do Porto de Belém com a Amazônia, a Europa e a América do Norte fazia com que o governo do Pará passasse a subvencionar inúmeras linhas de navegação para Cachoeira, Alto-Acará e Itapicuru, Pinheiro e Mosqueiro, Cametá,

¹⁴ Em frente localiza-se a baía do Guajará e na orla, foi construído o porto da “Port of” Pará. Ao centro da imagem, atualmente é a Av. Visconde de Souza Franco, existindo um canal de concreto armado e avenidas laterais. O local é conhecido popularmente por “Doca”.

¹⁵ Natural da Pensilvânia- Estados Unidos, Percival Farquhar (1864-1953) foi um dos grandes jogadores do mercado financeiro mundial nos primeiros anos do século XX, teve acesso livre aos maiores investidores da Europa e dos Estados Unidos e canalizou um enorme capital para ferrovias, portos, frigoríficos, companhias elétricas e de comunicação. Mas, foi no Brasil, em 1913, que ele controlava algo em torno de 50 milhões de libras, o que tornava o principal administrador de recursos estrangeiros do país.

Anajás, Xingu e Jari, Irituia, Anapá e Jacundá, Curuçá, além de muitas outras já subvencionadas.

Farquhar teria que construir e organizar o porto em dois trechos, desde a foz do rio Oriboca, no Guamá, até a ponta do Mosqueiro, cuja construção se faria à medida das necessidades do porto. Como refere Penteado (1973).

Sendo que o primeiro trecho da 1ª seção teria 1.500m de cais acostável, a partir da Doca do Ver-o-Peso, com os respectivos boleards, arganéis e escadas, e devidamente aparelhado com guindastes elétricos, linhas férreas e de iluminação; do aterro entre esse cais e o litoral, incluído entulhamento das docas aí situadas; da dragagem de um canal de 3.300m de largura em toda a extensão do cais, tendo 6,50m de profundidade abaixo do nível médio das baixa mares de água vivas, nos primeiros 500m, para o serviço de navegação fluvial e 9,24m abaixo do mesmo nível, nos 1.000m de cais seguintes; dragagem de um canal de acesso até Mosqueiro, tendo 200m de largura e a mesma profundidade de 9, 24m do canal junto ao cais (PENTEADO, 1973, p. 69-70).

Assim, o governo federal procurava dar garantias, para atrair empresários e logo, capitais de grande expressão, e ainda mais, a concessão para a exploração do primeiro trecho. Todo trabalho seria facilitado, gozando o concessionário de isenção de impostos para importação de materiais para execução e conservação das obras, além de poder desapropriar prédios, terrenos e trapiches pertencentes a particulares que estivessem prejudicando o bom andamento da obra.

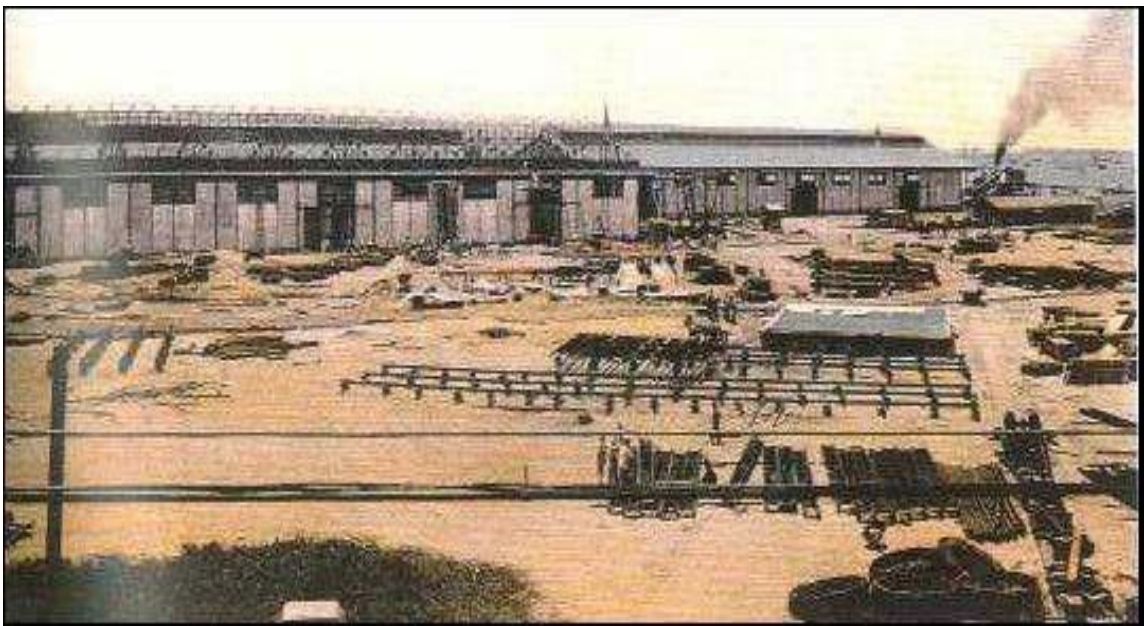


Figura 6: As obras do Porto de Belém/Pa.

Fonte: Belém da Saudade, 1998, p.47.

O primeiro passo da empresa de Farquhar foi encampar todos os trapiches do litoral de Belém, providenciando sua demolição e construindo em seus lugares o moderno cais de Belém. O primeiro trecho do cais do porto foi inaugurado em 2 de outubro de 1909, com 120 metros de cais acostáveis e um armazém de 20 por 100 metros. No ano seguinte, outros 265 metros de cais e sete metros de armazéns surgiram. Em cada ano seguinte outras etapas foram concluídas.

Em 1940, o decreto de lei 2.154, de 27 de abril, criou a administração autônoma dos serviços de navegação da Amazônia e de administração do porto do Pará (Snapp) que, de imediato, incorporou as instalações portuárias de Belém ao patrimônio da união, momento em que a empresa de Farquhar é quebrada em 1929 com a crise da bolsa de Nova York, no qual se retirou da administração do porto. Em seu lugar uma sociedade de economia mista foi criada, a Companhia das Docas do Pará (CDP) que foi autorizada após a extinção da Snapp, em 1967, a administrar o porto de Belém, permanecendo na administração até os dias atuais.



Figura 7: Porto de Belém.

Fonte: Publicação – 30 anos de Companhia das Docas do Pará.

Com base no decreto nº 5.230, de 5 de outubro de 2004, a área do porto organizado de Belém, no Estado do Pará, como mostra a figura acima, é constituída de, instalações portuárias terrestres existentes na cidade de Belém, quais sejam, ancoradouros, docas, cais e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, existentes na margem direita da baía de Guajará, desde a extremidade sul do mercado ver-o-peso até a ponta sudoeste da ilha de Caratateua, na foz do rio Pará e marítimas, contidas na poligonal do porto

organizado, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas ro-ro, pátios, edificações em geral, vias de circulação rodoviária e ainda os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do porto de Belém ou sob sua guarda e responsabilidade. Além, da infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como área de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e área adjacentes a estes, até as margens das instalações terrestres do porto organizado.

4 O TRABALHO DOS ESTIVADORES DE BELÉM/PA NO CONTEXTO DA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS: ASPECTOS ECONÔMICOS, POLÍTICOS E SOCIAIS

4.1 A LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS – LEI 8.630/93 E A CRIAÇÃO DO ORGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA AVULSA (OGMO)

No contexto de modernização dos portos, em que se podem definir como desencadeadores, o processo de globalização e a reestruturação do capital, conduzidos por forças hegemônicas, os portos assumem uma nova característica: “gerenciar e organizar fluxos contínuos de bens para a produção e o consumo, a partir de redes de empresas que se estendam de maneira difusa e flexível pelos territórios”. (COCCO, 1999, p.17).

A Lei nº 8.630/93 nasce da necessidade do Estado brasileiro em acompanhar a modernização portuária mundial e possibilitar uma maior eficiência no escoamento da produção para atender o mercado consumidor externo. O texto da lei ressalta a co-gestão da atividade entre público e privado, ou seja, esta lei passa a garantir a competitividade entre os portos com o objetivo de se tornar cada vez mais eficientes. Com essa lei, os portos brasileiros aderiram ao processo de amplas reformas, demarcadas, apenas por algumas alterações pontuais, destinadas apenas a desfazer antigas tradições tidas como barreira à modernização.

Uma das exigências do processo de modernização portuária está relacionada à redução da força de trabalho implicando na diminuição dos custos e na exigência de um novo perfil de trabalhador, que satisfaça a uma nova forma de multifuncionalidade profissional, considerando-se não só o desenvolvimento de tarefas e funções relacionadas à atividade do trabalhador, mas à competência de absorver novos conhecimentos e a estar preparado para oferecer soluções aos diversos problemas enfrentados no ambiente de trabalho.

A utilização de equipamentos automatizados, o emprego cada vez mais especializado, a crescente containerização das cargas, têm facilitado tecnologicamente este processo, movimentando mais carga em menor tempo. Porém esta situação tem provocado a redução significativa da força de trabalho,

obrigando os trabalhadores portuários a regimes de trabalhos rápidos e estressantes, além de uma qualificação maior para a operacionalização das máquinas introduzidas.

A operação portuária em um porto organizado passa a ser feita prioritariamente pela iniciativa privada, eliminando a exclusividade das administrações pública anteriores nas operações de capatazia (serviço de movimentação das cargas no cais). Foi criada a figura do operador portuário, pessoa jurídica pré-qualificada junto à Administração do Porto que pode explorar integralmente um porto através de concessão ou parcialmente, através de arrendamento de terminais de áreas ou serviços (cap. III da Lei 8.630/93).

