



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

NAHYARA ESTEVAM MARINHO

**MÃO DE OBRA AVULSA NO PORTO DO MUCURIBE:
MODERNIZAÇÃO E MUDANÇAS NAS RELAÇÕES TRABALHISTAS.**

FORTALEZA

2021

NAHYARA ESTEVAM MARINHO

MÃO DE OBRA AVULSA NO PORTO DO MUCURIBE:
MODERNIZAÇÃO E MUDANÇAS NAS RELAÇÕES TRABALHISTAS.

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Sociologia. Área de concentração: Sociologia do Trabalho.

Orientador: Profa. Dra. Alba Maria Pinho de Carvalho.

FORTALEZA

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

M291m Marinho, Nahyara Estevam.

Mão de obra avulsa no porto do Mucuripe : modernização e mudanças nas relações trabalhistas / Nahyara Estevam Marinho. – 2021.

213 f. : il. color.

Tese (doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Fortaleza, 2021.

Orientação: Prof. Dr. Alba Maria Pinho de Carvalho.

1. trabalhador portuário avulso. 2. Lei de Modernização dos Portos. 3. Porto do Mucuripe. 4. sindicato. 5. ajustes neoliberais. I. Título.

CDD 301

NAHYARA ESTEVAM MARINHO

MÃO DE OBRA AVULSA NO PORTO DO MUCURIBE:
MODERNIZAÇÃO E MUDANÇAS NAS RELAÇÕES TRABALHISTAS.

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Sociologia. Área de concentração: Sociologia do Trabalho.

Aprovada em: 29 / 07 / 2021.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Alba Maria Pinho de Carvalho (Orientadora)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Profa. Dra. Carla Regina Mota Alonso Dieguez.
Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo (FESPSP)

Profa. Dra. Elda Maria Freire Maciel
Universidade Estadual do Ceará (UECE)

Prof. Dr. Fábio Gentile
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Jawdat Abu-el-Haj
Universidade Federal do Ceará (UFC)

AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo aporte financeiro que permitiu dedicação exclusiva à pesquisa. Em tempos de desmonte da universidade pública e de desvalorização da ciência, destaco a importância das agências de fomento.

À minha orientadora Profa. Dra. Alba Maria Pinho de Carvalho por todo o incentivo desde o início do curso, pelos elogios, críticas e contribuições ao trabalho. Aos professores da banca de qualificação cujas orientações colaboraram para a finalização da pesquisa e do texto final. Aos professores da banca de defesa Profa. Dra. Carla Regina Mota, Alonso Dieguez, Profa. Dra. Elda Maria Freire Maciel, Prof. Dr. Fábio Gentile e Prof. Dr. Jawdat Abu-el-Haj pelas contribuições no processo de encerramento deste ciclo. E, por fim, a todos os demais professores e professoras do departamento que proporcionaram minha formação acadêmica bem como aos funcionários por todo o serviço prestado.

Aos colegas e amigos da pós-graduação pelas discussões e trocas de experiências. Tive a sorte de encontrar pessoas especiais que incentivaram a continuidade da pesquisa e não alimentaram a autossabotagem e a baixa autoestima, que parecem ser tão comuns aos estudantes de pós-graduação. Aos meus colegas de turma Andreisson, Bárbara, Carlos, Danielle, Glauber, Larissa, Letícia, Lucas, Luciana e, especialmente Aline, Eudênia e Lara com quem formei laços de companheirismo em tempos de pandemia.

À minha família por todo apoio e dedicação: aos meus pais, Maria (Neném) e Nataniel por serem exemplos de trabalhadores e estudantes, independente da idade. Aos meus irmãos Nathercia e Jonathan pelo apoio psicológico, acadêmico e pelas discussões proveitosas. À minha família nuclear, ao meu marido Nelson por todo o apoio, incentivo e torcida para que eu finalizasse esse processo do doutorado e ao meu filho Nuno que, por mais trabalho que tenha dado me fazendo usar muitas horas que seriam destinadas à escrita da tese, foi o que me deu forças para atravessar este momento final tão turbulento. Também às amigas Glória Dias e Joana Enoé, que viabilizaram a escrita da tese ao cuidarem do Nuno.

Às queridas amigas irmãs Iulus, Eliana, Fillipa, Flor, Patrícia, Rosaete, Vanessa, Wladiana, Fátima e Vlândia, que foram um esteio nesse processo, porto seguro com águas tranquilas. Em especial à nossa irmã Arline, que faleceu vítima dessa doença cruel, mas que permanece presente nos nossos corações.

Aos txais, que também encontraram morada no meu coração, Aline, Angélica, Beatriz, Carol, Eric, Heitor, Letícia, Lígia, Maraíza, Patrícia e Vanessa por todos os

aprendizados, músicas cantadas e tocadas, risadas, choros, enfim, por todos os momentos vividos juntos nesse *camino rojo* das medicinas, momentos esses que favoreceram o meu equilíbrio a fim de continuar meu trabalho na pesquisa.

Por fim, agradeço a todos que permitiram a execução e a conclusão desta pesquisa. Aos meus informantes, que, gentilmente, me concederam as entrevistas, dedicando seu tempo a uma estranha que perguntava sobre suas vidas. Em especial, ao meu antigo chefe na praticagem, Heverson Souza, por ter me inspirado a pesquisar sobre os trabalhadores portuários avulsos. Também aos meus colegas de praticagem: Cristina (*in memorian*), Evandro, Danielle, Daniely, Evandro, Francisca, Mazé, Marcelo, Vanessa, Wanessa e ao Germano, velho amigo que me levou até lá, pela convivência harmoniosa, pelo incentivo e força no início da caminhada do doutorado.

RESUMO

Esta tese tem como objetivo analisar as mudanças ocorridas no universo laboral dos trabalhadores portuários avulsos no Porto do Mucuripe em Fortaleza, Ceará, após a implantação da Lei de Modernização dos Portos. Esta investigação incide nas novas configurações das relações trabalhistas dos TPAs, como são também chamados, nos processos de ajuste neoliberal brasileiro na década de 1990. A pesquisa de campo foi iniciada no Centro Vocacional Tecnológico da Companhia Docas do Ceará, durante intervalos de cursos de formação voltados para esses trabalhadores, por meio de questionários por escrito, entrevistas orais e registradas, além de diário de campo. Em um segundo estágio da pesquisa, a pesquisadora abordou os trabalhadores nos espaços dos sindicatos, com foco maior nas entrevistas narrativas e registradas por áudio. Em paralelo, foram feitas pesquisas teóricas com o intuito de analisar sociologicamente os dados; levantamento bibliográfico com leitura de trabalhos já elaborados sobre a temática, e pesquisa documental com convenções trabalhistas, ofícios e material jornalístico já publicados. Identificam-se fatores que os TPAs reconhecem como positivos na configuração atual, como a popularização do uso de EPIs, a escalção para o trabalho mais igualitária e o repasse acurado de pagamentos e benefícios. Dentre as críticas apontadas sobre a atual conjuntura estão a negligência com relação à saúde dos trabalhadores e a diminuição da movimentação de navios no Porto do Mucuripe após a construção do Porto do Pecém, que contribuiu para que trabalhadores se submetessem a negociações desfavoráveis a eles. Em meio a negociações, mudanças, benefícios e prejuízos, está o embate por poder dentro do campo do trabalho portuário. Considero, portanto, que o controle sobre os diversos fatores que constituem o mundo do trabalho portuário avulso, como a gestão da mão de obra, a qualificação e a forma de acesso à profissão, está sendo retirado da mão dos trabalhadores e repassado para as empresas operadoras portuárias por meio do Órgão Gestor de Mão de Obra. Trata-se de um processo de reestruturação em várias frentes, incidindo, inclusive, na relação entre sindicatos e trabalhadores. A Lei de Modernização dos Portos e as transformações por ela causadas compõem, ao lado de outras medidas neoliberais tomadas na década de 1990 no Brasil, um processo de ajuste imposto a diferentes países, de acordo com sua posição na divisão internacional do trabalho. Tais medidas possuem como fundamento a manutenção do acúmulo do capital no regime de financeirização da economia, ensejando uma crise estrutural que torna os países periféricos ainda mais dependentes das grandes economias, marcada por instabilidade e insegurança.

Palavras-chave: trabalhador portuário avulso; Lei de Modernização dos Portos; Porto do Mucuripe; sindicato; ajustes neoliberais.

ABSTRACT

This thesis aims to analyze the changes that have taken place in the labor universe of self-employed dockworkers at Porto do Mucuripe, in Fortaleza, Ceará, which occurred after the implementation of the Port Modernization Law. This investigation focuses on the new configurations of labor relations of the TPAs, as they are also called, in the Brazilian neoliberal adjustment processes in the 1990s. A field research has been made, started at the Technological Vocational Center of Docas do Ceará company, at the intervals of the training course aimed at these workers, through written questionnaires, oral and recorded interviews, in addition to a field diary. In a second stage of the research, approaches to workers in union spaces were conducted, with a greater focus on narrative interviews recorded in audio. In parallel, theoretical research was carried out, with the aim of sociological analysis of the data, a bibliographical survey with the reading of already prepared works on the subject, and documentary research with labor conventions, letters and journalistic material already published. Factors that TPAs recognize as positive in the current configuration were identified, such as the popularization of the use of PPEs, increased egalitarian work assignments and accurate transfer of payments and benefits. Negligence with workers' health and the decrease in Port of Mucuripe's ship traffic, with the construction of the Port of Pecém which contributed to workers being subjected to unfavorable negotiations, are some of the criticisms pointed out about the current conjuncture. Among negotiations, changes, benefits and losses, there is the struggle for power within the field of dock work. Therefore, I believe that the control over the various factors that make up the world of casual port labor, such as the management of labor, qualification and the form of accessing the profession, is being withdrawn from the hands of workers and transferred to port operator companies, through the Labor Management Agency. It is a restructuring process on several fronts, including the relationship between unions and workers. The Port Modernization Law and the transformations it caused constitute, together with other neoliberal measures taken at the 1990s in Brazil, a process of adjustment imposed on different countries, according to their position in the international division of labor. Such measures are based on the maintenance of capital accumulation in the economic financial regime, giving rise to a structural crisis that makes peripheral countries even more dependent on large economies, marked by instability and insecurity.

Keywords: casual dockworkers; Port Modernization Law; Port of Mucuripe; labor union; neoliberalism adjustment.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	- Cartão postal de 1906, editado pela empresa M. Pontes & Companhia, mostra estivadores do Porto de Santos com sacas de café, em carregamento manual	23
Figura 2	- Cintagem de bags de cimento no Porto do Mucuripe	24
Figura 3	- Pormenor do mapa da costa do Ceará de João Teixeira Albernaz, 1629. Destaque para a ponta do Mucuripe.....	74
Figura 4	- Praia do Mucuripe na década de 1940. À esquerda vê-se o trilho por onde o material de construção do Porto era deslocado.....	75
Figura 5	- Matéria em destaque do Jornal O Povo sobre a primeira atracação de um grande navio - Mormacreed - no Porto do Mucuripe, em 1949.....	77
Figura 6	- Porto do Mucuripe, 1958. Destaque para as jangadas próximas ao costado do Porto, hoje proibidas nesse local.....	79
Figura 7	- Imagem aérea atual do Porto do Mucuripe com a identificação dos berços..	84

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Comparativo do sentido da carga, se embarcadas ou desembarcadas em navios, entre a totalidade de portos no Brasil e Porto do Mucuripe.....	87
Gráfico 2 - Tipos de carga movimentada no Porto do Mucuripe no ano de 2019.....	88
Gráfico 3 - Tipos de carga movimentada no Porto do Mucuripe no ano de 2019 de acordo com tipo de navegação.....	89
Gráfico 4 - Distribuição dos trabalhadores portuários avulsos entrevistados por categoria.....	122
Gráfico 5 - Distribuição dos <i>trabalhadores portuários avulsos</i> entrevistados por faixa etária.....	123
Gráfico 6 - Distribuição dos trabalhadores portuários entrevistados por escolaridade.....	124

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	- Comparativo de movimentações entre o Porto do Mucuripe e a totalidade de portos brasileiros entre os anos de 2016 e 2019, em toneladas.....	85
Tabela 2	- Comparativo de cargas containerizadas movimentadas nos Porto de Mucuripe e Pecém em toneladas entre os anos de 2016 e 2019.....	90
Tabela 3	- Quadro informativo com os números de TPAs registrados e cadastrados no OGMO Ceará em 2012.....	121
Tabela 4	- Escolaridade dos trabalhadores portuários avulsos com registro no OGMO Ceará em 2012.....	124

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	TRABALHADORES PORTUÁRIOS NO FOCO DA ANÁLISE: INSPIRAÇÕES FUNDANTES NOS PERCURSOS DE INVESTIGAÇÃO	23
2.1	Trabalhadores portuários e o movimento trabalhista na história.....	25
2.2	O trabalho avulso como marca do serviço portuário.....	28
2.3	Neoliberalismo, a Lei de Modernização dos Portos e a implantação do novo órgão gestor.....	33
2.4	Disputas de poder no campo do trabalho portuário.....	36
2.5	Modernização <i>versus</i> tradição: medidas neoliberais para a acumulação do capital.....	40
2.6	Heterogeneidade de gerações no interior da categoria dos trabalhadores portuários avulsos: a Lei de Modernização dos Portos e sua lógica neoliberal como marco histórico.....	46
3	PERCURSOS METODOLÓGICOS NA INVESTIGAÇÃO DA TEMÁTICA.....	51
3.1	Primeiros diálogos com o campo a partir das entrevistas: o CVT como <i>locus</i> empírico.....	60
3.2	Percursos do trabalho de campo: incursão nos sindicatos e sistematização em eixos analíticos.....	66
4	PORTO DO MUCURIBE.....	73
4.1	Deslocamentos socioespaciais no circuito de expansão do capital.....	73
4.2	Características físicas e administrativas do porto e natureza das cargas movimentadas.....	82
5	A MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS NO CONTEXTO DE AJUSTE BRASILEIRO DA DÉCADA DE 1990.....	95
5.1	Modernização nos circuitos da Globalização.....	101
5.2	Lei de Modernização dos Portos.....	111
6	SUJEITOS DA CENA DO MUNDO DO TRABALHO NO PORTO DO MUCURIBE.....	117
6.1	Trabalhadores Portuários Avulsos.....	118
6.2	Sindicatos no contexto do trabalho portuário avulso.....	142
6.3	Operadores Portuários e OGMO.....	160

7	O MUNDO DO TRABALHO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS NO PORTO DO MUCURIBE: MUDANÇAS, REDEFINIÇÕES E DILEMAS.....	180
8	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	198
	REFERÊNCIAS	203
	APÊNDICE A – ROTEIRO DE PERGUNTAS PARA ENTREVISTA ORAL	208
	APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS TPAS.....	210

1 INTRODUÇÃO

A proposta desta tese está inserida na Sociologia do Trabalho e analisa as mudanças ocorridas no mundo do trabalho dos portuários avulsos do Porto do Mucuripe na cidade de Fortaleza, no estado do Ceará, principalmente após a implantação da Lei de Modernização dos Portos de 1993. Esses trabalhadores são aqueles que permanecem em terra embarcando e desembarcando produtos dos navios que atracam no porto, bem como outras atividades relacionadas a esse ramo.

No contexto da divisão do trabalho, eles são identificados conforme as atividades que exercem: estivadores, portuários, arrumadores, conferentes e vigias. Os estivadores trabalham embarcados nos navios e são responsáveis pelo embarque ou desembarque dos produtos, que podem estar alocados em sacarias, contêineres ou depositados nos porões dos navios, como no caso de grãos. Os portuários, também denominados trabalhadores de capatazia, trabalham na faixa do cais recebendo dos estivadores os produtos que saem dos navios ou transferindo a carga para eles em caso de embarque. Os arrumadores são aqueles que movimentam os produtos nos armazéns ou em outros lugares do porto que não sejam na faixa do cais. Os conferentes verificam as informações dos produtos, sua quantidade ou peso, bem como organizam o embarque ou desembarque dos mesmos a fim de melhorar a eficiência da movimentação dos navios. Os vigias, finalmente, são responsáveis pela fiscalização, pela entrada e saída de pessoas nos navios que chegam no cais, zelando pela segurança da tripulação bem como do navio e dos produtos a bordo. Estivadores, portuários e arrumadores também são responsáveis pela limpeza nos locais referentes a suas atividades.

A Lei de Modernização dos Portos ou Lei nº 8.630/93 foi responsável legalmente por reunir as cinco classes em uma só categoria: a dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs), identificando as atividades que seriam exercidas por eles. Todavia, na prática, eles permaneceram com a mesma divisão: cada categoria com seu respectivo sindicato que, por sua vez, sofreu grandes mudanças nesse mesmo período. Antes da referida lei os sindicatos eram responsáveis, também, pela gestão da mão de obra avulsa, ou seja, pelo registro, escalação e pagamento dos trabalhadores. Com as alterações essa responsabilidade passou a ser do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) constituído, em cada porto, pelas empresas operadoras portuárias que atuam no local.

Dessa forma, a Lei de Modernização dos Portos é considerada um parâmetro ao analisar as relações trabalhistas dos trabalhadores portuários avulsos, já que ela foi responsável por mudanças profundas no mundo do trabalho do porto. Além de agrupar as diferentes classes em uma só categoria de trabalhadores, como explicitado anteriormente, foi também na Lei 8.630/93 que foram identificadas as empresas operadoras portuárias, responsáveis por toda movimentação de cargas nos portos brasileiros. Também foi instituído o Órgão Gestor de Mão de Obra, que substituiu os sindicatos na gestão da mão de obra avulsa dos portuários.

Essas mudanças possibilitaram que a gestão da mão de obra deixasse de ser responsabilidade dos próprios trabalhadores – por meio dos sindicatos – e passasse a ser daquelas instituições consideradas “patrões”, já que eram as que contratavam esses trabalhadores para executar os serviços. Essa mudança alterou profundamente a organização dos sindicatos e sua relação com os trabalhadores, que não eram mais obrigados a ter vínculo sindical. A forma de acesso de novos trabalhadores portuários avulsos também foi alterada, deixando de ser por consanguinidade e passando a ser por seleção pública, sendo exigida formação mínima e formação comprovada nos cursos ofertados após a contratação, de forma que as relações trabalhistas passaram a ser mais burocratizadas, havendo assim, a necessidade de comprovações oficiais, além de seleção e escalação impessoais.

A Lei de Modernização dos Portos foi uma medida, entre outras, de cunho neoliberal e teve como objetivo diminuir a administração pública das empresas ao passá-las para organizações privadas. A fim de defender tais mudanças, havia sempre o argumento de melhoria de eficiência – com a diminuição de custos e aumento de produção – utilizando-se nos discursos os termos *modernidade* ou *modernização*. Tais conceitos, via de regra, eram vinculados à atualização de tecnologias e de técnicas de administração, implicando mudanças nas relações trabalhistas.

Vale ressaltar que a agenda de mudanças neoliberais configurou um ciclo de ajuste do Brasil ao capitalismo financeirizado, imposto no âmbito da divisão internacional do trabalho pelas nações dominantes, com o intuito de manter os padrões de acumulação do capital diante das novas configurações de financeirização da economia nos circuitos da mundialização do capital¹. Outras nações periféricas da América Latina também passaram por

1 Sobre esse assunto, ver os artigos Carvalho e Guerra (2012); Carvalho *et al* (2010).

ciclos de ajuste semelhantes, como Argentina, Colômbia, Equador e Uruguai com privatizações, abertura da economia e desregulamentações sempre em defesa da *modernização* e da melhoria de eficiência.

Nessa conformação atual do mundo do trabalho dos portuários avulsos, resultado das transformações ocorridas nos últimos anos, impõe-se a questão sobre as relações estabelecidas entre os diferentes sujeitos, quais sejam: os próprios trabalhadores portuários avulsos, os sindicatos, os contratantes de serviços na figura dos operadores portuários e do Órgão Gestor de Mão de Obra. Em outras palavras, o estudo aqui apresentado reflete sobre as novas configurações das relações trabalhistas da categoria dos trabalhadores portuários avulsos nos processos brasileiros de ajuste neoliberal da década de 1990.

Isto posto, percebo a necessidade de uma análise sociológica sobre a temática apresentada que objetive compreender, a partir de uma perspectiva crítica, o mundo laboral dos trabalhadores portuários avulsos e que destaque os agentes que o compõem, as transformações que permeiam esse mundo e as motivações dos sujeitos. De fato, os trabalhadores avulsos que atuam nos portos do Brasil permanecem desconhecidos de grande parte da sociedade, constituindo uma categoria com relativa invisibilidade.

No âmbito da pesquisa exploratória sobre a temática constata-se uma restrição de pesquisas sociológicas sobre esta categoria de trabalhadores e as mudanças ocorridas nas relações de trabalho a partir da Lei de Modernização dos Portos. Em outras áreas, como história, saúde ocupacional, administração, economia e relações exteriores os trabalhos de investigação são mais numerosos, com foco maior nas configurações econômicas dos portos². Esta tese, portanto, consubstancia uma contribuição para a visibilidade da categoria dos trabalhadores portuários avulsos se inserindo no campo da Sociologia do Trabalho, discutindo características peculiares desse campo de pesquisa e inserindo-as no porto de Fortaleza, com suas idiosincrasias, sua cultura e história próprias.

A definição dessa temática, enquanto objeto de estudo, acontece concomitantemente à minha própria trajetória profissional. Em um momento da minha vida, decidi trabalhar fora da carreira de cientista social quando aceitei a proposta de um amigo para atuar na empresa de praticagem do Ceará. A praticagem na ZP 05 – como é identificada

2 Dentre esses trabalhos estão Cavalcante (2005); Santos (2009) e Maciel *et al* (2015) na área da saúde ocupacional e segurança do trabalho; Machline (2011) e Rodrigues (2007) em logística e administração.

a Zona Portuária do Ceará – é responsável pelos portos do Mucuripe e do Pecém, encarregada do trânsito marítimo, da recepção dos navios e a sua atracação.

Os práticos são os profissionais que permanecem nos portos e são responsáveis por atracar e desatracar os navios com a devida segurança, já que cada porto possui características próprias, como profundidade, direção da corrente do mar e velocidade do vento. Em caso de atracação, esses profissionais embarcam nos navios a muitos metros de distância da costa a fim de passar as instruções ao comandante do navio e aos demais profissionais que irão participar da manobra, como rebocadores e amarradores. Para desatracação eles embarcam no navio ainda no porto, efetuam a manobra e desembarcam em uma lancha em mar aberto para voltar ao cais.

Nesse contexto, desenvolvi a função de operadora da estação de praticagem, onde atuei – por meio das agências – recebendo informações sobre os navios, marcando o horário das manobras e repassando aos práticos as informações recebidas. Além disso, era necessária a comunicação com os navios por meio de rádio VHS e com os demais profissionais envolvidos na manobra, quais fossem: lancha do práctico, rebocadores ou autoridade portuária.

Nesse período de trabalho na praticagem, percebi meu desconhecimento sobre o que se passava no ambiente do porto bem como acerca do cotidiano das pessoas que ali transitavam para exercício profissional. Mesmo estando o Porto do Mucuripe incrustado na cidade de Fortaleza e a movimentação de navios sendo bastante visível a partir de um dos mais importantes pontos turísticos da cidade – a avenida Beira-Mar – esse espaço de trabalho permanece desconhecido para grande parte da população e para os turistas. Especificamente para mim, o Porto do Mucuripe como *loco* de trabalho revestiu-se de múltiplos sentidos a partir do momento em que ingressei como profissional na estação da praticagem.

Já com a ideia de uma pesquisa na área de Sociologia do Trabalho, busquei informações sobre as categorias que atuavam no Porto do Mucuripe e constatei, então, serem elas deveras numerosas. Dessa forma percebi a necessidade de um recorte delineando um só grupo a ser pesquisado. No início pensei em pesquisar sobre a tripulação dos rebocadores e das lanchas que cumprem ternos³ de alguns dias no porto, em outras palavras, eles ficam embarcados, mas sem se distanciar do cais. Nesse momento de buscas e definições, meu chefe da praticagem falou sobre os trabalhadores portuários avulsos e brevemente discorreu sobre

3 Termo usado para se referir ao período de tempo de trabalho, normalmente relacionado a plantões de horas seguidas na função.

sua história e as transformações que atingiram essa categoria. Ele me incentivou e recomendou que pesquisasse mais sobre esse grupo de trabalhadores. De fato, o formato próprio de contratação de serviço dessa categoria de trabalhadores portuários avulsos chamou minha atenção e senti-me interpelada a conhecer sua dinâmica no contexto das relações trabalhistas.

Nesse sentido, uma obra – no âmbito da Sociologia do Trabalho – serviu-me de inspiração: *O vapor do diabo: o trabalho dos operários do açúcar*, de José Sérgio Leite Lopes. Retrata o funcionamento de usinas de açúcar na zona canavieira a partir da descrição dos próprios operários, enfocando jornada de trabalho, condições ambientais das usinas, autodiferenciação entre os próprios funcionários e suas visões sobre a remuneração. A leitura desse livro suscitou algumas chaves de investigação sobre os portuários avulsos, propiciando-me pistas para o desenho metodológico do próprio trabalho de campo.

Com o intuito de perceber aspectos da dinâmica do mundo do trabalho dos portuários avulsos, foi iniciada uma pesquisa exploratória. Nesse momento começou-se a esboçar a ideia de que esses trabalhadores não estariam satisfeitos com as mudanças estabelecidas pela Lei 8.630, já que a gestão da mão de obra haveria passado dos sindicatos para um órgão de responsabilidade das empresas tomadoras de serviço.

Em busca de elementos para compreender o universo dos portuários avulsos, comecei a desenvolver pesquisa bibliográfica focada em categorias fundantes, como reconfigurações do mundo do trabalho tendo em vista a precarização laboral; modernização neoliberal no âmbito do processo de mundialização do capital, investigando, sobretudo, o ajuste brasileiro ao capitalismo financeirizado. Em termos específicos, deparei-me com a dificuldade de restrição de estudos no campo da sociologia sobre essa categoria de trabalhadores portuários. Assim, debruicei-me sobre obras que estudam a mesma em outros campos de conhecimento, como da administração, da segurança do trabalho e da saúde. Em concomitância, desenvolvi pesquisa documental sobre os marcos históricos de constituição da categoria em questão.

Posteriormente iniciei a pesquisa de campo aproximando-me dos TPAs no Centro Vocacional Tecnológico, onde eles participavam de formações. Nesse local foram desenvolvidos contatos e conversas bem como aplicação de questionários com trabalhadores dos diferentes segmentos – arrumadores, estivadores, portuários e vigias – a fim de que eles

próprios descrevessem essas alterações.

Com essa imersão nesse campo constatei que não procedia a ideia inicial de que os trabalhadores portuários avulsos não estavam satisfeitos com as mudanças de suas dinâmicas de trabalho. De fato, diferentes segmentos desses trabalhadores apontavam pontos positivos nas mudanças estabelecidas pela Lei 8.630, embora com algumas ressalvas. Na configuração tradicional, quando os sindicatos administravam a mão de obra avulsa, havia alguns trabalhadores suplentes, os chamados *baguins*, que se sentiam prejudicados com aquela forma de administração. Assim, essa mudança da gestão para o OGMO trouxe benesses para eles. Surgem, então, outros questionamentos sobre as novas formas de vínculo que estão sendo construídas entre sindicatos e trabalhadores, como: que novas distinções se estabelecem entre os sujeitos do mundo do trabalho dos TPAs? Como se dá a reestruturação das relações trabalhistas entre os agentes desse campo de pesquisa? Nessas incursões teóricas e empíricas sobre o mundo do trabalho dessa categoria foi se delineando o foco central da investigação: novas configurações nas relações trabalhistas da categoria dos portuários avulsos na agenda neoliberal da contemporaneidade brasileira marcada pelos processos de ajuste ao capitalismo financeirizado a partir de 1990.

Cabe ressaltar a dinâmica expositiva assumida nesta tese. Após esta introdução, que delinea elementos básicos definidores da investigação, desenvolvo um segmento específico que denomino de “Inspirações fundantes nos percursos da investigação”, que articula dimensões históricas e teóricas em uma tecitura capaz de subsidiar a análise das mudanças na trajetória dos trabalhadores avulsos. Assim, circunscrevo dados sobre as lutas trabalhistas dessa categoria em algumas cidades do Brasil. Delineio, como marco histórico contemporâneo, a Lei de Modernização dos Portos que impõe discutir elementos históricos e teóricos no âmbito do neoliberalismo e da dialética modernização/tradição. Movimento também o conceito de *campo* de Pierre Bourdieu ao passo que identifico estruturas e agentes na realidade específica desses trabalhadores. Igualmente resgato a categoria de *memória coletiva* de Maurice Halbwachs para pensar a constituição dos TPAs como categoria profissional. Avançando nas reconfigurações do universo dos trabalhadores portuários avulsos, priorizo a discussão das disputas de poder nesse espaço laboral peculiar. Nesse sentido, tomo como marco a implantação do novo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que impôs mudanças nos padrões tradicionais de gestão. Por fim, discuto a heterogeneidade que perpassa a constituição da categoria dos trabalhadores portuários avulsos ao tomar como

inspiração a categoria de *memória coletiva*.

Na sequência, trabalho um segmento metodológico a partir da demarcação de eixos analíticos orientadores de toda a dinâmica investigativa em termos bibliográfico, documental e de campo. Apresento uma narrativa sobre minha inserção como pesquisadora no campo de estudo no qual explicito os primeiros contatos no âmbito da investigação, a partir da minha chegada ao Centro Vocacional Tecnológico, onde a primeira parte da pesquisa toma corpo. Exponho as visitas aos sindicatos ocorridas em um segundo momento – marcado por entrevistas. Delimito uma sistematização dos dados, adentrando em um aporte quantitativo no desenvolvimento da tese. De fato, esta investigação sociológica envolve parâmetros objetivos e subjetivos que não se manifestam desvinculados da realidade vivida, mas destacados como momentos metodológicos do desvendamento analítico do objeto. Foram utilizados tanto questionários por escrito - principalmente na primeira fase - como entrevistas orais que contemplaram diferentes sujeitos do campo: trabalhadores avulsos, direções sindicais e outros agentes que atuam no campo de estudo.

Cabe destacar particularmente as entrevistas com integrantes de diferentes grupos de trabalhadores portuários avulsos, oportunidades em que foram feitas perguntas sobre o grau de satisfação com as instituições que os rodeiam no mundo do trabalho, como sindicatos e OGMO, a respeito de serviços de atendimento público ou aqueles oferecidos pelo órgão gestor. Os trabalhadores também foram questionados sobre a relação com os demais TPAs bem como com outros indivíduos e instituições presentes no seu cotidiano. Em paralelo a todo o processo de visitas às instituições e entrevistas, dei continuidade às pesquisas documentais e bibliográficas, inclusive com a análise de jornais da época, das diferentes legislações que regeram e regem a mão de obra portuária, ofícios e acordos emitidos e publicizados pelos sindicatos, dentre outros.

No quarto segmento exponho dados históricos sobre o Porto do Mucuripe, enfoco sua construção e as consequências da ocupação dessa parte da cidade para a população que ali vivia. Em um tópico específico circunscrevo informações sobre este porto no contexto histórico da cidade de Fortaleza, incidindo o foco da abordagem sobre sua estrutura física e sobre tendências na movimentação de cargas. De fato a configuração desse quadro sobre o Porto do Mucuripe objetiva delimitar o *locus* onde os sujeitos atuam e desenvolvem as relações de trabalho.

O quinto segmento trata do contexto sociopolítico brasileiro em meados dos anos 80 e década de 1990, quando da publicação da Lei de Modernização dos Portos no âmbito dos processos de ajuste neoliberal do país. No primeiro tópico deste segmento estabeleço uma discussão sobre modernização nos circuitos da globalização, considerando os próprios discursos que justificam as alterações feitas pela Lei de Modernização dos Portos. Em um segundo tópico empreendo uma análise da letra da Lei nº 8.630/93, cuja apresentação mais detalhada permite uma percepção do seu alcance e das transformações nas relações trabalhistas dos portuários avulsos.

