

VII Congresso Latino-Americano de Estudos do Trabalho.
O Trabalho no Século XXI. Mudanças, impactos e perspectivas.
GT 15 - Conflictividad laboral, sindicalismo y movimientos sociales en América Latina
en el siglo XXI

Resumo

Por um lugar ao sol: os estivadores de Santos nas greves de 2000

Autoria: Carla Regina Mota Alonso Diéguez¹

São Paulo

Outubro de 2012

¹ Carla Regina Mota Alonso Diéguez é doutoranda no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais pela Universidade Estadual de Campinas; mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de São Paulo e bacharel em Ciências Sociais pela Universidade Estadual Paulista. É pesquisadora da Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo (FESPSP). E-mail: carladieguez@gmail.com

Resumo

Título: Por um lugar ao sol: os estivadores de Santos nas greves de 2000

Resumo: O objetivo deste trabalho é analisar as greves realizadas pelos estivadores de Santos no ano 2000, cuja finalidade consistia em lutar contra a passagem da escala de trabalho dos estivadores para o Órgão Gestor de Mão de Obra. Pretende-se investigar as ações empreendidas pelos trabalhadores, o embate entre estes e o OGMO-Santos e os resultados obtidos pelas greves. Pretende-se com isto, mostrar o teor político que envolveu estes movimentos grevistas em um contexto pautado pela modernização dos portos, que acarretou em privatização das áreas portuárias, mecanização do processo de trabalho, redução da mão de obra e conseqüente diminuição da força política deste agente social. Para isso, o trabalho assenta-se em análise de dados secundários (dados de greves, artigos de jornais de grande circulação, depoimentos com trabalhadores feitos no período das greves) e entrevistas realizadas no 2º semestre de 2012.

Resumo expandido

Objeto

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

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

Os chamados portos privados recebiam este nome por terem sua gestão exercida por uma empresa privada, que dado o trabalho realizado para construção ou melhoramento da área portuária, recebiam em troca a concessão para exploração das atividades portuárias. O caso de maior relevância no Brasil é o do Porto de Santos, que foi gerido pela Companhia Docas de Santos (CDS), empresa de capital privado, durante 90 anos. Findada a concessão, em 1980, o porto retornou as mãos do Governo Federal, passando a ser gerido pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), diretamente ligada ao Ministério dos Transportes.

Contudo, independente da gestão do porto (pública ou privada), o trabalho nos portos desenvolveu-se de maneira única. Antes da década de 1930, cada porto lidava com a gestão do trabalho da forma que melhor conviesse. No entanto, já havia certa divisão do trabalho, empreendida pela própria natureza da atividade portuária.

O trabalho portuário é marcado pela sazonalidade, dado que a afluência de navios aos portos é feita a partir da necessidade de embarque ou desembarque de produtos. Em países com alta incidência de movimentação de produtos primários, a atividade portuária é pautada pela safra da produção. O Brasil é um país onde os principais produtos exportados são os produtos primários, como minério de ferro, soja e açúcar. Em 2010, segundo dados do Anuário Brasil Global 2011², a soja e o açúcar ficaram em 3 e 4º lugar,

² Disponível em <<http://issuu.com/analiseeditorial/docs/brasil-global-2011>>

respectivamente, no ranking dos produtos exportados. O embarque destes produtos, por exemplo, depende do período de safra.

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

Esta divisão foi importante não apenas para demarcar a diferença entre os serviços, mas também para delimitar a responsabilidade sobre a gestão do trabalho. Com a construção dos portos e a concessão da exploração as empresas privadas ou sua manutenção pelo Estado, as atividades exercidas em terra ficaram sob a responsabilidade dos gestores dos portos, enquanto as atividades exercidas a bordo ainda foram mantidas pelos armadores do navio. Entretanto, nos anos iniciais do século XX, alguns trabalhadores locais já foram sendo empregados pelos armadores para exercer atividades em bordo. Estes trabalhadores eram empregados pelo período do trabalho e recebiam pelas horas trabalhadas e a eles deu-se o nome de trabalhadores portuários avulsos.