A administração, denominado autoridade portuária, pode ser exercida diretamente pela União, ou por uma concessionária, o que no caso do porto de Belém é a Companhia das Docas do Pará (CDP) que administra o porto. Dentre as suas atribuições está a de pré qualificar os operadores portuários, prestar apoio técnico ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra Portuária Avulsa (OGMO); estabelecer o horário do funcionamento do porto e as jornadas de trabalho, fiscalizar as operações portuárias, arrecadar as tarifas pelo uso das instalações portuárias de uso público, manutenção da área do porto organizado. (Artigo 33 da Lei 8.630/93).

O Conselho de Autoridade Portuária (CAP), criado em cada porto organizado, tem a atribuição de baixar regra de exploração do porto, desenvolve mecanismos para a atração de cargas, homologar os valores das tarifas pela administração, aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto e outras competências previstas no Artigo 30 da Lei 8.630/93. A composição do CAP privilegia a descentralização das decisões, estimulando a participação de todos os agentes envolvidos no setor – o poder público, operadores portuários, trabalhadores portuários e usuários dos serviços do porto. Cada bloco de agentes tem direito a um voto, cabendo ao presidente (representante do poder público) o voto definitivo.

O texto da lei prevê a instrução de processos licitatórios para os arrendamentos portuários. Segundo Cocco (1999, p.39) “as Administrações tomaram a iniciativa de elaborar seus Programas de Arrendamentos de Áreas e Instalações, definindo as formas de ocupação e uso desse patrimônio previamente”. Portanto, o novo Administrador portuário passa a gerenciar toda a atividade,

inclusive a contratação da força de trabalho, administrador esse que se estabelece na figura do OGMO.

Uma das mudanças mais significativas instituídas pela Lei nº8.630/93 foi a criação da figura dos Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) que têm a competência de administrar a oferta e a qualificação dos trabalhadores portuários, intermediando a organização do trabalho que era realizado pelo sindicato da categoria.

No capítulo V da lei é determinada a constituição de um órgão gestor de mão-de-obra (OGMO) por parte dos operadores portuários, pois segundo a lei “operador portuário é a pessoa jurídica pré- qualificada para execução de operação portuária na área do porto organizado” (BRASIL, 1993). Essa pré-qualificação nada mais é que o credenciamento junto à empresa que administra o porto que lhe dará o direito de desenvolver operações portuárias, conforme previsto em lei.

Ao OGMO cabe, basicamente: administrar o fornecimento da força de trabalho, manter com exclusividade o cadastro e o registro do trabalhador portuário avulso (TPA); promover o treinamento e a habilitação profissional; arrecadar e repassar, os valores devidos ao trabalhador, relativos à remuneração e encargos; e por fim, outras competências previstas no capítulo IV da lei. Diante disso, a lei acabou por extinguir o monopólio de fornecimento da força de trabalho pelos sindicatos. As condições de trabalho passam a ser acordadas através de negociação coletiva entre trabalhadores e operadores portuários no âmbito de cada porto.

Embora, a nova lei classificasse para o treinamento do trabalhador portuário, um Órgão Gestor de Mão-de-Obra Portuária (OGMO), responsável pela promoção desse treinamento, conforme disposto na Lei Nº 8.630/93, os portos brasileiros esbarram em uma problemática que é a baixa escolaridade de seus trabalhadores. Em pesquisa realizada com os estivadores de Belém/Pa, cujos dados serão demonstrados no quarto capítulo, foram entrevistados 30 estivadores. Na variável escolaridade, constatou que boa parte dos estivadores tem apenas o primeiro grau incompleto, o que corresponde a 51% dos trabalhadores entrevistados.

Vale ressaltar que antes da criação do OGMO os direitos e garantias dos trabalhadores eram concentrados no sindicato, que era responsável pelos pagamentos, benefícios, dentre outros. A partir da nova lei o processo de trabalho

no campo portuário é fixada em novas modalidades de gestão de força de trabalho sobre os sindicatos portuários presentes em todo Brasil, abrindo margem à privatização dos serviços portuários.

4.1.1 Trabalhador avulso nas áreas portuárias

O Trabalhador Portuário Avulso (TPA) constitui-se pela Lei de Modernização dos Portos, apresentando singularidades diversas em relação aos trabalhadores com vínculo empregatício permanente. Contudo, é importante salientar que, com o advento da promulgação da Constituição Federal de 1988, o artigo 7º, inciso XXXIV, garante a “igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso”. Dessa forma, os trabalhadores avulsos ao efetuarem suas atividades também têm o direito a férias anuais, décimo terceiro salário, ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), encargos fiscais e previdenciários. O trabalhador portuário avulso diferencia-se do trabalhador com vínculo empregatício no sentido em que o primeiro, tem todos os direitos previstos na legislação trabalhista, o segundo tem, somente o direito ao preço que se apresenta no contrato e, quando for o caso, à multa pelo descumprimento do contrato.

Os representantes da categoria de trabalhadores avulsos são os portuários, que têm uma legislação e são chamados, de Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs), reconhecidos de acordo com as atividades que exercem na orla portuária, os quais consistem em: capatazia; estiva; conferência de carga; conserto de carga; vigilância de embarcações e bloco. Estes diferentes grupos possuem diferentes sindicatos e distintas federações que englobam as diversas categorias de trabalhadores portuários.

1. **Arrumador (Capatazia)** - atividade de movimentação de mercadoria nas instalações portuárias, que compreendem: recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação e arrumação e entrega de carregamento e descarregamento de embarcações, quando estas efetuadas por aparelhos portuários. Capatazia é o trabalhador portuário de terra.

2. **Estiva** – atividade da movimentação de mercadoria nos convés e/ou nos porões das embarcações, que podem ser principais ou auxiliares, incluindo o transbordo. Compreende-se por estivagem a arrumação, peação, despeação bem como carregamento / descarregamento realizados por equipamentos de bordo ou de terra (transtainer).

3. **Conferência de carga** – é a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação de estado da mercadoria, pesagem, conferência de manifesto/romaneio e serviços correlatos na operação de carregamento e descarregamento de embarcações.

4. **Conserto de carga** – é o reparo ou a restauração de embalagens na operação de carregamento ou descarregamento da embarcação. Compreende-se como reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura ou fechamento de domínios.

5. **Vigilância de embarcação** – atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como a movimentação de mercadoria nos portalós, rampas, porões, conveses e plataformas ou em qualquer outro lugar da embarcação.

6. **Bloco** – é a atividade de limpeza, conservação das embarcações, assim como seus tanques, forragem de porão, batimento de ferrugem, pintura, reparo de pequenas montas e seus serviços correlatos.

7. **Operador portuário** – é o responsável por toda realização das operações portuárias, que é indispensável à sua intervenção no controle das operações portuárias.

A multifuncionalidade determina uma maior diversificação das qualificações do trabalhador portuário, no qual as peculiaridades não se limitam a uma determinada categoria profissional, podendo, por exemplo, um arrumador fazer um curso e se habilitar para operar o guindaste (que é trabalho do estivador). Porém, ele vai ter a possibilidade de se engajar em outras atividades portuárias, caso haja uma falta de demanda de trabalho na sua atividade “inicial”, desde que esse engajamento nas demais atividades, que não a sua, seja para suprir uma carência de oferta da força de trabalho da categoria relativa àquela atividade.

Em entrevista realizada com um estivador 20 anos de profissão, este afirma que antes da lei 8.630/93 o trabalho no porto se apresentava com característica diferente da atual pois, anteriormente, o registro da força de trabalho se dava com

um quadro de trabalhadores efetivo e um quadro reserva. Com a Lei de Modernização o registro da força de trabalho supletiva se dá com a matrícula no OGMO como cadastrada e a força de trabalho efetiva como registrada.

No ano de 2011, a condição dos trabalhadores portuários avulsos (estivadores) se apresentava da seguinte forma no Órgão Gestor de Mão-de-Obra¹⁶.



Gráfico 1: Número de trabalhadores cadastrados e registrados.
Fonte: Dados da pesquisa, 2011.

A categoria dos estivadores compõem-se de 343 trabalhadores, sendo 187 cadastrados, que são regidos pelo Art. 55 da lei 8.6300/93. E já os 155 registrados são regidos pelo Art. 54 da lei. Assim, os trabalhadores portuários avulsos registrados são vistos como uma reserva da força de trabalho, sendo convocados para realizar o trabalho no porto apenas quando há escassez de trabalhador cadastrado.

“pra nós que trabalhamos só quando tem muito navio no porto é difícil, porque ganhamos pouco” (**estivador 5 anos de profissão**).

4.2 A RELAÇÃO ENTRE O SINDICATO DOS ESTIVADORES, OGMO E TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS NO CONTEXTO DA MODERNIZAÇÃO DO PORTO.

Consideramos importante estabelecer na conjuntura nacional, o complexo sindical portuário de Belém/pa. Assim, trataremos de alguns pontos relevantes da

¹⁶ Levantamento realizado durante a pesquisa em 2011 no sindicato dos estivadores para fins de desenvolvimento dessa dissertação.

história política e econômica do país que acaloraram o movimento do sindicalismo brasileiro e portuário.

No Brasil, o sindicalismo surge a partir de 1900, mas a trajetória do movimento sindical se dá a partir de uma estrutura jurídica legal montada na década de 1930 e que ainda persiste. O movimento sindical brasileiro, com uma estrutura organizacional traçada há mais de 70 anos estamos diante de um cenário em que as transformações no seio do capitalismo são cada vez mais intensas e incertas.

No início do século XX, começa no Brasil o ciclo da borracha, neste período, Belém através dos portos, torna-se o mediador entre o interior da Amazônia e o mercado externo, com uma composição econômica dependente dos bens derivados da Amazônia. Diante dessa totalidade social e econômica, caracterizado pelas alterações na esfera produtiva e na realidade enfrentada pelos trabalhadores portuários, encontram-se os sindicatos, que segundo Marx (1980, p. 13), nasceram dos esforços espontâneos dos operários ao lutar contra as ordens despóticas do capital, para impedir ou ao menos atenuar os efeitos dessa concorrência, modificando os termos do contrato, de forma a se colocarem acima da condição de simples escravos.