O sexto segmento, o mais longo da tese, traz as informações colhidas na pesquisa de campo sobre os sujeitos do mundo do trabalho no Porto do Mucuripe, categorizados em três grupos: a) trabalhadores portuários avulsos, b) sindicatos e c) operadores portuários responsáveis pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO). No primeiro tópico apresento características dos entrevistados, como faixa etária e escolaridade, e relaciono a amostragem trabalhada com dados fornecidos pelo OGMO sobre a totalidade desses trabalhadores. Mobilizo também informações expostas por eles nas entrevistas, abordando aspectos-chaves como chegada à profissão, relações entre *baguins* e registrados, o reconhecimento da importância do modal marítimo e da profissão como perigosa, mas necessária. Destaco também a forma como esses trabalhadores percebem a si mesmos como grupos de uma categoria profissional, artífices de um ofício, com características identificadas como próprias dos TPAs. No segundo tópico exponho relatos dos trabalhadores sobre os sindicatos, associados à história do movimento trabalhista e sindical no Brasil. Nesse sentido configuro, no contexto da atualidade, a relação entre os trabalhadores portuários avulsos e essas instituições. Trata-se de uma análise do momento de resignificação pelo qual passam os sindicatos, quando as ideias de tradição e de pertencimento se fragilizam com a mudança no escopo das atividades. No terceiro e último tópico deste capítulo descrevo algumas características dos operadores portuários e do OGMO, seus objetivos e responsabilidades, segundo a letra da lei. Aqui também são analisados os relatos trazidos durante as entrevistas sobre a relação entre os trabalhadores e esse órgão como também os pontos positivos e os negativos por eles identificados com essa mudança de gestão da mão de obra avulsa.

No segmento sete procuro construir a devida articulação entre as informações colhidas durante a pesquisa de campo e as discussões teóricas, delineando descobertas efetivadas nos percursos investigativos. E, por fim, no segmento oito apresento as

considerações finais, no qual abordo o processo de reestruturação pelo qual vem passando a categoria dos trabalhadores portuários avulsos, a gestão de mão de obra, o acesso de novos profissionais e sua formação e, finalmente, a relação entre sindicatos e TPAs. A construção do Porto do Pecém é citada, também, como um fator de grande influência nessas transformações ocorridas no mundo do trabalho portuário avulso do Porto do Mucuripe.

Ao longo de todo o texto da tese busquei compor um olhar sociológico sobre as novas configurações estabelecidas nas relações trabalhistas da categoria dos TPAs, fruto dos processos de ajuste neoliberal, ocorridas no Brasil na década de 1990.

2 TRABALHADORES PORTUÁRIOS NO FOCO DA ANÁLISE: INSPIRAÇÕES FUNDANTES NOS PERCURSOS DE INVESTIGAÇÃO.

A história dos trabalhadores nos portos é muito antiga, haja vista que informações sobre o modal de transporte marítimo remontam a momentos históricos longínquos e nas mais diferentes culturas. Atualmente os navios que chegam nos portos contam com um número reduzido de tripulantes, e as empresas responsáveis pela movimentação das mercadorias contratam os serviços daquelas pessoas que permanecem em terra para o embarque e desembarque dos produtos. Ao longo do tempo, entre os trabalhadores portuários também foram sendo diferenciadas as categorias que executavam serviços a bordo dos navios, como os estivadores, e aqueles que exerciam sua função no chão do porto, como os portuários ou doqueiros na faixa do cais e os arrumadores nos armazéns.

Figura 1: Cartão postal de 1906, editado pela empresa M. Pontes & Companhia, mostra estivadores do Porto de Santos com sacas de café, em carregamento manual.



Fonte: <https://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos091.htm>

Geralmente os termos mais conhecidos e que remetem a esses trabalhadores são a “estiva” ou “estivadores”, e a imagem que se construiu sobre eles e que ainda reverbera é a de homens carregando pesadas sacas nas costas. A figura 1 que apresento retrata esta visão tradicional, porém ela reproduz a realidade do início do século passado.

Atualmente a forma de movimentar as mercadorias sofreu transformações, como é possível visualizar na figura 2, e são utilizadas novas tecnologias de transporte, como esteiras, guindastes e contêineres. Além do uso de maquinários na movimentação dos portos, houve grandes mudanças no mundo do trabalho dos portuários, principalmente após a Lei de Modernização dos Portos de 1993, que pode ser tomada como um marco para essas transformações. As diferentes classes, dentre elas os estivadores, portuários, arrumadores, conferentes e vigias, foram agrupadas em uma só categoria: a dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs). Permaneceu, entretanto, a tradição do trabalho avulso em que não há vínculo empregatício, mas a remuneração se dá de acordo com o serviço executado.

Figura 2: Cintagem de bags de cimento no Porto do Mucuripe.



Fonte: MACIEL et al, 2015

2.1 Trabalhadores portuários e o movimento trabalhista na história.

Voltando-me para a história dessa categoria e de suas lutas trabalhistas destaco informações das cidades do Rio de Janeiro, Santos e – no estado do Ceará – de Camocim⁴ e Fortaleza. Inicialmente destaco a presença da mão de obra escrava na execução dos serviços portuários lado a lado de trabalhadores livres. Segundo registro do Porto no Rio de Janeiro, a instabilidade na remuneração, a depender dos fluxos comerciais, favorecia a cooperação entre esses trabalhadores, que reuniam recursos para comprar a liberdade de seus companheiros. Assim, descreve Marcelo Badaró Mattos em seu livro *Trabalhadores e sindicatos no Brasil (2009)* que os trabalhadores negros permaneceram de forma marcante nas profissões portuárias, mesmo após a abolição da escravatura.

A luta por melhores condições trabalhistas aparece mesmo antes da chegada maciça dos imigrantes europeus. Os trabalhadores portuários conquistaram o direito de se associar a sindicatos e estipular regras para contratação e pagamento no início do século XX.

Citando o jornal *Correio da Manhã* em 14/10/1906, após greve da categoria: “Presentemente, e em razão da greve (...) obtêm os carregadores salários relativamente elevados, gozando de regalias que nunca tiveram. (...) Em cada trapiche ou casa de café coloca a Sociedade um ‘representante do trabalho’ reconhecido pelo industrial que emprega ‘a tropa’ e respeitado pelos seus companheiros que a compõem. Para manter a boa ordem e necessária disciplina existem muitos fiscais, que são também carregadores, usando uma chapa especial que é o distintivo da sua categoria” (MATTOS, 2009, p. 25).

Maria Lucia Caira Gitahy, em sua obra *Ventos do Mar*, também cita o considerável número de escravos utilizados nos serviços de estiva, na organização de armazéns e no carregamento de sacas de café – principal produto movimentado na época – na cidade de Santos, em São Paulo. A cidade foi palco de movimento abolicionista antes da libertação dos escravos no Brasil, e os comerciantes passaram a pagar, diretamente, aos trabalhadores a quantia que antes repassavam aos antigos proprietários como aluguel da mão de obra.

O movimento republicano também foi marcante nessa cidade, tendo sido ambos os acontecimentos estruturais na formação de uma classe operária combativa, e na forma como

4 Com exceção de Fortaleza, que se trata do *locus* da pesquisa, as demais cidades foram escolhidas devido a sua importância na história dos portos brasileiros e, no caso de Camocim, do estado do Ceará, dentre outras que não foram aqui abordadas. Destaco que o fato de não ser contemplado um levantamento histórico sobre lutas trabalhistas de portuários em todo o Brasil se dá devido a esse não ser o objetivo desta tese.

os trabalhadores portuários e de construção civil foram fundamentais nesse processo. Durante a década de 1890, a cidade de Santos foi a segunda com mais número de greves, perdendo somente para o Rio de Janeiro (GITAHY, 1992, p. 59).

Entre as lutas dos trabalhadores portuários estava aquela relacionada à organização do sistema de contratação. Por conta da flutuação do movimento nos portos, foi desenvolvido um método de recrutamento ocasional, quando os candidatos se aglomeravam nos portões aguardando as oportunidades de trabalhos temporários. Esse sistema foi adotado em muitos países e ainda permanece até a atualidade em alguns deles. Na Inglaterra, foi denominado *free call*, nos Estados Unidos, *shape up*, e no Brasil, “parede” (GITAHY, 1992, p. 105).

Nestas condições, o sistema de contratação nos portos adquire um peso especial na história sindical do grupo. Na realidade, é impossível entender essa história sem lidar com esse sistema. Em momentos históricos diferentes, os empregadores, os trabalhadores e o Estado intervêm no controle deste processo. A disputa concreta entre estes atores sociais tem definido historicamente o grau que cada um controla o processo de contratação. Os resultados desses conflitos tem consequências visíveis na forma em que o trabalho é feito, incluindo a introdução ou não das inovações técnicas. (GITAHY, 1992, p. 105-106).

Os trabalhadores portuários reivindicavam uma organização no processo de contratação, mesmo que temporária. Foi então que os movimentos trabalhistas no Brasil conquistaram o direito de se organizar no sistema de *closed shop*, quando sindicatos ou outros tipos de associações de trabalhadores eram responsáveis pela coordenação da mão de obra, por meio da distribuição dos ternos entre as pessoas cadastradas e pagamento pelos serviços prestados.

É importante, por isto, ter em mente este contexto ao analisar a reivindicação do *closed shop*, comum na história dos sindicatos portuários em todo o mundo. Nem sempre a reivindicação do *closed shop* significa o exclusivismo corporativista, de lideranças corruptas ou de gangues de orla marítima. Ao contrário, a experiência histórica tem demonstrado que onde o controle de trabalhadores tem estado presente em algum grau, uma certa democratização na distribuição do trabalho tem existido. (GITAHY, 1992, p. 106).

A autora destaca o movimento dos estivadores nesse processo de luta pela implantação e manutenção do *closed shop* por conta do coleguismo desenvolvido entre os trabalhadores, necessário para a organização do serviço e para maior eficiência do mesmo. Bem como o orgulho estampado, motivado pelo conhecimento obtido com a execução do trabalho e a identificação das pessoas com sua profissão. Essa identidade, enquanto estivadores e relações informais estabelecidas entre eles, promoveu a aversão ao sistema de “parede” ou de contratação ocasional direta com as empresas.

A cidade de Camocim, no estado do Ceará, abrigava um porto relativamente movimentado para a época, que servia como local de movimentação de produtos e passageiros entre cidades do norte do estado, principalmente Sobral, Crateús, Granja e outras do Ceará ou de outros estados. Nesse local, o porto e a ferrovia foram locais onde a militância comunista floresceu na luta pelos direitos trabalhistas, como afirma Carlos Augusto Pereira dos Santos em seu livro *Cidade Vermelha* (2007):

A organização dos portuários em outros portos do Brasil se dá neste período, entre 1920 a 1950. Camocinenses, como Sotero Lopes, vivenciaram estas lutas nas suas andanças como marinheiro. A conjugação de trabalho entre o porto e a ferrovia também é salutar para esta troca de informações. O Sindicato dos Trabalhadores do Porto e a União dos Empregados na Estrada de Ferro surgem como as primeiras tentativas de organização dos operários na década de 30. Os ferroviários, antes da fundação do Partido Comunista em Camocim em 1928, já tinham experimentado uma greve em 1914, contra a arrendatária inglesa da Estrada de Ferro de Sobral – *The South American Railway Construction Limited* – que pretendia pagar somente três dias pelo trabalho de uma semana. A greve é vencedora e o pagamento integral reestabelecido. (SANTOS, 2007, p. 62)

Esses fatos evidenciam o histórico de luta da classe trabalhadora presente não só em instituições demarcadas, mas também constituindo a memória de pessoas comuns e dos lugares onde elas viveram. A militância comunista estaria presente na reelaboração dessa memória coletiva, segundo Carlos dos Santos. Camocim passou a ser conhecida, inclusive, como “cidade vermelha” e “cidade heroica” do estado do Ceará (SANTOS, 2007, p. 60).

Na cidade de Fortaleza, se deu a influência dos movimentos anarquistas e socialistas nas lutas trabalhistas do início do século XX, quando foram disseminados, principalmente, pela imprensa informal. Porém, segundo a pesquisadora em História Nágila Maia de Moraes Galvão, os trabalhadores portuários na capital não eram muito próximos desses movimentos políticos, sendo suas associações mais voltadas ao caráter beneficente. Foram criadas a Sociedade Beneficente Deus e Mar, fundada em 18 de agosto de 1912, que veio a se tornar a maior associação entre marítimos no estado do Ceará, e o Sindicato dos Trabalhadores do Porto do Ceará (STPC), fundado no dia 22 de abril de 1921 (GALVÃO, 2017, p. 109).

Nágila Galvão desenvolveu uma pesquisa sobre as associações de trabalhadores portuários em Fortaleza entre os anos de 1912 e 1933 e, ao analisar as atas das reuniões do STPC foi perceptível que os assuntos mais debatidos eram aqueles referentes a beneficência ou de caráter administrativo. O período mais combativo do movimento trabalhista entre os portuários foi entre 1919 e 1922 (GALVÃO, 2017, p. 191) quando lutaram pelo controle do

tempo dos ternos, pelo valor pago em troca dos serviços e por um modelo de contratação mais justo. O uso dos meios de comunicação, mais especificamente o escrito, foi a forma mais presente nesse movimento de luta, com o intuito de disseminar ideias de justiça social no exercício do trabalho. No ano de 1933, os trabalhadores de Fortaleza conquistaram o direito de organização da mão de obra no sistema de *closed shop*.

A pesquisadora fala da relação próxima que havia entre as associações de trabalhadores portuários e marítimos com alas mais conservadoras, como a Igreja Católica. Sua função era mutualista, como um tipo de previdência social do trabalhador, já que na época não existia um programa público. Apesar de, no geral, não ter um caráter combativo, esse sistema de associação permitiu a construção de vínculo entre os trabalhadores, além de manter uma relação pacífica entre os demais atores e instituições, como tomadores de serviços e governo.

Em 1939, por meio do Decreto Lei nº 1.371, já no governo Vargas, o serviço de estiva foi regulamentado, sendo estabelecidas em lei suas definições e regulamentações. No decreto era citado o serviço de *capatazia* que seria executado em conjunto com estivadores, porém com os trabalhadores desembarcados. As demais categorias foram citadas posteriormente nos documentos de consolidação das leis trabalhistas.

O decreto trazia a regulamentação da profissão e a possibilidade de empresas contratarem a mão de obra com carteira assinada como um empregador regular, e também de os trabalhadores serem escalados por ternos como avulsos no sistema *closed shop*. Dessa forma, os sindicatos ficaram responsáveis pela gestão da mão de obra avulsa, pela escalação e o pagamento dos trabalhadores bem como pelo repasse de valores e demais informações ao governo, como tempo de serviço para INSS e FGTS.

2.2 O trabalho avulso como marca do serviço portuário.

O contrato de trabalho avulso compõe um tipo de relação entre o trabalhador e o contratador de serviço, possuindo assim determinadas características próprias. São trabalhadores que não têm carteira assinada, mas recebem todos os direitos previstos na CLT e que, normalmente, estão vinculados a alguma instituição que faz o intermédio entre a mão

de obra e o contratante de serviço. Antigamente a instituição que fazia essa mediação era o sindicato, que foi substituído pelo órgão gestor. Antes da Lei de Modernização dos Portos, o trabalhador deveria ter algum vínculo com o sindicato, mas após esse marco essa associação deixou de ser obrigatória passando a ser necessária com OGMO.

Esse tipo de trabalho se difere daquele autônomo, já que nesse a negociação entre contratadores e mão de obra dá-se diretamente, sem intermédio de instituições. Já o trabalhador temporário é contratado com o objetivo de suprir a demanda de algum profissional afastado por tempo limitado. Além desses, existem vários outros tipos de contratos de trabalho, como terceirizado, cooperado, autônomo (AZEVEDO, TONELLI, 2014). A partir dessa identificação de múltiplos vínculos contratuais é possível perceber a dimensão dos conceitos de flexibilização do trabalho e de informalidade.

A flexibilização do trabalho é vista por correntes teóricas como uma face da precarização da mão de obra quando os direitos trabalhistas podem ser minados para dar lugar à informalidade. Já para os defensores dessas mudanças, esse processo permitiria a diminuição do desemprego como se a mobilidade de contrato criasse mais oportunidades de trabalho (AZEVEDO, TONELLI, 2014). Porém, o impacto dessas alterações deu-se de distintas formas de acordo com a economia do país. Em países desenvolvidos, houve uma maior empregabilidade; nos países em desenvolvimento, houve um aumento da informalidade e da falta de assistência social dos trabalhadores.

O próprio conceito de informalidade vem sendo discutido ao longo dos anos. A Organização Internacional do Trabalho aponta como termo mais adequado a “economia informal”. Este conceito envolve diferentes variáveis, como as atividades econômicas geradas por essa parcela da produção e serviços. O termo “emprego informal” seria mais restrito ao próprio serviço individual (SANTIAGO, VASCONCELO, 2017). Nesse sentido, a informalidade passa a ser vista como uma parcela significativa da economia de países em desenvolvimento, como o Brasil, que necessitam de políticas públicas voltadas para a assistência de trabalhadores e pequenos comerciantes.

Diante dessas caracterizações de diferentes contratos trabalhistas destaca-se a manutenção, por parte dos trabalhadores portuários, do caráter avulso de sua profissão, compondo uma das características da mesma. Refere-se a um padrão que destoa daquele das sociedades industriais em que há uma valorização do trabalho estável e uma preferência por

contratos formais. Eles se declaram acostumados com esse padrão, pois encarnam o movimento dos portos, do ir e vir de navios e mercadorias, a depender dos fluxos comerciais.

Porque hoje ele (trabalhador avulso) já tá acostumado, só tem essa profissão. Mas pra ele é bom, bom em termos (...), se tiver o trabalho no porto, ele vai trabalhar e sabe que vai ter aquela garantia de fazer um salário no mês, não tem um salário fixo, mas ele vai fazer o salário fixo no mês. Isso graças a Deus sempre teve e vai ter, porque você sabe que no porto é onde entra e sai as riquezas do país, né, então não vai deixar. Diminuiu bastante, devido a crise, mas não vai deixar de ter. Então pro nosso trabalhador, ele já tá acostumado com esse tipo de serviço. (GURUPÁ⁵ - portuário).

O entrevistado, cujo trecho da fala foi transcrito acima, fala do costume do trabalhador diante da sazonalidade, e de como, apesar de eventualmente os rendimentos diminuïrem, há sempre movimento no porto. Destaco também a consciência desses trabalhadores diante da importância do modal marítimo para a economia brasileira como expressado por ele no final do trecho acima transcrito. Logo abaixo, segue outra parte da entrevista em que o mesmo TPA destaca pontos de vantagem do sistema avulso, inclusive para as empresas contratantes:

E com essa crise econômica, muitas empresas (...) que hoje trabalham no Porto do Pecém gostariam de estar trabalhando com esses trabalhadores avulsos. Por quê? Porque, com essa crise, eles têm que ter empregado pra trabalhar na empresa deles. Então os empregados ficam lá, muitas vezes, trinta dias, dá um exemplo, nesses trinta dias, pode ser que naquela empresa não tenha tido nenhum navio no porto, mas de qualquer forma ele tem que pagar o trabalhador empregado, o salário, vale, vale transporte, vale refeição e tudo. Já o trabalhador avulso não. Se ele pudesse usar o trabalhador avulso, ele só ia pagar quando requisitado, quando tiver o navio. Então isso é uma das coisas que muitas vezes as empresas veem que é um lado positivo pra eles, de eles não terem a folha de pagamento todo mês pra pagar, e só pagar quando utilizar. *Então essa é uma das vantagens que o trabalhador avulso oferece.* (GURUPÁ - portuário).

Ressalto diante desta última frase da entrevista, enfatizada em itálico, uma perspectiva em que a empresa contratante é encarada como cliente para quem se vende um serviço: a mão de obra. Relaciono com um viés difundido em tempo de valorização do empreendedorismo, quando o profissional não busca ser empregado de uma empresa, mas somente prestar um serviço esporadicamente. O que atualmente está sendo propagado sobre trabalho intermitente, temporário e sem estabilidade guarda certas similaridades com o sistema de contratação quase secular dos trabalhadores portuários.

5 A fim de não revelar os nomes do entrevistados e demais informantes, me refiro a eles por nomes fictícios, que são aqueles de navios que já passaram pelo Porto do Mucuripe. Em seguida, identifico a qual categoria ele pertence, se estivador, portuário, arrumador, conferente, vigia, ou outro trabalhador que não seja portuário avulso.

Para essa discussão trago o artigo de Bila Sorj intitulado *Sociologia e Trabalho: mutações, encontros e desencontros* (2000), que analisa as interpretações clássicas da Sociologia do Trabalho atreladas à relação salarial. Segundo a autora, essas relações econômicas destacam-se como referências de onde os demais aspectos da sociedade estariam deduzidos. Dessa forma, o campo mais comum dessa área de estudo foi o trabalho assalariado em tempo integral, particularmente o industrial. Diante de todas as mudanças no cenário do trabalho das sociedades contemporâneas, a autora sublinha a expansão do setor de serviço e a queda da participação da indústria na economia.

Outro aspecto abordado nesse artigo é o regime de emprego que se estabeleceu no século passado – após fortes conflitos e crises – com a consolidação de leis trabalhistas envolvendo tipos de contrato, o lugar e a jornada de trabalho. Taylorismo e Fordismo são dois sistemas de produção bem característicos dessa fase bem como o Estado de bem estar social. Época em que a construção de uma identidade social permeava, também, a posição de emprego e a carreira. Hoje em dia, porém, a estabilidade no trabalho ou na empresa – que se tornou comum até final do século passado – deu lugar a novas formas de contrato de trabalho, como aqueles de tempo parcial, temporários ou autônomos.

A tendência dos trabalhadores a encarar os empregadores como clientes de seus serviços, como destaquei acima, e o aumento da flexibilidade no emprego ocasionaram uma relação cada vez mais forte do trabalho com as demais esferas da vida. Isso requer das pessoas investimentos privados e uma constante sintonia com as oportunidades oferecidas pelo mercado.

A despeito de todas essas mudanças no mundo laboral, o trabalho portuário permaneceu avulso ao longo desses anos. Esses trabalhadores encarnaram o movimento dos navios nos portos, quando ora se faz necessária a mão de obra, ora não. Como foi falado por Nodus, trabalhador portuário: “Porque aqui a gente tem que aproveitar, porque é igual a maré: enche e vaza e seca, no ditado popular. A gente tem que aproveitar a maré, certo?”. Dessa forma, esses trabalhadores são historicamente acostumados a trabalhar diante da sazonalidade. Por outro lado, alguns portuários avulsos também adotaram discurso contemporâneo ao defender esse sistema próprio de contratação em que o trabalhador passa a enxergar o patrão como cliente a quem ele deve vender sua força de trabalho, como foi exemplificado no trecho acima. E também podem introjetar justificativas para medidas adotadas pelo governo e mudanças nas relações trabalhistas, como a responsabilização do indivíduo na inserção ou não

do mercado de trabalho.

Aí a modernização ela existe, a gente não se qualificou. Eu mesmo não me sinto qualificado, o tempo que eu tenho já... Já tô perto de me aposentar. O problema é que quando tem um curso "Ora, se eu vou fazer uma porra dessa! Eu já tô velho, vou fazer isso aí?", mas só que aquilo ali ele vai favorecer a gente, pra que a gente passe muito mais tempo no trabalho, né, porque... Até pra se varrer hoje a rua tem que ter curso e muitas vezes o camarada não faz, né? E também a qualificação aqui é muito fraca, teve um tempo aqui que era melhor, né? Tinha curso de operador de máquina, a gente podia ser... (NODUS – portuário).

Nodus, apesar de destacar que naquele período da entrevista o OGMO não estava oferecendo mais cursos como antes, reconheceu que essa formação tem o objetivo de manter o profissional no mercado de trabalho. Por outro lado, deve haver uma contrapartida por parte do indivíduo de procurar os cursos.

Segundo Ricardo Antunes (2009), vivemos na atualidade uma crise estrutural do capital aliada a diversos fatores, como o fim de experiências ditas socialistas ligadas à União Soviética, validando uma ideia de fim do comunismo, além do próprio movimento de esquerda afinar-se a um processo político e ideológico social-democrata subordinado à ordem do capital. Por último, desde o final do século XX, há forte expansão em todo o mundo de um projeto econômico, social e político neoliberal. Esses fatores tiveram como consequência transformações no processo produtivo com o avanço tecnológico e novas formas de acumulação. Para tal, houve a “necessidade de controlar o movimento operário e a luta de classes” (ANTUNES, 2009: 188) buscando-se a adesão por parte dos trabalhadores a essa nova forma de produção flexibilizada: os trabalhadores assumiram o projeto do capital.

Diante das transformações no mundo do trabalho que caracterizam o período atual, Ricardo Antunes afirma:

Portanto, a classe trabalhadora *fragmentou-se, heterogeneizou-se e complexificou-se* ainda mais. Tornou-se mais qualificada em vários setores, como na siderurgia, onde houve uma relativa *intelectualização* do trabalho, mas *desqualificou-se e precarizou-se* em diversos ramos, como na indústria automobilística, onde o ferramenteiro não tem mais a mesma importância, sem falar na redução dos inspetores de qualidade, gráficos, mineiros, portuários, trabalhadores da construção civil etc. (Lojkine, 1995). Criou-se, de um lado, em escala minoritária, o trabalhador “*polivalente e multifuncional*”, capaz de operar máquinas com controle numérico e mesmo converter-se no que Marx chamou, nos *Grundrisse, de supervisor e regulador do processo produtivo* (Marx, 1974a). De outro lado, uma massa precarizada, sem qualificação, que hoje é atingida pelo desemprego estrutural. (ANTUNES, 2009, p. 189).

Relacionando essa discussão com a experiência dos portuários avulsos do Porto do Mucuripe percebo algumas características que acompanham essas mudanças, e outras que permanecem, já que se trata de uma relação laboral bem específica. O tipo de contratação, por

exemplo, implantado na década de 1930 foi mantido, sendo incluídos os direitos estabelecidos pela CLT. Por sessenta anos, os sindicatos foram responsáveis pela gestão de mão de obra, nesse ínterim, o Porto de Fortaleza saiu do centro da cidade para o Mucuripe e houve mudanças com relação à execução dos serviços, com o uso de novas tecnologias.

2.3 Neoliberalismo, a Lei de Modernização dos Portos e a implantação do novo órgão gestor.

Na década de 1990, em meio às dinâmicas apontadas por Ricardo Antunes e citadas acima, foi criado o Órgão Gestor de Mão de Obra e implantadas as demais alterações relacionadas às medidas neoliberais adotadas pelo governo no período. Foi criado também um sistema de qualificação dos portuários avulsos pelo qual o OGMO passou a oferecer cursos em convênio com Marinha e Docas do Ceará. As habilidades e o conhecimento para a execução do serviço eles já possuíam, mas foram oficializados por meio de cursos e certificados bem como implementadas medidas de segurança e uso de equipamentos de proteção individual (EPI). Houve também a justificativa de que seria de responsabilidade do órgão gestor a promoção de cursos de qualificação, de forma que esses antigos trabalhadores não perdessem suas profissões.

Novos trabalhadores, porém, só podem acessar essa profissão por meio de seleção pública, e para concorrer é necessário ter cursado o ensino médio completo, escolaridade não exigida para os antigos trabalhadores. Para o Porto do Mucuripe houve somente um concurso em 2012, porém uma série de distinções já se destacam, já que esses novos trabalhadores não se identificam com os sindicatos e possuem uma relação, de certa forma, distante dos trabalhadores mais antigos.

Outra dinâmica que surge com o OGMO é a da *multifuncionalidade*, que é quando um trabalhador que sempre fez serviços em uma categoria pode concluir os cursos de formação específicos de outra, sendo assim, habilitado a exercer as funções de competência dessa outra categoria. Isto ocorre quando não há mão de obra suficiente para suprir as demandas. Essa multifuncionalidade pode ser relacionada à característica contemporânea de mão de obra capaz de trabalhar em diferentes funções, sendo esse trabalhador *polivalente* fundamental quando se trata de um quadro reduzido de funcionários.

Desde a implantação do OGMO, houve uma constante diminuição do número de

trabalhadores portuários avulsos. No ano de 1996, quando o OGMO Ceará foi instituído, foram cadastrados 427 trabalhadores – que eram os *baguins* ou suplentes – e registrados 606 homens em todas as categorias⁶, perfazendo 1033 trabalhadores portuários avulsos. Já em 2012, segundo dados publicizados pelo próprio OGMO, o número de trabalhadores era de 410 pessoas incluindo registrados e cadastrados, sendo somente 292 ativos. Aqueles mais antigos estão se aposentando e houve somente um concurso nesse período, como fora citado. Porém, devido ao uso mais constante de maquinário e a queda de movimentação de navios no Porto do Mucuripe, os próprios trabalhadores não percebem como necessário o aumento da mão de obra disponível.

Todas essas novas medidas, introduzidas pela Lei de Modernização dos Portos, foram justificadas pela necessidade de diminuição de custos das atividades portuárias no Brasil a fim de que o país adentrasse nas rotas mais produtivas do sistema aquaviário internacional. Para isso era necessária a implementação de maquinário mais atualizado, de reorganização das empresas e da forma de contratação de mão de obra. Como afirma David Harvey em *A condição Pós-Moderna*, a intensificação da concorrência do capital levou, além do uso cada vez mais intenso da tecnologia a fim de diminuir os custos de produção, a mudanças nas relações de trabalho.

Os portos públicos foram totalmente privatizados ou enxugaram o quadro de funcionários por meio dos Planos de Demissão Voluntária (PDV) sob a alegação de que empresas públicas tinham a tendência a ser improdutivas. Da mesma forma, adotando uma narrativa negativa com relação aos trabalhadores portuários, a Lei de Modernização dos Portos criou o Órgão Gestor de Mão de Obra, já que o custo com o pagamento desses serviços seria alto por conta dos próprios trabalhadores serem responsáveis pela escalação e pagamento por meio dos sindicatos.

Mesmo com essa responsabilidade, havia a função de fiscalização das autoridades marítima e portuária sobre a mão de obra avulsa, de forma que essa narrativa demonstra o caráter neoliberal dessas medidas em que está incluída a Lei de Modernização dos Portos. O conceito de neoliberalismo aqui utilizado possui o sentido analisado por David Harvey (2008) caracterizado como um conjunto de medidas baseadas na propriedade privada e no empreendedorismo, estabelecidas pelo Estado a favor das grandes corporações, ao mesmo

6 Fonte: Órgão Gestor de Mão de Obra do Ceará, por meio do endereço eletrônico <http://sistema.ogmo-ce.com.br/Home/?p=quemsomos>, visualizado em 06 de setembro de 2020.

tempo em que se adota um discurso marcado por ideais de liberdade e democracia.

Em outras palavras, diversas medidas neoliberais foram tomadas por intervenção estatal a favor de privatizações e aumento da produtividade, tendo como base a propagação da descrença em empresas públicas e, até mesmo, da difamação de certos grupos; no caso desta pesquisa, de trabalhadores. Como afirma Bourdieu em *O Poder Simbólico*:

A cultura dominante contribui para a integração real da classe dominante (assegurando uma comunicação imediata entre todos os seus membros e distinguindo-os das outras classes); para a integração fictícia da sociedade no seu conjunto, portanto, à desmobilização (falsa consciência) das classes dominadas; para a legitimação da ordem estabelecida por meio do estabelecimento das distinções hierárquias) e para a legitimação dessas distinções. Este efeito ideológico, produ-lo a cultura dominante dissimulando a função de divisão na função de comunicação: a cultura que une (intermediário de comunicação) é também a cultura que separa (instrumento de distinção) e que legitima as distinções compelindo todas as culturas (designadas como subculturas) a definirem-se pela sua distância em relação à cultura dominante. (BOURDIEU, 1998, p. 10-11).

A classe dominante, que também é detentora dos meios de comunicação em massa, utiliza dessa ferramenta para justificar muitas de suas ações. Por meio de seu poder econômico é capaz de consolidar medidas – que de outra forma seriam impopulares – por intermédio do Estado com o objetivo de manter sua posição de dominação. As justificativas por meio de discursos amplamente divulgados procuram estabelecer uma impressão de união da população contra um alvo. Em outras palavras, segundo a falácia neoliberal, é necessário lutar contra o atraso das empresas públicas, a falta de aparato tecnológico e as regalias de certas categorias de trabalhadores. Tudo isso passa a ser visto como um entrave para o desenvolvimento econômico do país. O progresso de todos por meio da modernização é a única saída do estado de pobreza.

Foi, então, implantada a Lei de Modernização dos Portos com uma série de medidas que transformaram o mundo do trabalho dos portuários avulsos. Foi criado o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que é de responsabilidade dos Operadores Portuários, que são, por sua vez, as empresas contratantes de serviços e que se assemelham aos patrões para os TPAs. Após a publicação da Lei nº 8.630, o OGMO passou a ter toda essa responsabilidade tanto de escalação quanto de pagamento e repasse dos benefícios ao governo. O órgão gestor ficou responsável por escalar, exclusivamente, dentre os trabalhadores devidamente registrados, cujos remuneração pode ser feita por diárias de seis horas, para serviços, como amarração de cabos dos navios ou vigia, por exemplo, ou por produção – com movimentação de contêineres ou de granéis, dentre outros.