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

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

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

A Lei nº 8.630/93 é um marco para o trabalho portuário. Entre as principais mudanças que afetaram os trabalhadores está o fim da divisão entre trabalho em terra e trabalho em bordo. Todos os trabalhadores portuários, independente de onde exercem sua atividade, tornaram-se trabalhadores portuários avulsos (TPA). Também houve mudança quanto a gestão do trabalho, para os dois ramos. O sistema de *closed-shop* foi extinto e os avulsos tradicionais, assim como os trabalhadores de terra, passaram a ser registrados ou cadastrados em Órgãos Gestores de Mão de Obra, órgãos responsáveis pela relação com as operadoras portuárias, por controlar a distribuição do trabalho e realizar o pagamento dos trabalhadores. O OGMO é, em todos os portos, um órgão gerido por um conselho tripartite, cuja presidência é exercida pelo representante do patronato.

É neste quadro que o presente trabalho se situa, com a preocupação de compreender de que forma estas transformações afetaram o cotidiano dos trabalhadores portuários avulsos, especificamente os estivadores de Santos, principalmente no tocante a suas relações com o sindicato e no exercício da ação coletiva.

Segundo dados do Sistema de Acompanhamento de Greves do DIEESE (SAG), no período 1993-2011, foram identificadas cerca de 30 ocorrências no Porto de Santos, entre paralisações e greves. Destas, duas ocorridas no ano 2000 destacam-se, dado o teor da reivindicação. As duas greves tiveram por objetivo opor-se a passagem da escalação

do trabalho para o OGMO e registraram momentos de grande conflito, com a invasão do OGMO-Santos pelos trabalhadores e a prisão de alguns participantes do movimento³.

Objetivos

Desta forma, o objetivo deste trabalho é analisar estas duas greves ocorridas em 2000, as ações empreendidas pelos trabalhadores, o embate entre trabalhadores e OGMO-Santos e os resultados obtidos. Pretende-se com isso, defender a hipótese de que movimentos como este mostram que os trabalhadores não aceitaram passivamente as determinações colocadas em leis, decretos, portarias e que as resistências e embates operados por esta categoria não tem por objetivo apenas manter conquistas obtidas outrora, mas colocar em pauta o protagonismo deste agente, que durante décadas foi responsável por toda a movimentação da riqueza do país e que atualmente, com a automação do processo de trabalho portuário, vê não apenas sua participação neste mercado de trabalho ser reduzida, mas também sua participação política, ao ser retirado dos processos decisórios que dizem respeito diretamente as formas como seu trabalho deverá ser executado.

Metodologia e resultados esperados

Para isso, a metodologia adotada foi a análise de dados secundários, como dados estatísticos, jornais de grande circulação da época e depoimentos de trabalhadores feitos por diferentes organismos no período das greves, e entrevistas com estivadores de Santos realizadas no segundo semestre de 2012 para a composição da tese de doutoramento da autora.

Com isto, pretende-se colocar a disposição do público o teor político que envolveu estes movimentos grevistas em um contexto pautado pela modernização dos portos, que acarretou em privatização das áreas portuárias, mecanização do processo de trabalho, redução da mão de obra e conseqüente diminuição da força política deste agente social.

³ A segunda-feira de conflitos desta greve foi chamada pelos trabalhadores de Blood Monday e os registros deles sobre o dia podem ser vistos no site da Intersindical Portuária do Estado de São Paulo <http://www.viasantos.com/intersindical/index1.html>. Cf. FREDDO, Antonio Carlos. Modernização Portuária, Poder e Violência. In JUNQUEIRA, Luciano A. Prates. **Desafios da Modernização Portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

Bibliografia principal

AGUIAR, Maria Aparecida Ferreira de; FREDDO, Antonio Carlos de Moura; JUNQUEIRA, Luciano Antonio Prates. O Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos e o processo de modernização portuária. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, 2006. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122006000600004&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 10 Jan. 2007.

BOURDIEU, Pierre. A greve e a ação política. In _____. **Questões de Sociologia**. Lisboa: Fim de Século, 2003. p. 263-275

FREDDO, Antonio Carlos. Modernização Portuária, Poder e Violência. In JUNQUEIRA, Luciano A. Prates. **Desafios da Modernização Portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

INTERSINDICAL PORTUÁRIA. Blood Monday – O dia de cão. Disponível em Intersindical Portuária <<http://viasantos.com/intersindical/index1.html>> Acesso em 31. out. 2006.

HEERMA, Lex; VAN DER LINDEN, Marcel. Dockers' configurations. In DAVIES, Sam et al (Eds). **Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History. 1970-1970**. Aldershot: Ashgate, 2000.

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

THOMPSON, E.P. Algumas Observações sobre Classe e “Falsa Consciência”. In SILVA, Sérgio (org.). **As Peculiaridades dos Ingleses**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001.