De acordo com Di Paolo (1956, p. 41), o movimento sindical na Amazônia, especialmente no Pará, tem suas origens no início do século XX. Já em 1914 os trabalhadores de estiva se apresentam como um grupo bem organizado em defesa de seus interesses e melhores condições de trabalho, grupo que se transformou logo em “Sociedade União dos Estivadores de Belém”. Até 1930 os movimentos de trabalhadores na Amazônia são embrionários e se desenvolvem de maneira insegura e buscando uma forma organizativa mais firme.

Embora os dados coletados situem o quadro de organização dos estivadores de Belém, dentro de uma perspectiva, pelo menos, similar ao conjunto do movimento sindical brasileiro, no qual o principal sintoma é o de uma crise de identidade, observa-se que a estrutura e a política dos sindicatos estão fragmentadas. A constituição os torna mais vulneráveis e compassivos aos fatores sociais, que não só influenciam como muitas vezes podem até determinar a trajetória do movimento, assinalado, o que os estudiosos chamam de crise do sindicalismo no mundo e no Brasil. Especificamente, nota-se nos referidos sindicatos, como reflexo de uma crise generalizada, uma crise de identidade de representação política dentro das diversas categorias. Como consequência mais

concreta, depois da lei de modernização algumas atribuições que eram dos sindicatos, passam a ser de responsabilidade do órgão (OGMO). Apesar dessa perda de poder Mas, muitos estivadores questionam qual o papel do OGMO em uma relação de trabalho, a esse respeito, a esse respeito “... O OGMO se tornou, na minha concepção, uma cabide de emprego” (estivador 12 anos de profissão).

Ainda que saibamos que têm outros elementos que determinam esse estágio de consciência, percebem-se como alguns trabalhadores sinalizam a inclusão de uma lógica individualista, de consciência de classe, tão comum na sociedade capitalista em que vivemos. Assim, Antunes (1988), faz uma reflexão sobre os níveis da consciência de classe:

“A consciência proletária é uma longa distância que vai da falsa consciência, presa à ideologia dominante e limitada pela imediatividade, até o máximo de consciência possível, que corresponderia à percepção da totalidade concreta e sua possibilidade de superação revolucionária, o que somente é possível quando a classe operária apodera-se da teoria revolucionária, fornecida pelo marxismo e transforma-se na única classe capaz de destruir o capitalismo e iniciar a transição para a sociedade sem classes. É preciso lembrar a impossibilidade de tal distância ser pensada de forma linear e evolutiva: ela deve ser concebida como um processo com fluxos e refluxos, onde ora são predominantes os momentos da falsa consciência, ora se está próximo da consciência verdadeira” (ANTUNES, 1988, p. 22).

A partir do exposto, podemos perceber que a crise do sindicalismo brasileiro atinge diretamente o universo da consciência, da subjetividade, do trabalho e suas formas de representação. Os sindicatos abandonaram o sindicalismo de classe dos anos 60/70, e aceitaram ao sindicalismo de participação e de negociação, que recebem a ordem do capital e do mercado, recusaram a perspectiva de luta pela emancipação do gênero humano, restringindo o seu debate na sociedade. Isso se percebe na convenção coletiva de trabalho¹⁷, no qual o Sindicato dos Estivadores e Trabalhadores em Estiva de Minérios do Estado do Pará (SETEMEP) e o Sindicato dos Operadores Portuários do Pará (SINDOPAR) estabelecem regras disciplinadoras das relações entre capital e trabalho, exclusivamente aos serviços de estivagem e desestivagem de cargas, definidos no parágrafo 3º, do Art 57, da lei 8.630/93.

¹⁷ Esse documento se encontra sob o poder do sindicato, que estabelece a convenção coletiva de trabalho SETEMEP E SINDOPAR 20011/2013

Há outras implicações da flexibilização no processo de produção e de trabalho, paralelo à redução quantitativa do trabalhador tradicional, alterou-se a qualidade na forma de ser do trabalho, a substituição do trabalho vivo pelo morto, transformando o trabalhador em supervisor e regulador do processo de produção.

Percebe-se um grande desagrado dos estivadores em relação ao OGMO que os representa politicamente. Ao se referirem às suas funções, notamos uma visão pontual e corporativista, o que parece ser reflexo de uma política mais ampla de sujeição do OGMO à lógica capitalista. Assim, a organização dos trabalhadores portuários de Belém necessita de uma visão totalizadora e histórica que possibilite a adoção de táticas de lutas compatíveis com os anseios e necessidades deste grupo específico.

Dessa forma, o sindicalismo brasileiro está muito ligado ao processo de reestruturação produtiva. Esse processo e as inovações tecnológicas e organizacionais incorporadas pelo sistema capitalista, trouxeram e ainda traz muitos efeitos para o mundo do trabalho. No qual, o trabalhador portuário sofre com as novas exigências quanto à qualificação, às condições de trabalho, todavia esse trabalhador, enquanto sujeito coletivo apresenta-nos novas reflexões diante do processo de modernização portuária. ALVES (1991) mostram-nos sobre a urgência dos trabalhadores adotarem de fato o papel que lhes cabe enquanto categoria. Portanto, ao observarmos a realidade e a capacidade de organização sindical dos estivadores, conclui-se que o movimento sindical, em função de sua força coletiva como sujeito inserido no cotidiano dos trabalhadores, possa aprofundar a análise sobre concepções de vida, para a emancipação política e humana do trabalhador.

Problematizar as relações entre os sindicatos, OGMO e os estivadores, torna-se tarefa imprescindível, haja vista os acontecimentos da década de 90 que afetaram desde a implementação da Lei 8.630/93, o andamento do processo de modernização de invento neoliberal¹⁸ e de precarização do trabalho.

¹⁸ Considerado como uma ideologia e como uma política econômica, o neoliberalismo se tornou a figura mais adequada para o capital nessa nova fase de desenvolvimento, nas palavras de FILGUEIRAS (1997), tanto em uma órbita microeconômica, como na defesa da individualização das relações entre capital e trabalho, além da livre negociação sem algum parâmetro ou restrições e do sindicato, quanto no nível macroeconômico, mediante a intenção de aniquilamento de todas as barreiras que impediã a livre mobilização do capital, bem como a reorientação do Estado no sentido de viabilizar todas as formas de flexibilidade intencionadas pelo capital.

4.3 PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS DO PORTO DE BELÉM/PA: O CASO DOS ESTIVADORES.



Figura 8: Galpão do OGMO, lugar onde os trabalhadores se encontram para “tirar o ponto”.
Fonte: Dados da pesquisa, 2011.

As operações desenvolvidas na área portuária englobam uma série de atividades efetuadas por diferentes atores sociais e vão desde o embarque das cargas dos navios, até o transporte e armazenamento das mesmas. Para a realização destas atividades participam diversas categorias, dividindo em seu trabalho diário, a execução de um trabalho coletivo de suma importância para a economia brasileira, formando um universo diversificado e rico nas suas tarefas, porém expostos a um ambiente de trabalho na maioria das vezes adverso, onde sobrecarga física e cognitiva são uma constante.

O trabalho efetuado no porto de Belém pauta-se em diminutas condições de segurança, estando entre os seus trabalhadores, aqueles que se enquadram como avulsos, ou seja não possuem vínculo empregatício como tomadores de serviço e regimes de contratos de trabalho indeterminado.

4.3.1 Aspectos Sócio- Econômico

4.3.1.1 Idade dos estivadores do porto de Belém no estado do Pará

A faixa etária dos estivadores varia entre 22 e 61 anos. A pesquisa identificou que a maior parte em 2011, tem entre 40 e 50 anos. Logo em seguida, temos que 32% da força de trabalho tem entre 51 e 60 anos e 15% entre 22 e 39 anos. Esse nos parece ser um dado importante pois, uma vez que a Lei 8.630/93 exige um novo perfil de trabalhador, com uma média faixa etária, são exatamente os trabalhadores com idade entre 51 e 60 anos que deveriam ser afastados do trabalho portuário, através da aposentadoria. Vale lembrar que no caso do trabalhador portuário avulso, o INSS hoje concede aposentadoria proporcional, uma vez que já foi especial, por ser um trabalho considerado insalubre. Sendo assim, um trabalhador dessa categoria aos 50 anos de idade, já deveria estar se afastando do trabalho no porto.

4.3.1.2 Nível de escolaridade dos estivadores do porto de Belém no estado do Pará

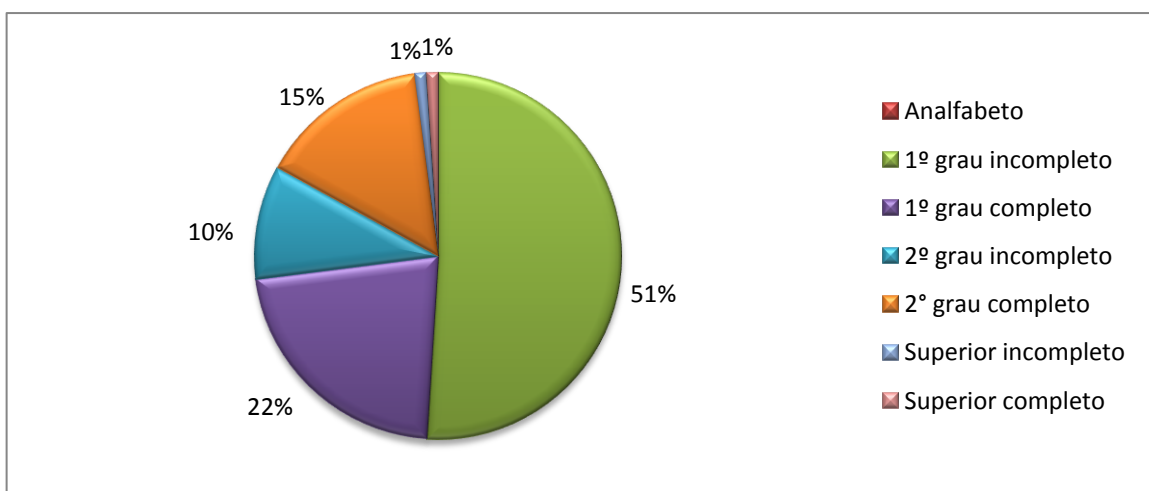


Gráfico 2 : Escolaridade.