O OGMO passou a fazer mediação entre os trabalhadores e tomadores de serviço, sendo o órgão de responsabilidade desses últimos. Na configuração tradicional, antes da criação do órgão gestor, essa mediação era feita pelos sindicatos segundo modelo *closed shop* (DIEGUEZ, 2014), e a contratação de novos trabalhadores era feita por indicação aos parentes mais próximos, mantendo uma tradição familiar. Na configuração contemporânea, o ingresso de uma pessoa nessa profissão passa a ser por seleção pública, e a execução do serviço só é possível com a obtenção de certificados ofertados por meio de cursos ministrados pela Marinha e pelo próprio Órgão Gestor.

Para cada tipo de serviço dentro de cada categoria existe um curso relativo a ele. Quando o “trabalhador não se qualifica”, utilizando uma expressão deles, é impossibilitado de executar o serviço, ficando de fora da escalação. Caso um trabalhador não tenha feito o Curso de Operações de Cargas Perigosas (COCP), ele pode ser escalado para operar quaisquer outras cargas, mas ao atracar um navio com cargas perigosas, o mesmo não é escalado. Na maioria das vezes, porém, o conhecimento prático necessário para o trabalho é repassado entre os próprios trabalhadores, sendo o certificado uma mera formalidade.

2.4 Disputas de poder no campo do trabalho portuário.

O domínio sobre determinadas etapas do processo trabalhista sai das mãos dos trabalhadores e passa, portanto, para os considerados patrões, aqueles que contratam a mão de obra avulsa. Esta é uma face dessa mudança. Por outro lado, os trabalhadores que tinham essa competência também exerciam uma espécie de dominação entre os pares. Aqueles que estavam ligados às diretorias dos sindicatos ou que tinham familiares sindicalizados chegavam nesse *campo*⁷ já em posição de monopólio. De forma que, atualmente, a maioria dos trabalhadores encara as mudanças a partir do OGMO como positivas, apesar de, no início, manifestar um sentimento de insegurança diante delas.

Rapaz, a gente ficava apreensivo, né, não conhecia como era o sistema, aí na medida que foi acontecendo, aí a gente viu que era um negócio sério, começou a

7 Campo aqui citado possui, como referência, a teoria de Pierre Bourdieu, como estrutura de posições ou postos num estado não-permanente de relação de força entre seus ocupantes (indivíduos e grupos), numa luta pela hegemonia em seu interior. Em todo campo existe o conflito entre os agentes que dominam – ou que possuem o monopólio específico desse campo – e aqueles que têm a pretensão da dominação, que normalmente é sutil e, ao mesmo tempo, violenta. Essa violência simbólica é legítima dentro do campo e é exercida em cumplicidade inclusive dos que sofrem, em outras palavras, daqueles que o reconhecem como legítimo. (BOURDIEU, 2007 e THIRY-CHERQUES, 2006).

pagar direitinho, as contribuições certas, o fundo de garantia, né e o INSS, é todo um negócio bem controlado, né, ainda é. Muita gente reclama, diz que tá faltando, mas nunca tive problemas com respeito financeiro desse porte não, de faltar diária, de achar que as contribuições tá errada (SEAPRIDE – arrumador).

Esse *campo do mundo do trabalho dos portuários avulsos* é constituído por diferentes agentes que aqui identifico, para fins metodológicos, os seguintes: os próprios trabalhadores portuários avulsos, os sindicatos, as empresas operadoras portuárias e o Órgão Gestor de Mão de Obra. Cada um desses segmentos possui internamente diferentes níveis hierárquicos e lutas por poder. Operadores Portuários e OGMO foram analisados como pertencentes ao mesmo grupo, já que o segundo é de responsabilidade do primeiro. Com relação aos sindicatos, é possível inferir – em um primeiro momento – que eram representantes dos trabalhadores e, por isso, poderiam ser tratados como um só agente. Contudo, com o desenvolvimento do trabalho de campo essa distinção como diferentes agentes tornou-se pertinente, apesar de estarem entrelaçados no seu cotidiano.

Os sindicatos eram responsáveis pela gestão da mão de obra por meio do sistema *closed shop*, em outras palavras, pela escalação e repasse de pagamento aos trabalhadores, tal como de seus benefícios ao governo. Existia, porém, além dos homens sindicalizados, um grupo de trabalhadores sem vínculo nem mesmo com essas organizações trabalhistas: eram os *baguins*. Eles eram convocados, porque a mão de obra sindicalizada não supria as demandas do porto, exigindo a contratação de mais homens.

Nessa relação havia bastante desigualdade, mas que parecia ser encarada como *status quo*, já que as pessoas dependiam daquele serviço e resignavam-se àquela situação. Entretanto, nos dias de hoje, os trabalhadores relatam com certa revolta:

Quando não existia o OGMO, que era o Sindicato, existia um bocado de coisa irregular, certo? Porque, por exemplo, às vezes eu tava em casa ou tava farreando por aí, sei lá, tava no shopping fazendo compras, resolvendo alguma coisa particular minha, aí eu mandava outra pessoa trabalhar por mim, mas lá tava registrado como se fosse eu que tivesse trabalhando e não era. Isso aí eu sempre fui uma das pessoas mais contra a isso, né? Aqueles meninos que iam, eles não tinham vez nenhuma no Sindicato, quando não tinha OGMO o problema era isso. Já todo mundo viu um portuário ali gastando dinheiro, bebendo, sei lá o que, farreando, fazendo alguma coisa, a casa dele boa, mas só que por trás disso tinha um cara que às vezes passava até fome, né, necessidade... (NODUS – portuário).

Os *baguins* se sujeitavam a isso, porque caso reclamassem simplesmente não eram mais chamados. Mas com o surgimento do OGMO, os *baguins* entraram no cadastro e rapidamente foram “promovidos” a registrados, ficando em posição de igualdade com os demais sindicalizados. A análise mais detalhada sobre essas relações será descrita nos

próximos capítulos que abordarão os sindicatos e a história dos trabalhadores portuários avulsos no Porto do Mucuripe.

Essas distinções presentes entre os próprios trabalhadores, bem como aquelas menos perceptíveis, como as diferenças entre categorias (estivadores, conferentes, portuários, arrumadores e vigias), cujas demarcações envolviam o valor recebido por serviço, o grau de influência dentro das demais instituições e o reconhecimento da antiguidade enquanto profissão apontam para diferentes níveis hierárquicos dentre os TPAs, em um padrão tradicional. Atualmente, após o surgimento do OGMO, todos os antigos *baguins* estão registrados e não há mais essa separação entre suplentes e titulares. Permanecem, entretanto, outras distinções, como aquela que surge entre registrados pelo OGMO por conta do tempo de serviço, e aqueles que adentraram na profissão por seleção pública. Essa pode ser considerada, portanto, uma configuração contemporânea de posições no *campo* do mundo do trabalho dos TPAs.

Os sindicatos no padrão tradicional possuíam uma posição destacada no *campo*. Não se tratava somente de representantes dos trabalhadores, mas daqueles responsáveis por registrar ou não os novos trabalhadores, por indicar quem estaria no quadro de *baguins*, por recolher os valores – que eram bem altos – relativos ao serviço dos trabalhadores, por repassá-los aos seus respectivos e por negociar com as empresas contratantes e as Docas. Os trabalhadores que alçavam o lugar de dirigentes dos sindicatos manifestavam o poder que havia naquele lugar de tal forma que os demais procuravam não criticar seu trabalho.

É do Sindicato, né? É no tempo dos patronistas. Aí ele dava nó do jeito que ele quisesse. É tanto que eu, em 91' (noventa e um), eu tinha um fundo de garantia e aí todo mundo tava tirando e eu fui tirar o meu... Aí eu tinha pouco e quem trabalhou menos tinha mais e eu tinha menos... Fui procurar meus direitos, saí daqui em 91' (noventa e um), fiquei até 2000 (dois mil) sem contribuir aqui. Fui expulso porque falei! Era pra ficar calado. (OSCAR NIEMEYER – estivador).

É porque assim, naquela época era mais rigoroso assim... O Presidente o que ele falava tava decidido. Ninguém procurava confusão, nem atrás de zoada porque todo mundo tava bem, todo mundo ganhava vem, não faltava trabalho... Então ninguém ligava pra isso, tá entendendo? Mas era como se fosse uma ditadura "Eu sou o Presidente, quem manda sou eu!" Aí daquele que ficasse contra. Era desse jeito. Tinha (eleição), sempre tinha, mas ninguém não ligava pra isso. Ninguém queria procurar ficar com É que nem aquela coisa, se eu tô bem eu vou mexer em quê? (DARCY RIBEIRO – estivador).

Já nessa configuração contemporânea, os sindicatos perderam boa parte desse poder: não são responsáveis pelos pagamentos, a taxa sindical deixou de ser obrigatória, e a

relação entre direção e demais trabalhadores parece estar mais horizontal. Dessa forma, os sindicatos estão em um processo de reconstrução da relação com os trabalhadores, de forma a reconquistá-los, almejando suas associações.

A perda de poder dos sindicatos no campo se deu por intermédio do Estado, que regulamentou a não obrigatoriedade da taxa sindical e, como marco central das grandes mudanças aqui analisadas, publicou a Lei de Modernização dos Portos. Nesse momento, o intermédio dos sindicatos com os trabalhadores permaneceu por meio da construção das Convenções Coletivas de Trabalho, que passaram a constituir um momento de negociação entre trabalhadores e empresas.

As empresas Operadoras Portuárias passaram a ter uma posição de maior destaque no campo, gerindo a mão de obra por meio do OGMO e com mais responsabilidades dentro do porto, já que as Docas diminuíram suas atividades, passando a ser somente a autoridade portuária. É também o próprio OGMO responsável pela fiscalização das operações, porém – segundo relato de entrevistados – algumas irregularidades podem não ser identificadas, a fim de manter a produtividade e, conseqüentemente, o ganho dessas empresas.

Outrossim, a condição para o trabalhador ser escalado passa a ser a conclusão dos cursos ofertados pelo OGMO e a apresentação desses certificados. De forma que há uma mudança nas relações de poder entre os agentes do campo quando parte dos processos, nas relações trabalhistas, deixa de ser orientada pela posição de monopólio na ordem estabelecida e passa a ser vinculada a uma conjuntura aparentemente objetiva e impessoal. O conhecimento necessário para a profissão deixa de ser uma tradição passada entre pessoas da mesma família ou por trabalhadores experientes e passa a estar vinculado a uma formação com emissão de documentos.

Com isso, é possível perceber as mudanças de posição no campo do mundo do trabalho dos portuários avulsos, quando a disputa por poder está sempre presente entre os diferentes agentes. Citando Pierre Bourdieu, em *O Poder Simbólico*, sobre o conceito de campo: “define-se como um sistema de desvios de níveis diferentes e nada, nem nas instituições ou nos agentes, nem nos atos ou nos discursos que eles produzem, tem sentido senão relacionalmente, por meio do jogo de oposições e das distinções” (BOURDIEU, 1998, p. 179).

Por meio de intervenção estatal, os trabalhadores portuários avulsos perderam

poder, em outras palavras, passaram a um nível inferior no campo do trabalho portuário avulso, em oposição às empresas operadoras portuárias. Estas, por meio do OGMO, passaram a ser responsáveis por todo o processo de chegada à profissão, qualificação, escala e pagamento. As transformações na legislação também enfraqueceram os sindicatos ao tirar a obrigatoriedade de vinculação a essas instituições.

2.5 Modernização versus tradição: medidas neoliberais para a acumulação do capital.

Em *17 contradições e o fim do capitalismo*, David Harvey afirma que – quando o capital tornou-se a principal forma de acumulação – houve a necessidade de controle sobre todas as etapas do processo produtivo. A propriedade privada e a posse do capitalista sobre os meios de produção foram condições basilares para a superação dos artesãos e corporações de ofício, buscando ganho em eficiência e produtividade. Uma segunda frente de controle do capital sobre a força de trabalho foi o desenvolvimento tecnológico, diminuindo ainda mais o poder da mão de obra humana no processo produtivo. Essa substituição permitiu a maximização da eficiência e a diminuição dos custos de produção.

Karl Marx já falava sobre essa influência da maquinaria, quando seu uso na produção jogava os trabalhadores de volta ao mercado de trabalho como mão de obra disponível, aumentando o volume de pessoas que já estavam à disposição para a exploração capitalista (MARX, 2017, p. 512). O autor apontava como consequências, além do barateamento dos produtos e o aumento da sua quantidade, a diminuição constante de trabalhadores no processo produtivo e o investimento “em ramos da indústria cujos produtos - como canais, docas, túneis, pontes etc. - só trazem retorno num futuro mais distante” (MARX, 2017, p. 517).

Para os trabalhadores, houve uma redefinição de habilidades, de forma que a erradicação das qualificações não seria o objetivo do capital, mas somente aquelas que não pudessem ser controladas. Houve a expansão e o surgimento de novos postos de trabalho e o aumento da interdependência econômica entre populações de diferentes países com a divisão internacional do trabalho, condição que permite que crises iniciadas em um local causem impactos em muitos outros. “Complexidade crescente na divisão do trabalho abre espaço para

novas vulnerabilidades, pequenas perturbações numa cadeia de suprimentos podem ter grandes consequências” (HARVEY, 2016, p. 121).

Relacionando-se essa teoria com a realidade do trabalhador portuário avulso no Porto do Mucuripe, essas flutuações no mercado acarretam também variações na movimentação dos navios e cargas e, conseqüentemente, na vida desses profissionais. Outro fator que associa ao movimento de expansão do capital que se volta para locais periféricos é a construção do Porto do Pecém, no estado do Ceará. Os TPAs de Fortaleza são unânimes em afirmar que o novo porto não só atraiu novos navios, mas também aqueles que movimentavam no Mucuripe, de forma que a quantidade de serviço solicitado aos trabalhadores diminuiu, bem como sua renda.

Todas essas mudanças foram baseadas em um discurso de defesa da *modernidade*, que está associado ao desenvolvimento tecnológico e financeiro. Nesse entendimento, a *tradição* é considerada um obstáculo no caminho do progresso, devendo ser substituída por novas regras. Citando Alain Touraine, na apresentação da *Crítica da Modernidade*:

A ideia da modernidade, na sua forma mais ambiciosa, foi a afirmação de que o homem é o que ele faz, e que, portanto, deve existir uma correspondência cada vez mais estreita entre a produção, tornada mais eficaz pela ciência, a tecnologia ou a administração, a organização da sociedade, regulada pela lei e a vida pessoal, animada pelo interesse, mas também pela vontade de se liberar de todas as opressões. (TOURAINÉ, 1994, p. 9)

O autor descreve nesse trecho uma espécie de *ethos* ideal da modernidade, que será analisado ao longo do livro, e elabora ao final suas ideias sobre tal em uma relação entre Sujeito e Razão. Porém, destaco essa afirmação a fim de correlacionar com o discurso neoliberal utilizado para defender tantas medidas que acarretam em transformações políticas, econômicas e sociais. Em ambos está presente a ênfase na liberdade do indivíduo e na eficiência da produção por meio do desenvolvimento tecnológico.

Segundo Anthony Giddens, em *As conseqüências da modernidade*, o processo de modernização perpassa quatro complexos institucionais: o poder administrativo, capitalismo, industrialização e militarismo. No administrativo, destacam-se nesse período o surgimento do Estado, a racionalização administrativa e as formas de relações burocráticas. No capitalismo e industrialização, consolidam-se novas formas de produção com o cálculo econômico baseado no lucro.

Relacionando-se, mais uma vez, com o caso específico do Porto do Mucuripe,

nesse movimento que se alcunha de modernização, é perceptível uma busca pela racionalização nas relações trabalhistas, e por uma presença maior do capital privado na economia. A racionalização administrativa seria a adoção de medidas que diminuam ou impedem o intermédio da subjetividade nas ações ou o privilégio de uns sobre os outros. A democratização da escalação – incluindo os antigos *baguins* – e o acesso à profissão por meio de concurso são dois exemplos desse movimento.

Por sua vez, o tema da burocratização também pode ser associado à dominação legal burocrática da teoria de Max Weber (1994), tendo em vista os tipos puros de dominação. A escalação, o pagamento e todo o regime de trabalho dos TPAs passam a ser regidos por normas legislativas (leis, convenções, estatutos) e cadastrados por um órgão gestor que, para que sejam adicionados mais trabalhadores aos cargos, esses devem passar por processos seletivos e cursos de formação. Anteriormente, porém, essa era uma função normalmente passada por tradição familiar.

Citando Max Weber sobre a burocracia:

Isso resulta do princípio característico da burocracia: a regularidade abstrata da execução da autoridade, que por sua vez resulta da procura de “igualdade perante a lei” no sentido pessoal e funcional – e, daí, do horror ao “privilégio”, e a rejeição ao tratamento dos casos “individualmente” (WEBER, 1974, p. 260).

E complementa em seguida no mesmo capítulo dos Ensaio de Sociologia:

A burocracia tem um caráter “racional”: regras, meios, fins e objetivos dominam sua posição. Em toda parte a sua origem e sua divisão tiveram, até agora, resultados “revolucionários”, num sentido especial, que ainda não foi discutido. É a mesma influência que o avanço do racionalismo teve em geral. A marcha da burocracia destruiu as estruturas de domínio que não tinham caráter racional, no sentido especial da palavra. Daí podemos indagar: Que estruturas eram essas? (WEBER, 1974, p. 282)

No ambiente portuário, não somente as leis que regem o trabalho avulso sofreram alterações por meio do caráter racional e burocrático. Houve um crescente controle da movimentação de pessoas dentro do espaço do porto por meio de investimento em máquinas de identificação, endurecimento nas regras de acesso e maior rigidez no cumprimento de normas na execução dos serviços, inclusive dentre as demais categorias. O controle da movimentação por meio de câmeras e roletas permite às empresas contratantes fiscalizar e punir os funcionários que agirem fora das diretrizes.

Mas, seguindo o questionamento trazido por Weber no trecho acima, que

estruturas de dominação são essas que a burocratização e a racionalidade buscam destruir? Ou que tradição é essa que a modernidade encara como obstáculo para o progresso? O objetivo dessas revoluções seria a mudança de um ordenamento que promovesse privilégios de uns em detrimento de outros.

No caso dos portuários avulsos, esses privilégios surgiam entre trabalhadores sindicalizados ou registrados de um lado, e *baguins* de outro. Além disso, eles eram perceptíveis também no poder exercido no mundo do trabalho portuário avulso, quando os sindicatos estabeleciam – aparentemente – os valores a serem pagos pelos serviços e a forma como eles eram executados. Essas distinções foram destacadas e apontadas como causadoras da ineficiência dos portos e, por isso, deveriam ser abolidas.

Em outras palavras, as estruturas de dominação não racionais - ou a tradição – que deveriam ser combatidas eram os entraves para geração de lucros e acumulação do capital na busca constante pelo controle do processo produtivo. Para alterar essa estrutura, os níveis de poder dos agentes deveriam ser transformados, e o Estado tem uma função determinante ao estabelecer as novas leis que passam a reger os portos e as esferas relacionadas a eles.

Dessa forma, a Lei de Modernização dos Portos está inserida numa série de outras medidas neoliberais do governo brasileiro do início da década de 1990. Para David Harvey, em sua obra *O enigma do capital e as crises do capitalismo*, essas medidas – adotadas também em muitos outros países – foram uma resposta do capital à crise de 1970 que perpassou o mundo. A narrativa utilizada como subterfúgio para promover essas transformações econômicas, políticas e sociais perpassam, principalmente, a questão da liberdade e da responsabilidade individual, da autonomia, o livre mercado e o livre comércio e, conseqüentemente, a privatização como formas de atualização ou superação das formas anteriores de organização que remetiam ao atraso, ao passado e ao subdesenvolvimento.

As medidas utilizadas para a saída das crises do sistema capitalista visam, acima de tudo, a continuação do acúmulo do capital pelas classes dominantes. Nesse sentido, uma das barreiras para esse acúmulo é a mão de obra cada vez mais organizada com direitos trabalhistas garantidos. O “exército industrial de reserva”, conceito trabalhado por Karl Marx (2017, p. 704-716), é fundamental para a diminuição dos salários e para a desestruturação da classe trabalhadora, com uma população trabalhadora excedente pronta para ser explorada.

Para o crescimento da massa de reserva seria necessário transcender as barreiras

geográficas, inserindo novos mercados e grupos populacionais até então deixados à margem, como mulheres e crianças, do processo de produção. Somou-se a isso a substituição da mão de obra humana por máquinas para a execução do serviço, consolidando o desemprego estrutural fundamental para a manutenção desse exército de reserva de trabalhadores.

O Estado sai de cena, com as privatizações e com a falta de projetos sociais de valorização da coisa pública, tornando o indivíduo responsável pelo seu fracasso ou pelo seu sucesso econômico e social. Porém, o governo eventualmente reaparece para suprir alguma necessidade das grandes empresas em caso de crises, concedendo auxílio econômico, por exemplo, ou mesmo para desestruturar organizações trabalhistas. Mesmo em locais em que os direitos trabalhistas aparentemente estavam consolidados, houve a quebra paulatina na jurisdição laboral com o mesmo argumento de combate à crescente taxa de desempregos.

O papel do poder do Estado em relação a essas lutas não é de modo algum fixo. Certamente, se o trabalho é bem organizado demais e muito poderoso num determinado local, a classe capitalista procurará comandar o aparato estatal para que este atenda a seus interesses (...) o uso do poder estatal para transcender a barreira da organização do trabalho tem sido muito efetivo desde meados da década de 1970 em muitas partes do mundo. Outro método é facilitar, se não subsidiar, a mobilidade do capital para que ele possa se deslocar para onde haja condições de negócio mais vantajosas, incluindo oferta de trabalho e organização fraca do trabalho(...). A competição interurbana, interregional e internacional por parte dos aparatos estatais por investimentos de capital tem um papel importante aqui. (HARVEY, 2011, p. 60)

A essa análise é possível destacar dois fatos relacionados aos portos no estado do Ceará. O primeiro deles, que vem sendo descrito de forma introdutória neste capítulo, trata-se de uma reestruturação das relações trabalhistas dos trabalhadores portuários avulsos, que perdem força no *campo* de seu mundo de trabalho por meio da implantação de uma lei. O segundo se refere à construção de outro porto no mesmo estado, diminuindo os rendimentos do Porto do Mucuripe, adotando outra forma de contrato trabalhista diferente daquela tradicional e cooptando mão de obra local sem qualquer experiência anterior.

O Porto do Pecém é um porto *off-shore*, ou seja, construído longe da costa, adentrando o mar, e tem capacidade de receber navios com calado⁸ maior que no Porto do Mucuripe. Além disso, por ter sido construído em um lugar fora do perímetro urbano, foi possível preparar uma estrutura capaz de abrigar uma grande quantidade de cargas, além de atrair indústrias, como a Companhia Siderúrgica do Pecém.

8 É a distância entre a parte inferior do navio até a linha da água, medida em metros. Seria a parte da embarcação que fica submersa, e varia conforme a quantidade de carga.

As empresas que operam o embarque e desembarque de cargas, porém, mantêm os trabalhadores como empregados sob o regime *celetista*, e não avulso como acontece em Fortaleza. Alguns TPAs de Fortaleza já foram funcionários dessas empresas, mas retornaram por conta da possibilidade de serem melhor pagos no Porto do Mucuripe, já que neste há o adicional de produção, que não há no Pecém.

Lá é carteira assinada, né, você é contratado, tem os benefícios e você tem que cumprir horários, você não pode escolher. Aqui como é avulso a gente escolhe, quando tem muito serviço a gente pode até escolher, né. Não trabalhar só semana a noite, só de dia, não trabalhar só a tarde. Lá não, você é contratado, diz qual seu horário, é uma empresa, né, tem que cumprir, de carteira assinada. É (salário) fixo (...), aumento que tem é hora extra, alguma coisa assim, né. (...) lá é empregado lá, são empregados das firmas mesmo lá, tem a Termarco a CTO, as empresas que tem lá, empregaram o pessoal da redondeza lá empregaram pagando um salário limpo e seco lá. (...) se a gente pudesse trabalhar lá e cá melhorava, né, mas se for pra trabalhar só lá como empregado é melhor ficar aqui, porque lá é o salário mesmo limpo e seco, não tem a produção, não tem nada lá pros empregados de lá, aqui não, tem a produção. (SEAPRIDE - arrumador)

Porém, todos os trabalhadores falaram da queda na movimentação do Porto do Mucuripe como consequência do surgimento do Porto do Pecém e, com isso, com a diminuição do seu rendimento.

Assim, em relação ao trabalho, à mão de obra, o de hoje é melhor. Em relação ao ganho, de antes. Se fosse pra vir eu receberia de todo bom gosto (risos)... Nós trabalhava muito mais, tinha mais navio. Agora também tem isso, né? Com a criação do Porto do Pecém diminuiu os navios aqui, a metade ou a maioria dos navios agora vai tudo pro Pecém, né? Lá o Porto lá é mais forte de mais profundidade e cabe navio mais profundo. E, no caso, ficou aqui poucas cargas. Hoje a gente vive um ou dois navios por semana, antigamente era 10, 20, né, de manhã e de noite não parava. Nós trabalhava muito e ganhava muito, tá entendendo? E nosso serviço é assim, não é salário fixo, a gente tem o estipulado por cada mercadoria, a gente ganha pelo que produz, a gente ganha pela tonelada. Então, a gente precisa produzir, quando a gente não produz, é só um salário e o salário nosso é dando uns descontos dá 60 reais, 64, tirando todos os descontos, INSS, contribuição, esse tipo de coisa, né? (DARCY RIBEIRO - estivador)

Hoje que eu digo é assim, desde 2001 pra 2002 foi feito esse porto no Pecém, né? Porque esse porto no Pecém, pelo nosso comentário, falatório do dia a dia aqui, os falatórios passados, aquele porto do Pecém, aquele dinheiro da época lá, era pra ter ampliado esse porto aqui, oh, entendeu? Aí eu vou dizer assim, vou falar de boas línguas, né, o cidadão do Tasso Jereissati, desviou essa cédula pra lá e foi montado aquele porto lá, aquele é o porto dos empresários, aí foi que teve? Teve a divisão de cargas de navios, que lá é feito um dinheiro com a nação, nossa, do Estado, de arrecadação da gente e praticamente até o porto lá, pelo que eu sei, pelo que eu ouvi falar, parece que foi até, não vou dizer vendido não, vou dizer, como é que chama? Privatizado por esse pessoal de outro país, como é que eles privatizam um negócio com teu próprio dinheiro, tá entendendo? Que é um dinheiro nosso da nação, da União, né, que era pra ter feito aqui. Aí é que eu digo, justamente, navios que eram só aqui, por exemplo, contêiner nós tinha de 4 navios por semana, 5, 6, sei lá, eu digo porque eu alcancei tendo 2 navios aqui, trabalhando aqui, tinha 3 lá fora lá esperando tempo aqui. Entendeu? Aí justamente quando foi feito lá, aí já teve essa

divisão, queda justamente de 70% que foi justamente pra lá, entendeu? Muitos camaradas lá, não era, se dizer, qualificado, hoje leva lá o nome de portuário porque onde é porto é portuário, mas cara lá que era pescador, cara lá que trabalhava em roça, hoje lá é portuário. Lá aconteceu muito acidente. (SILVER VALERIE – portuário).

Nos trechos acima, os entrevistados relacionam a queda de movimentos no Mucuripe com a transferência dos navios para o Pecém. Também revelam seu conhecimento analítico sobre privatizações e adoção de mão de obra considerada por eles desqualificada. Os trabalhadores do Porto do Pecém seriam, na sua maioria - segundo depoimento dos interlocutores - compostos pela população nativa dos arredores do novo porto, que passou por um processo de formação para a execução do serviço, mas que não possui a experiência que a população de Fortaleza possui.

Como falado anteriormente, os trabalhadores do Pecém possuem salário fixo e não recebem por produção. Eles não estão, portanto, inseridos no grupo de avulsos portuários. Esse também poderia ser um fator de distinção determinante no processo de não reconhecimento de um grupo por outro.

2.6 Heterogeneidade de gerações no interior da categoria dos trabalhadores portuários avulsos: a Lei de Modernização dos Portos e sua lógica neoliberal como marco histórico.

O caráter avulso, elemento definidor dos trabalhadores portuários avulsos no campo profissional, trata-se de uma marca histórica dessa categoria, reivindicada pelos trabalhadores diante de quaisquer medidas que remetem a algum tipo de controle que o órgão gestor queira imputar aos TPAs.

No âmbito das novas configurações nas relações trabalhistas da categoria dos trabalhadores portuários avulsos, é deveras importante considerar como esses trabalhadores percebem as mudanças trazidas com o advento da Lei de Modernização dos Portos e a consequente implementação do OGMO como órgão gestor. Quando questionados sobre as mudanças na gestão e seu nível de satisfação com o OGMO, os TPAs – contrariando previsões iniciais – falam positivamente do órgão gestor, apesar de algumas ressalvas. Como elementos considerados positivos destacam a implantação efetiva de Equipamentos de Proteção Individual (EPI), que os trabalhadores portuários, apesar das orientações, não

utilizavam. Ressalto ainda a inserção de trabalhadores marginalizados – os *baguins* – a partir de um esquema igualitário de escalação e pagamento considerado mais democrático com uma parte significativa dos portuários avulsos.

Ficou mais democrático, né, porque as vezes tinha uns escolhidozinhos que podia trabalhar mais de 3 vezes e a gente ficava só olhando, né. Agora no OGMO ficou mais democrático, né, é bom, eu gostei. (...) Melhorou bastante, porque antes não tinha o fardamento, não tinha os EPI's, a gente que se virasse... tinha que ter o capacete, né, pra você movimentar, sair, uma luva, não tinha não, hoje já tem, mesmo quem trabalha no escritório a gente tem um capacete. Porque a gente trabalha no escritório, ok, mas tem uma carga pra receita olhar ali, nós tem que acompanhar, né, mostrar onde tá a carga, quando vai desovar a gente acompanha pra separar, cada cliente, que as vezes vem carga consolidada, você tem separar, mostrar, mas dentro do galpão tem que usar os EPI's. (SEAPRIDE – arrumador)

É tanto que hoje tem muita gente enganchada, porque não fazia o acompanhamento, aí hoje com o OGMO, do OGMO pra cá a situação é 10, bem direitim. Se o cara pegar de 96 até 2017, se ele não tiver nenhuma falha, as contribuições dele tá toda normal, tá pra cima, tá pra baixo não, mas pelo sindicato, o sindicato não fazia essa parte aí, ele manipulava, então se as pessoas que tavam no sindicato fossem pessoas de má intenção eles botavam a menor contribuição pro trabalhador. Principalmente pros baguim, esses é que era mesmo, eles não iam falar nada, se falasse. (AVON – portuário).

Nos depoimentos, é perceptível a validação por parte de trabalhadores portuários, sobretudo os que estavam na condição de *baguins*, diante das mudanças ocorridas por meio da implantação da Lei de Modernização dos Portos. Assim, verifica-se uma dualidade no interior da categoria dos trabalhadores portuários avulsos: um efetivo processo de precarização da mão de obra ao mesmo tempo que uma parcela da categoria identifica uma melhoria nas condições de trabalho e na qualidade de vida.

Ao longo desta tese são apresentadas questões relacionadas a essas mudanças, tomando por base o que está descrito em lei e os relatos dos trabalhadores, coletados por meio de entrevistas orais e conversas informais. Dessa forma, é possível examinar como os trabalhadores portuários avulsos do Mucuripe vivenciam essas mudanças a partir do seu lugar social, em uma classe social própria, com sua história de vida e de família, com suas relações sociais e econômicas próprias de quem trabalha no porto e na cidade de Fortaleza.

Para a análise sobre trabalho precarizado, trago a discussão sobre o próprio termo com Francisco Beckenkamp Vargas no artigo *Trabalho, Emprego, Precariedade: dimensões conceituais em debate* (2016), resgatando conceituações de Serge Paugan. O autor defende a investigação sobre a precarização do trabalho não só por meio de dados objetivos, como salário, estabilidade, nível de periculosidade como também pela relação subjetiva entre

trabalhador e sua profissão. Especificamente no âmbito dos elementos subjetivos, Vargas destaca o grau de satisfação ou de sofrimento do trabalhador na execução do serviço bem como o reconhecimento e valorização desse *métier* na sociedade. Ao avaliar a precarização do trabalho também são considerados os critérios referentes às mudanças no campo dos direitos trabalhistas e suas consequências para os trabalhadores, considerando-se as particularidades da categoria profissional em estudo.

Para adentrar na análise da subjetividade dos trabalhadores portuários, lanço mão das teorizações sobre *memória coletiva* de Maurice Halbwachs, de modo a reconhecer uma cultura própria que permeia a categoria em análise. Nessa perspectiva, foram considerados dois aspectos chaves: a forma como esses trabalhadores se reconhecem enquanto profissionais, fazendo parte de um grupo com determinadas características próprias, inseridos em uma tradição muitas vezes familiar; a forma como essas pessoas enxergam as intervenções no seu mundo de trabalho e como a elas reagem.

O acesso a essa *memória coletiva* nesta pesquisa deu-se, especificamente, por meio de questionamentos sobre a história de vida dos trabalhadores relacionada à forma como eles adentraram a profissão de trabalhadores portuários, considerando, ainda, suas lembranças sobre o momento da implantação da Lei de Modernização dos Portos e do OGMO. Nessa busca de dimensões da memória coletiva dos sujeitos de campo, Halbwachs constituiu a referência analítica básica. Diz ele sobre as lembranças:

Assim, os fatos e as noções que temos mais facilidade em lembrar são do domínio comum, pelo menos para um ou alguns meios. Essas lembranças estão para “todo o mundo” dentro desta medida, e é por podermos nos apoiar na memória dos outros que somos capazes, a qualquer momento, e quando quisermos, de lembrá-los. Dos segundos, daqueles que não podemos nos lembrar à vontade, diremos voluntariamente que eles não pertencem aos outros, mas a nós, porque ninguém além de nós pode conhecê-los. Por mais estranho e paradoxal que isto possa parecer, as lembranças que nos são mais difíceis de evocar são aquelas que não concernem a não ser a nós. (HALBWACHS, 1990, p. 49).

A lembrança dos eventos, situações e circunstâncias perpassam tanto as experiências e as memórias individuais como aquelas da coletividade com a qual o indivíduo se identifica. Cabe ressaltar que as lembranças pelas quais o sujeito entra em contato com o grupo que o rodeia são absorvidas de tal forma que não é distinguível a fronteira entre o coletivo e o individual, em uma simbiose de significados. Dessa forma, dos depoimentos coletados nas entrevistas é possível destacar eventos e os sentimentos vividos ali, que são

comuns aos indivíduos pertencentes a um grupo de profissionais que convivem de forma intensa no seu cotidiano.

Halbwachs também distingue a história da memória coletiva, sendo a primeira uma documentação reconstruída por meio de uma metodologia específica, e a segunda, lembranças vividas pelos sujeitos. São relacionados os eventos históricos de um período, a natureza das instituições e suas mudanças e as memórias daquele grupo, constituindo-se pontos de referência que serão dotados de significados. Os grupos se distinguem, então, quando esses eventos passam a não ter mais importância.

A memória coletiva se distingue da história pelo menos sob dois aspectos. É uma corrente de pensamento contínuo, de uma continuidade que nada tem de artificial, já que retém do passado somente, aquilo que ainda está vivo ou capaz de viver na consciência do grupo que a mantém. Por definição, ela não ultrapassa os limites deste grupo. Quando um período deixa de interessar ao período seguinte, não é um mesmo grupo que esquece uma parte de seu passado: há, na realidade, dois grupos que se sucedem. A história divide a sequência dos séculos em períodos, como se distribui o conteúdo de uma tragédia em vários atos. Porém, enquanto que numa peça, de um ato para outro, a mesma ação prossegue com os mesmos personagens, que permanecem até o desenlace de acordo com seus papéis, e cujos sentimentos e paixões progredem num movimento ininterrupto, na história se tem a impressão de que, de um período a outro, tudo é renovado. (HALBWACHS, 1990, p. 81 e 82)

A distinção de grupos dentre os TPAs, tomando como referência o tempo em que estão atuando na profissão, é marcante, e se revela na forma como eles ingressaram na profissão. Antigamente esse ingresso na profissão de trabalhador portuário avulso, em quaisquer de seus segmentos, ficava a cargo da consanguinidade; atualmente – após a implantação do OGMO – o ingresso nessa categoria se dá por meio de seleção pública. No Ceará, houve somente uma única seleção em 2012, e os concursados são os trabalhadores mais jovens com nível de escolaridade maior que não enxergam nos mais velhos uma fonte de aprendizagem ou meio de manutenção do emprego como era tradição nas épocas anteriores. De forma que – tomando como base as teorizações sobre memória de Halbwachs – para pensar a própria constituição da categoria dos trabalhadores portuários avulsos ao longo da história, constata-se duas gerações de trabalhadores que estão a se suceder com culturas e perspectivas profissionais diversas, mas que estão convivendo neste momento. São emblemáticos depoimentos de uma primeira geração, e de uma segunda que se forma sob a égide do OGMO: são dois grupos que estão a se suceder com culturas diversas, mas que estão convivendo neste momento.

Daí assim o serviço é bom, é gostoso, eu tenho prazer de ser estivador, eu tenho orgulho de bater no peito e dizer que eu sou estivador. Se aparecesse outra profissão

pra mim eu não queria, tá entendendo? É bom demais! Ser estivador é um dom, é coisa de família... Por isso que às vezes a gente briga, a gente luta, a gente, sabe... Porque é coisa de berço. Tem alguns estivadores aqui que entraram pelo concurso agora por último e teve outros que não faziam parte, mas entraram por causa de cunhado, né por causa de algum conhecimento. Esses são estivadores, tudo bem, mas não tem aquele sangue real, né? É aquele que vem trabalhar e tudo bem, se tá bom tá bom, se não tá também tá. Agora o estivador mesmo da casa é aquele que briga, que batalha, que luta, que até morre, vai preso, é desse jeito... (risos). (DARCY RIBEIRO – estivador).

É porque os antigos acham que eles são baguim, que nem o velho ditado, os caras que tem o pensamento medíocre, ainda não entendeu que é igual. E os meninos novo acha que porque fez o concurso é melhor do que o antigo. Por aí vai, né. Ninguém dá o braço ao outro, né. Pra mim eu entendo dessa forma, né. Já vi foi muita vezes, se bem que tem uns aí que são policiais, outros são oficiais de justiça, outros trabalham de... (NODUS – portuário).

A maioria dos trabalhadores, principalmente das categorias de vigias, arrumadores e portuários, eu diria, assim, testando aí que 80% deles são analfabetos e/ou analfabeta funcional. Então um pessoal que não tem senso crítico, é mente fechada, não está a par dos direitos e fica refém da gestão, de quem está representando eles, no caso o sindicato. (...) Aí tem o tal do uso e costume, muitos vêm dos pais, você deve saber, que era passado de pai pra filho, indicação, antes do sistema OGMO, por intermediação de mão de obra era feita diretamente pelo sindicato. E aí tem essa questão de uso e costume, cultura deles, ah meu pai sempre pagou, eu sempre paguei, não vou deixar de pagar, tá ruim, fazer o quê, esperar melhorar. Então, a maioria, infelizmente, tá no século passado (risos), bem dizer, tá com pensamento de século passado, então tão fora do seu tempo. Isso aí prejudica demais. (SEXTANS – arrumador).

Por meio das entrevistas e das narrativas desses trabalhadores, é possível estabelecer uma marcada distinção no interior da categoria: a geração dos trabalhadores que se constituiu no contexto dos sindicatos específicos de cada categoria – estivadores, portuários, arrumadores, conferentes e vigias – e a geração dos trabalhadores que se formam dentro da perspectiva da modernização dos portos sob a gestão do OGMO. Assim, ao longo da tese foi delineando-se com clareza que a categoria hoje denominada de “trabalhadores portuários avulsos” é perpassada por uma heterogeneidade de gerações que trazem as marcas do seu tempo. Foram identificadas algumas características dos trabalhadores portuários enquanto grupo, as fronteiras que surgem dentro dessa categoria macro, além dos indivíduos que, apesar de estarem formalmente nesse lugar profissional, não se identificam como pertencentes a essa coletividade.

3 PERCURSOS METODOLÓGICOS NA INVESTIGAÇÃO DA TEMÁTICA.

A temática desta pesquisa, inserida na linha de Sociologia do Trabalho, aborda o grupo de profissionais identificados como trabalhadores portuários avulsos. Constitui uma análise a partir da perspectiva desses profissionais sobre as instituições envolvidas, os papéis que cada um exerce e aspectos da vida de cada um, de como eles chegaram até ali e de como vivem agora compartilhando, inclusive, sua vida pessoal.

Mariza G. S. Peirano em seu texto *Onde está a Antropologia* escreve sobre essa tendência contemporânea em fazer Antropologia dentro da mesma cultura do pesquisador, e com esse movimento há uma disposição à crítica dessa própria cultura. No caso desta pesquisa, apesar de não ser antropológica, a ideia de estudar sobre si está presente assim como o cuidado ao longo desse exercício. Por se tratar de um olhar sobre uma classe trabalhadora em que me insiro, devo estar sempre atenta para não cair no perigo da defesa dos meus interlocutores em discordância ao discurso e às ações que visam somente o chamado progresso econômico. Segundo a autora, “... a comparação, mais que o relativismo descontrolado, é a melhor garantia contra a homogeneização superficial, facilitando a comunicação intelectual responsável através de fronteiras nacionais e culturais”. (PEIRANO, 1997, p. 89)

Os meus primeiros contatos com o Porto do Mucuripe foram a certa distância, já que o escritório onde trabalhava localizava-se em outro bairro. Porém, eu e meus colegas tínhamos acesso direto aos trabalhadores dali por meio de telefone, correios eletrônicos e rádio *VHF*. Pelo rádio também tínhamos contato com outras pessoas que não exerciam atividades diretas, mas que utilizavam esse mesmo meio de comunicação para contato com outrem. Essas comunicações foram meus primeiros contatos com o campo, mesmo antes de se tornar um objeto de pesquisa. De forma que quando iniciei a pesquisa exploratória, houve a contribuição de pessoas que tinham conhecimento e experiência na temática, quando informações foram coletadas, não diretamente, com meus futuros interlocutores.

No artigo de Michael M. J. Fischer intitulado *Etnografia renovável: seis etnográficos e labirintos no caminho da teoria*, o uso de informações informais, como diálogos não programados, brincadeiras aparentemente inofensivas ou fofocas, pode ser uma

ferramenta de análise de relações de poder, de controle de comportamento e de questões éticas presentes no campo. Dados, portanto, passíveis de serem coletados para a pesquisa.

A leitura obtida indiretamente dos informantes consistiu em uma observação acerca da própria comunicação, da linguagem pública, da decifração de sinais, de gestos e de palavras, seja pelas diferenças dentro de uma própria, seja pelas diferenças linguísticas. Pode-se fazer isso de maneira técnica, interpretativa ou geral, mas nunca de maneira espontânea. (FISCHER, 2009, p. 29)

Os práticos para quem eu trabalhava exerciam uma atividade cuja autoridade se fazia perceber na relação com demais agentes, dando ordens nos momentos de atracação e desatracação ou mesmo estabelecendo “condicionantes” para tais manobras. Ao mesmo tempo, observei trabalhadores conhecidos como amarradores (que constitui uma das funções da capatazia) que se permitiam sair no meio de uma manobra caso seu tempo de serviço finalizasse (os turnos duram seis horas) ou mesmo o porto alterava os horários de atracação ou desatracação tendo em vista esses plantões. As pessoas chamavam os amarradores de “os donos do porto”, o que me chamou a atenção, já que uma categoria que aparentemente não teria muito poder naquele ambiente por conta da questão financeira, na verdade, exerce-o para benefício próprio.

Em uma primeira visita ao porto com o intuito de lançar um olhar exploratório, alguns dados foram somados à construção do objeto. O acesso ao espaço portuário é extremamente rigoroso. Para tal, foi preciso anteriormente fazer um cadastro pela empresa em que eu trabalhava na época, a praticagem, por meio de preenchimento de ficha e envio de documentação escaneada. Ao chegar em uma primeira portaria minha documentação foi checada, e liberada minha entrada para parte do prédio (onde funcionam as atividades administrativas). Para acessar o cais do porto era preciso ser liberada em outra roleta com a presença de vigias e estar munida de capacete, que eu não portava. Um dos coordenadores da gestão portuária que me recebeu ali me trouxe esse equipamento e por meio do consentimento de uma autoridade local, foi liberada minha entrada no cais.

O coordenador me confirmou que eram inúmeras as atividades e cargos ligados ao porto, sendo em torno de mil profissionais que ali transitavam. Fizemos uma visita aos principais equipamentos do local e pude perceber, ao contrário do que eu imaginava, que não havia um lugar de convivência entre os trabalhadores do porto onde eles pudessem fazer novos usos daquele espaço. Aquele local parecia ser, para os trabalhadores, uma região voltada somente para a execução do serviço, de onde eles desejavam sair o mais rápido

possível.

Comparei esse dado ao depoimento anterior de um interlocutor que teve convivência no porto na década de 1970, quando – segundo ele – a entrada naquele espaço era mais acessível e muitas pessoas permaneciam ali para prestar serviços, como lavagem de roupas, venda de lanches ou outros produtos. Era permitido também o acesso à Praia Mansa, onde as pessoas iam aproveitar a praia para um banho ou piquenique. Essas atividades e esse acesso mais livre permitiam a convivência entre os próprios TPAs e também com outros trabalhadores em diferentes usos do espaço. O fechamento do porto ocorreu paulatinamente devido a diferentes fatores, como aumento da violência (assalto a navios e cargas) e o controle cada vez maior dos funcionários e trabalhadores, que deviam comprovar agora, por meios eletrônicos, sua presença e ausência no porto.

Os primeiros interlocutores que me trouxeram informações sobre o campo foram colegas de trabalho da mesma empresa ou de outras, inclusive internos do porto com quem eu tive contato. Fui procurando uma linearidade nas narrativas, ou melhor, a construção de uma rede de informações que pudesse comparar com o material escrito concernente à legislação e à história.

Nesse sentido, relaciono essa questão da construção da narrativa com o conceito de *ilusão biográfica*, de Pierre Bourdieu, em que o autor problematiza a noção de “história de vida” pondo em xeque a ideia de que a vida segue um fluxo lógico e cronológico; vida como caminho ou percurso com começo, etapas e um fim numa perspectiva romancista. A valer, entrevistador e entrevistado têm interesse em aceitar o postulado do sentido de existência, e a busca desse sentido faz com que ambos elejam certos acontecimentos significativos estabelecendo conexões e atribuindo-lhes coerência a partir de um objetivo. Daí a importância de deixar claro quais os objetivos da pesquisa (BOURDIEU, 2012, p. 695).

Munida dessas informações gerais sobre o Porto do Mucuripe, sua história e o trabalho ali exercido, optei por analisar a categoria dos Trabalhadores Portuários Avulsos estabelecendo um recorte de campo. Existem muitos profissionais nesse espaço, contudo, as características próprias das relações trabalhistas dessa categoria, dada a história que marca sua construção e que já foram apresentadas nos primeiros tópicos desta tese, me interpelaram a investigar sociologicamente esses trabalhadores.

Nessa primeira fase, ainda como resultado de uma pesquisa exploratória para

construção do objeto, foram identificados os agentes envolvidos no campo, suas ações e os sentidos atribuídos a elas. Primeiramente foi feita análise da estrutura em que os diferentes agentes posicionavam-se e movimentavam-se no campo, ressaltando os embates e as lutas por poder. O objetivo seria, portanto, o *habitus* do mundo do trabalho portuário avulso “como sistema das disposições socialmente constituídas que, enquanto estruturas estruturadas e estruturantes, constituem o princípio gerador e unificador do conjunto das práticas e das ideologias características de um grupo de agentes” (BOURDIEU, 2007, p. 191).

Para iniciar o contato mais direto com os trabalhadores pesquisei os contatos telefônicos dos sindicatos, mas estavam defasados. Então escolhi um deles que estava situado quase em frente à entrada do porto, o Sindicato dos Portuários. Ao chegar no prédio sem aviso prévio – já que não obtive contato telefônico com os números disponíveis na rede virtual – fui tranquilamente recebida pelo próprio presidente, que me concedeu uma entrevista de cerca de 40 minutos. Aparentemente havia uma falta de diferenciação hierárquica movida por diferentes posições burocráticas entre os associados do sindicato, já que ao chegar no prédio o presidente e o secretário estavam com outros portuários no meio de uma partida de jogo de cartas, o que me fez aguardar por pouco tempo.

Até então, havia a pressuposição de que os trabalhadores portuários avulsos não estariam satisfeitos com o OGMO, já que esse órgão é um representante das empresas portuárias e havia substituído os sindicatos – que são, por sua vez, representantes dos trabalhadores na tarefa de gerir essa mão de obra. Porém o discurso do presidente do sindicato mostrava o contrário: que os trabalhadores estavam satisfeitos com o órgão gestor. Além disso, ele também afirmou como o trabalho avulso seria bom para o próprio empresário por ser necessário o pagamento somente por serviço prestado.

Sublinho o lugar de fala desse interlocutor como presidente do sindicato que, para muitos trabalhadores, está numa função de diálogo direto com os operadores portuários com possibilidades de negociações escusas. Esse grau de satisfação dos trabalhadores com relação ao OGMO, descrito por ele como uma ideia de garantia dos direitos trabalhistas, bem como a percepção dos empregadores como clientes foi encarada como nova suposição a ser verificada no campo a partir de entrevistas com demais portuários.

Essa facilidade de acesso destoou da falta de receptividade do OGMO. Consegui o contato telefônico, mas as pessoas me indicavam sempre umas às outras e quando, finalmente,

me deram a licença para ir pessoalmente ao prédio do órgão aguardar cerca de meia hora até que o advogado do mesmo, a quem me havia indicado para a conversa, me informou que seu superior permitia dar quaisquer informações somente mediante solicitação formal das mesmas, o que não aconteceu. Portanto, da mesma forma que a fala traz informações ao pesquisador, o silêncio do interlocutor também é um dado passível de análise.

Ao ir a campo entrevistando representantes do OGMO e dos sindicatos, percebi a importância de um conhecimento prévio dessas instituições, sua história, que tipo de crises internas ou desentendimentos ocorreram entre elas. Esse conhecimento auxilia na preparação para o contato com o outro. Como afirma Paul Thompson em *A voz do passado* (1998), as informações prévias motivam um sentimento de empatia por parte do entrevistado, diminuindo a distância social em relação ao pesquisador e inspiram respeito e confiança.

Para elaborar esse conhecimento, foi feita pesquisa documental com registros publicados, legislação vigente, eventos históricos divulgados e conversas com as demais pessoas envolvidas no mundo do trabalho portuário avulso. Segundo Jean-Claude Kaufmann em sua obra *A entrevista compreensiva* (2013), nessa etapa da pesquisa a entrevista consiste em uma fonte rica de informações novas e temas a serem discutidos e desenvolvidos nos estudos posteriores; mas ao mesmo tempo seria inconsistente, já que não há objetivos de investigação bem estabelecidos. O autor defende, então, que essa fase seja bem curta para que o pesquisador não siga coletando tantas informações gerais sob o risco de se perder dentre tanto material colhido.

Kaufmann indica como técnica a escolha do tema como definição de limites, a arquitetura conceitual, o título e plano para a estruturação da pesquisa, o estabelecimento da questão de partida ou de hipóteses, já que ambas também são meios de guia ao longo da investigação. É preciso destacar que esses elementos não são fixos e que tendem a ser alterados ao longo da própria pesquisa. Esse é também o momento de estabelecer qual método de pesquisa utilizar, também passível de ser alterado ou permeado por outros que não o confrontem, claro, ao longo da análise. Como afirma Bourdieu em *O poder simbólico* (1998), é preciso rigor e não rigidez, já que esta tolhe a criatividade e a imaginação.

Em um primeiro momento, eu havia pensado em fazer uso da etnografia por apreciar os trabalhos feitos sob esse método. Porém, percebi que haveria algumas barreiras que dificultariam esse processo, uma delas seria a dificuldade de entrada no porto – Como

local de trabalho, acompanhar os portuários ali seria fundamental para observar as relações entre eles e os demais envolvidos nas operações – a outra seria a diferença de gênero, já que todos os portuários são homens, de forma que minha proximidade seria estranhada, podendo, inclusive, disparar problemas de outras ordens, como assédio.

Identifiquei como uma possibilidade tão interessante quanto as narrativas e a história oral. Dessa forma, por meio das entrevistas, os próprios TPAs falariam de sua experiência na imersão da profissão e sobre as mudanças nas relações trabalhistas ao longo dos anos. Como afirmam Sandra Jovchelovitch e Martin W. Bauer em *Entrevista narrativa*, a narrativa está presente nas diversas culturas, em diferentes épocas e traz a perspectiva de mundo sobre determinado tema por meio do léxico do grupo social (JOVCHELOVITCH; BAUER. 2008, p. 91). Ainda com os mesmos autores:

A entrevista narrativa (EN) tem em vista uma situação que encoraje e estimule um entrevistado (que na EN é chamado um “informante”) a contar a história sobre algum acontecimento importante de sua vida e do contexto social. (...) Sua ideia básica é reconstruir acontecimentos sociais a partir da perspectiva dos informantes, tão diretamente quanto possível. (JOVCHELOVITCH; BAUER. 2008, p. 91)

Suely Kofes, em seu artigo *Experiências sociais, interpretações individuais*, faz uma análise metodológica de sua pesquisa sobre empregadas domésticas e patroas, fazendo um recorte de duas entrevistas, uma de cada grupo social. Ela considera essas duas “estórias” (termo de sua preferência) em três dimensões: a) o momento da entrevista, analisando uma série de fatores relacionados ao momento e que podem influenciar a narrativa, como o local, as perguntas feitas, se havia a presença de outra pessoa ou não; b) a dimensão da subjetividade do entrevistado e a forma como é construída sua narrativa; c) os dados passíveis de serem analisados pelo pesquisador, tendo em vista sua relação com o objetivo da pesquisa (KOFES, 1994, p. 119). Kofes aponta três categorias referentes a essas três dimensões, respectivamente, que podem auxiliar na análise de material coletado: fontes de informação, evocação e reflexão.

Na busca por iniciar um método investigativo relacionado à abordagem dos trabalhadores, tomei por base essas categorias estabelecidas por Kofes, mais especificamente relacionadas às *fontes de informação* ou ao local onde o primeiro contato seria feito. Primeiramente pretendia me aproximar dos interlocutores a partir das instituições a que eles estavam vinculados, como os sindicatos, o OGMO ou representantes do Porto. Por outro lado, são instituições envolvidas em processos trabalhistas e altas movimentações financeiras, por

isso havia a possibilidade de certa desconfiança ou rejeição caso minha presença fosse relacionada com essas organizações. Os primeiros contatos poderiam não ser receptivos e o andamento das falas, prejudicado. Percebi a possibilidade de negação de informações como uma das dificuldades na incursão do campo devido essa eventual desconfiança diante de um elemento exterior, tal como descrevi anteriormente diante do primeiro contato com o OGMO.

Também percebi que utilizar elementos que destaquem quaisquer distinções entre o campo acadêmico em que estou inserida, enquanto pesquisadora, e o deles, enquanto entrevistados, me traria consequências negativas. Esse distanciamento poderia levar a respostas pouco produtivas, como falas rápidas ou presas ao discurso padrão, e não ao surgimento do sentimento de empatia entre entrevistador e informante. Ressalto, mais uma vez, a necessidade de haver um conhecimento prévio sobre a história do grupo que se pesquisa, no meu caso os TPAs do Porto do Mucuripe, e sobre expressões presentes no seu vocabulário. Tive acesso a alguns desses termos quando trabalhava na praticagem, outros foram captados ao longo das entrevistas.

A entrevista narrativa em que está inserida a história oral normalmente é iniciada com uma pergunta voltada para o objetivo da pesquisa que permita ao entrevistador narrar sua experiência com relação àquilo, remetendo a algum momento no passado. Para essa pesquisa, após as primeiras perguntas mais objetivas de apresentação, eu convidava o trabalhador a falar sobre sua chegada àquela profissão. Havia o empenho para que durante a fala do entrevistado não houvesse muitas interrupções por parte do entrevistador, apesar de ser importante a sensibilidade diante das reações do outro, como silêncios prolongados e constrangedores ou passagens traumáticas de sua trajetória.

Para Thompson o momento da entrevista não pode ser encarado como uma conversa; o entrevistador faz uma pergunta inicial e procura não interromper a narrativa, mas ao mesmo tempo deve manter-se interessado pela fala do outro (THOMPSON, 1998, p. 271). Em outra perspectiva, Kaufmann defende a condução das entrevistas em um tom de conversa entre indivíduos iguais como uma forma de quebra de hierarquia ou diferenciações, o que levaria a um envolvimento maior do entrevistado. Essa perspectiva em que o pesquisador tem uma presença ativa, equilibrando com uma discrição para não influenciar a fala do outro, é uma quebra da ideia de neutralidade⁹, que está muito presente na história das Ciências Sociais.

9 A busca de uma neutralidade pela anulação do observador seria uma ilusão, como afirma Bourdieu em seu texto *Compreender*: “O sociólogo não pode ignorar que é próprio de seu ponto de vista ser um ponto de vista sobre um ponto de vista” (2012: 713). E esse ponto de vista também deve estar presente no momento da escrita,

Diferentes linhas da pesquisa qualitativa têm em comum a técnica de tomar nota, após a entrevista, do modo como ela procedeu descrevendo o local, se houve algo inesperado, das reações do entrevistado, das relações com o objeto de pesquisa que foram construídas naquele momento. Todas essas observações são importantes no momento de análise do material coletado, trazendo mais uma vez as categorias de Kofes que permitem explorar a fala do informante a partir do contexto em que ela foi gerada.

Quando se percebe que as informações fornecidas se repetem é o momento de estabelecer o final do trabalho de campo e de inventariar aquilo que foi coletado, segundo Beaud e Weber (2007). As observações e entrevistas mais relevantes são destacadas e relacionadas com o objetivo da pesquisa. As transcrições nesse momento servem também como uma forma de mergulhar na fala do outro como quando se descrevem as diferentes entonações de voz, os silêncios, os gestos (estes por meio da lembrança); todos esses elementos auxiliam na interpretação e na composição dos resultados da pesquisa.

Nos primórdios das Ciências Sociais havia uma preocupação em legitimá-las enquanto ciências. Para isso, eram utilizados e valorizados métodos que possibilitavam quantificar os dados. Posteriormente outros métodos foram sendo incorporados não sem desconfiança daqueles que já estavam consolidados, mas que ao longo do tempo foram galgando respeito e confiança.

De um lado estaria a proximidade com a estatística, com a necessidade de um grande número de entrevistas para sua quantificação e legitimação dos dados coletados. De outro estão as entrevistas em menor número, porém mais profundas com a possibilidade de diversos encontros com o mesmo interlocutor¹⁰ e conversas de longas horas. As informações e experiências compartilhadas pelos indivíduos possuem chave de acesso à estrutura social em que estão inseridos, não sendo necessária uma amostragem numerosa. O método de entrevista narrativa possibilita depoimentos aprofundados e o acesso a memórias individuais e coletivas que proporcionam construir uma sequência cronológica de acontecimentos, bem como análises e interpretações.

Para Stéphane Beaud, em seu artigo *L'usage de l'entretien en sciences sociales* (1996), a divisão entre metodologia qualitativa e quantitativa é falsa, já que homogeneiza artificialmente os diferentes métodos. As entrevistas, por exemplo, possuem diversas

com o uso de recursos de linguagem, situando o entrevistado no espaço social e no tempo histórico.

10 O termo utilizado para se referir ao entrevistado muda conforme o método utilizado, ou a expressão escolhida pelo autor, podendo ser informante, interlocutor, dentre outros.

perspectivas (etnográficas, narrativas, compreensivas, estruturadas), e o resultado que cada uma delas pode gerar é bem diverso. Cabe ao pesquisador perceber a melhor forma de analisar o campo a partir do objetivo de pesquisa, de sua afinidade e também das demandas do próprio campo.

O objetivo da Sociologia seria uma explicação compreensiva do social a partir da interpretação do pesquisador sobre seu material coletado; o interlocutor seria um meio de acesso ao seu sistema de valores e, conseqüentemente, ao grupo social em que se está inserido. Os eventos narrados são deslocamentos do indivíduo no espaço social ou, como afirma Bourdieu, “deslocamentos (...) nos diferentes estados sucessivos da estrutura da distribuição dos diferentes tipos de capital que estão em jogo no campo considerado” (1996, p. 82).

Como forma de estratégia metodológica, percebo que conhecer os trabalhadores portuários a partir de sua própria descrição, seu cotidiano e sua trajetória, e não a partir de informações quantitativas provenientes do órgão responsável por sua administração, possibilita um retrato mais próximo da realidade desses trabalhadores. Retrato aqui não como cópia fiel da paisagem, mas como fruto do recorte daquele que olha, sua interpretação e intenção. Ressalto também a importância de se estudar as grandes mudanças político-econômicas desde o movimento de modernização dos portos brasileiros, e a conseqüente mudança nas relações trabalhistas.

Os métodos de pesquisa seriam possibilidades de interpretação da realidade, formas de colheita de dados numa vasta e rica seara de estruturas sociais e sistemas de valores, porém existe sempre o risco de um empirismo exagerado. Como defende Nisbet, em *A sociologia como uma forma de arte* (2000), a ciência e a arte tornaram-se antagônicas no período das grandes revoluções francesa e industrial também com a divisão do trabalho. Foram perpetuadas visões restritas de ambas: a primeira seria fruto de critérios rigorosos, técnicas e códigos, e a segunda da genialidade do artista, de sua inspiração e da busca pela beleza. A ciência, porém, deveria ser encarada numa relação mais próxima com o fazer artístico a fim de valorizar a reflexão livre, a intuição e a imaginação. Essa perspectiva permite ao pesquisador interpretações e compreensões muito mais ricas do real.

Richard Sennet (2015) traz a alegoria do artífice como aquele capaz de construir uma relação íntima entre a mão e a cabeça, estabelecendo uma aproximação entre ideias e práticas concretas por meio de um hábito construído a partir da experiência, criando um ritmo

entre detecção e solução de problemas. Na sociedade ocidental, houve uma separação profunda entre mão e cabeça. Acredito que no mesmo período de segmentação entre arte e ciência.

Minha pretensão, portanto, foi ter desenvolvido habilidade de fino talhe nas diferentes fases da construção da pesquisa tanto na escolha e no olhar sobre a matéria-prima – que seriam as narrativas de meus informantes – como no desenvolvimento da obra, unindo peças e imprimindo ali minha própria colaboração. Trata-se de um exercício de reflexão tecer essas informações, dando vazão à minha imaginação ao lapidar o produto final na escrita da tese

3.1 Primeiros diálogos com o campo a partir das entrevistas: o CVT como *locus empírico*.

Em meio às dúvidas com relação a forma mais adequada de iniciar as entrevistas, por qual instituição eu teria o primeiro contato com os trabalhadores, conheci em uma disciplina de estágio uma aluna da graduação em Ciências Sociais que trabalhava no Centro Vocacional Tecnológico da Companhia Docas. Ela foi muito solícita em me receber no prédio onde sempre ocorriam os cursos de formação para os trabalhadores portuários avulsos. Percebi, então, que esse seria o melhor lugar para iniciar as entrevistas, já que se tratava de um local neutro: o espaço pertence à Companhia Docas, autoridade portuária, e o curso é dado em parceria entre o OGMO e a autoridade marítima, a Marinha. Seria como um lugar de interseção entre diferentes instituições, e minha presença – percebi posteriormente – assemelhava-se a de uma professora, já que minha apresentação estava relacionada à universidade.

O CVT está localizado ao lado do Porto do Mucuripe entre a entrada para pedestres e aquela para carros e caminhões. Foi inaugurado em 2010, com o objetivo de oferecer cursos para trabalhadores do porto, para familiares e para a comunidade do entorno:

Baseado na concepção da rede de Centros Vocacionais Tecnológicos implantados no Estado do Ceará, o CVT da Companhia Docas do Ceará (CDC) tem papel similar, com atuação voltada às vertentes da promoção da capacitação tecnológica de trabalhadores portuários, jovens e adultos no entorno do Porto do Mucuripe e à difusão do conhecimento científico e tecnológico para a população local.¹¹

11 Fonte: <http://docasdoceara.com.br/cvt-portuario> acessado em de março de 2019.

Em todas as visitas, tanto essa pessoa chave que me abriu as portas do CVT quanto os demais funcionários foram bastante solícitos e pude conversar com os portuários avulsos em diferentes ambientes do local. Em um primeiro momento, o coordenador me levou à sala de aula, apresentou-me e deixou que ficasse um tempo com eles ali. O professor do curso, por algum motivo, saiu mais cedo, e eles estariam, durante aquele momento, ociosos.