Fonte: Dados da pesquisa, 2011.

A maior parte dos estivadores possui apenas o 1º grau incompleto - com 51%, seguido dos que têm o 1º grau completo – atual ensino fundamental 22%, totalizando 73% dos que não chegaram nem a ingressar no 2º grau completo – atual ensino médio. Apenas 25% chegaram a cursar o ensino médio sendo que 10% não concluíram o curso; 15% dos trabalhadores entrevistados completaram o ensino médio.

4.3.1.3 Tipo de moradia dos estivadores do porto de Belém no estado do Pará

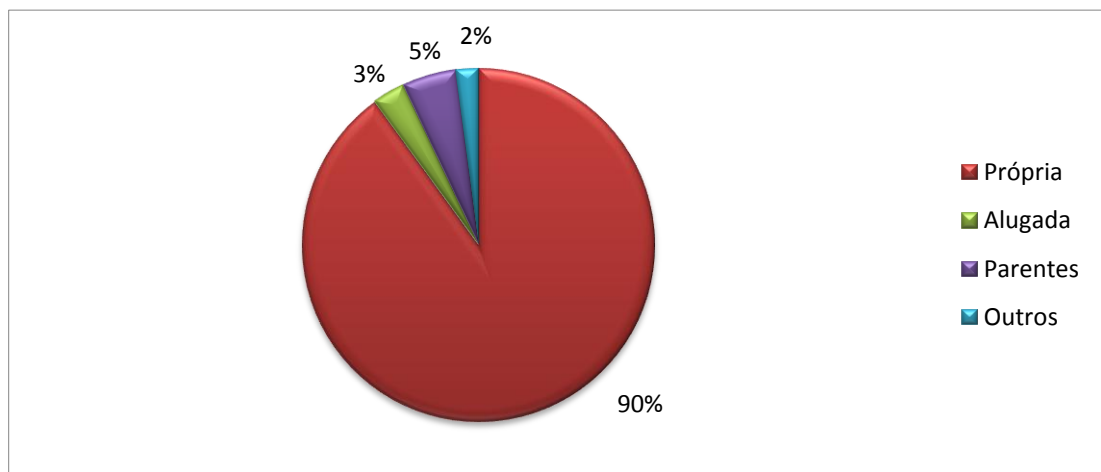


Gráfico 3: Tipo de moradia.

Fonte: Dados da pesquisa, 2011

No que se refere ao tipo de moradia, dos trabalhadores entrevistados, 90% possui casa própria e 3% pagam aluguel, 5% moram em casa cedida, o que se pode ser constatado na fala

“... Minha mulher me jogou no ar (risos) moro com meus pais. Tenho mais duas mulheres só que não dá para morar com elas. Só vou lá de vez em quando” (Estivador 10 anos de profissão).

4.3.1.4 Meios de locomoção para o trabalho dos estivadores do porto de Belém no estado do Pará

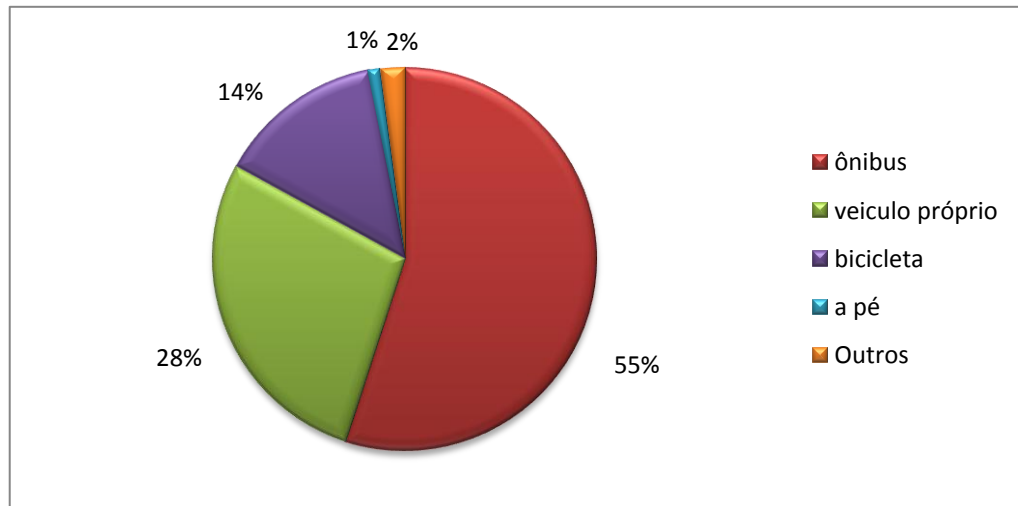


Gráfico 4: Meios de locomoção para o trabalho.

Fonte: Dados da pesquisa, 2011.

De acordo com o gráfico acima verifica-se que a grande maioria dos trabalhadores, isto é 55%, utilizam transporte coletivo (ônibus) para se locomover até o trabalho. Porém, 42% dos entrevistados possuem meio de transporte próprio (automovéis e/ou bicicletas). É interessante a visão que os estivadores possuem em relação à aquisição de bens materiais, conforme relato abaixo.

“Nós temos o nosso próprio carro, compramos com o nosso dinheiro. Quem olha pensa que não temos nada, pois acham que estivador é ignorante e bruto. Isso serve para mostrar que também podemos comprar e gastar o quanto desejarmos. Não ganhamos mensalmente, porém dá para sobreviver e gastar um pouco” (Estivador, 12 anos de profissão).

Neste relato o que se percebe é um forte consumismo visando demonstrar algo as pessoas. Com práticas irreais, alienantes e fetichizantes geradas pelo capitalismo que provoca nos trabalhadores um sentimento de concorrência e a própria coisificação do homem o qual não percebe que se tornou um objeto que serve ao capital.

4.3.1.5 Renda salarial, em salários mínimos dos estivadores do porto de Belém no estado do Pará

Tabela 1: renda salarial.

Faixa salarial	Percentual (%)
00-02	03
03-06	33
07-10	40
11-15	20
16-20	0
Não informou	01
Total	100

Fonte: Dados da pesquisa.

A maioria dos entrevistado 40% tem a renda entre 07e 10 salários mínimos¹⁹, acreditamos que tal informação possa não ser fidedigna, tendo em vista a dificuldade encontrada na sua obtenção. Vale ressaltar que eles consideram ter uma faixa salarial alta,

“Olha a senhora sabe, nós ganhamos relativamente bem, dá para nós compramos algumas coisas para casa e pagar o estudo para os meus filhos e ainda ‘beber uma’ no final de semana”. (Estivador 12 anos de profissão).

Com isso, temos o que Marx denomina salário por peça.

O salário por peça não expressa diretamente na realidade nenhuma relação de valor. Não se trata de medir o valor da peça pelo tempo de trabalho nela corporificado, mas, ao contrário, de medir o trabalho despendido pelo trabalhador pelo número de peças que produziu (MARX, 1988, p.183).

Neste sentido, a exploração capitalista dos trabalhadores se realiza aqui mediada pela exploração do trabalhador pelo trabalhador, tendo este sistema de salário por peça a forma de salário mais adequada e benéfica ao modo de produção capitalista.

¹⁹ O congresso nacional aprova em 2011 o salário mínimo de R\$ 540,00.

É importante observar que a remuneração dos estivadores é dada por produtividade, ou seja, eles recebem segundo a produção que cada um realiza. Verificou-se que o ritmo de trabalho é considerado rápido pelos próprios trabalhadores. Nos portos é nítido o dispêndio de energia sofrido pelos trabalhadores, pois objetivam ganhar sempre mais e, portanto, aumentam seu esforço físico.

O capitalismo possui várias formas de metamorfosear sua exploração e uma delas é o salário por produtividade ou peça, como bem analisou Marx (1988). Expressão dessa lógica de reestruturação do capital, à primeira vista, o salário por produção é o pagamento exclusivo ao que o operário produziu. O salário corresponde assim, a produtividade do trabalhador, como o pagamento ao trabalho já objetivado, encobrando e mistificando a verdadeira relação, ou seja, a de que o salário correspondente a força de trabalho do operário. Sob a forma do salário por peça, o operário é enganado por formas fantasmagóricas, pensa estar recebendo o valor de todas as toneladas de peças produzidas.

O salário por produção encerra uma série de vantagens ao capitalista, pois esta forma variada e ilusória do preço da força de trabalho acaba por fazer com que os trabalhadores, por interesse próprio aumentem a produção, sem ser necessária a coerção do capitalista. Com o salário por peça a produção se eleva em dois sentidos. Primeiro, pelo aumento da intensidade do trabalho, pois, como argumenta Marx na seção VI de “O Capital”: “é naturalmente do interesse pessoal do trabalhador aplicar sua força de trabalho o mais intensamente possível, o que facilita ao capitalista elevar o grau normal de intensidade.” (1988, p. 141). Assim, o trabalhador se esforça ao máximo e aumenta a intensidade do seu trabalho objetivando aumentar na mesma proporção o seu salário. Afinal, na sua consciência imediata quanto mais peças são produzidas, maior será o seu salário.

Para aumentar o seu salário diário ou semanal o trabalhador também acaba por aumentar a sua jornada de trabalho, para assim, produzir mais. Segundo Marx “é interesse pessoal do trabalhador prolongar a jornada de trabalho, pois com isso sobe seu salário diário ou semanal.” (idem, *ibidem*). No entanto, ele nos alerta que “o prolongamento da jornada de trabalho, mesmo permanecendo constante o salário por peça, implica em si e para si uma baixa de preço do trabalho.” (idem, p. 142).