Minha intenção inicial era somente entregar os questionários e, no máximo, ler as questões e tirar quaisquer dúvidas com relação a elas. Porém, já nesse momento foi possível coletar dados para a pesquisa, posto formou uma espécie de roda de conversa. À medida que eu seguia a leitura das questões, eles respondiam em voz alta e apresentavam argumentos, traziam informações e trocavam ideias entre si. Com esses dados fiz alterações no roteiro das entrevistas, pois reuni informações diferentes dos pressupostos que havia identificado.

Uma dessas hipóteses refutadas foi a de que os trabalhadores ainda hoje não estariam satisfeitos com a mudança da administração dos serviços portuários dos sindicatos para o OGMO, já que este é um órgão de responsabilidade daqueles que são considerados seus patrões. Na verdade, eles relataram muitos problemas que havia no passado, quando a gestão da mão de obra era de responsabilidade dos sindicatos, e como muitas pessoas ficavam prejudicadas. Dessa forma, o OGMO significou organização e pontualidade nos pagamentos, além de objetividade nas convocações de serviços, demonstrando certo grau de satisfação com essa instituição. Essas informações iniciais corroboraram com o depoimento do presidente do Sindicato dos Portuários durante entrevista na pesquisa exploratória.

No CVT, os trabalhadores formavam uma turma de, mais ou menos, 15 alunos que tinham, no mínimo, 45 anos. A média salarial variava entre eles, já que algumas funções eram mais bem pagas que outras. Dentre eles, alguns já estavam aposentados, mas ainda exerciam suas atividades. Havia trabalhadores analfabetos também, de forma que alguns levaram o questionário para casa para que seus familiares ajudassem no preenchimento, outros eram auxiliados pelos colegas em sala mesmo.

No segundo dia de visita, meu plano inicial era de fazer entrevistas individuais, mas houve prova, eles terminaram cedo e não podiam sair do espaço, então o coordenador me pediu para ficar com a turma toda na sala. Mais uma vez houve uma espécie de roda de conversa ou entrevista em grupo, que trouxe algumas perguntas do roteiro de entrevista e eles

responderam, discutindo uns com os outros.

Um tema que também surgiu muitas vezes foi a questão do cuidado com a saúde e, sobre isso, eles possuem muitas críticas ao OGMO. Dentre elas está a falta de confiança na instituição para onde são encaminhados com o objetivo de fazer os exames exigidos: eles prefeririam que fossem feitos em outro local. Outra questão que os trabalhadores apontam é que deveria ser requisitado um maior número de exames e que eles fossem mais detalhados. Além disso, segundo eles, os médicos do OGMO poderiam ser mais rigorosos ao analisar esses exames, protegendo a saúde do trabalhador. Destaco também que há bastante literatura sobre os trabalhadores portuários avulsos a partir da área da saúde, mais numerosos que os de sociologia, por exemplo.

Outro ponto que foi criticado com relação ao OGMO foi a obrigatoriedade de acatar a, no mínimo, 70% da chamada. Eles argumentaram que se o trabalho é avulso, então eles deveriam ter maior liberdade para aceitar ou não determinados serviços, já que alguns são mais bem pagos que outros. Para esses trabalhadores, os sindicatos deveriam ter lutado para evitar esse acordo que prejudica o trabalhador. Em um segundo momento de inserção ao campo, como descreverei posteriormente, essa obrigatoriedade havia sido abolida.

Em outra visita ao CVT tive acesso a outra turma, porém, havia cinco pessoas que estavam presentes nas outras reuniões. Mais uma vez, o coordenador pediu para que eu ficasse com a turma em sala, já que o professor não havia chegado. Fiquei receosa de ser repetitivo, já que também distribuí o questionário, lendo e apresentando-o, mas outros assuntos surgiram. Eles falaram com orgulho da antiguidade na função de que teriam muitas informações para compartilhar. Um dos assuntos levantados foi a implantação de novas tecnologias, já que eles vivenciaram as mudanças com a intensificação da automação e a obrigatoriedade do uso de equipamento de proteção individual (EPI). Apesar disso, eles ainda sentiam que o ambiente de trabalho mantinha-se perigoso, já que ainda havia acidentes com mortes, além da insalubridade como consequência do contato com cargas tóxicas (como enxofre), mesmo com o uso dos EPIs.

Em quarta visita ao Centro Vocacional Tecnológico mais uma vez o responsável pelo curso pediu que eu ficasse em sala com a turma, porque o professor estava em operação no porto. Inicialmente meu intuito era dar início às conversas individualmente, então essa situação me frustrou. Na sala, eu falei aos trabalhadores que iniciaria essa nova fase com

entrevistas informais com quem se dispusesse a isso, individualmente e com registro por meio de gravação de áudio. Na sala, então, eles escolheram entre si uma pessoa para ser entrevistada em primeiro lugar, porém devido ao contexto teria que ser ali na sala em meio aos outros trabalhadores. De forma que o entrevistado estava visivelmente desconcertado com a situação e desmotivado a responder as perguntas, dando respostas breves em voz baixa. Algumas vezes, inclusive, teve seu depoimento interposto com opiniões contrárias. Portanto, tenho consciência de que as respostas desse entrevistado devem ser analisadas de forma a considerar sua fala importunada pelo cenário em que se encontrava a entrevista. Depois desse encontro, os demais que aconteceram pela manhã foram com entrevistas individuais, seguindo roteiro de perguntas que está em anexo (ANEXO 1).

No turno da tarde, foi iniciada uma nova turma em que estavam presentes pessoas de perfil diferente das anteriores. Mais uma vez, em sala de aula, me apresentei, distribuí o questionário e li as perguntas, apresentando e me disponibilizando a tirar dúvidas. Foi notável a diferença da turma anterior pela velocidade em que acompanhavam as questões e respondiam.

Dois deles, após o término da aula, vieram conversar comigo. Era bem jovens, em torno de 23 anos, contratados a partir de seleção pública e graduandos em universidade pública. Também se dispuseram a me dar seus depoimentos, afirmando que poderiam me ajudar e justificando seu interesse em participar da pesquisa por conta de seu conhecimento relacionado às leis que regem o trabalho portuário. Era notável que eles não se enxergavam como pertencentes ao grupo de TPAs mais antigos, ao passo que sua fala constituiu-se de grande valia ao apresentar outro viés desses trabalhadores. Eles relataram a dificuldade em articular estudos com o trabalho, principalmente, por este ser avulso e ter uma característica intermitente. Eles descreveram a si da seguinte maneira: o primeiro tendo um perfil mais “estourado” e combativo na luta pelos seus direitos; e o segundo, mais calmo, considerando-se permissivo com o que ele considerava injusto por não estar interessado em permanecer naquela atividade por muito tempo. O primeiro deixou de pagar o sindicato, porque ele não tinha apoio em suas reivindicações, já que – por conta das obrigações no curso de graduação – ele não conseguia muitas vezes alcançar o mínimo de 70% das chamadas. O segundo continuava associado por conta dos benefícios da estrutura oferecida pelo sindicato, já que este trabalhador tinha residência em cidade vizinha de Fortaleza.

Logo após a aula, tive uma conversa informal e bastante proveitosa com o professor, já que, além de ministrar aulas ali também trabalhava em uma das empresas operadoras portuárias e fora funcionário do OGMO, por isso possui experiência de convivência com os portuários avulsos. Ao falar sobre as contradições entre o perfil dos trabalhadores mais novos e o dos mais antigos, ele respondeu que se trataria de uma diferença cultural entre eles. Os mais antigos teriam pouca escolaridade e seriam mais “brutos” e desrespeitosos, inclusive com desentendimentos com outros trabalhadores. Ele descreveu, então, um evento em que um engenheiro – que provavelmente estava como fiscal – havia flagrado um TPA urinando em cima da carga, que eram barras de ferro e que, por isso, poderiam ser danificadas. Quando o engenheiro repreendeu-o, o portuário avulso teria agredido-o verbalmente. Como consequência, o armador¹² não pretendia voltar a movimentar a carga no Mucuripe, então provavelmente iria para o Porto do Pecém.

Para o professor, muitas vezes a diminuição de movimentação no Porto do Mucuripe é também consequência da má qualidade do serviço realizado ali. Outro exemplo de atividade insatisfatória no porto seria o chamado “corpo mole” motivado principalmente quando a atividade em questão não é lucrativa para o trabalhador, quando o serviço não é bem pago. Eles executam em mais tempo do que seria necessário ou com quantidade maior de pessoas, ficando mais caro para o contratante. Outro ponto que acredita trazer consequências negativas para a produtividade é a estabilidade na função de portuário avulso, por – de certa forma – permitir que eles trabalhem de forma ineficiente, com a certeza de não serem punidos.

O professor acredita que esse tipo de comportamento não seja completamente individual, mas também uma consequência do ambiente em que o trabalhador nasceu e vive, muitas vezes sem necessidades básicas atendidas, sem escolaridade, alguns envolvidos com atividades ilícitas.

Considero as falas dessas pessoas que estão também exercendo outras funções constituintes do mundo do trabalho dos portuários avulsos como importantes fontes de informação, já que podem transmitir sua interpretação dessa classe a partir de um olhar externo, mas ao mesmo tempo com convivência próxima. São, portanto, dados que corroboram ou divergem da fala dos TPAs e me auxiliam no processo de distanciamento e

12 Pessoa física ou jurídica responsável pela exploração do navio, sendo proprietário ou não do mesmo.

estranhamento diante dos sujeitos sobre os quais se debruça esta pesquisa.

Sobre as entrevistas informais realizadas com os TPAs, optei por utilizar o método da entrevista narrativa em que está inserida a história oral. Seguindo essa metodologia, como esboçado no item anterior, sobre discussão metodológica, inicio a entrevista pedindo uma breve apresentação – para identificação no momento da transcrição – com nome, idade, escolaridade e lanço perguntas que remetem à história de vida da pessoa relacionadas ao seu ofício. Aqui se diferencia de uma narrativa biográfica, pois não se volta às memórias gerais sobre a vida do sujeito, mas àquelas relacionadas ao objetivo da pesquisa. De que forma ele iniciou sua carreira? Com quantos anos? Quem havia indicado o serviço? Como era o cotidiano desse serviço?

Alguns dos entrevistados eram mais objetivos nas respostas, outros faziam longos relatos e traziam algum evento específico, como um caso de exploração dos colegas registrados na época em que o interlocutor era *baquim* ou algum acidente de trabalho, ou mesmo histórias pessoais, como consequências do alcoolismo. Durante os relatos, algumas vezes eu mudava a ordem das perguntas por ter alguma associação com o que estava sendo falado, ou trazia outras que não estavam no roteiro quando também essa narrativa se constituía como relevante para a pesquisa.

Os entrevistados aparentavam, na maioria das vezes, confortáveis nesse momento. Gentilmente foi oferecida pelos funcionários do CVT uma pequena sala climatizada com uma janela de vidro que dava acesso visual para o *hall* de entrada. Algumas vezes, alguém passava e cumprimentava ou mesmo avisava sobre o lanche, e a conversa era interrompida. Mas, na maioria das vezes, o final da entrevista ficava por conta do horário, já que – no final da manhã, em torno de 11:00 horas – eles se apresentavam na escala do OGMO. Portanto, após a aula naquele período da manhã, algum oficial da Marinha trazia o lanche - refrigerante, biscoito, sanduíche -, e eles seguiam para a chamada.

Para mim, esse primeiro momento favoreceu o amadurecimento da sensação de segurança diante do campo. Primeiramente na desenvoltura das entrevistas, por estar em um lugar que não estava relacionado a alguma instituição que poderia ser criticada, e por me acolherem positivamente no ato da pesquisa. E também pela segurança física, já que o bairro onde se localiza o porto, os sindicatos e o CVT é considerado, em Fortaleza, um local perigoso.

Outro instrumento imprescindível nesse momento da pesquisa foi o questionário por escrito que foi distribuído nas salas de aula. Isso possibilitou um primeiro contato com os trabalhadores portuários avulsos a fim de que eu pudesse traçar um perfil desses interlocutores e, com isso, definir um guia de perguntas para as entrevistas orais. Além disso, já naquele primeiro momento em que se intercalaram dados quantitativos e conversas em grupo algumas pressuposições foram refutadas, outras despontaram, e outras foram confirmadas. Ao final dessa etapa da pesquisa, os dados tabulados enriqueceram a análise do campo a partir dos elementos que caracterizaram o perfil do grupo pesquisado.

Esse grupo entrevistado tanto por meio de questionários quanto pelas conversas registradas foi delineado de forma aleatória, em outras palavras, por amostragem não probabilística. Os interlocutores foram abordados em um local específico: o Centro Vocacional Tecnológico, onde são ofertados cursos de capacitação para esses trabalhadores. De forma que o objetivo não era buscar o número equivalente de representantes nas diferentes categorias, como idade, tempo de serviço ou grupo de trabalho, mas de acessar os portuários avulsos que ali estavam, um local de interseção das diferentes instituições envolvidas no campo.

3.2 Percursos do trabalho de campo: incursão nos sindicatos e sistematização em eixos analíticos.

Na segunda fase da pesquisa de campo optei por fazer as entrevistas nos sindicatos tanto com os membros das diretorias quanto com os trabalhadores sindicalizados que ali circulavam. As motivações dessa escolha foram a ausência de cursos no Centro Vocacional Tecnológico no período, e a possibilidade de entrevistar pessoas que não frequentavam o CVT ou que possuíam maior proximidade com o sindicato.

Iniciei, portanto, essa tentativa de entrevistar os dirigentes dos sindicatos com um presidente recém eleito e que havia sido bastante elogiado pelos associados. Foi marcada, então, a entrevista para um dia no início da tarde, na sede administrativa do sindicato, que fica próximo à beira mar de Fortaleza, local bastante valorizado no mercado imobiliário.

Nesse prédio funcionou o hospital dos arrumadores tão falado pelos trabalhadores

como uma referência aos tempos áureos da categoria e dos sindicatos. Externamente, a construção de dois andares parecia não ter sido reformada há algum tempo. Havia entrada para embarque e desembarque de veículos e, na parte interna, um pequeno *hall* onde se via uma placa com as informações de inauguração, e, à esquerda, uma ante sala - separada por um balcão e grade - onde um porteiro recebia as pessoas. Falei, então, que havia marcado uma entrevista com o presidente, e o porteiro foi pessoalmente checar se o mesmo se encontrava em sua sala. Diante da resposta afirmativa, ele permitiu meu acesso ao prédio, e me dirigi à porta indicada.

A porta estava trancada, mas foi liberada na sequência. Ao entrar na sala percebi o esquema de segurança da mesma, munido de câmeras para vários ambientes do sindicato e abertura da porta da sala por controle. Esse aparato destoava do Sindicato dos Portuários, que eu já havia visitado, que apresentava uma estrutura bem mais simples.

Me apresentei novamente, já que havia passado muito tempo desde o primeiro encontro presencial, e falei brevemente da pesquisa. O presidente disse que não poderia me atender naquela tarde, porque ele teria que cobrir as atividades do tesoureiro, que não comparecera, então marcamos para outro dia pela manhã. Antes de sair, porém, eu falei sobre as perguntas, quanto tempo em média seria a duração da entrevista e de como ele fora elogiado pelos arrumadores entrevistados. Esse assunto despertou seu interesse e o fez tecer comentários sobre o trabalho no sindicato, que esses elogios eram consequência do reconhecimento diante de seu trabalho. Ele destacou como esse trabalho exercido pelo presidente do sindicato era voltado para os demais trabalhadores. Em suas palavras, o presidente tinha duas vidas: “a nossa e a deles”.

Um próximo encontro, porém, não aconteceu por conta de diversos cancelamentos por parte do presidente, então decidi seguir as entrevistas em outros sindicatos. Entrei em contato com um dos informantes que trabalhava no CVT, o coordenador dos cursos, e que havia me auxiliado bastante no primeiro momento das entrevistas. Soube que ele não estava mais com aquele mesmo emprego, mas, por conta de sua boa relação com todos os sindicatos, ele seguia se dirigindo aos arredores do porto à procura de uma nova posição. Esse informante, que vou chamar de *Oceanic*, mais uma vez se mostrou solícito nessa retomada do trabalho de campo, inclusive, me concedendo uma entrevista para falar sobre sua relação com os TPAs e com a instituição para a qual trabalhava.

Retornei, então, ao primeiro sindicato que fui: ao dos portuários. Lá me recebeu para entrevista o vice presidente, que – assim como o presidente – se mostrou uma pessoa muito atenciosa. Chamá-lo-ei de *Nord Pluto*, que me forneceu uma série de informações sobre diversos aspectos, me apresentou a outros trabalhadores e se ofereceu para dar suporte, se necessário. A entrevista se deu na mesma sala de reuniões do sindicato, onde havia ocorrido a pesquisa exploratória, com o presidente que chamo de *Gurupá*. Durante essa conversa com *Nord Pluto*, *Gurupá* entrou na sala e, inclusive, contribuiu com algumas informações.

Nessas conversas da sala do Sindicato dos Portuários estava sempre presente *Ile de Brehat*, única funcionária da instituição. Ela também me concedeu entrevista, falou de sua história de vida, da oportunidade que ela considerava tão positiva de ter chegado ali naquele serviço e de como a relação entre ela e os demais trabalhadores foi sempre de respeito e companheirismo. Inclusive, ela acompanhou temerosa a implantação do OGMO e falou de como boa parte de seu serviço passou a ser de responsabilidade dessa nova instituição. Serviços como a contabilidade dos pagamentos dos TPAs, emissão de comprovantes de pagamentos e repasse dos benefícios trabalhistas ao governo. Mas *Ile de Brehat* foi mantida como funcionária e falou, com orgulho, que ela exerce muitas atividades ali no prédio, inclusive, de limpeza da sala da diretoria e de reuniões.

As entrevistas seguintes ocorreram de forma similar: eu me dirigia ao sindicato e procurava algum trabalhador disposto a dar seu depoimento, que, em geral, se estendia por uma hora a uma hora e meia. Alguns ficavam desconfiados que eu pudesse ser algum tipo de fiscal, declaravam-se ocupados com outras atividades e negavam as entrevistas. Outros, porém, eram mais extrovertidos e prestavam longos e ricos depoimentos, mesmo não estando agendados. Um deles foi no pátio do sindicato no período em que o trabalhador aguardava o horário da escala e também do almoço. Outro foi na calçada do prédio, durante a tarde, quando cheguei e o abordei, apresentando-me. Foi também no prédio do Sindicato dos Portuários onde o presidente do Sindicato dos Vigias preferiu marcar, alegando que seu prédio não tinha estrutura para me receber.

Já os diretores do Sindicato dos Estivadores não se mostraram de fácil acesso. *Oceanic* foi pessoalmente comigo no prédio, que se encontrava um pouco mais distante dos demais, mas ainda nas proximidades do porto. Porém, os diretores estavam sempre em reuniões ou ausentes do sindicato. Um deles, o tesoureiro, que *Oceanic* afirmou ser mais

amistoso, marcou uma entrevista, mas não concordou em gravar áudio. Porém no pátio do sindicato, pude entrevistar outros trabalhadores que concederam seus depoimentos despreocupadamente.

O que me chamou a atenção no sindicato dos estivadores foi a diferença da estrutura com relação aos demais. Ele se encontrava com pintura recente, havia armários para cada trabalhador, e o pátio com revestimento de cerâmica. Há duas justificativas diante dessas diferenças: a primeira seria um cuidado maior por parte do mandato do sindicato com relação à estrutura do prédio; e a segunda, uma maior capacidade financeira dessa categoria com relação aos demais.

Sobre os conferentes, não foi possível contato com nenhum deles, mas somente com TPAs de outras categorias que exerciam também essa função por conta da multifuncionalidade. Essa categoria parece ser ainda mais distante dos demais por ser constituída de um número reduzido de trabalhadores e, segundo o relato dos outros entrevistados, gozar de regalias nas escalas e ter salários maiores. Mas também foi falado sobre a importância desse serviço, que se diferencia dos demais por necessitar de maior planejamento: seria um trabalho mais intelectual e menos braçal.

Outras pessoas que trabalhavam diretamente com os TPAs também ajudaram a compor as informações do trabalho de campo. Algumas delas forneceram chaves importantes para a interpretação de dados por meio de conversas informais não registradas em áudio, mas em diário de campo. Cito a seguir alguns desses informantes. Um supervisor da Companhia Docas, ainda na pesquisa exploratória, me recebeu no Porto do Mucuripe e me mostrou a estrutura, descrevendo resumidamente as operações no pátio e os profissionais envolvidos. O professor do curso no CVT, com quem conversei longamente e ouvi seu ponto de vista com relação a essa categoria dos portuários avulsos, me forneceu algumas chaves de interpretação de determinados eventos relacionados ao mundo do trabalho dos TPAs. Com dois deles, *Ile de Brehat* e *Oceanic*, pude registrar as entrevistas em áudio e me forneceram, igualmente, muitos dados que contribuíram para a análise das informações.

Outra forma menos tradicional de coleta de entrevistas foi por meio do aplicativo de celular *whatsapp*, preferido pelos trabalhadores mais novos ou aqueles que aparentavam mais atarefados. Algumas dessas pessoas enviaram respostas bem aquém daquelas fornecidas presencialmente, mas um dos entrevistados replicou detalhadamente por meio de áudios todas

as perguntas do roteiro que enviei por escrito. O depoimento dele também foi de grande valia por ser um representante dos TPAs que entraram por meio de seleção pública mais recentemente.

Ao todo, reunindo-se as duas fases de trabalho de campo foram 24 entrevistas registradas, totalizou-se 1360 minutos de gravação, das quais 22 foram transcritas. Abaixo explico detalhadamente a natureza delas:

Duas gravações feitas em sala de aula do CVT, de forma que preferi chamar esse momento de roda de conversa com os TPAs. Acredito que elas tenham servido como guia para as entrevistas, pois não houve necessidade de transcrição. Analisei o material ouvindo cuidadosamente, fazendo notas das ideias que surgiram dali e que influenciaram nas entrevistas individuais, além de transcrever trechos mais instigantes e que poderiam ser utilizados no momento de interpretação dos dados. (120 minutos)

Uma entrevista não registrada em áudio, por preferência do trabalhador, de modo que fiz somente notas escritas em meu bloco;

Uma entrevista foi feita pelo aplicativo *Whatsapp* por meio de áudios;

22 entrevistas individuais registradas por gravação de áudio e transcritas.

Com relação à divisão das entrevistas por categoria ficaram assim dispostas: 7 portuários, 8 arrumadores, 1 vigia, 3 estivadores, e 2 eram trabalhadores de outras áreas relacionadas aos TPAs (um ex-funcionário do OGMO e uma funcionária do sindicato dos portuários). Com o funcionário do Porto do Mucuripe houve uma conversa informal sobre as estruturas do porto em questão, mas também registrada em áudio. Dentre as categorias dos TPAs não houve entrevista com conferentes, apesar de dois trabalhadores entrevistados de outras categorias também prestarem serviço como conferentes dentro da multifuncionalidade.

No geral, os trabalhadores que concederam entrevistas foram receptivos e não se mostraram relutantes em responder as perguntas. A maioria dos depoimentos dos TPAs nessa segunda fase do trabalho de campo foi prestada em locais abertos onde outras pessoas podiam ouvir ou interagir, como calçadas, pátio dos sindicatos ou mesmo no escritório dos sindicatos, com acesso livre ao trânsito dos demais.

Com o intuito de trazer à pesquisa os dados referentes aos trabalhadores

portuários avulsos, gerados e compartilhados pelo Órgão Gestor de Mão de Obra, acessei planilhas abertas ao público em seu sítio eletrônico¹³. Esse material será apresentado no capítulo específico sobre os TPAs, apesar de se tratar de dados já obsoletos relativos ao ano de 2012. Assim como essas informações, toda a página parecia caduca, já que o material mais recente ali fornecido era referente a esse ano. Outro aspecto a ser destacado é que parte do material lá disponibilizado em 2019 foi retirado em 2020, como organograma, documentos, galeria de fotos e diretoria.

Outra mudança foi a construção de um novo site, cuja principal atividade é a requisição de mão de obra avulsa por esse meio. Atualmente, no ano de 2020, nenhum tipo de requerimento de mão de obra é feito no pátio do OGMO, ou em qualquer outro espaço físico, como era feito até então; somente por meio virtual.

Para a sistematização do material empírico, os dados sobre os trabalhadores portuários avulsos do Porto do Mucuripe foram classificados em trechos e agrupados em seções para viabilizar sua análise. As passagens das falas que possuíam conteúdo semelhante foram reunidas nessas seções e convergiam nas mesmas afirmações.

Primeiramente foram identificados diversos itens, que foram agrupados em grandes temas de análise com o objetivo de tornar mais didática a escrita da tese e favorecer um diálogo entre dados de pesquisa de campo e corpo teórico. Os temas são os seguintes: I) perfil dos TPAs; II) configuração do trabalho; III) visão do ofício; IV) sindicato no contexto do trabalho; V) processos de modernização do trabalho portuário avulso; VI) contexto portuário. Esses temas de análise, criados a partir de informações que os próprios entrevistados forneceram, serão trazidos ao longo deste texto a fim de vincular com as referências históricas e teóricas reunidas para a elaboração da tese.

A temática desta pesquisa, inserida na linha da Sociologia do Trabalho, aborda o grupo de profissionais identificados como trabalhadores portuários avulsos, buscando compreender as suas especificidades como categoria profissional e as mudanças nas relações trabalhistas a partir da implementação da Lei de Modernização dos Portos. De fato, a implementação dessa lei, decorrente do ajuste estrutural do país ao capitalismo financeirizado de caráter neoliberal, propicia uma heterogeneidade no interior da categoria dos portuários avulsos, constituindo gerações distintas com perfis diferenciados.

13 <http://sistema.ogmo-ce.com.br/Home/> e <http://www.ogmo-ce.com.br/index.html> .

Para viabilizar a pesquisa estruturante desta tese desenvolvi, de forma permanente, uma tecitura entre teorizações e campo empírico, resgatando dimensões históricas para compreender o universo laboral dos TPAs. Nessa perspectiva teórico-metodológica demarquei quatro eixos analíticos que assumem a condição de eixos norteadores. Quais sejam:

- I) mundo do trabalho e relações trabalhistas na contemporaneidade;
- II) modernização neoliberal no âmbito dos circuitos do ajuste estrutural brasileiro;
- III) gestão do trabalho e processos de precarização em meio a mudanças;
- IV) campo do trabalho portuário, sua história e suas particularidades.

Tais eixos organizaram meu olhar sociológico ao longo de todo o processo investigativo direcionando-me no trabalho de campo, que me exigiu um esforço metodológico para adentrar em um universo peculiar por mim desconhecido.

4 PORTO DO MUCURIBE

4.1 Deslocamentos socioespaciais no circuito de expansão do capital.

Até a década de 1940, os embarques e desembarques de cargas e passageiros em Fortaleza eram feitos nas regiões próximas ao centro da cidade onde hoje são conhecidas como “ponte velha” e “ponte metálica”. Essas operações eram consideradas, porém, de alto risco, já que as embarcações fundeavam¹⁴ a certa distância, e a movimentação até o cais era feita por meio de pequenas embarcações. Após estudos da topografia da cidade, em 1939, foi escolhida a região da ponta do Mucuripe para a construção de um novo porto, sendo iniciadas as obras do primeiro trecho de cais. Em 1952, foram finalizados os berços¹⁵ 1 e 2; em 1964, houve a construção do berço 3 e do muro de fechamento da área portuária; em 1968, foi construído o berço 4; em 1982, o píer petroleiro e, em 1984, o berço 5 foi concluído. Em 2014, o terminal de passageiros foi inaugurado, porém somente em março de 2019 – após dragagem para haver profundidade suficiente para movimentação das embarcações – houve a primeira atracação de um navio de passageiros nesse local.

Desde sua criação até os dias atuais o Porto do Mucuripe sofreu diversas mudanças estruturais que são descritas em diferentes fontes. Em uma rápida busca pela internet é possível visualizar fotos e escritos sobre essas reformas, mas poucas são as fontes que abordam o elemento humano que também estava presente naquele lugar. A narrativa tanto iconográfica quanto escrita presente nos meios de comunicação em massa apresenta-se como fonte de investigação para perceber sobre o que se fala e sobre o que se cala, revelando o discurso bastante presente nas medidas de intervenção do espaço urbano a partir de um projeto político e econômico subjacente, que, na maioria das vezes, não manifesta a fala da população envolvida, principalmente quando se trata de pessoas de baixa renda. Essa mesma população, porém, não é apática, pois requalifica e ressignifica esses novos lugares.

A ponta do Mucuripe já possui registros feitos pelos povos europeus desde sua chegada nas terras hoje conhecidas como brasileiras. Sua permanência aí não se prolongou inicialmente por conta do clima inconstante e pela presença de índios hostis, dado esse que

14 Lançar ferro ou âncora, ancorar.

15 Local estabelecido em um porto para atracação da embarcação.

indica presença humana na região desde essa época.

Figura 3: Pormenor do mapa da costa do Ceará de João Teixeira Albernaz, 1629. Destaque para a ponta do Mucuripe.



Fonte: Wikipédia.

Em 1604, liderados por Pero Coelho, houve um início de colonização pelos portugueses às margens do rio Ceará onde hoje se encontra o bairro Barra do Ceará, mas sem sucesso devido aos ataques indígenas e às intempéries, como a irregularidade das chuvas. Em 1621, Martin Soares Moreno fez nova tentativa de construção do forte e consolidação das bases no Ceará, mas, após sua saída, foi tomado pelos holandeses em 1637. Em 1649, os holandeses aportaram pela ponta do Mucuripe e fundaram o forte de Schoonenburg atualmente conhecido como Forte Nossa Senhora da Assunção, nome dado pelos portugueses após sua reconquista. Nesse período, foram feitos alguns registros em mapas da região, tanto por holandeses como por portugueses, como aquele feito por João Teixeira Albernaz – ilustrado na figura 3.

Ao longo da história, foram feitas várias estruturas na enseada do Mucuripe. A fim de resguardar o Forte no centro da cidade, foi construído o farol em 1846, conhecido atualmente como Farol Velho. Nesse ínterim, uma vila de pescadores se consolidou nessa região ao fundar dois centros habitacionais à margem do riacho Maceió. Fotos dessa época mostram casas populares, muitas vezes isoladas em meio às dunas.

Na faixa de areia mais próxima ao mar, ficavam as jangadas e as estruturas que os

pescadores utilizavam nos momentos de partida e chegada. Foi nesse local que foi construída a linha férrea por onde os trens iniciaram os transportes das pedras para a construção do quebra-mar. Nessa época, as famílias ribeirinhas foram deslocadas morro acima por conta da construção do porto e pelo processo de especulação imobiliária que se dava à beira-mar. A população passou a habitar os morros de Santa Terezinha, localizado no bairro do Cais do Porto, e do Teixeira, no bairro do Mucuripe.

Figura 4: Praia do Mucuripe na década de 1940. À esquerda vê-se o trilho por onde o material de construção do Porto era deslocado.



Autor desconhecido. Fonte: www.fortalezanobre.com.br

Como o processo de construção dos principais armazéns ao longo do cais do Porto foi bastante lento, iniciando em 1939 e finalizando em 1984, as famílias daquela área foram se deslocando a leste onde hoje se encontram os armazéns 4 e 5 e, posteriormente, para o Titanzinho, também localizado no bairro Cais do Porto.*

Como afirma Celso Castro em seu texto *Narrativas e imagens do turismo no Rio de Janeiro* (2006), a natureza turística de um local é uma construção cultural e é modificada ao longo da história criando narrativas de atração ao local. Fortaleza, por exemplo, tinha o mar como meio de chegada e saída de bens e transporte de pessoas, sendo valorizado o Centro da cidade. A cidade sempre teve no comércio sua principal fonte de renda, portanto, a maioria

de seus hotéis ficava nesse mesmo bairro e atraía a maioria dos frequentadores que vinham de fora da cidade. Em meados do século XX, porém, a praia passou a ser considerada local de descanso e lazer, sendo alvo de especulação imobiliária e remoção de famílias ribeirinhas, como dito anteriormente.