No entanto, essas diferenciações produzidas devido a uma inconstante remuneração quanto aos salários dos trabalhadores não modificam as relações de

produção estabelecidas. Isso apenas encerra uma maior diferenciação entre os trabalhadores o que provoca uma concorrência entre eles. Portanto, a forma do salário por produção desenvolve a noção para o operário de liberdade e de individualidade, de maneira com que pareça que o próprio trabalhador determina o seu salário.

4.3.1.6 Gastos salariais efetuados pelos estivadores do porto de Belém no estado do Pará.

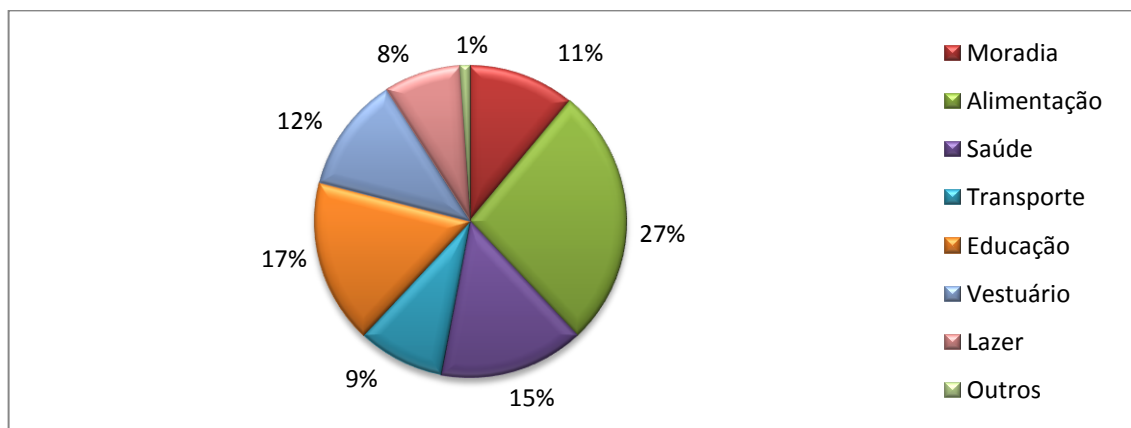


Gráfico 5 : Gastos salariais.

Fonte: Dados da pesquisa, 2011.

Segundo os estivadores seus salários são considerados bons. Apresentam seus principais gastos relacionados a alimentação, moradia e saúde. É interessante notar que maior parte dos gastos é com a saúde de seus familiares, visto que a maioria possui plano de saúde particular. Porém, com base nos relatos o que se verificou foi uma grande preocupação com o bem-estar dos seus familiares e não com o seu.

“Tenho plano de saúde para minha mulher e meus filhos, eu não uso, pois graças a Deus não preciso. Quando tenho algum problema (acidente) entro de benefício. Temos que pagar, pois não temos direito. Isso é absurdo, o que seria da minha família” (Estivador 15 anos de profissão).

4.3.2 Perfil da Organização do Trabalho

A organização da atividade portuária está ligada à base tecnológica da indústria marítima, que se fundamenta em três componentes; os tipos de carga a serem transportados (diferença de pesos, medidas e condições de acondicionamento), estado de conservação das embarcações e dos instrumentos de trabalho necessários para o desenvolvimento da atividade de movimentação das mercadorias. De acordo com Silva (2003), as bases tecnológicas do transporte marítimo sofreram poucas alterações até o advento do contêiner, por volta dos anos 1960.

A base do trabalho do estivador é a força física, o qual demanda um trabalhador que esteja de forma constante nas proximidades do cais em busca de trabalho, o que favoreceu, a constituição de uma cultura marcada por verdadeiras famílias portuárias. Antes da lei de modernização a formação dessas famílias ocorria a partir de relações de vizinhança, parentesco e de trabalho. O Sindicato era responsável pela contratação da força de trabalho e pela distribuição do trabalho de estivagem das mercadorias do navio, o mesmo regulava a entrada de novos membros ao mercado de trabalho. Isso garantia o acesso e a sindicalização de familiares de estivadores, o que explicava a existência de gerações de famílias de estivadores, ou seja, “de pai para filho”.

Segundo Silva (2003, p. 150) em estudo histórico sobre a constituição da categoria dos trabalhadores portuários, valores como valentia e orgulho, forjados num trabalho caracterizado por noções de força física e honra, formaram a base da construção da identidade da categoria. Esses princípios constituíam diferenças na execução das atividades de trabalho, expressas na própria identidade do estivador é construída tendo por referência um forte senso de masculinidade.

No início do século XX, com a introdução de tecnologia no transporte de cargas (contêineres), informatização do processo, modernização das instalações portuárias e também dos navios ocorre uma transformação na atividade de estivagem e desestivagem de mercadorias. Passa-se a requerer um menor número de trabalhadores na manipulação das mercadorias, e um trabalhador mais qualificado para a operação de equipamentos, diminuindo, assim, as demandas por atividades de estiva que requerem somente força física.

A Lei nº 8.630 de 1993 rompe com o monopólio privado da exploração do Porto de Belém/Pa e desencadeia uma série de profundas mudanças na estrutura e dinâmica portuária. Nesse contexto, o Estado é responsável pela infraestrutura; os terminais são arrendados à iniciativa privada, que deve investir em equipamentos, manutenção e operação das cargas. Com o processo de modernização portuária, todos os trabalhadores são transferidos para o OGMO, reposicionando a relação capital-trabalho. Pode-se afirmar que essa mudança não ocorreu sem conflitos, tanto que somente em 1996, três anos após a promulgação da Lei de modernização que se inicia o registro e cadastro dos trabalhadores portuários em Belém junto ao OGMO.

De acordo com Oliveira (1996) por organização do trabalho entende-se um conjunto de variáveis nas quais estão expressos os ritmos de trabalho, hierarquia, produtividade, horas extras, jornada diária, pausas. No que se refere à jornada de trabalho dos estivadores hoje, a mesma se constitui em turnos de seis horas assim distribuídos: 07h às 13h , 13h às 19, 19h às 01h e 01 às 07h. Não há escala fixa, ficando o turno na dependência do interesse do trabalhador, o qual trabalha (06) seis horas e folga também seis horas, isso em acordo com algumas empresas, já que se deveria trabalhar seis horas e folgar 11 horas, conforme determinação da delegacia regional do trabalho (DRT). O trabalho é desenvolvido em ternos, que são grupos de trabalhadores que compõem uma equipe para efetuar uma determinada operação. Antes da lei de modernização o trabalhador poderia trabalhar 24 horas por dia sem ter folga, desde que o mesmo tivesse disponibilidade para trabalhar.

Tendo em vista que a remuneração se dá por produtividade, a jornada de trabalho desenvolvida pelos estivadores se dá em um ritmo acelerado como evidenciado na tabela abaixo.

4.3.2.1 Ritmo de trabalho quanto a produtividade dos estivadores do porto de Belém no estado do Pará.

Tabela 2: ritmo de trabalho quanto a produtividade

Ritmo de produtividade	Percentual (%)
Lento	0
Moderado	10
Rápido	90
Total	100

Fonte: Dados da pesquisa.

Os estivadores relataram que se estabelece um sistema de rodízio (possibilita uma forma mais eqüitativa na distribuição dos serviços, tendo a escalação em sistema de rodízio proporcionado oportunidades iguais a todos os trabalhadores e, conseqüentemente, uma distribuição de remuneração mais equilibrada e justa) determinado pelo Sindicato, onde há o exercício da função de fiscalização pelo contramestre que regula o ritmo de trabalho e, conseqüentemente, o controle da produção. O ritmo de trabalho executado vai de moderado (10%) até rápido (90%).

Os movimentos realizados na execução de suas tarefas são considerados cansativos e difíceis, exigindo a adoção constante de posturas variadas, anti-ergonômicas e desgastantes que acabam por ocasionar fraturas e dores lombares. Em consonância com estas observações, verifica-se que o ritmo acelerado da produtividade, além dos locais insalubres provocam/agravam a saúde do trabalhador, a medida que expõe o estivador a ambientes e condições de trabalho degradantes.

A percepção dos riscos no ambiente de trabalho, que estiveram de maneira homogênea nas falas dos estivadores, foi ao encontro da avaliação feita, anteriormente, durante a pesquisa, a demonstrar a falta de consciência dos trabalhadores frente ao risco de acidentes e doenças que enfrentam diariamente.

“Pra nós não interessa usar equipamento de proteção, esse pessoal do OGMO é só isso que eles fazem ,ficam fiscalizando a gente, o que interessa é ter trabalho no porto, e dinheiro no bolso” (estivador 13 anos de profissão).

Visto que, visam, apenas, ganhar mais dinheiro e aumentar a sua remuneração, perfazem jornadas cansativas de trabalho com um ritmo acelerado de produtividade, não analisando a sua condição diária de exploração, risco e adoecimento e, contribuindo de forma demasiada para o fortalecimento do sistema de produção capitalista desenvolvendo um **saber-fazer** que é transmitido na prática cotidiana e que atende diretamente as exigências do capitalismo.

Tomando por base o que nos diz Marx ao afirmar a categoria trabalho como fundante da sociabilidade humana, verifica-se no exposto acima a degradação do homem e sua alienação perante as forças produtivas decorrentes do modo de produção capitalista que “transformou” o trabalho fundante em degradante do homem. A atividade de trabalho passou a ser explorada pelo capitalismo, que transformou o indivíduo em instrumento de trabalho, em força de trabalho, utilizando-se de seu trabalho abstrato (desaparecendo as funções sociais, as necessidades humanas) e o separou de seus meios de produção. O surgimento do capitalismo transformou radicalmente a relação do homem com a natureza e dos homens entre si.