Citando Celso Castro:

Fica evidente, a partir desses exemplos, como a experiência turística muda, acompanhando, em linhas gerais, mudanças urbanísticas e culturais da cidade. (...) Não se trata de uma relação de determinação direta, e sim de interação: às vezes muda a cidade, muda o turismo; outras vezes, a partir de modificações no mundo do turismo, introduzem alterações urbanísticas na cidade. As narrativas e imagens associadas ao turismo são, portanto, uma importante via de acesso à história e à geografia culturais de uma cidade. (CASTRO, 2006, p. 84).

Sobre a história do Porto do Mucuripe, é possível encontrar informações em diversos sítios eletrônicos tanto do próprio porto sob a Companhia Docas do Ceará como em outros *blogs* em que a sequência de fatos é contada, principalmente, a partir das datas das obras (a mudança de local na cidade, o início da construção, a inauguração dos trechos) bem como decretos e demais legislações concernentes às atividades portuárias. Essa mesma forma de contar história está presente nas manchetes de jornais ao longo dos anos de construção, como aquela em destaque na figura 5 ¹⁶.

O que percebo é que, nessa narrativa, o elemento humano não está diretamente presente. Não se fala das famílias ribeirinhas removidas nem dos trabalhadores do antigo porto próximo ao centro que ficaram desempregados ou da necessidade de seu deslocamento para um lugar, naquela época, ermo e com poucas estruturas.

16 O registro foi feito na coleção de jornais do Plebeu Gabinete de Leitura, biblioteca social que funciona na sede da Associação Cearense de Imprensa. Outro acervo construído a partir de matérias jornalísticas é Cronologia Ilustrada de Fortaleza, fruto da catalogação feita por Miguel Ângelo de Azevedo, Nirez, disponível em arquivonirez.com.br ou pelo portal.ceara.pro.br.

Figura 5: Matéria em destaque do Jornal O Povo sobre a primeira atracação de um grande navio - *Mormacreed* - no Porto do Mucuripe, em 1949.

O porto é uma realidade!

O GENERAL STENIO LIMA DIZ DO SEU ENTUSIASMO COM A ATRACAÇÃO DO "MORMACREED" NO CAIS DO MUCURIPE - PALAVRAS DE REGEIZO DO GOVERNADOR FAUSTINO DE ALBUQUERQUE DIANTE DO GRANDE ACONTECIMENTO

A recepção da atracação, ontem, em Mucuripe, da grande esquadra norte-americana "Mormacreed", a nossa reportagem procurou, na manhã de hoje, ouvir as impressões dos exs. governador Faustino de Albuquerque, general Stenio Lima, comandante da Decima Regia Militar, os quais expressaram a sua satisfação de ver a atracação do navio em Mucuripe, mesmo nas condições em que se encontra aquela ancoradoura.

PALAVRAS DO GOVERNADOR FAUSTINO

O governador Faustino de Albuquerque, abordado pela reportagem do O Povo, estendeu as suas impressões em palavras que refletem franco entusiasmo.

Disse-nos o chefe do Executivo: "A atracação do "Mormacreed" no cais do Mucuripe é um acontecimento que se liga ao desenvolvimento econômico do Ceará. Não posso deixar de encerrar tal fato com a esperança bem fundada de que o nosso porto venha a ser uma realidade concreta. Só é de esperar, em face de tão significativa ocorrência, que outros navios de navegação mercante — nacionais e estrangeiros — se utilizem normalmente do cais de Mucuripe, estas condições de embarque se accentuam num ritmo anímico".

A OPINIAO DO GENERAL STENIO LIMA

Abordado pela nossa reportagem, o general Stenio Lima, ilustre comandante da Decima Regia Militar aqui sediada, teve as seguintes palavras:

"Como todo bom cearense, senti a mais grata satisfação em ver atracado no cais de Mucuripe o grande navio de carga "Mormacreed". De já, pode-se considerar parcialmente resolvido o problema do povo do Ceará, em que vivem as colônias em contrário. Não obstante não ser um centro no assunto, parece-me, entretanto, fácil e perfeita a atracação do cargueiro americano. Quando de minha visita, pude observar que o navio, a despeito de encontrar-se com um carregamento aquecido por fortes ventos, apresentava uma estabilidade admirável, que não se verificavam movimentos que infundissem na sua segurança".

Diante de que senti e observei, ontem, em Mucuripe, fiquei convencido de que o porto do Ceará já pode ser considerada uma realidade, pois a sua atracação torna-se um problema complementar, em termos de qual deveria desenvolver-se os esforços, precipitando, assim, a oportunidade de maior desenvolvimento à economia de nossa terra. Nessas condições, resta-me felicitar o Estado e o seu governo pela vitória conquistada, ontem".

NOVA ERA PARA A VIDA ECONOMICA DO CEARÁ

O capitão Hamblett, ilustre oficial de marinha mercante dos Estados Unidos e uma das figuras que lideraram destaque na última conferência mundial, participante que foi da grande batalha de fundacional, teve oportunidade de manifestar ao governador Faustino de Albuquerque o seu entusiasmo pelo acontecimento de ontem, accentuando e segurando:

— "Pode v. excia. ficar certo de que o meu navio, ao atracar no cais de Mucuripe, proporemos ao povo cearense, o início de uma nova fase para a sua vida econômica, pois, maiores serão as possibilidades, doravante, de mais accentuada frequência de navios estrangeiros. (...) O governo de v. excia. tem motivos para alegrar-se com os resultados dessa obra portuária, que assegurará resultados definitivos para o progresso da cidade e para a economia do Estado do Ceará".

Recepção do consul dos Estados Unidos no Independence Day

Comemorando a passagem da magna data nacional da America — Independence Day — o consul dos Estados Unidos, acreditado junto ao nosso governo, Mr. Richard Godfrey, dará, uma recepção à sociedade fortalezense na sede do Consulado, à rua Silveira Paulett, no proximo dia 4 de julho.

A recepção, que terá um cunho de mais alta distincção, iniciará-se às 12 horas, prolongando-se até às 18. Para ela, foram distinguidos com um convite do ilustre representante consular para comparecer, o inicio de uma nova era para a vida econômica do Ceará.

ATRACAÇÃO NO PORTO NÃO É DIFÍCIL, O COMANDANTE DO MORMACREED

Deve aumentar a tonalidade do ancoragem.

... de v. excia. ficar certo de que o meu navio, ao atracar no cais de Mucuripe, proporemos ao povo cearense, o inicio de uma nova fase para a sua vida econômica, pois, maiores serão as possibilidades, doravante, de mais accentuada frequência de navios estrangeiros. (...) O governo de v. excia. tem motivos para alegrar-se com os resultados dessa obra portuária, que assegurará resultados definitivos para o progresso da cidade e para a economia do estado do Ceará.

Fonte: Jornal O Povo, edição nº 6725, ano XXII – Fortaleza, terça-feira, 28 de junho de 1949.

Também é perceptível a relação da construção do novo porto com o discurso de modernidade e progresso econômico como se percebe, por exemplo, no trecho de matéria jornalística acima ilustrada. Citando o governador Faustino de Albuquerque, entrevistado pelo jornal no ano de 1949, ele fala: “A atracação do ‘*Mormacreed*’ no cais do Mucuripe deve ser recebida com entusiasmo, pois constitui(sic) acontecimento que se liga ao desenvolvimento econômico do Ceará”. Mais a frente, na mesma matéria, segue o trecho da entrevista com o capitão do navio atracado, Hamblett (O Povo, 1949):

Pode v. excia. ficar certo de que o meu navio, ao atracar no cais do Mucuripe, proporciona ao povo cearense o início de uma nova fase para a sua vida econômica, pois, maiores serão as possibilidades, doravante, de mais accentuada frequência de navios estrangeiros. (...) O governo de v. excia. tem motivos para alegrar-se com os resultados dessa obra portuária, que assegurará resultados definitivos para o progresso da cidade e para a economia do estado do Ceará.

Dessa forma, a coleta de dados sobre um evento histórico exige do pesquisador uma problematização das fontes. A posição em que está localizado aquele que fala na rede de relações revela também qual discurso será adotado, que informações serão reveladas e quais delas não serão divulgadas, de forma a manifestar as reivindicações de um só lado do jogo de

interesses.

Michel de Certeau em sua obra *A escrita da história* afirma que:

Toda pesquisa historiográfica se articula com um lugar de produção sócio-econômico, político e cultural. Implica um meio de elaboração que circunscrito por determinações próprias: uma profissão liberal, um posto de observação ou de ensino, uma categoria de letrados, etc. Ela está, pois, submetida a imposições, ligada a privilégios, enraizada em uma particularidade. É em função deste lugar que se instauram os métodos, que se delineia uma topografia de interesses, que os documentos e as questões, que lhe serão propostas, se organizam. (CERTEAU, 2008, p. 66-67).

Essa obra de Certeau aborda o fazer histórico problematizando-o enquanto construção de um discurso que não está de todo permeado pela objetividade, mas que revela o lugar de fala do pesquisador, sua trajetória e sua posição na rede de relações entre seus pares. Ao lançar meu olhar sobre essas fontes, busco questionar o dito e analisar os possíveis não ditos. Também devo pôr em xeque meu lugar de pesquisadora quando também trago minha trajetória, meus interesses, minhas ideologias, mas sempre mediada pelo exercício contínuo de questionar-me sobre o quanto do que tenho em mãos é um dado do campo ou decorre de influências de minhas paixões sobre o campo.

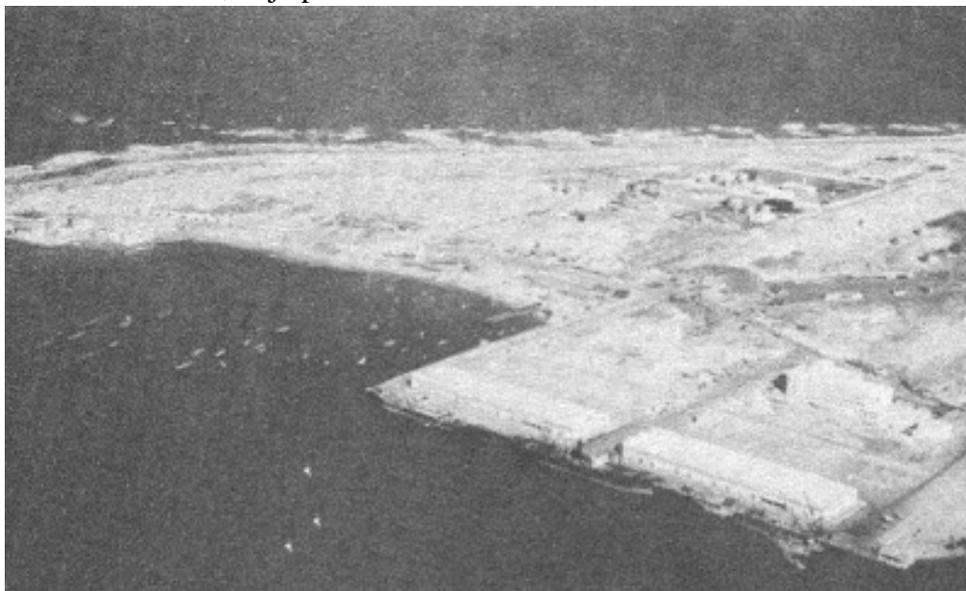
Outra fonte de análise são as fotos das diferentes etapas de construção do porto nas quais percebo semelhante recorte: é revelado, primeiramente, um lugar isolado coberto de dunas e algumas casas isoladas, a maioria delas de taipa. A presença humana, mais uma vez, é deixada em segundo plano da mesma forma que o impacto da construção do porto para a vida dessas pessoas.

Contudo, a enseada do Mucuripe foi historicamente marcada pela presença dos pescadores, que moravam em colônias. Ali também descansavam suas jangadas, partiam e chegavam do mar, de onde tiravam seu sustento. Com a construção do porto e a especulação imobiliária, essas pessoas foram paulatinamente afastadas dessa região: alguns, morro acima, e outros, a leste da ponta do Mucuripe, local onde não há águas protegidas, já que a enseada naturalmente forma águas abrigadas. As correntes nos mares fortalezenses têm sentido leste para oeste, na maioria das vezes, acontecendo correntes do nordeste ou norte poucas vezes. Dessa forma, o serviço dos pescadores ficou bastante prejudicado.

Ainda no início da construção do porto, eles permaneceram nas redondezas enquanto aquela área não limitava seu acesso e não se finalizavam as obras dos cinco armazéns. É possível observar, na figura 6 abaixo, pequenas embarcações entre a ponta do

quebra-mar, à esquerda, e os armazéns já construídos, à direita.

Figura 6: Porto do Mucuripe, 1958. Destaque para as jangadas próximas ao costado do Porto, hoje proibidas nesse local.



Autor desconhecido. Fonte: www.fortalezanobre.com.br

Atualmente, as jangadas não são permitidas dentro da zona portuária ou área marítima do porto, ficando fundeadas próximas à avenida Beira-Mar. É permitido aos pescadores somente atravessar o canal de acesso dos navios ao porto, sendo proibidos de permanecerem nessa área para atividade pesqueira. Além desse acesso restrito, muitas embarcações estrangeiras chegam à Fortaleza com tripulação que não domina a língua portuguesa, o que inviabiliza a comunicação entre as embarcações. Portanto, muitas vezes seus trabalhos são prejudicados quando navios passam e destroem suas redes, sofrendo também o perigo constante de abalroamento.

A escolha de fontes iconográficas para análise é também pautada na ideia de que as fotos não são meras reproduções do real, mas recortes e leituras do ambiente a partir do olhar e das lentes do fotógrafo. E quando essas imagens se tornam fontes reveladoras de um lugar que não existe mais elas também tornam-se, assim como as narrativas por escrito, permeadas de sentido e são passíveis de serem analisadas enquanto registros históricos.

Como afirma Sandra Jatahy Pesavento, em seu livro *O imaginário da cidade*:

Esse é o ponto pelo qual o historiador se aproxima do urbanista e através do qual se

estabelece a possibilidade de resgatar, pela imagem urbana atual, as representações das cidades que passaram ou que pretenderam ser um dia. Mas se o urbanista se preocupa com a forma e com os planos de intervenção na cidade, o historiador recolhe fotografias e pinturas – elas também formas iconográficas de registro do sensível. (PESAVENTO, 1999, 15).

Além do Porto do Mucuripe em si, no seu entorno também foram construídas várias estruturas ligadas a ele, como os moinhos das empresas J. Macedo e M. Dias Branco, a Refinaria Lubnor da Petrobrás, os silos de armazenamento de derivados do petróleo, como gás de cozinha e gasolina, além do terreno reservado para as locomotivas. Essas estruturas estão envoltas por cercas e paredes que, juntamente com o muro da área portuária, permanecem isoladas das ruas. Essa questão atrelada à presença constante de caminhões faz com que, atualmente, a região não seja muito atrativa para pedestres.

Essas ruas são alvo do discurso do medo, presente também em grande parte da cidade de Fortaleza. Os motoristas de ônibus aconselham seus passageiros a não descerem ali próximo ou a não esperarem os ônibus nas paradas, sob o risco constante de assaltos. Em sua análise dos programas de planejamento urbano, Jane Jacobs critica a desconsideração dos usos que são feitos pela população em geral no espaço público urbano. Além disso, as pessoas nas ruas e calçadas são como faróis que se lançam a outras pessoas numa vigilância social que diminui a sensação de insegurança.

O principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos. Não devem se sentir ameaçadas por eles de antemão. [...] E, quando temem as ruas, as pessoas as usam menos, o que torna as ruas ainda mais inseguras. A primeira coisa que deve ficar clara é que a ordem pública – a paz nas calçadas e nas ruas – não é mantida basicamente pela polícia, sem com isso negar sua necessidade. É mantida fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados. (JACOBS, 2009, p. 30-32).

Mas a percepção que um motorista de ônibus tem, bem como os transeuntes a bordo de automóveis na velocidade do cotidiano, pode não apreender o uso do espaço público pela população local. São moradores que utilizam as calçadas para se deslocarem, estudantes de uma escola da prefeitura, trabalhadores que se deslocam na parte externa do porto, trabalhadores informais que vendem comidas nas ruas, por exemplo, banquinhas de jornal. Ao me deslocar com todo o receio – por também já ter introjetado o discurso do medo – até o prédio do Sindicato dos Portuários, que fica na avenida em frente ao porto, deparei-me com alguns dos portuários sentados calmamente na calçada. Havia também outro grupo do lado de dentro do prédio – cujas portas permanecem abertas – em um carterado entre associados,

presidente e secretário. Nenhum deles me disse para ter cuidado no bairro.

José Guilherme Cantor Magnani propõe uma metodologia de análise do espaço urbano por meio da etnografia num olhar *de perto e de dentro*, permitindo ao pesquisador acompanhar seus interlocutores, observar os movimentos e equipamentos do lugar a fim de perceber as nuances que um olhar distante não permitiria:

[...] há uma gama de práticas que não são visíveis na chave de leitura da política [...] é justamente essa dimensão que a etnografia ajuda a resgatar. A incorporação desses atores e suas práticas permitiria introduzir outros pontos de vista sobre a dinâmica da cidade, para além do olhar “competente” que decide o que é certo e o que é errado e para além da perspectiva e interesse do poder, que decide o que é conveniente e lucrativo (MAGNANI, 2002, p. 15).

A partir da noção de que a história contada é permeada pelos interesses daquele que fala a partir de seu lugar numa rede de relação entre seus pares, fiz uma análise de fontes de rápido e fácil acesso pela internet, dentre elas enciclopédias livres, blogs e catálogos de jornais antigos disponibilizados *on line*¹⁷ a respeito da história contada sobre o Porto do Mucuripe, em especial sua construção. Outra fonte de análise foram fotos antigas, também disponibilizadas na rede internacional de computadores. Pude perceber, portanto, que as datas das obras e legislações concernentes são a forma de contar esses fatos, mas não são facilmente encontrados depoimentos sobre a remoção de famílias ribeirinhas por conta do porto e a especulação imobiliária com a crescente valorização da praia. Esse tipo de informação é encontrada somente a partir de pesquisa mais extensa com materiais acadêmicos em história, geografia ou arquitetura.

A academia surge como meio de divulgação diante da expressão dessa parcela da população, que muitas vezes é silenciada por conta de interesses econômicos e desprezo político. Além desse meio já legitimado, essas pessoas não são apáticas, o que pode ser observado a partir dos usos e contra-usos – não esperados pelas políticas urbanas – que são feitos no espaço público e que, como afirma Rogério Proença Leite, permite a diversificação dos sentidos esperados para determinados lugares.

A cultura do surfe, por exemplo, permite que os jovens moradores se reapropriem da praia e do mar em tempos de desvalorização da atividade pesqueira, quando os próprios pescadores têm cada vez mais dificuldade em praticar sua profissão. Músicos e demais artistas

17 https://pt.wikipedia.org/wiki/Porto_do_Mucuripe ; <http://www.fortalezanobre.com.br/> ; <https://acervo.fortaleza.ce.gov.br/pesquisa?total=1000&tema=HIST%C3%93RIA+E+CULTURA&pagina=2> <https://arquivonirez.com.br> ; <https://portal.ceara.pro.br> .

residentes no bairro também promovem diversos projetos sociais, expressando-se por meio da arte, como é o caso do movimento “Produtos do Morro” em que um *rapper* chamado Erivan grava – muitas vezes gratuitamente – as músicas produzidas pelos jovens moradores do bairro do Cais do Porto e Vicente Pinzon.

A complexidade do modo de vida das pessoas que moram no entorno muitas vezes é ignorada frente aos eventos violentos que porventura possam acontecer ali por conta da presença de facções, comum em toda a cidade de Fortaleza. A violência está relacionada, porém, à situação financeira dos moradores, que vivem em casas simples. O Porto do Mucuripe está situado entre um espaço valorizado pelo mercado imobiliário, como a Beira-Mar e o bairro Meireles, e uma região com grande movimentação turística: a Praia do Futuro. Contudo, a circunvizinhança é composta por casas populares, além da estrutura de apoio à movimentação portuária, como já citei.

Finalmente, após uma breve análise do contexto histórico da construção do porto, do impacto para a população do entorno e de como se dá o uso do espaço atual, seguem considerações sobre sua estrutura interna e movimentações de cargas.

4.2 Características físicas e administrativas do porto e natureza das cargas movimentadas

Como explicitado no início deste capítulo, o porto da cidade de Fortaleza encontrava-se inicialmente na área do Poço da Draga, próximo ao centro da cidade, onde ainda se vêem os prédios de armazéns com novos usos e a antiga linha férrea. Os navios permaneciam fundeados a certa distância devido à baixa profundidade do local, enquanto embarcações menores faziam as operações de embarque e desembarque de cargas e passageiros pelas atualmente chamadas Ponte Velha e Ponte Metálica, locais hoje utilizados para lazer.

Devido a dificuldade operacional e aos inúmeros acidentes ocorridos no modo acima descrito, em 1933, foi outorgado ao Governo do Estado do Ceará a construção, aparelhamento e exploração do Porto de Fortaleza e, em 1938, foi estabelecida a enseada do Mucuripe para o local do porto (ESPÍNOLA, 2007). Em 1947, o Porto do Mucuripe foi

inaugurado, e toda a movimentação de carga e passageiros passou a ser executada ali. Ao longo dos anos seguintes foram sendo construídos no seu entorno as estruturas de armazém, depósitos e fábricas (RAMOS, 2003).

Em 1965, foi constituída a Companhia Docas do Ceará (CDC) com o objetivo de explorar comercialmente os portos do Ceará, transferindo-se a concessão do Estado para essa empresa. Em 1975, foi criada a Empresa de Portos do Brasil (PORTOBRÁS), empresa pública cuja atribuição foi de coordenar todos os portos do Brasil, de forma que a CIA Docas se tornou sua subsidiária. A PORTOBRÁS foi extinta em 1990, e a CDC passou a ter vínculo direto com o Ministério da Infraestrutura e, em 1995, com o Ministério dos Transportes.

Com a Lei 8.630 de 1993, seguindo as medidas de desestatização do Governo Federal a CDC passou por mudanças na sua estrutura organizacional, destacando-se o enxugamento do quadro de funcionários, inclusive com os Planos de Demissão Voluntária, comuns na época. Inclusive, alguns dos trabalhadores portuários possuíam vínculo empregatício com a CIA Docas, mas foram exonerados e registrados como avulsos no OGMO.

Em 2007, foi criada a Secretaria Especial de Portos (SEP) da Presidência da República, à qual a CDC passou a ser vinculada e permanece até os dias de hoje. A Companhia Docas do Ceará é, portanto, uma sociedade de economia mista¹⁸ que tem o objetivo de administrar e explorar comercialmente o Porto de Fortaleza, atuando como Autoridade Portuária e concedendo essa exploração às empresas privadas para execução das operações de embarque e desembarque de produtos.

O Porto do Mucuripe é considerado de porte médio e movimentado, principalmente, os seguintes produtos: castanha de caju, cera de carnaúba, metais, tecidos, frutas, trigo, malte, lubrificantes, combustíveis e derivados de petróleo¹⁹. Contíguo ao porto, há um dos maiores polos trigueiros do país, o que atrai navios carregados de trigo com os moinhos da M. Dias Branco, J. Macêdo e Grande Moinho Cearense. Ao entorno, soma-se uma fábrica de margarina, que recebe óleo vegetal diretamente dos navios por meio de tubulações e uma estrutura para receber e armazenar os derivados de petróleo, combustíveis, gás de cozinha, etc, que abastecem a cidade de Fortaleza e redondezas.

18 Fonte: www.docasdoceara.com.br, acessado em 08 de maio de 2019.

19 Fonte: <http://www.docasdoceara.com.br/o-porto>, acessado em 07 de maio de 2019.

A estrutura física do porto é constituída pelo molhe do Titan, emergido com pedras, com o objetivo de tornar as águas tranquilas na bacia de evolução e possibilitar a instalação portuária. Foram também construídos um quebra-mar na praia do Titanzinho e um píer petroleiro na outra extremidade. Visualizando-se a figura 7 observa-se, à direita do píer, um cais pesqueiro onde permanecem fundeadas embarcações de pequeno porte, que são proibidas de trafegar na bacia do porto ou de permanecer nos caminhos traçados por boias por onde percorrem os navios.

Figura 7: Imagem aérea atual do Porto do Mucuri com a identificação dos berços.



Fonte: LabTrans - UFSC, 2015.

O píer, que abriga os berços 201 e 202, recebe navios com granel líquido, seja óleo vegetal ou derivados de petróleo, e possui dutos que levam os produtos diretamente para fábricas e armazéns. Nos berços 101 e 102 atracam normalmente pequenas embarcações, como lanchas, rebocadores, navios militares e de pesquisa. O berço 103 recebe navios de granel sólido com produtos, como trigo, enxofre ou cimento. Os berços 104 e 105 são destinados a embarcações de carga geral, como aqueles carregados com pás eólicas, metais em geral e contêineres. Antes da construção e inauguração do Terminal de Passageiros, os cruzeiros atracavam nos berços 104 e 105, algumas vezes paralisando as movimentações de produtos. Atualmente os navios de passageiros já possuem local apropriado.

Todos os equipamentos utilizados para movimentações no Porto são de iniciativa

privada, sejam eles: guindaste móvel portuário (guindaste MHC), guindaste canguru, portalinos (descarregador para vários tipos de produtos), correia transportadora (esteira para transporte de grãos) e empilhadeiras.

Sobre a movimentação de produtos, como é possível observar na tabela 1, o embarque e desembarque de mercadorias provenientes de navios de cabotagem²⁰ vêm caindo drasticamente: em 2016 somaram-se 2.707.057 t e, em 2019, 1.428.115 t, uma diminuição de 47,24%. Esses dados não refletem, porém, a situação brasileira, cuja movimentação de cabotagem aumentou de 213.965.151 t para 240.909.125 t, ou seja, 12,59% de aumento.

Tabela 1: Comparativo de movimentações entre o Porto do Mucuripe e a totalidade de portos brasileiros entre os anos de 2016 e 2019, em toneladas.

ano	Porto do Mucuripe			Portos Brasileiros		
	cabotagem	longo curso	geral	cabotagem	longo curso	geral
2016	2707057	1925791	4632848	213965151	743462113	1002832039
2017	2679803	2388264	5068067	222781994	804672751	1087806826
2018	2500952	2436172	4937124	231434268	825407087	1122150130
2019	1428115	2964289	4392404	240909125	794366482	1104298070

Autoria própria. Fonte: Anuário Estatístico Aquaviário – ANTAQ

Essas informações corroboram o depoimento de um dos entrevistados sobre a movimentação do Porto do Mucuripe:

... porque esse ano (2019) foram poucas diárias, né, não tá igual 2017, né, caiu muito o serviço pro nosso sindicato, serviço de mão de obra a partir dos armazéns, diminuiu muito o serviço. Era pouco, diminuiu mais ainda (risos), o índice de... a maioria do nosso serviço é braçal, a receita federal ela... com um bom escâner, aí a porcentagem diminuiu de abertura de contêiner, desova de contêiner e ovação, aí com o escâner já vem, não precisa abrir o contêiner, pra ver o que tá dentro, pra ter uma ideia, se tem alguma coisa ilegal, dificilmente abre um contêiner agora, aí diminuiu a nossa mão de obra. (...) saiu, não sei se há dois anos atrás tava aí a “Login”, um armador, né, foram pro Pecém, aí ficou só a (CMA) CGM aí, aí a importação e a cabotagem diminuiu muito e com isso vai diminuindo a nossa mão de obra, né, aí tá vindo muita carga geral, como escória, o clic, o manganês, só que os equipamentos modernos que diminuem a nossa mão de obra (SEAPRIDE - arrumador).

As movimentações de longo curso, por outro lado, aumentaram tanto no Porto do

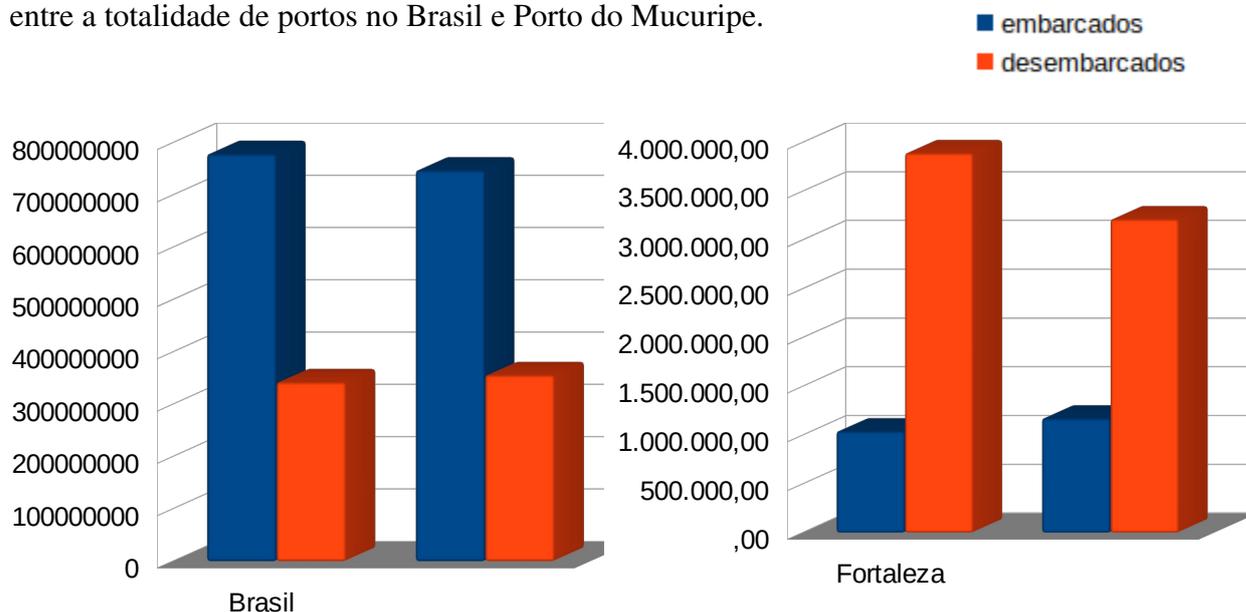
20 Navegação de cabotagem é a navegação entre portos de um mesmo país, diferenciando-se da navegação de longo curso, que seria entre portos de diferentes nações. Os dados apresentados na tabela são referentes ao total de “cargas movimentadas” em navegação por cabotagem e em movimentação geral, incluindo todos os tipos de navegação. Na navegação por longo curso, havia somente dados de “cargas transportadas”, que tomei como semelhantes a “cargas movimentadas” para a composição da tabela acima, sem alterar, contudo, o resultado da análise.

Mucuripe quanto no restante do Brasil; na capital cearense houve um aumento de em torno de 53,93% ao mesmo tempo que no âmbito nacional as movimentações cresceram em aproximadamente 6,85%. De forma que houve um aumento substancial com relação às cargas movimentadas entre Fortaleza e outros países, e uma forte queda na movimentação de cargas no âmbito nacional.

No Brasil, o embarque de mercadorias nos navios é maior que o desembarque, ou seja, mais produtos saem dos portos com destinos nacionais e internacionais. O gráfico 1 traz essas informações sobre o sentido da carga, comparando os anos de 2018 e 2019, quando os números praticamente se mantiveram. Nos dois anos analisados, somando as movimentações dos portos brasileiros, a maioria dos navios chegam vazios nos armazéns e terminais, saindo carregados de mercadorias dos mesmos. Já à direita do gráfico, está essa mesma comparação entre os anos supracitados, agora destacando o Porto do Mucuripe. É perceptível que – segundo os dados fornecidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a ANTAQ – essa característica se diferencia da maioria brasileira, quando a maior parte dos navios entra no porto com cargas. Dessa forma, um número maior de mercadorias ingressa na capital cearense por via marítima, que são destinadas, principalmente, para suprir as demandas do Estado: são encaminhadas para distribuição ao consumidor final ou são usadas como matérias-primas para fábricas.

Ao relacionar essa informação com a anterior, sobre movimentação de longo curso e cabotagem, é possível deduzir que houve expressivo aumento de importação de insumos no Porto do Mucuripe. Como no porto da capital cearense houve diminuição de navios de cabotagem, ou seja, navios que fazem a movimentação dentro do país, mas houve aumento de longo curso, que significa que houve mais navios transitando para diferentes países, concluo que houve um aumento da importação de produtos para o estado do Ceará entre os anos 2018 e 2019.

Gráfico 1: Comparativo do sentido da carga, se embarcadas ou desembarcadas em navios, entre a totalidade de portos no Brasil e Porto do Mucuripe.