4.3.3 As condições de trabalho segundo os portuários

O porto se apresenta nas falas dos estivadores como local perigoso, com grande ocorrência de acidentes, alguns até fatais. Os trabalhadores atribuem esse risco à organização do trabalho, já referida acima, e às condições muito heterogêneas sob as quais ele é realizado diariamente. Essas condições relacionam-se a dois aspectos: as equipes constituídas para a realização das atividades (‘ternos’) e as condições diversas e precárias de muitos navios, máquinas e equipamentos. A respeito da constituição das equipes, os trabalhadores ressaltam o necessário entrosamento para a condução de uma atividade adotada como de trabalho coletivo, que implica confiança nos parceiros como companheiros de equipe e segurança quanto às habilidades técnicas de cada um na atividade executada.

De acordo com a pesquisa sobre as condições de trabalho na estiva no Porto de Belém, os entrevistados vinculados a categoria dos estivadores mencionaram acidentes envolvendo lesões de membros superiores e inferiores nas

movimentações de cargas em contêineres, quedas e fraturas nas atividades de arrumação e transbordo realizado nos porões e conveses das embarcações.

“Contêiner é o que trabalha menos, mas só que arrisca a vida bem mais... se der uma vacilada você cai lá de cima, ai já era ...” (estivador, 14 anos de profissão).

Incluída a essas condições concretas para o exercício do trabalho deve-se analisar a imprevisibilidade, pois apesar de lhes ser exigida a disponibilidade de tempo para conseguir encaixe nas equipes, ou, como eles referem, o “vai e volta de casa para o trabalho” pela variação de turnos (dia/noite) das jornadas já cita acima, pela necessidade, para alguns, de duplicar a jornada de trabalho para aumentar os ganhos, entre outros.

O contexto da modernização portuária também foi referido pelos entrevistados que, em média, trabalham no Porto de Belém há mais de 13 anos. Este elemento de temporalidade implicou em falas comparativas acerca dos dois momentos históricos, o antes e o depois da lei de modernização dos portos. Há um conceito de avanços no que diz respeito ao acesso mais igualitário ao exercício do trabalho, que anteriormente era controlado e organizado pelo sindicato, e aos direitos trabalhistas correspondentes às férias, 13º salário, fundo de garantia, contribuição previdenciária, além de receberem o pagamento das diárias em até 48 horas após realizarem o serviço.

“Antes da Lei 8.630/93, os sindicatos tinham o controle fiscalizador relativo à requisição e escalação da mão-de-obra avulsa, realizavam o pagamento dos trabalhadores, encargos sociais, repasse das verbas relativas às férias e Fundo de Garantia por Tempo de Serviço. Já, as empresas que faziam o repasse das nossas contribuições para o INSS, para que todos nós tivéssemos os direitos previdenciários” (Estivador 20 anos de profissão).

Entre os benefícios destacados a partir da implantação do OGMO destacam-se o aumento das movimentações de cargas e navios, ainda que não se reflita em possibilidade de trabalho para todas as categorias, a modernização das máquinas em alguns terminais, e o fim da chamada hierarquia sindical que regulava o acesso ao trabalho.

“Acredito que melhorou, porque regularizou a situação, deu a oportunidade de mais gente trabalhar, oportunidade de giro, porque senão fica aquela coisa de camaradagem mesmo.” (estivador, 7 anos de profissão).

É importante avaliar que os ganhos por produção no trabalho dos estivadores podem condicionar conduta de risco para o trabalhador, já que este ultrapassar os limites de segurança visando obter melhores ganhos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A concretização deste trabalho possibilitou constatar que a reestruturação produtiva dos portos tem promovido mudanças no processo e na organização do trabalho, afetando suas condições e daqueles que vivem do porto. No Brasil o trabalho portuário teve suas origens no trabalho escravo e, na passagem do século XX, passou a ser um trabalho “livre”, controlado e organizado em sindicatos. Remontam desta época os principais sindicatos que ainda hoje estão em atividade.

O modo de trabalhar no porto possui características típicas das antigas corporações de ofício e com a modernização, impulsionada pela Lei de Modernização dos Portos (Lei 8630/93), impôs um novo modelo na organização do trabalho, que veio acompanhado de novas tecnologias portuárias e formas de gestão o qual vem afetando os trabalhadores de forma diferenciada.

Esta modernização portuária tem significado aos estivadores um processo contínuo que leva a redução dos postos de trabalho, a perda da autonomia ditada pelo saber-fazer, o aumento dos controles administrativos, da jornada e do ritmo de trabalho, a exigência de especialização para quem tem baixo nível de escolaridade, o desconhecimento dos riscos, a restrição ao acesso para o trabalho nos terminais.

Porém, este processo nos remete à seguinte dúvida: a Lei de Modernização dos Portos está sendo posta em prática ou ainda não alcançou seu objetivo no porto no porto de Belém/Pa? A verdade é que em geral, a implantação do OGMO foi se concretizando com certa lentidão, na medida em que se produziam as privatizações e os operadores passaram a perceber a necessidade de participarem mais ativamente na gestão da força de trabalho portuária.

De acordo com a visão dos estivadores, a criação dos OGMO significa mais uma estratégia de redução de força de trabalho do que um projeto de organização e qualificação do trabalhador portuário, que compreende a formação e capacitação para os que iriam permanecer no porto, e indenizações sociais adequadas para os que iriam sair. O que acontece é que, após a Lei de modernização dos Portos, os papéis se inverteram, hoje os trabalhadores insistem na modernização, na implantação de padrões de eficiência e produtividade, enquanto as empresas operadoras buscam negociarem através dos acordos previstos.

Na visão dos operadores portuários, a multifuncionalidade no trabalho portuário, que obedece à promoção do uso multifuncional dos estivadores, deveria, de acordo com a lei Nº 8.630/93, ser buscada através de contratos, convenções e acordos coletivos. Dessa forma, um dos fatores passível de avaliação, diz respeito a multifuncionalidade da força de trabalho dos estivadores. Como estabelecer um perfil do estivador que corresponda à versatilidade e polivalência nos padrões do porto moderno uma vez que já houve a incorporação do hábito natural de exercer um único ofício? Uma vez que a multifuncionalidade está atrelada a boa qualificação do trabalhador, suas consequências são um tanto preocupantes, já que significa a redução da força de trabalho no porto, não representa a extinção da força de trabalho portuária avulsa.

A possibilidade de realizarmos este estudo foi de extrema importância. Ele nos possibilitou entrar em contato com um mundo novo, que possui uma organização do trabalho de caráter pouco comum, pois a jornada de trabalho é curta (6h), porém degradante, já que o ritmo é intenso e, muitas vezes, os movimentos difíceis e cansativos colaboram para um elevado desgaste do trabalhador, além de provocar riscos permanentes a acidentes.

Verificou-se que a maioria dos estivadores são vinculados ao Sindicato, que funciona como um gestor da força de trabalho, fazendo o papel de um sindicalismo não-tradicional, pois determina as escalas, ternos e no passado determinava as normas disciplinares, bem como assumia o papel de empregador no tocante à responsabilidade com os riscos de acidentes e sua prevenção, que era exercida com bastante dificuldade.

Assim, Com o advento da Lei 8.630, o OGMO assumiu papéis até então desempenhados pelo Sindicato, inclusive o que se refere à responsabilidade frente aos riscos laborais, passando por um momento de transição frente ao processo de modernização dos portos.

O que se verificou é que a vida laboral do estivador acompanha as características ditadas pelo próprio ambiente de trabalho: instável, cheia de perigos, mas ao mesmo tempo estimulante, envolvente para eles, apesar de tê-la hoje menos rentável do que alguns anos atrás, em um processo que demonstra a falta de consciência e criticidade da situação vivenciada, fazendo com que o estivador tenha muito orgulho de sua profissão apesar das profundas degradações sofridas.

A união do grupo é ressaltada, e a grande quantidade de regras coletivas que norteiam os critérios para rodizio, câmbio para o trabalho, ausência, necessidade de se apresentar, número de homens por tarefa, tem papel importante nesta construção. Aparentemente integrados na ordem social que se faz presente, os estivadores apresentam suas formas de resistência às imposições desta mesma ordem, sentida como ameaça ao seu grupo e a organização do trabalho.

Os estivadores desafiam a constante da modernização dos portos ao procurar a permanência e prática de suas atividades laborais cotidianas, tradicionais. Além disto, desafiam o espaço com seu fazer diário. Porém não nos esqueçamos que a troca desigual, expressa no cais pela violência sutil é o que provoca a mobilidade ao social. Anuncia o conflito, a luta, transformação.

Para muitos trabalhadores a pesquisa serviu como um espaço de denúncia, esclarecimento, desabafo, descoberta e reconhecimento de si mesmo e de sua realidade. Alguns trabalhadores comentaram que, finalmente, alguém resolveu preocupar-se com eles e estudá-los para mostrar às pessoas de fora que os estivadores não são pessoas grosseiras, sem estudo como pensam. Neste sentido o que aqui foi exposto não são verdades absolutas a serem comprovadas, mas caminhos alternativos para que se possa compreender o homem e o trabalho.

Assim, o trabalho dos estivadores implica uma nova concepção de organização do trabalho de negociação coletiva, conforme a Lei 8.630/93 estabelece, no qual o setor empresarial tenha mais ousadia em promover melhores condições de vida e de empregabilidade para os trabalhadores que vivem dessa atividade direta ou indiretamente, por ser ela hoje, no mundo atual, uma relação internacionalizada concretizada. Nesse sentido, se nos basearmos no processo de modernização portuária e na aplicabilidade da lei 8.630 no porto Belém, podemos constatar uma considerável precarização do trabalho.

Todos estes pontos apresentados são fundamentais, porém, diante da situação que se faz presente na realidade dos trabalhadores portuários avulsos, acrescento a suma importância de se tornar concreta as determinações da Lei 8.630/93 não a favor da modernização em nome das operadoras portuárias e do capital, em detrimento dos trabalhadores, porém, a favor de um desenvolvimento que torne justa e digna a sobrevivência dessa categoria que nós até então não conhecíamos mas que é um dos alicerces da economia desse país.

REFERÊNCIAS

ALVES, Giovanni. **O Novo (e Precário) Mundo do Trabalho**; reestruturação produtiva e crise do sindicalismo. São Paulo: Boitempo, 2000.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho**: ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 7 ed. São Paulo: Cortez, 1999.

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

_____. **Dialética do Trabalho**. São Paulo: Expressão Popular, 2004.

_____. **Os Sentidos do Trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 3ª ed. São Paulo: Boitempo, 2000.

BAUDOQUIN, Thierry. **A cidade portuária na mundialização**. In: COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro. DP&A, 1999.

BRASIL. **Lei 8.630/93**. Dispõe sobre o Regime Jurídico da Exploração dos Portos Organizados e das Instalações Portuárias, e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 1993.

CATANI, Afrânio Mendes. **O que é imperialismo**. São Paulo: brasiliense, 1985.

CHIAVENATO, Idalberto. **Introdução a Teoria Geral da Administração**. São Paulo: McGraw-Hill, 1998.

COCCO, Giuseppe. **Trabalho e Cidadania**: produção e direitos na Era da Globalização. São Paulo: Cortez, 2000.

COLLIN, Michèle. **A cidade portuária na mundialização**. In: COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro. DP&A, 1999.

DI PAOLO, Darcy de Nazaré fexa. **O trabalhador da estiva: um estudo sociológico sobre os estivadores do Pará.** Belém, CEPAS, 1956.

DEDECCA, Cláudio S. Emprego e Qualificação no Brasil dos Anos 90. *in* OLIVEIRA, Marco A. de (org.): **Reforma do Estado e Políticas de Emprego no Brasil.** Campinas, Unicamp, 1998.

FREIRE, Lúcia. M.B. O Serviço Social e a saúde do trabalhador diante da reestruturação produtiva nas empresas. *In* MOTA, A.E (org.). **A nova fábrica de consensos.** São Paulo: Cortez, 1998.

HARVEY, David. Condição pós moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 8. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2008.

HOBSON, John Atkinson. **A Evolução do Capitalismo Moderno.** op. cit. p. 338-341. nova cultura, 1985.

LEAL, Aluizio Lins. **Uma sinopse histórica da Amazônia.** São Paulo, 1991.

LÊNIN, Vladimir Ilitch. **O imperialismo, fase superior do capitalismo.** *In*: obras escolhidas- vol- 1. São Paulo, alfa-omega, 1979.

LUKÁCS, Georg. **Ontologia do ser social: Os princípios ontológicos fundamentais de Marx.** São Paulo: livraria editora ciências humanas, 1979.

MARTINS, Petrônio Garcia, LAUGENI, Fernando Piero. **Administração da Produção.** São Paulo: Saraiva, 2002.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política.** 13ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 1988.

_____. Manuscritos econômico-filosóficos de 1844. Lisboa: Avante, 1993.

MÉSZÁROS, István. **Para Além do Capital.** Tradução de Sergio Lessa e Paulo castanheira, São Paulo: Boitempo, 2009.

MONIÉ Frédéric & VIDAL Soraia Maria do S. C. (2006): Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. *Revista de Administração Pública.* Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, Vol. 40, Nov./Dez. 2006.

MOTTA, Fernando C. P. **Teoria Geral da Administração**: uma introdução. 22ª ed. São Paulo: Pioneira, 1985.

OLIVEIRA, Carlos Roberto de. **História do trabalho**. São Paulo: Ática, 1996.

_____, Carlos Tavares de. **Modernização dos Portos**, 2ª Edição. São Paulo: Aduaneiras, 1996.

PELLEGRINI, Rosivaldo. **Taylorismo e Fordismo**: o discurso das novas doutrinas organizacionais. UEL: Londrina, 1998.

PENTEADO, Antonio Rocha. **O Sistema Portuário de Belém**. Coleção Amazônica: Belém, 1973.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 3ª Ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe. **Cidades e Portos**: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A. 1999.

SILVA, Lígia Osório. **A história engajada de Nelson Werneck Sodré**. São Paulo: Núcleo de Estudos Estratégicos da UNICAMP – Instituto de Economia. Disponível em: [HTTP://www.unicamp.br/nee/liqia%20NWS%20HP.htm](http://www.unicamp.br/nee/liqia%20NWS%20HP.htm). Acesso em: 18 de maio de 2011.

SOARES, Cléo. **O liberal**, Belém, 21 Fev. 2005. Caderno atualidades. biblioteca pública “Arthur Viana”.

TEIXEIRA, Francisco; FREDERICO, Celso. **Marx no século XXI**. São Paulo: Cortez, 2008.

APÊNDICES

**PERFIL DOS TRABALHADORES DA ESTIVA DO MUNICÍPIO DE BELÉM DO
ESTADO DO PARÁ**

Universo: 354 estivadores

Amostra da Pesquisa: 30 estivadores.

Roteiro da entrevista

Identificação:

1 Qual o seu nome _____

2 Qual a sua idade _____

2 Escolaridade

3. Você estudou? Até que série?

Religião

4. Qual sua religião?

Aspectos Sócio-Econômicos e Culturais

Núcleo Familiar:

5. Nº de pessoas: _____

6. Características da moradia:

() própria () alugada () cedida () outros _____

7. Qual a estrutura de sua moradia _____

8. Quantos compartimentos têm sua casa _____

Locomoção

9. De que forma você vem ao trabalho?

Ônibus () veículo próprio () bicicleta () a pé ().

Local de trabalho

10. Como você analisa o seu local de trabalho? Por quê?

11. O que lhe agrada no local de trabalho?

12. O que lhe desagradava no local de trabalho?

13. Por que você escolheu esta profissão?
14. Você gosta do seu trabalho? Por que trabalha na área portuária?
15. Você tem algum parente que é trabalhador portuário?

Renda Mensal

16. Renda familiar:
17. Você acha que gasta mais com o quê? Gasta com o cotidiano
18. Alimentação () vestuário () transporte () lazer () saúde () educação () moradia outros ().

Análise dos profissionais do OGMO

19. Como você analisa o trabalho desenvolvido pelo Serviço Social e o Serviço em segurança do trabalho?
20. O que você acha que pode modificar?
21. O que você gostaria de saber desses profissionais?
22. Você gostaria de que houvesse palestras? Que tema você sugere?
23. Quanto aos cursos de capacitação desenvolvidos pelo OGMO, você já participou de algum? Caso não. Qual a dificuldade em participar?
24. Para você, qual a importância dos cursos de formação profissional?
25. Qual a importância dos DDS (Diálogos Diários de Segurança)?

26. Análise do trabalho antes e depois da lei 8.630/93 (Lei de Modernização Portuária)

ANEXOS

LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1.993

DISPÕE SOBRE REGIME JURÍDICO DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DA EXPLORAÇÃO DO PORTO E DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 1º - Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I - PORTO ORGANIZADO: o construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de uma autoridade portuária:

II - OPERAÇÃO PORTUÁRIA: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

III - OPERADOR PORTUÁRIO: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV - ÁREA DO PORTO ORGANIZADO: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam ancoradouros, docas, cais, pontes e pieres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais bacias de evolução e área de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta Lei.

V - INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE USO PRIVATIVO: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

§ 2º A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a Lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 2º - A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizados nos termos desta lei.

Art. 3º - Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

CAPÍTULO II DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 4º - Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

I - de contrato de arrendamento, celebrado com a União, no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites, da área do porto organizado;

II - de autorização do ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.

§1º A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidos de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente - RIMA.

§2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I - uso público;

II - uso privativo:

- a) exclusivo, para movimentação de carga própria;
- b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

§3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado.

§4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo, as relativas:

I - ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV - ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infraestrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;

V- à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - à reversão de bens aplicados no serviço;

VIII - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

X - às garantias para adequada execução do contrato;

XI - ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII - às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII - ao foro.

§5º O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

§6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na Lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art 5º O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação.

§1º Indeferido o requerimento a que se refere o caput deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta Lei.

§2º Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao ministério competente.

§3º Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

Artº 6º Para os fins do disposto no inciso II do art. 4º desta Lei, considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

§1º A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas a que se refere os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIV, XV, XVI, XVII e XVIII do art 4º desta Lei.

§2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público.

§3º As instalações de que trata o caput deste artigo ficarão sujeitas a fiscalização das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 7º (VETADO)

CAPÍTULO III DO OPERADOR PORTUÁRIO

Art. 8º Cabe aos Operadores Portuários a realização das operações portuárias previstas nesta Lei.

§ 1º É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

- a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;
- b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;
- c) na navegação interior e auxiliar;
- d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;
- e) no transporte de mercadorias sólidas, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de recheio, quando necessários;

III - relativas à movimentação de:

- a) cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;
- b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;
- c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimentos de embarcações;

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação.

§ 2º Caso o interessado entenda necessário a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações referidas no parágrafo anterior deve requisitá-la ao órgão gestor de mão-de-obra.

Art. 9º A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas.

§ 1º As normas de pre-qualificação referidas no caput deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.

§ 2º A Administração do Porto terá trinta dias, contados do pedido do interessado, para decidir.

§ 3º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a Administração do Porto.

Art. 10º A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto.

Art. 11º O operador portuário responde perante:

I - a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II - o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III - o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV - o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI - os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso;

Art. 12º O Operador Portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar.

Art. 13º Quando as mercadorias a que se referem o inciso II do art. 11 e o artigo anterior desta Lei estiverem em área controlada pela Administração do Porto e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto.