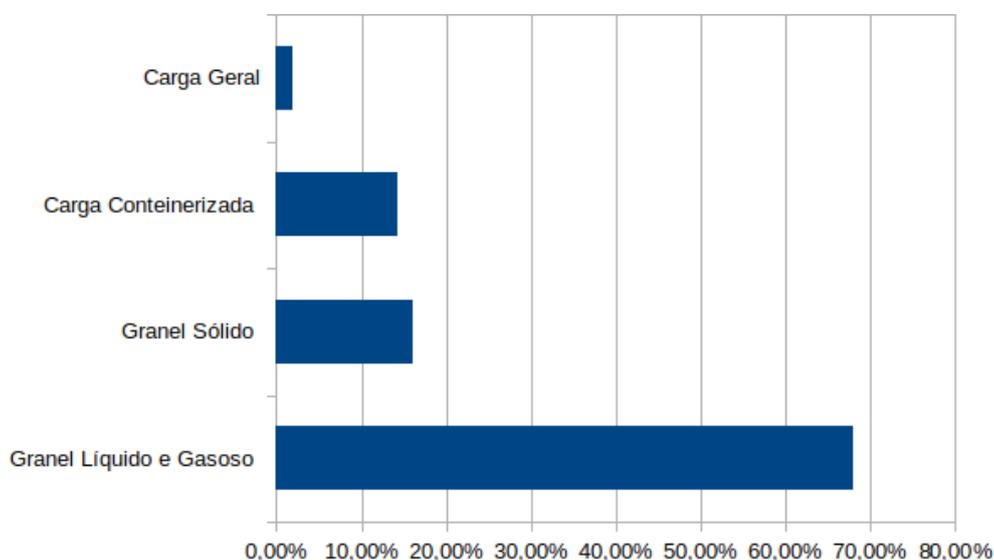


Autoria própria. Fonte: Anuário Estatístico Aquaviário – ANTAQ

Ao analisarmos o tipo de carga transportada de forma geral no Porto de Fortaleza vemos que a maior parte é compreendida por granel líquido e gasoso seguido por granel sólido. O granel líquido e gasoso são compostos por derivados de petróleo, como combustíveis e gás de cozinha, bem como óleo vegetal para a fábrica de margarina. Granel sólido é constituído principalmente por trigo para os moinhos, por fertilizantes²¹ e cimento. Durante o ano de 2019, a movimentação de granel líquido e gasoso foi bem superior ao granel sólido, como é possível ver no gráfico 2 abaixo. Porém, em anos anteriores essa diferença era menor, chegando a se equiparar em determinados meses do ano.

21 No tópico deste texto sobre as entrevistas com os trabalhadores portuários avulsos, os fertilizantes são citados por eles como um dos produtos insalubres que são manipulados, entrando em contato com o corpo do trabalhador mesmo com o uso de EPIs (Equipamento de Proteção Individual).

Gráfico 2: Tipos de carga movimentada no Porto do Mucuripe no ano de 2019.



Autoria própria. Fonte: Anuário Estatístico Aquaviário – ANTAQ

Também foi analisado o tipo de carga de acordo com sua origem, se proveniente de cabotagem, ou seja, de portos brasileiros ou de longo curso, quando oriunda de outros países. O granel líquido e o gasoso seguem como aqueles de maior número na cabotagem, com uma diferença expressiva se comparado aos outros tipos de carga. O grande volume de granel líquido chegando no Porto do Mucuripe se deve principalmente aos combustíveis provenientes da Refinaria Abreu e Lima, da empresa Petrobras, localizada no estado de Pernambuco. Trata-se, além do gás de cozinha, dos combustíveis em geral para consumo no estado do Ceará.

Já na navegação de longo curso 47% do tipo de carga transportada é de granel sólido, cereais, minérios e escórias, somando-se maior número que os combustíveis minerais, com 26%. Dentre as cargas importadas se destacam os cereais, principalmente o trigo, que alimentam as três grandes empresas de moinho situadas em Fortaleza: J. Macêdo, Moinho Cearense e M. Dias Branco. O trigo é proveniente, principalmente, da Argentina e, em menor número, dos Estados Unidos e Canadá²². Para uma melhor visualização, seguem abaixo os gráficos referentes às cargas dos dois tipos de navegação: à esquerda, o de cabotagem, à direita, o de longo curso.

²² Fonte: Diário do Nordeste: *Moinhos do Ceará importam carga da Rússia*, 16 de outubro de 2018.

Gráfico 3: Tipos de carga movimentada no Porto do Mucuripe no ano de 2019 de acordo com tipo de navegação:



Fonte: Anuário Estatístico Aquaviário – ANTAQ. Autoria própria.

Outra carga movimentada que se destaca no porto é aquela constituída pelo grupo “minérios e escórias”. Esses produtos surgem com frequência na fala dos entrevistados por serem de um gênero que causa impactos na saúde dos trabalhadores, e também por gerar renda devido a sua quantidade. Segue trecho de uma entrevista em que o entrevistado cita novas oportunidades de serviço, com contrato de exportação de minérios via Porto do Mucuripe:

Aqui em Sobral tem uma mineradora que fechou um contrato bom com a gente aí, né, aliás, são duas mineradoras que tem lá que elas vão mandar pra cá o pó de ferro, sabe? Com certeza deve vir nessas caçambas graneleiras e no trem cargueiro. Eles querem mandar pra cá um milhão de tonelada desse material, né? A gente já tá recebendo aqui manganês, escória, clique, você sabe o que é essas cargas, né? Tudo é liga pra cimento, coque de petróleo, (...), esse coque vem de fora, esse clique, manganês e a escória tá indo daqui pra fora e esse pau de ferro também vai embarcar. Aí também pro ano próximo agora vem bobina de aço... Isso aí, quando você tem coragem de trabalhar, isso aí é uma mina de dinheiro, você não perde de jeito nenhum (NODUS - portuário).

Já a carga contêinerizada, que gera maior retorno financeiro aos TPAs, fica em terceiro lugar com 14,2% de toda a carga movimentada no Porto do Mucuripe. No quadro abaixo, é possível observar um crescimento de produtos em contêineres, medidos em toneladas, entre os anos de 2016 a 2018, seguido de uma queda brusca em 2019. Por outro lado, destaco um aumento constante no mesmo período no Porto do Pecém, chegando a mais que duplicar a quantidade de carga movimentada em 2019 com relação a 2016. O Porto do Pecém atrai muitos navios com carga de contêineres²³ por ter capacidade de abrigar

23 Os navios porta contêineres têm prioridade nos portos com relação a outros navios de carga, perdendo a

embarcações de maior porte, e ter velocidade maior para atracação, embarque e desembarque desse tipo de carga.

Tabela 2: Comparativo de cargas containerizadas movimentadas nos Porto de Mucuripe e Pecém em toneladas, entre os anos de 2016 e 2019.

	Mucuripe	Pecém
2016	754.269	2.154.260
2017	803.481	2.500.747
2018	954.019	3.217.620
2019	623.373	4.602.272

Autoria própria. Fonte: Anuário Estatístico Aquaviário – ANTAQ.

Guindastes mais eficientes, mais espaço para estoque nos pátios, preços de taxas menores e uma gestão mais eficiente das movimentações de embarque e desembarque de carga podem ser apontados como causas para essa tendência dos armadores de enviarem navios de contêiner para o Pecém. Os entrevistados descreveram também como funciona a movimentação dos navios de contêiner com relação às prioridades e aos demais tipos de navios. Segue um dos trechos:

são privilegiados alguns arrumadores, por exemplo, na (Hamburg) Sud, se ela tem um porto menor e na hora que chegar o navio dela, ela atraca o navio e opera à vontade e sai, já um porto maior como aqui (Mucuripe), às vezes o navio chega e tem outro operando, tem que esperar. Lá no Pecém é assim, ó: o navio chega, se não for da MAERSK, o operado, mas se o da MAERSK chegar, o outro que tá operando tem que parar. Sair pro MAERSK entrar, tem prioridade, é por isso que a (CMA) CGM fica fixa aqui, porque ela tem prioridade também aqui. Então acontece isso, né, aí por isso que atrapalha as vezes um aumento de movimentação de carga, por conta dessas prioridades, né (SEAPRIDE - arrumador).

Segundo depoimento de outro trabalhador entrevistado, *Nodus*, a estrutura para receber os navios de contêiner e sua movimentação no Porto do Mucuripe cresceram e se estabeleceram a partir da década de 1990, são contemporâneas à chamada modernização dos portos brasileiros:

Aí também com relação ao emprego aí, rapaz, quando eu entrei aqui a primeira vez eu fiz foi abandonar, a gente carregava só saco na cabeça e caixa. A gente descarregava o navio, o navio era muito pouco, esses contêineres eram muito pouco, aqui em 1990 quase não tinha nada aí, os armazéns eram tudo aqui, aqui e

preferência para navios militares ou de passageiros. Devido ao fato de a movimentação de embarque e desembarque ser feita com guindastes e haver um planejamento minucioso com relação à posição das cargas, o tempo de permanência nos portos é bem curto, quando comparado aos demais navios. Dessa forma, quanto mais ágil for o porto no embarque e desembarque de contêineres, mais atrativo é para armadores (empresas responsáveis pelos navios e cargas).

alguns ali na faixa, não tinha esses guindastes, hoje em dia já tem guindaste de grande porte aí. Tem um bocado de tomada pra contêiner frigorífico, daí por diante, né? Mas isso ai melhorou do início dos anos 90 pra cá a modernização foi melhor, foi tomando de conta, né? Mas aqui mesmo no Porto de Pecém dá de 10 a 0 nisso aqui (NODUS - portuário).

No ano de 2019, segundo dados mais recentes publicados em relatório²⁴ da Agência Nacional de Transportes Aquáticos (ANTAQ), as movimentações no Porto de Fortaleza corresponderam a 0,004% da totalidade praticada no território brasileiro. O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira em São Luís, de propriedade da Vale S. A, é o que possui maior movimentação em toneladas no Brasil correspondendo a aproximadamente 17,2% da atividade portuária nacional. O Porto de Santos fica em segundo lugar com 9,6%, segundo dados de 2019. No âmbito nacional, o granel sólido é consideravelmente mais presente entre as cargas movimentadas nos portos – responsável por 61,6% delas – com minérios, escórias e cinzas. A carga containerizada corresponde a somente 10,6% da movimentação no território nacional.

Com essas informações traçamos um perfil do Porto do Mucuripe e seu entorno, local onde os sujeitos interlocutores desta pesquisa atuam. O deslocamento do porto de um bairro da cidade de Fortaleza a outro, atendendo necessidades logísticas e interesses do capital, mudou seu cenário geográfico em aspectos físicos e humanos. Um retrato das movimentações de carga na atualidade também permite tecer um parâmetro do porte do porto da capital cearense diante da abrangência e da tendência nacionais assim como da natureza da demanda que reivindica esses serviços.

No âmbito nacional, o transporte aquaviário possui um papel marcante na economia brasileira. Cerca de 95% da movimentação pelo comércio exterior no Brasil passa pelo modal marítimo, segundo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP)²⁵, e 100% das cargas do agronegócio são escoadas pelos portos. Em torno de 15% do PIB brasileiro é resultado da movimentação de cargas pelos portos no país.

O Porto do Mucuripe, como analisado anteriormente, não está entre os maiores do Brasil, mas tem destaque na economia do estado do Ceará. Foi apresentado pelo gráfico 1 o sentido majoritário da movimentação de cargas nesse porto cearense, que é de desembarque,

24 Para as análises aqui apresentadas, foram utilizados dados dos anos de 2016 a 2019 e gerados relatórios a partir do Anuário Estatístico Aquaviário, que faz parte do sistema de Desempenho Portuário, com acesso pelo site da Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ no ano de 2020.

25 Acessado em <https://www.sopesp.com.br/2019/10/07/o-porto-e-a-economia-do-brasil/>

de forma que é um dos principais meios de abastecimento de insumos para a região.

Na economia mundial, os portos deixaram de ser pontos extremos na cadeia de produção, de início ou de chegada, e passaram a ser elos da corrente da reestruturação produtiva:

As grandes empresas tendem, assim, a multilocalizar a produção e a montagem dos seus produtos, segundo estratégias de terceirização extremamente complexas e diversas. Formam-se redes de valor agregado (Veltz, 2002) que articulam alguns núcleos centrais localizados nas grandes metrópoles dos países centrais e emergentes e periferias múltiplas, onde as unidades são localizadas em função de sua capacidade de abastecer *in time* a rede em peças, componentes ou semimanufaturados, oferecendo bens de qualidade, custos de produção baixos e flexibilidade em face das oscilações da demanda. Enfim, a acessibilidade aos grandes dispositivos logísticos regionais e mundiais constitui outro fator de competitividade para os fornecedores que integram as redes produtivas multilocalizadas. (MONIÉ; VIDAL, 2006)

A produção não se dá, portanto, em um só lugar, mas é processada por etapas em que os componentes são reunidos em diferentes locais com o objetivo de evitar problemas locais, a partir de uma ampla rede de possibilidades de manufatura. Os portos passam a ser um intermédio desse processo produtivo exigindo agilidade, eficiência e baixo custo, qualidades almejadas e basilares nos projetos de mudanças dos portos brasileiros.

Alguns portos foram construídos com esse intuito: de serem inseridos nessa corrente, mas não com o objetivo de desenvolver diretamente a região do seu entorno, a exemplo do Terminal Portuário do Pecém:

Uma segunda alternativa reside na construção de megaportos voltados para a concentração e a redistribuição dos fluxos do comércio internacional para portos marítimos ou hinterlândias terrestres. Os portos de tipo *hubs* funcionam como instrumentos a serviço de multinacionais marítimas os integradores globais e terrestres que formam redes de circulação globais onde meganavios circulam em megarrotas marítimas e servem somente a megaportos estrategicamente localizados. A opção do porto-pivô foi, e continua sendo, extremamente popular nas instâncias que formulam as políticas públicas para o setor portuário. No Brasil, a maioria dos recursos destinados ao setor durante os anos 1990 foi aplicada na ampliação e na reestruturação dos portos de Pecém (Ceará), Suape (Pernambuco) e Sepetiba (Rio de Janeiro), todos idealizados como futuras portas de entrada sul-americanas dos fluxos globais. Tal tendência, além de não considerar que o Brasil representa somente cerca de 1% do comércio internacional, é pautada em projetos que apresentam várias limitações: os investimentos são consideráveis, as tecnologias de manuseio das cargas restringem a criação de empregos, as interações com o local de implantação são também limitadas, pois a função maior da plataforma portuária reside na sua capacidade de redistribuir imediatamente os fluxos que para ela convergem. Ou seja, o porto é um simples equipamento de transporte, inserido numa rede global e a serviço da lógica exclusivamente global das multinacionais, que beneficia pouco o lugar onde ele se localiza. Por isso, o *hub* é sempre apresentado como enclave desterritorializado que não contribui para o desenvolvimento da região onde foi implantado. (MONIÉ; VIDAL, 2006).

A construção do Porto do Pecém foi uma das ações executadas com o intuito de inserir o Brasil e o Ceará na movimentação internacional. Por ter um terminal construído longe da costa, a quase dois quilômetros de distância, no estilo *off shore*, o Porto do Pecém tem a capacidade de receber navios maiores que no Mucuripe, além de ter espaço nas redondezas para armazenar as cargas. A estrutura construída para esse fim aumenta a eficiência e a velocidade no atendimento dos navios, mas alguns problemas permanecem.

Um estudo desenvolvido pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2010) procurou desenvolver diagnóstico relacionado às principais questões econômicas e institucionais dos portos brasileiros e identificou problemas comuns a esses locais em todo o território nacional. Dentre eles estão as dificuldades estruturais de escoamento dos produtos em terra pelos modais rodoviários e ferroviários; entraves burocráticos e falta de comunicação entre as diferentes entidades envolvidas no despacho das cargas; espaço para armazenamento da carga recebida nos portos e, por fim, constituindo o tema desta tese, o custo da mão de obra dos trabalhadores envolvidos na movimentação.

Esses são problemas identificados após a implantação da Lei 8.630/93, de forma que, anteriormente a isso, poderia ser adicionado o alto custo das movimentações e o longo tempo necessário para o atendimento dos navios nos portos. Nesses pontos, na competitividade crescente da oferta de serviço portuário, o Brasil ficava bem aquém de muitos portos no mundo. De forma que a Lei de Modernização dos Portos tinha esse objetivo: aumentar a eficiência dos portos brasileiros a fim de inseri-los no processo de reestruturação produtiva, que incluía a logística portuária.

Esse mesmo estudo do IPEA (2010) identificou que, de 1999 a 2008, houve um aumento expressivo de investimentos públicos e privados no setor de transportes: de 0,4% a 1,15% do PIB do Brasil. Porém, os investimentos no transporte aquaviário praticamente se mantiveram em torno dos 0,06% do produto interno bruto brasileiro. Esses números revelam que, apesar da importância do modal marítimo na economia brasileira, não existe uma injeção financeira da mesma proporção nos transportes aquaviários. Apesar das mudanças, a defasagem da infraestrutura dos portos ainda se constitui como um percalço para a melhoria da eficiência do serviço portuário.

Esses problemas identificados também são encontrados no Porto do Mucuripe: a

infraestrutura interna do porto, que necessita de renovação, assim como a externa, englobando a malha rodoviária e ferroviária, são entraves na melhoria do serviço. Por ele se encontrar dentro da cidade de Fortaleza, os locais de armazenamento estão limitados. Além das dificuldades burocráticas e de comunicação das instituições envolvidas no despacho das cargas, que contribuem para retardar a movimentação.

Os custos com a mão de obra envolvida nos serviços portuários não estão relacionados somente aos trabalhadores portuários avulsos –eles são somente uma das categorias envolvidas no processo– ao lado de práticos, profissionais da alfândega e autoridades marítimas e portuárias, despachantes aduaneiros e agentes portuários. Porém, há um destaque para trabalhadores avulsos quando se fala em eficiência e custo da mão de obra como se eles fossem os principais responsáveis por deixar o Brasil com baixo índice de eficácia nos portos brasileiros (DIEGUEZ, 2014, p. 41- 42).

Diante das transformações do papel dos portos para a economia mundial, houve também a promoção de mudanças profundas nas relações trabalhistas dos portuários avulsos a fim de aumentar a eficiência dos serviços portuários. Dessa forma, esta tese tem o objetivo de analisar as medidas tomadas que priorizaram a diminuição de custos, interferindo na vida desses trabalhadores, por meio da Lei de Modernização dos Portos.

No capítulo que segue, descrevo, de forma analítica, dados históricos relacionados aos processos econômico e político que culminaram na Lei 8.630/93. Trata-se de legislação que trouxe mudanças na logística dos portos de todo o Brasil, portanto, também do Porto do Mucuripe e, conseqüentemente, para o mundo do trabalho dos portuários avulsos que exercem sua função na capital cearense.

5 A MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS NO CONTEXTO DE AJUSTE BRASILEIRO DA DÉCADA DE 1990.

Após a apresentação do local onde os TPAs exercem seu *métier* – que se constitui como um dos elementos concernentes ao seu mundo de trabalho – e da forma como eu – enquanto pesquisadora – me aproximei dali, inicio aqui uma análise do momento econômico e político de um dos marcos legais da história profissional dessas pessoas: a Lei de Modernização dos Portos. Para uma análise dessa categoria de trabalhadores portuários avulsos e do seu mundo do trabalho, as transformações implementadas por essa Lei de nº 8.630, de 1993, apresentam-se como uma divisa entre como essa mão de obra era gerida e como ela passou a ser.

Antes de falar especificamente sobre o período da publicação da lei, faço uma breve descrição analítica da história da economia brasileira do século XX. Inicio sublinhando como a produção no Brasil enquanto território, desde sua colonização, teve como destaque a agricultura voltada para a exportação. Os objetivos no Brasil eram de espoliação e exploração visando o comércio exterior, principalmente com a venda de produtos primários.

Foi somente a partir do excedente do capital envolvido na produção cafeeira que houve sucesso na introdução de atividade industrial, favorecendo, por outro lado, a economia local e a necessidade de um público consumidor²⁶. No período da década de 1930, como no restante da América Latina, ocorreu o fim das repúblicas oligárquicas, cuja principal movimentação econômica girava em torno da exportação de insumos agrícolas.

Como afirma Florestan Fernandes em *A Revolução Burguesa no Brasil*, foi necessária uma mudança de natureza sociocultural mais que econômica para se inserir na expansão da economia de mercado:

Na medida em que o Brasil já se integrara no sistema mercantil engendrado pela expansão do capitalismo comercial e em que a ruptura dos nexos coloniais formais não implicava nenhuma alteração profunda nas formas dessa integração, impunha-se uma evolução paralela interna, que implantasse no país concepções econômicas, técnicas sociais e instituições políticas essenciais para o intercâmbio e associação com as Nações hegemônicas do sistema. Os “senhores rurais” tinham que aprender, em outras palavras, a pensar e a agir sobre si próprios, os negócios da coletividade e os assuntos políticos de interesse geral sem a mediação dos nexos coloniais, mas com a mesma eficácia ou sob as mesmas garantias de continuidade que as referidas

26 Cf. FERNANDES, 2002.

Nações encontravam nos nexos coloniais formais (FERNANDES, 2002, p. 1525).

A crise de 1929 que atingiu muitos países, inclusive o Brasil, foi outro fator que influenciou no movimento de substituição das importações. A retração das indústrias europeias, resultado das Guerras Mundiais, incentivou o desenvolvimento da indústria nacional, que se voltou para o mercado interno, com forte regulação estatal. O capital estrangeiro também aumentou sua presença na economia brasileira por meio de investimentos, com retorno vantajoso promovido pelo governo a partir do desenvolvimento de infraestrutura no país. Nesse período, a população urbana aumentou – apesar de somente na década de 1970 ela ter ultrapassado o número da população rural – surgindo, desse modo, uma classe operária.

Diante desse cenário de mudanças econômicas, sociais e políticas no Brasil, além de ceder também a pressões do movimento operário, Getúlio Vargas promulgou as leis trabalhistas, consolidadas em 1943. Por se tratar de um governo ditatorial, sua intenção também foi conter o avanço dos movimentos anarquistas e comunistas dentre os trabalhadores, manipulando e centralizando os sindicatos, que passaram a estar ligados ao Estado²⁷.

Em 1948, foi criada a CEPAL –Comissão Econômica para a América Latina, concebida pela ONU, tendo como principais formuladores Celso Furtado e Raul Prebisch, da Argentina. Com o nacional desenvolvimentismo, projeto que visava a uma nova forma de participação da América Latina no mercado mundial, o crescimento industrial passou a substituir as importações. Em 1952, é criado o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) como medida para identificar e solucionar pontos que estavam dificultando o desenvolvimento da indústria no Brasil, principalmente os de infraestrutura ligados ao transporte e à energia (TAUILE, 2001). Foi também no governo Vargas que houve a criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) na década de 1940, e da Petrobrás, na década de 1950, sob o *slogan* “O petróleo é nosso”.

Com o governo de Juscelino Kubitschek houve um grande investimento na industrialização, com financiamento internacional, principalmente automobilística, naval, siderúrgica e de mecânica pesada. Os trabalhadores do alto escalão eram provenientes das classes alta e média com formação universitária, e outros eram estrangeiros que estavam de

27 Cf. TAUILE, 2001.

passagem no processo de consolidação de corporações internacionais. A grande massa de trabalhadores, porém, tinha pouca ou nenhuma formação escolar, já que ela não era necessária à atividade fabril.

Mas o que a industrialização em grande escala trouxe mesmo foi a necessidade de uma massa muito maior de trabalhadores com qualificações muito menores (ou mais simples), cujo aprendizado, relativamente fácil e de curta duração, exigia pouca ou nenhuma educação escolar prévia. Esse foi sem dúvida um dos fatores que viabilizou o sucesso do projeto de industrialização, pois a força de trabalho brasileira tinha alto índice de analfabetismo (TAUILE, 2001, p. 179).

Houve mudanças no setor produtivo, já sob o discurso de *modernização*, com o incremento de maquinário. Por outro lado, foram inevitáveis os problemas econômicos decorrentes da má gestão e – principalmente – da crescente dívida relativa ao mercado internacional. Além disso, o antigo problema da desigualdade social, com a concentração de renda e de terras, se manteve. A população nas cidades começou a aumentar, e a massa de trabalhadores que ansiava por melhores condições de vida impulsionava movimentos sindicais desvinculados do governo. De forma que para evitar o fortalecimento de movimentos populares que lutassem pela diminuição da desigualdade social com pautas semelhantes às revoluções cubanas, foi dado golpe militar em 1964 no Brasil.

Em vez de se tentar incorporar à sociedade de consumo a emergente classe operária – tratando suas demandas como legítimas, como em qualquer país capitalista desenvolvido no mundo – a nova classe trabalhadora só era percebida – uma percepção formada a partir de suas lideranças sindicais genuínas – como impregnada de potencial subversivo e, logo, foco de repressão político/militar. Economicamente, isso resultou também em uma repressão ao pleno desenvolvimento de uma “sociedade salarial”. (TAUILE, 2001, p. 183).

Durante a ditadura militar o papel do Estado se ampliou com a criação de inúmeras estatais. Na tentativa de equilibrar o desequilíbrio financeiro da etapa anterior, foi incentivada a diminuição das importações e estimulada a indústria nacional a partir de capital internacional. A economia cresceu com desenvolvimento do mercado interno a partir de forte intervenção estatal e alavancada por investimentos internacionais.

As camadas mais baixas da população, porém, continuaram à margem desse crescimento. As medidas que visavam uma estabilização econômica proporcionaram uma rotatividade de empregos nas empresas, somado isso ao enfraquecimento dos sindicatos pela repressão militar. Negociações com a finalidade de melhorar a qualidade de vida dos trabalhadores ficaram inviáveis. A inflação sempre presente também causou uma desigualdade cada vez maior entre as classes sociais quando as correções monetárias

estimuladas pelo governo eram acessadas somente por uma camada mais abastada da população.

Os chamados “anos do milagre”, de 1968 a 1973, do início da ditadura militar marcados por altas taxas de crescimento, findaram com a crise mundial do petróleo. No Brasil, porém, o governo adotou medidas que mantiveram os preços – aumentando as dívidas internacionais – para apoiar as indústrias automobilísticas que aumentavam sua produção e se estabeleciam no território nacional. Outra medida governamental foi o II Programa Nacional de Desenvolvimento (II PND) com o objetivo de ampliar ainda mais o parque industrial no Brasil e dar mais um passo na substituição das importações, baseado também em empréstimos internacionais.

No ABC paulista, os movimentos sindicais retomavam força na segunda metade da década de 1970 principalmente com a bandeira de recuperação salarial diante da inflação. No final dessa mesma década, porém, veio uma segunda crise do petróleo e o aumento dos juros que tornaram o pagamento das dívidas internacionais ainda mais expressivo diante do excedente produzido. A crise tomou lugar no Brasil e marcou toda a década de 1980, essencialmente, por conta da fragilidade do sistema baseado em uma desigualdade social e econômica (TAUILE, 2001, p. 198).

Muitos fatores contribuíram para a crise que culminou no fim do regime militar, como o protecionismo das empresas pelo Estado. Sem a concorrência internacional ele permitiu a manutenção de tecnologias de produção, que ficaram defasadas ao longo do tempo. Também vinculadas a este processo estão as relações autoritárias entre empregador e empregado, quando este possuía pouquíssimo poder de barganha por melhores salários e condições de trabalho. O alto investimento no parque industrial brasileiro estava descompassado com o baixo poder de consumo da população em geral.

As crises em todo o mundo na década de 1970, com a alta do petróleo e dos juros pelos empréstimos feitos ao capital exterior, agravaram as situações econômica, social e política no Brasil fortalecendo as lutas populares contra o regime de governo não democrático, possibilitando o fim da ditadura no início da década de 1980. Essa década de crise mundial é o momento do fim dos sistemas considerados socialistas, da alta do petróleo, da concentração das atividades financeiras no dólar desvinculado do ouro, da alta dos juros, do avanço da financeirização e das conseqüentes bolhas monetárias.

No Brasil, a década de 1980 foi de estagnação econômica com baixa taxa de crescimento e inflação descontrolada. A política de enfrentamento diante da dívida externa crescente – por conta da alta de juros – foi de forte retração, transferindo recursos ao exterior e ocasionando o arrocho econômico. A inflação também foi um fenômeno marcante desse período – influenciada não só pelos juros altos, mas pela falta de convenções políticas e econômicas – que possibilitou às empresas fixarem preços indiscriminadamente. Dessa forma, os capitalistas mantinham a acumulação de capital e ainda eram auxiliados pelo governo através de medidas de correção monetária. De forma que a parcela mais pobre da população, mais uma vez, foi a mais atingida:

Novamente, os principais imediatos perdedores nesse processo inflacionário foram os trabalhadores e as camadas mais pobres da população, que não conseguiam manter atualizados os valores de seus rendimentos (ou de suas disponibilidades financeiras) diante do quadro de inflação acelerada. Esse quadro de persistente redução do poder aquisitivo dessas camadas da população realimentava o sintoma de insuficiência de demanda que se configurou na crise do início dos anos 80 (TAUILE, 2001, p. 200).

A década de 1980 é considerada a “década perdida”, marcada por forte recessão ocasionada por muitos fatores: a segunda crise mundial de petróleo em 1979; a alta dos juros aliada à dívida internacional que chegava a valores nunca antes vistos²⁸, o racionamento de linhas de crédito por parte dos Estados Unidos aos países da América Latina por conta da moratória do México em 1982 (ANGÉLICO; LUCCHESI, 2017). Esses fatores externos foram somados à desigualdade de distribuição de renda e à demora no processo de redemocratização política. Em um início de abertura política, com as eleições indiretas para presidente em 1985 e a posse de José Sarney após a morte de Tancredo Neves, foi implementado, em 1986, o Plano Cruzado numa tentativa de estabilização. O novo plano serviu para congelar os preços apenas até as eleições para governadores estaduais, voltando a inflação, logo depois, a crescer.

A partir da década de 1990, tem início um forte movimento neoliberal no Brasil sob a justificativa de resolução da crise instaurada. Foram medidas de contenção da inflação e de abertura ao mercado internacional motivadas pelo mercado financeiro cada vez mais forte e pelo discurso de que a inserção do Brasil na globalização favoreceria seu desenvolvimento.

28 A dívida externa saltou de US\$ 5,4 bilhões de dólares para pouco mais de US\$ 50 bilhões ao longo da década de 1970. Fonte: CPI da Dívida Pública, análise preliminar nº 5, Dívida externa brasileira. Versão de 25/03/2010. Acessado em 12/08/2020 pelo endereço: <https://www.auditoriacidada.org.br/wp-content/uploads/2016/08/Analise-divida-externa-capitulo-1-parte-1.pdf>

De fato, essas deliberações constituíram um processo de ajuste ao novo processo de financeirização da economia em uma expansão ilimitada da riqueza abstrata (CARVALHO; GUERRA, 2015). A condição de país periférico em que o Brasil se encontrava – permanecendo enquanto tal até os dias de hoje – se reconfigurou em um processo de dependência do mercado internacional, de acordo com a divisão internacional do trabalho.

A ala conservadora brasileira se aliava, então, ao capital financeiro internacional adotando o discurso de atualização da economia, utilizando principalmente o termo *modernizar*.

Foi naquela época que, por assim dizer, a questão da modernidade voltou à moda no debate político-econômico-social no Brasil. Um dos primeiros a se manifestar, com seu brilho usual, foi Mário Henrique Simonsen, nas páginas amarelas da revista *Veja*, nos idos de 1986. Segundo ele, a economia brasileira estava em crise porque não era moderna. Era preciso modernizar a economia brasileira – e ele associava isso à maior automatização da produção industrial – para torná-la mais competitiva e fazê-la, assim, sair da crise. O argumento em prol da modernidade logo viria a se tornar substância comum no discurso neoliberal no Brasil. Implícita estava a defesa da abertura dos mercados brasileiros à participação das empresas estrangeiras, o outro lado da moeda do aumento da participação brasileira nos mercados internacionais. (TAUILE, 2001, p. 207-208).

Contudo, o nível de desenvolvimento tecnológico das indústrias no Brasil variava por área: aquelas que haviam sido impulsionadas pelo II PND estavam com seu maquinário atualizado, se comparado com outros países. Muitas empresas também eram subsidiárias de companhias estrangeiras, de forma que o argumento de que a economia do Brasil deveria ser mais internacional e desenvolvida tecnologicamente soava vago. Entretanto, os argumentos pela modernização – que são a base do neoliberalismo – ganharam corpo, e as medidas tiveram início ainda no governo de Fernando Collor.