Art. 14º O disposto nos artigos anteriores não prejudica a aplicação das demais normas legais referentes ao transportes marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente a República Federativa do Brasil

Art. 15º O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, quer no porto, quer em viagem.

Art. 16º O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

Art. 17º Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta lei, se estabelecerem como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO DE MÃO-DE-OBRA DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO

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

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 e o registro do trabalhador portuário avulso;

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

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

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

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

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

Parágrafo único - No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 19º Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

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

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;
- c) cancelamento do registro;

II - promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança do trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros;

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20 - O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 deste Lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 21 - O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 22 - A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 23 - Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta Lei.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

Art. 24 - O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

§ 1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta Lei, e terá por competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta Lei;

II - baixar as normas a que se refere o art. 28 desta Lei;

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados o destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do art. 31 desta Lei, cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.

§ 3º Os membros do Conselho de Supervisão, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 25 - O Órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra.

C A P Í T U L O V

DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 26 - 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 a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Parágrafo único - A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

Art. 27 - O Órgão de gestão de mão-de-obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão-de-obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro de que trata o inciso I deste artigo, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.

Art. 28 - A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão-de-obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 29 - A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos e as demais condições do trabalho portuário avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

CAPÍTULO VI

DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

SEÇÃO I

DO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA - CAP

Art. 30 - Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

I - baixar o regulamento de exploração;

II - homologar o horário de funcionamento do porto;

III - opinar sobre a proposta de orçamento do porto;

IV - promover a racionalização E A otimização do uso das instalações portuárias;

V - fomentar a ação industrial e comercial do porto;

VI - zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;

VII - desenvolver mecanismos para atração de cargas;

VIII - homologar os valores das tarifas portuárias;

IX - manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária;

X - aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

XI - promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;

XII - assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;

XIII - estimular a competitividade;

XIV - indicar 1 (um) membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o Conselho de Administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;

XV - baixar seu regimento interno;

XVI - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2º Compete, ainda ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on roll-off.

§ 3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIV do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31 - O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I - bloco do poder público, sendo:

- a) um representante do Governo Federal, que será o presidente do Conselho;
- b) um representante do Estado onde se localiza o porto;
- c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II - bloco dos operadores portuários, sendo:

- a) um representante da Administração do Porto;
- b) um representante dos armadores;
- c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;
- d) um representante dos demais operadores portuários;

III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

- a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;
- b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

IV - bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:

- a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;
- b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;
- c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I - pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso I do caput deste artigo;

II - pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo;

III - pela Associação de Comércio Exterior - AEB, no caso do inciso IV, alínea a do caput deste artigo;

IV - pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea b do caput deste artigo.

§ 2º Os membros do Conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do Conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada bloco terá direito a um voto;

II - o presidente do Conselho terá um voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do Conselho serão baixadas em ato do seu presidente.

Art. 32 - Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

Seção II

DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Art. 33 - A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II - assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III - pré-qualificar os operadores portuários;

IV - fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao OGMO;

VI - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII - fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

IX - organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI - autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída - inclusive a atracação e desatracação -, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XII - suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII - lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhe forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária; e

XV - estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe a Administração do Porto, sob coordenação:

I - da Autoridade Marítima:

- a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;
- b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;
- c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;
- d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto.

II - da autoridade aduaneira:

- a) delimitar a área de alfandegamento do porto;
- b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

Art. 34 - É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira.

SEÇÃO III

DA ADMINISTRAÇÃO ADUANEIRA NOS PORTOS ORGANIZADOS

Art. 35 - A administração aduaneira, nos portos organizados, será exercida nos termos da legislação específica.

Parágrafo único - A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior, somente poderá efetuar-se em portos ou terminais alfandegados.

Art. 36 - Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e

a saída de quaisquer bens ou mercadorias do país;

II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidade de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III - exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfico de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI - apurar responsabilidades tributárias decorrentes de avaria, quebra ou falta de mercadorias, em volumes sujeitos a controle aduaneiro;

VII - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal aplicável;

VIII - autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

IX - administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos;

X - assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais; e

XI - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º O alfundamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou destinadas à exportação será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica;

§ 2º no exercício de suas atribuições, a Autoridade Aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, se for preciso, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO VII DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 37 - Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

I - na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;

III - na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

§ 1º Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.

§2º Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.

Art. 38 - Os infrações estão sujeitas as seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência:

II - multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais de Referência - UFIR;

III - proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Art. 39 - Compete à Administração do Porto:

I - determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;

II - fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.

Art. 40 - Apurando-o, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações, pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

§ 2º Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto de processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 41 - Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.

Art. 42 - Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 43 - As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas neste Lei reverterão para a Administração do Porto.

Art. 44 - A aplicação das penalidades previstas nesta Lei, e seu cumprimento, não prejudica, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação aplicável.

C A P Í T U L O V I I I **D A S D I S P O S I Ç Õ E S G E R A I S**

Art. 45 - O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1.974)

Art. 46 - (VETADO)

C A P Í T U L O I X **D A S D I S P O S I Ç Õ E S T R A N S I T Ó R I A S**

Art. 47 - É fixado o prazo de noventa dias contados da publicação desta Lei para a constituição dos órgãos locais de gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

Parágrafo único - Enquanto não forem constituídos os referidos órgãos, suas competências serão exercidas pela respectiva Administração do Porto.

Art. 48 - Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta Lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2º do art. 4º desta Lei.

Art. 49 - Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta Lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta Lei.

Art. 50 - Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos.

Art. 51 - As Administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único - As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

Art. 52 - A alíquota do Adicional de Tarifa Portuária - ATP (Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988), é reduzida para:

I - em 1993, 40% (quarenta por cento);

II - em 1994, 30% (trinta por cento);

III - em 1995, 20% (vinte por cento).

§ 1º A partir do exercício de 1993, os recursos do ATP serão aplicados no porto organizado que lhes deu origem, nos seguintes percentuais:

I - 30% (trinta por cento) em 1993;

II - 40% (quarenta por cento) em 1994;

III - 50% (cinquenta por cento) em 1995;

IV - 60% (sessenta por cento) em 1996;

V - 70% (setenta por cento) a partir do exercício de 1997.

§ 2º ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado.

Art. 53 - O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições dessa lei.

Art. 54 - É assegurada a inscrição no cadastro de que trata o inciso I do art. 27 desta Lei aos atuais integrantes de forças supletivas que, matriculados, credenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos.

Art. 55 - É assegurado o registro de que trata o inciso II do art. 27 desta Lei aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgãos competentes, desde que estejam comprovadamente exercendo a atividade em caráter efetivo desde aquela data.

Parágrafo único - O disposto neste artigo não abrange os trabalhadores portuários aposentados.

Art. 56 - É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

Parágrafo único - Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos.

Art. 57 - No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

§ 1º 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 deste artigo.

§ 2º 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.

§ 3º Considera-se:

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

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

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

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

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

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

Art. 58 - fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta lei, requerem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo de até 1(um) ano contado da vigência do adicional a que se refere o art. 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único - O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59 - É assegurada trabalhadores portuários avulsos que requeiram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior:

I - indenização correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do Fundo previsto no art. 64 desta Lei;

II - o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1.990.

§ 1º O valor da indenização de que trata o inciso I, deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo - IRSM, publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

§ 2º O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento, pelo trabalhador portuário avulso, da indenização.

§ 3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60 - O trabalhador portuários avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta Lei, para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o valor correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1º do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

Art. 61 - É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso - AITP destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta Lei.

Parágrafo único - O AITP terá vigência pelo período de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta lei.

Art. 62 - O AITP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

Art. 63 - O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso, à razão de 0,7 (sete décimos) de UFIR por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de UFIR por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Parágrafo único - Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65 - O AITP será recolhido pelos operadores portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga ou descarga em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto.

§ 1º Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à receita Federal o comprovante do recolhimento do AITP.

§ 2º O atraso no recolhimento do AITP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

§ 3º Na cobrança executiva a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4º Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento do AITP.

Art. 66 - O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao Fundo de que trata o art. 67 desta lei.

Art. 67 - É criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso - FITP, de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta Lei.

§ 1º São recursos do Fundo:

I - o produto da arrecadação do AITP;

II - (VETADO)

III - o produto do retorno das suas aplicações financeiras;

IV - a reversão dos saldos anuais não aplicados.

§ 2º Os recursos disponíveis do Fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

§ 3º O Fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A.

Art. 68 - Para os efeitos previstos neste Lei, o órgãos de gestão de mão-de-obra informarão ao gestor do Fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o art. 58 desta lei.

Art. 69 - As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando o ajustamento de seus quadros às medidas previstas em lei.

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

Art. 71 - O registro de que trata o inciso II do caput do art. 27 desta Lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

Art. 72 - (VETADO)

Art. 73 - O BNDES, por intermédio do FINAME, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 75 - Ficam revogados no prazo de cento e oitenta dias contados da publicação desta lei, os art. 254 a 292 e o inciso VIII do art. 544 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 76 - Ficam revogados, também os Decretos nºs. 24.324, de 1º de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508, de 29 de junho de 1934, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 6 de julho de 1934; os Decretos-leis nºs. 6.460, de 2 de maio de 1994 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis nºs 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, 2.162, de 4 de janeiro de 1954, 2.191, de 5 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos-leis nºs. 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1º do Decreto-lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis nºs. 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
Biblioteca Central/UFPA, Belém-PA

Farias, Roselídia da Costa, 1978-

Trabalho e modernização portuária: um estudo sobre os estivadores de Belém no Estado do Pará / Roselídia da Costa Farias; orientadora, Nádia Socorro Fialho Nascimento. — 2011.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Programa de Pós-Graduação em Serviço Social, Belém, 2011.

1. Estivadores – Belém (PA). 2. Portos - Legislação – Belém (PA).
3. Trabalho – Aspectos sociais. I. Título.

CDD - 22. ed. 331.88098115