E foi no governo do seu sucessor, eleito vice-presidente Itamar Franco, que foi promulgada a Lei de Modernização dos Portos, nesse momento de abertura ao mercado internacional e do aumento, principalmente, das importações. Seguindo o movimento de privatizações, houve um processo de enxugamento das Companhias Docas em todo o país quando funcionários foram desvinculados em processos de demissão voluntária, passando a ter vínculos com empresas privadas ou a ser registrados como trabalhadores avulsos. Com relação aos equipamentos utilizados, estes ficaram sob responsabilidade das empresas operadoras portuárias, que são privadas. Os discursos de defesa diante desse movimento versam sobre a modernização da infraestrutura dos portos – que estariam, até então, defasadas – e a melhoria da eficiência e da produtividade sob a alegação da diminuição das taxas e do

aumento da velocidade das operações portuárias.

5.1 Modernização nos circuitos da Globalização.

Sobre o próprio termo *modernidade*, segundo Anthony Giddens, em *As consequências da modernidade*, destacam-se três características que distinguem as instituições modernas quando comparadas com aquelas tradicionais. A primeira delas seria o ritmo de mudança que permeia outras esferas, e não só aquelas ligadas à tecnologia. A segunda seria o escopo das mudanças, resultado da interconexão entre as diferentes áreas do planeta. Por último, a natureza das instituições modernas, quando muitas delas não tiveram precedentes na história. (GIDDENS, 1991, p. 16).

A ideia de modernidade se opõe à ideia de tradição. Na tradição o passado é valorizado como resultado da experiência das gerações anteriores gerando uma reprodução de valores e ações, mesmo que ressignificadas ao longo do tempo. Existe aí uma reflexão, porém, no sentido de justificar o passado, segundo Anthony Giddens. Na modernidade a reflexividade das práticas sociais acontece “à luz do conhecimento” e podem ser estudadas e alteradas.

Além dessa característica, na modernidade dá-se o questionamento sobre a própria natureza da reflexão, e a segurança inicialmente propiciada por essa luz do conhecimento se esvai diante da revisão constante do aforisma (GIDDENS, 1991, p. 47-50).

A reflexividade da vida social moderna consiste no fato de que as práticas sociais são constantemente examinadas e reformadas à luz de informação renovada sobre estas próprias práticas, alterando assim constitutivamente seu caráter. (...) O que é característico da modernidade não é uma adoção do novo por si só, mas a suposição da reflexividade indiscriminada – que, é claro, inclui a reflexão sobre a natureza da própria reflexão [...] mas a equação entre conhecimento e certeza revelou-se erroneamente interpretada. Estamos em grande parte num mundo que é inteiramente constituído através de conhecimento reflexivamente aplicado, mas onde, ao mesmo tempo, não podemos nunca estar seguros de que qualquer elemento dado deste conhecimento não será revisado (GIDDENS, 1991, p. 49-50).

Giddens cita características do que ele chama de tempo moderno já no século XVII, portanto, muito distante do período analisado nesta tese. Contudo, quero destacar esse tipo de perspectiva vigente – com variações de acordo com as diferentes culturas – como uma chave de interpretação dos discursos.

É possível vincular essa visão moderna ao que se atribuiu a Lei de Modernização dos Portos, que carrega justamente o termo “modernização” como elemento questionador das práticas tradicionais nas relações de trabalho dos portuários avulsos. Novas formas de gestão são implementadas –baseadas em estudos preliminares– com o objetivo de diminuição de custos para a inserção do Brasil na economia de transportes marítimos, mas que se dá pela quebra de um pretenso monopólio dessa categoria dentro do sistema portuário brasileiro.

Outra temática que se relaciona com a *modernidade* e que amplia a discussão dessas mudanças econômicas e políticas ligadas aos portos brasileiros é a questão da globalização. De forma que elas passam a ser analisadas não como algo pontual, mas como um reflexo dos eventos mundiais. Ainda citando Giddens (1991, p. 76):

a globalização pode assim ser definida como a intensificação das relações sociais em escala mundial, que ligam localidades distantes de tal maneira que acontecimentos locais são modelados por eventos ocorrendo a muitas milhas de distância e vice-versa. Este é um processo dialético porque tais acontecimentos locais podem se deslocar numa direção anversa às relações muito distanciadas que os modelam. A *transformação local* é tanto uma parte da globalização quanto a extensão lateral das conexões sociais através do tempo e do espaço. [...] O resultado não é necessariamente, ou mesmo usualmente, um conjunto generalizado de mudanças atuando numa direção uniforme, mas consiste em tendências mutuamente opostas.

De forma que mesmo havendo uma tendência mundial para alterações no processo de transporte marítimo, a forma como ela vai se manifestar no Brasil – mais especificamente na cidade de Fortaleza – é singular. Reflete a cultura local e denota uma reação a características econômicas, sociais e políticas locais.

Assim como o conceito de *modernidade* a *globalização* não se trata de algo tão novo na história. Já no século XVI, uma economia internacional se apresentava no mercantilismo, no colonialismo e no imperialismo, havendo mesmo uma interdependência entre nações. Mas é apenas no final do século XX que os sistemas integrativos irão intensificar-se (RODRIGUES, 2007).

As características que podem ser destacadas desse momento são o desenvolvimento tecnológico, que reverbera na comunicação cada vez mais rápida entre os diferentes locais do globo; a internet e sua popularização, que alterou sobremaneira a forma como as pessoas executam suas atividades cotidianas – tanto profissionais como pessoais – e as notícias que chegam a toda a população em uma velocidade nunca antes vivenciada. Essas mudanças são refletidas na economia durante o processo de internacionalização das empresas

em diferentes aspectos: no mercado financeiro, cujas transações estão mais rápidas e com menos obstáculo; também nos transportes, tanto de pessoas como de produtos, em diferentes etapas do processo produtivo, inclusive na ponta final – nas relações comerciais– que se destaca o modal marítimo.

Nesse processo de internacionalização da economia, o Estado tem papel fundamental – ao contrário do que os discursos neoliberais pregam sobre Estado mínimo – já que por meio dele é oficializada a legislação que rege as trocas econômicas nacional e internacionalmente. Além disso, são disponibilizadas políticas públicas que incentivam, no caso do Brasil, a instalação de empresas internacionais – como as privatizações – ou de capilarização de companhias, chegando nas pequenas cidades ou demais locais afastados dos grandes centros.

Apesar de grande parte do globo estar em comunicação – vinculada a outros lugares de forma econômica, cultural e política – destaco que essa relação não é uniforme. Está permeada por relações de poder – quando um grupo é produtor de conhecimento, responsável pelos meios de comunicação ou detentor de boa parte do privilégio financeiro. Porém, os grupos locais não são apáticos, pois a partir de sua própria cultura produzem conhecimento, modos de perceber o mundo, serviços e insumos.

A ideia de que os mercados são livres na sua competitividade – gerando fluxos de riquezas ao redor do mundo – também se torna contraditória – principalmente no século XXI – com o aumento do desemprego nos países que concentram os grandes centros econômicos após a saída das indústrias para países de terceiro mundo. A esse respeito, Rejane Rodrigues comenta o texto de Jeroen Klink sobre regionalismo e reestruturação urbana:

[...] o autor apresenta quatro importantes argumentos: o fluxo de investimentos externos realizados pelas grandes corporações transnacionais é menor do que em tempos passados, pois está voltado principalmente para seus próprios mercados; a integração do comércio internacional e do mercado de capitais ficou restrita aos países industrializados e a um pequeno grupo de “países emergentes”; o aumento dos índices de desemprego nos países industrializados impôs uma série de restrições quanto à integração dos mercados de trabalho e à mobilidade do trabalho; as estratégias de inserção competitiva dos mercados emergentes na economia global foram conduzidas, em alguns deles, por Estados nacionais ou por entidades supranacionais e, em outros, pela simples remoção das barreiras institucionais, sem preocupação com a defesa dos interesses nacionais (RODRIGUES, 2007, p. 123).

A ideia de um fluxo financeiro mundial não se confirma diante da concentração em alguns países, principalmente os de origem dos grandes conglomerados de empresas. A

mudança de indústrias para países de terceiro mundo ou a dispersão do processo produtivo teve o objetivo de diminuir os gastos, principalmente com mão de obra e insumos, e não de proporcionar o desenvolvimento de outras nações. Os governos de muitos países, como o Brasil, tiveram o interesse de atrair esse tipo de investimento – baseado na exploração – por meio de concessões que muitas vezes prejudicavam o mercado interno.

Para sair da forte crise econômica da década de 1980, os planos e metas do Brasil tinham o objetivo, portanto, de inserir o país no movimento internacional de globalização financeira e produtiva nessa busca pela *modernidade*. O discurso neoliberal veio como uma resposta às crises econômicas e políticas anteriores: a abertura para o mercado internacional e as privatizações possibilitaram o desenvolvimento tecnológico e econômico.

David Harvey afirma que o sistema capitalista tem como objetivo a manutenção de níveis de acumulação de capital, de forma que ao alcançar um nível de saturação de um modelo de exploração e acumulação, gerando uma crise, são elaboradas saídas para saná-la. Dessa forma, podemos entender que as crises do final da década de 1970 e da década de 1980 causaram uma queda dos níveis de acumulação do capital e para que esse processo fosse revertido foram estabelecidas medidas – neste caso – neoliberais como uma saída para a crise. Em *O Enigma do Capital e as crises do capitalismo* (2011), David Harvey afirma que essas saídas são a chave para se apontar e compreender a crise seguinte já que elas buscam sempre a acumulação constante de capital, o que se torna inviável diante de uma quantidade finita de recursos.

No início do século XIX, com o fordismo, o trabalhador era visto como consumidor, então houve uma produção maciça aliada a direitos sociais garantidos pelo Estado, o que favoreceu o consumo por algum tempo. Porém, a produção seguiu um ritmo muito maior que o escoamento desses produtos, houve uma queda no dólar e a crise do petróleo quando, em 1973, os países árabes produtores de petróleo promoveram um embargo a fim de aumentar a receita proveniente da produção desse combustível. O Estado passou a adotar o discurso de que não seria mais possível sustentar todo o aparelho de *Welfare State* ou estado de bem-estar social, promovendo a privatização e o não intervencionismo estatal na economia – com o livre comércio e o livre mercado.

Já no final do século XX, o neoliberalismo mostrou-se, na verdade, como uma nova forma de acumulação do capital, quando o poder do Estado protege as instituições

financeiras e demais grandes corporações diante de grandes crises ao mesmo tempo em que restringe muitos direitos sociais com medidas impopulares com o objetivo de reverter esses momentos de instabilidade.

Atualmente, são observadas crises no capitalismo como consequências do neoliberalismo e do crescimento de uma economia financeira e rentista, porém a forma de resolvê-las parece seguir o mesmo método. E – como afirma Harvey – o caminho a ser escolhido para fugir à crise já contém as sementes de uma próxima:

Da mesma forma que o neoliberalismo surgiu como uma resposta à crise dos anos 1970, o caminho a ser escolhido hoje definirá o caráter da próxima evolução do capitalismo. As políticas atuais propõem sair da crise com uma maior consolidação e centralização do poder da classe capitalista [...] As crises financeiras servem para racionalizar as irracionalidades do capitalismo (HARVEY, 2011, p. 16-18).

Para entendermos a crise hoje é necessário, portanto, entender as causas da crise anterior e os caminhos percorridos até chegar na contemporaneidade. Segundo esse mesmo autor, um dos principais obstáculos ao acúmulo de capital que culminou na crise de 1970 era o trabalho: havia uma escassez de mão de obra, o que possibilitou a organização dos trabalhadores para reivindicarem, dentre outras coisas, bons salários. Era necessária uma força de trabalho excedente, mais barata e mais dócil.

Dessa forma, houve um estímulo à imigração entre países – como ocorreu na Europa e nos EUA – e dentro de um mesmo país – como no Brasil – quando inúmeros nordestinos migraram para o sudeste do país, bem como a promoção do uso de tecnologias na produção em substituição à mão de obra humana. A expatriação da produção foi uma outra medida que se estendeu até os anos 2000, quando as indústrias saíram de locais onde existia organização trabalhista para locais onde não havia essa tradição. Políticas de arrocho de economia e gastos públicos para combater a inflação também foram disfarces para enfraquecer a classe trabalhista, gerando desemprego, exército de reserva e a consequente estagnação dos salários.

Há uma dinâmica histórica das lutas de classes no capitalismo com relação à qualificação, especificação e remuneração da classe trabalhadora. A partir de 1970, houve mudanças na divisão internacional do trabalho e de produção, quando as indústrias migraram para as periferias e passaram a ser associadas à pobreza. Elas saíram de lugares onde havia sido consolidada uma tradição de lutas trabalhistas e foram para locais onde não havia organização, motivado por baixos salários e incentivos fiscais dos governos locais. No

ocidente, principalmente os países mais ricos passaram a se concentrar em negociações financeiras, imobiliárias, de seguros e em propriedades intelectuais e culturais.

Houve uma inversão dos fluxos de riqueza do ocidente para o oriente – com o desenvolvimento da indústria em países como a China e a Índia – e uma reconfiguração dos poderes geopolíticos. Essa complexidade crescente na divisão do trabalho acarretou uma maior sensibilidade com relação a crises financeiras em possibilidades de perturbações em cascata envolvendo vários países.

No Brasil, houve mudança de muitas indústrias – anteriormente localizadas em regiões de lutas trabalhistas consolidadas historicamente – para locais com mão de obra barata e incentivos econômicos dos governos estaduais. Muitas fábricas saíram do ABC Paulista para as regiões Norte e Nordeste, além de investimento nos portos e aparelhamento dessas estruturas nessas regiões.

Após o aumento da disponibilidade de mão de obra, surgiu um novo problema: o da diminuição de população consumidora. Por sua vez, esse obstáculo foi solucionado com o aumento e popularização dos cartões de crédito, empréstimos em bancos e demais instituições financeiras.

Outra saída foi a ampliação do mercado consumidor no mundo, com a diminuição cada vez maior de barreiras comerciais e agilização nos processos de carga por meio da containerização. Essa inovação permitiu levar produtos manufaturados com maior facilidade para outros lugares do mundo, além de empréstimos a países em desenvolvimento, que se viram enrascados a pagar a dívida anos depois. A internacionalização da produção e consumo estimulou, também, um sistema de mercado financeiro cada vez mais eficaz e com barreiras minimizadas ao fluxo de capital.

Não houve somente a busca por mercados internacionais para a manutenção dos níveis de acúmulo de capital, mas uma “organização global da atividade produtiva” (RODRIGUES, 2007, p. 124). Isso envolveu o desenvolvimento de estratégias de produção e distribuição, quando não mais em um só local são fabricados objetos, mas o processo produtivo é dividido em etapas em diferentes locais exigindo um plano minucioso de transporte e uma rede financeira internacional com barreiras cada vez menores.

Em outras palavras, para evitar instabilidade de produção de insumos devido a

eventos locais, como intempéries naturais, crises políticas, lutas sociais e trabalhistas, essas fábricas não são mais responsáveis por todas as etapas de montagem. Os próprios estágios são divididos em vários lugares e para que isso funcione de forma satisfatória o sistema de transporte deve ser eficiente e de baixo custo. As grandes empresas multinacionais dão lugar a redes de empresas menores localizadas nos diferentes locais para fornecer a estrutura necessária a todo o processo produtivo.

Se o desenvolvimento das tecnologias da informação foi a base desse processo, um importante papel cabe aos transportes, resultando em profundas modificações na gestão dos fluxos nas redes. O espaço é percorrido por múltiplos fluxos associados às zonas singulares que o constituem: fluxos de homens, de informações, de capitais, de energia, de mercadorias. Alguns são sutis, imateriais; outros, mais tangíveis. Com as mudanças observadas na organização da produção, a questão dos fluxos (de produtos e de informação) adquire grande importância. (RODRIGUES, 2007, p. 126).

A mudança na configuração dos transportes acompanha, portanto, essa nova concepção de produção em redes, exigindo diminuição de custos, agilidade e confiança na pontualidade. Os portos estão entre esses modais e deixaram de ser pontos nas extremidades, de envio e recebimento de produtos finais ou de matérias-primas, para serem elos nessa corrente, integrados com outros meios. O uso do contêiner é uma das chaves nesse processo, pois permitiu celeridade no embarque, desembarque e na fragmentação das cargas com a viabilidade de lotes menores e fluxos arbitrários.

Para receber esse tipo de carga, além de agilidade no atendimento, é necessário logística para a organização dos contêineres nos navios a fim de possibilitar uma maior eficiência no porto seguinte. Somaram-se a isso, novas tecnologias aplicadas em guindastes, para embarque e desembarque dos mesmos, e em formas de fiscalização e conferência. Todas essas questões perpassam o trabalho do portuário avulso, que foi sendo ajustado nesse sentido desde a segunda metade do século XX.

Para estar inserida nessa rede – de uma nova configuração de produção internacional – a estrutura portuária brasileira também foi sendo alterada, e a Lei de Modernização dos Portos foi a formalização desse processo. Em outras palavras, as mudanças ocorridas aqui seguem a tendência da economia global, daí a necessidade de trazer à análise tanto os fatores políticos, econômicos e sociais nacionais como internacionais.

O Brasil passou, portanto, por um processo de inclusão nos ciclos de ajustes pelos quais passou quase todo o mundo em um momento de expansão do capital, que visou a

manutenção dos níveis de acúmulo de riqueza. Aí estão também inseridas as formas abstratas da economia internacional com a financeirização do processo de acumulação internacional, como afirmam Alba Carvalho e Eliana Guerra (2015). Nesse sistema, o Estado surge como um facilitador ao implantar legislações e medidas que autorizem o avanço do capital:

o Estado Brasileiro apresenta-se como o grande sustentador do funcionamento desta rede global de expropriação/produção/comercialização, viabilizando-a com efetivo respaldo no plano financeiro, jurídico e político. Desse modo, o Estado garante e sustenta a rentabilidade de projetos vinculados ao mercado de commodities e exploração de recursos naturais e de superexploração do trabalho, atendendo à sua correspondente demanda por obras de infraestrutura (CARVALHO; GUERRA, 2015, p. 50).

Destacando os eventos ocorridos no estado do Ceará, a construção do Porto do Pecém também seguiu essa lógica de inserção dessa região no tráfego nacional e internacional. Como justificativa para a construção do novo porto, políticos e empresários defenderam que o Porto do Mucuripe não possuía espaço para crescimento no entorno e para novos berços. O Porto do Pecém é, portanto, um reflexo desse movimento de distribuição de empresas e meios de produção em territórios periféricos, de forma a mitigar ganhos alcançados por lutas trabalhistas, como falado anteriormente. Também faz parte dos planos de inserção do estado do Ceará nas movimentações econômicas por meio do modal marítimo, estabelecendo um pólo industrial ao redor do porto para incentivar e nutrir essa rede. No próprio sítio eletrônico²⁹ do Complexo Industrial e Portuário (CIP) do Pecém são apresentadas as motivações e objetivos de sua construção, que abaixo reproduzo:

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém surgiu como elemento capaz de fundamentar e atender as demandas empresariais, visando atender indústrias de base voltadas para as atividades de siderurgia, refino de petróleo, petroquímica e de geração de energia elétrica.

Terminal Portuário do Pecém é um elo na cadeia logística do transporte marítimo e tem como um de seus objetivos viabilizar a operação de atividades portuárias e industriais integradas, imprescindíveis ao desenvolvimento de um Complexo Industrial do Pecém, assumindo por isso as características de Porto Industrial. Ele é constituído de 03 (três) piers marítimos, sendo o primeiro (Pier 1) para granéis sólidos, líquidos e carga geral não containerizada, o segundo (Pier 2) para granéis líquidos e o terceiro (TMUT) para granel sólido, carga geral containerizada e não containerizada.

Rejane Rodrigues, citando Michel Savy, fala da inclusão dos transportes como constitutivos do processo produtivo, já que atualmente também interferem na elaboração dos produtos. De forma que a logística passa a ter um caráter fundamental nesse processo, de

29 www.complexodopecem.com.br/historico . Visualizado em 25 de maio de 2020.

planejamento e execução das diferentes etapas. A própria logística – enquanto área da administração – sofreu mudanças no final do século XX, já que até meados dos anos 1980 estava mais diretamente ligada aos transportes; na década de 1990 passou a trabalhar com a chamada cadeia de suprimentos, ou *supply chain*:

Assim como a logística empresarial ampliou o conceito de transporte, adicionando-lhe as dimensões de compras, gestão de estoques, armazenamento, comunicação, informação e administração, assim também uma nova concepção, chamada cadeia de suprimentos (*supply chain*), surgiu na comunidade empresarial e veio enriquecer o ponto de vista logístico. (MACHLINE, 2011, p. 229).

Nesse sentido, a estrutura portuária passa a estar vinculada a diversas etapas no processo produtivo, exigindo uma vinculação com outros modais e com profissionais das áreas de engenharia, contabilidade, *marketing* e recursos humanos, de modo que sejam supridas as demandas do mercado.

No Mucuripe, existem indústrias tradicionais, ao redor, constituídas pelos moinhos, fábrica de margarina, manufaturas de cimento e armazéns de derivados de petróleo, fazendo fronteira com bairros residenciais no seu entorno, já que o porto está incrustado na cidade de Fortaleza. Isto posto, apesar da proximidade com um centro urbano favorecer determinados aspectos dessa rede, como a comunicação, a malha viária e ferroviária já estabelecida, o espaço físico para a ampliação de atendimento, como, por exemplo, pátios amplos para armazenamento de cargas se apresentou inviável.

Assim exposto, relaciono a construção do Porto do Pecém com os eventos de inclusão do Brasil, mais especificamente do estado do Ceará, na rede de transportes e produções internacionais. E de como esse evento está intimamente relacionado à Lei de Modernização dos Portos e às mudanças no mundo do trabalho dos portuários avulsos. Ademais, o fato da queda de movimentação do Porto do Mucuripe estar associado ao aumento do fluxo de navios no Pecém, ocasionando, conseqüentemente, a diminuição da renda dos TPAs no Porto de Fortaleza.

As medidas tomadas, sob a argumentação da modernização, buscam diminuir custos e dar celeridade às movimentações portuárias, foram promovidas em três frentes: melhoramento e atualização do maquinário, diminuição do processo burocrático e enxugamento e enfraquecimento da mão de obra. As mudanças são sempre pautadas na busca pela eficiência e eficácia dos portos.

Os trabalhadores portuários avulsos foram unânimes ao falarem que seus salários diminuíram por conta da queda de movimentação de navios decorrente do funcionamento do Porto do Pecém. Diferentemente do que ocorre no Mucuripe, os trabalhadores que ali executam os serviços são celetistas e, apesar de terem estabilidade na quantia mensal, o ganho salarial é menor que no Porto de Fortaleza, já que eles não recebem por serviço executado. O Porto do Pecém atrai mais navios, principalmente aqueles que acarretam maior produção para os TPAs, que são os navios com contêiner, e contratam mão de obra mais barata, já que esse contrato se dá por carteira assinada, e não por serviço avulso.

Os TPAs entrevistados em Fortaleza reconhecem as diferenças nos portos e descrevem o Pecém como mais moderno, porém acreditam que o valor investido lá poderia ter sido utilizado para melhorias no porto na capital, que já existia, ou que poderia haver uma melhor distribuição de navios entre os portos para garantir celeridade no atendimento de todos, evitando filas de espera, e a manutenção dos ganhos salariais dos portuários avulsos e demais trabalhadores envolvidos.

... hoje que eu digo é assim, desde 2001 pra 2002 foi feito esse porto no Pecém, né? Porque esse porto no Pecém, pelo nosso comentário, falatório do dia a dia aqui, os falatórios passados, aquele porto do Pecém, aquele dinheiro da época lá, era pra ter ampliado esse porto aqui, oh, entendeu? (...) Aí é que eu digo, justamente, navios que eram só aqui, por exemplo, contêineiro nós tinha de 4 navios por semana, 5, 6, sei lá, eu digo porque eu alcancei tendo 2 navios aqui, trabalhando aqui, tinha 3 lá fora lá esperando tempo aqui. Entendeu? Aí justamente quando foi feito lá, aí já teve essa divisão, queda justamente de 70% que foi justamente pra lá, entendeu? Muitos camaradas lá, não era, se dizer, qualificado, hoje leva lá o nome de portuário porque onde é porto é portuário, mas cara lá que era pescador, cara lá que trabalhava em roça, hoje lá é portuário. Lá aconteceu muito acidente (SILVER VALERIE - portuário).

... diminuiu, diminuiu, como é que se diz, o Porto do Pecém, quando veio agora, veio pra cá, tirou 100% os serviços daqui, porque todo serviço vinha pra cá, carga, né, tinha serviço demais, agora não, pinga-pinga, tá se acabando aqui. Só não se acaba porque tem o trigo aqui que é direto pra cá, né, mas vem com pegas, o sugador pega passa direto por cima na máquina, acabou-se quase tudo, os serviços (REUNION BAY - arrumador).

Assim, em relação ao trabalho, à mão de obra, o de hoje é melhor. Em relação ao ganho, de antes. Se fosse pra vir eu receberia de todo bom gosto (risos)... Nós trabalhava muito mais, tinha mais navio. Agora também tem isso, né? Com a criação do Porto do Pecém diminuiu os navios aqui, a metade ou a maioria dos navios agora vai tudo pro Pecém, né? Lá o Porto lá é mais forte de mais profundidade e cabe navio mais profundo. E, no caso, ficou aqui poucas cargas. Hoje a gente vive um ou dois navios por semana, antigamente era 10, 20, né, de manhã e de noite não parava. Nós trabalhava muito e ganhava muito, tá entendendo? E nosso serviço é assim, não é salário fixo, a gente tem o estipulado por cada mercadoria, a gente ganha pelo que produz, a gente ganha pela tonelada. Então, a gente precisa produzir, quando a gente não produz, é só um salário e o

salário nosso é dando uns descontos dá 60 reais, 64, tirando todos os descontos, INSS, contribuição, esse tipo de coisa, né? (DARCY RIBEIRO - estivador).

A partir das falas dos trabalhadores portuários avulsos é possível perceber seu conhecimento sobre como se processam as relações trabalhistas no Porto do Pecém, inclusive por alguns deles terem prestado serviço ali como funcionários das empresas operadoras portuárias bem como da tecnologia empregada ali e a diferença com relação ao Porto do Mucuripe. Apesar disso, eles preferem executar seu serviço como avulsos no porto da capital cearense, vislumbrando a possibilidade de contratarem serviço avulso no novo porto ou de distribuírem melhor os navios para aumentar a movimentação no Mucuripe.

A Lei de Modernização dos Portos, portanto, situa-se dentro das medidas neoliberais de privatização de muitas das empresas públicas, colocando sob responsabilidade das empresas operadoras portuárias a gestão do espaço, das operações e da mão de obra. A legislação foi pautada no discurso de modernização do transporte marítimo para inclusão da economia brasileira no mercado internacional, que passou a gerenciar a produção e distribuição em redes, de forma que a mobilidade intermodal passou a ser parte integrante da produção.

Essas medidas do governo brasileiro seguiram, portanto, uma tendência mundial no modelo de transporte marítimo e foram alternativas para sair da crise econômica que se apresentava por conta do caráter contraditório do sistema capitalista. Essas recessões que ocorrem frequentemente prejudicam a acumulação do capital pelas esferas dominantes da sociedade contemporânea. Em cada região, porém, essas mudanças – que são refletidas no mundo do trabalho – são vividas de formas específicas, em diálogo com a cultura local.

5.2 Lei de Modernização dos Portos.

A legislação concernente ao serviço portuário é muito recente no Brasil, sendo contemporânea à oficialização das leis trabalhistas do governo Vargas. Em 1934, foram publicados três decretos referentes a essa temática: o Decreto nº 24.447 que definia os portos organizados e as atribuições de cada ministério; o Decreto nº 24.508 que definia o papel das administradoras portuárias e as taxas a serem praticadas, e o Decreto nº 24.511 que regulava a

utilização das instalações portuárias (PIERDOMENICO, 2010). Todos eles foram revogados com a Lei nº 8.630/93, que aborda todas essas matérias e tem como objetivo inserir o Brasil de forma mais efetiva no mercado internacional por meio do modal marítimo.

No Brasil, até a década de 1930, as atividades portuárias eram de iniciativa privada quando, então, passaram a ser consideradas como fator de desenvolvimento econômico e estatizadas durante o Estado Novo. Nesse momento, elas foram regulamentadas, porém sem grandes avanços com relação aos direitos dos trabalhadores portuários. Com relação ao trabalho portuário, em 1939, havia o Decreto-Lei 1.371/39 que regulamentava a atividade da estiva e diferenciava-a da capatazia, tendo pequenas alterações no ano posterior com o Decreto-Lei de número 2.032/40. Ficou oficializado que na estiva os trabalhadores exerceriam as atividades de embarque e desembarque no porão do navio, e na capatazia na faixa do porto, em terra. No decreto de 1939, os sindicatos obtiveram a competência de executar os serviços de estiva e capatazia, porém, com o Decreto 2.032/40, essa competência ficou restrita à administração dos portos e armadores e seus agentes, ficando os sindicatos responsáveis pelo rodízio (em caso de trabalhadores sindicalizados). Em 1943, com a Consolidação das Leis Trabalhistas, praticamente o mesmo texto do Decreto-Lei de 1940 foi publicado, sendo acrescido de mais detalhes.

Em 1975, já durante a ditadura militar, foi criada a Empresa de Portos do Brasil S/A – PORTOBRAS, centralizando nacionalmente a administração das atividades portuárias. Com o enfoque maior no combate a frentes contra o governo, a indústria e o desenvolvimento tecnológico em geral ficaram defasados, inclusive a estrutura portuária. As taxas portuárias eram julgadas exageradas para as operações de carga e descarga pelos contratantes, havendo, inclusive, reclamações contra o contingente de mão de obra considerado acima do necessário. Foram criados os Conselhos Regionais do Trabalho Marítimo, que eram subjugados ao Conselho Superior do Trabalho Marítimo (CSTM) de competência da Marinha, e pela Superintendência da Marinha Mercante (SUNAMAN) controlada pelo Ministério dos Transportes. Suas normas eram, então, aplicadas e fiscalizadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM)³⁰.

Finalmente, em 1993, no governo de Itamar Franco é promulgada a Lei nº 8.630,

30 KAPPEL, Raimundo F. Portos Brasileiros: novos desafios para a sociedade. http://www.sbpnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/raimundokappel.htm. Acessado em 09.08.2018 às 16:30.

cujos principais pontos relacionados ao tema desta tese destaco a seguir de forma descritiva. O primeiro capítulo da lei versa sobre os termos que serão utilizados ao longo dela, como “porto organizado” e “operador e operação portuária”, dentre outros. No segundo capítulo o foco passa a ser as instalações portuárias, cuja exploração pode se dar por uso público ou privado, sendo este para movimentação própria ou para terceiros. Cabe à União explorar os portos organizados tanto por exploração direta como por meio de concessão a empresas privadas – por licitação.

No capítulo III surge a figura do Operador Portuário, que são empresas responsáveis por todo o transporte de mercadorias por meio da navegação e por mantimentos necessários para a manutenção dos equipamentos e trabalhadores envolvidos. A Lei 8.630 também prevê a possibilidade de cooperativas de trabalhadores portuários avulsos se estabelecerem como operadores portuários.

Caso seja necessária a requisição de mão de obra, o Operador Portuário deve fazê-la por meio do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que é o tema do capítulo IV da Lei de Modernização dos Portos. Esse órgão, que deve ser constituído pelos operadores portuários que atuam naquele porto específico, tem como finalidade geral gerir a mão de obra dos trabalhadores portuários avulsos que vão atender as demandas desse porto. Essa gestão inclui registro, eventual seleção, requisição, pagamento, promoção de treinamento e fiscalização do serviço dos TPAs. Essa relação entre OGMO e trabalhador se dá por meio da Convenção Coletiva de Trabalho.

O capítulo V versa sobre o trabalho portuário, que se dá tanto por funcionários com vínculo empregatício com as empresas operadoras portuárias como por trabalhadores portuários avulsos. Porém, aqueles que forem contratados devem estar registrados no OGMO; o trabalhador é cedido à empresa e poderá retornar à escala do OGMO quando for de sua preferência. O ingresso no registro passa a ser por meio de seleção pública, e sua extinção se dá por morte, cancelamento ou aposentadoria.

Outra figura que surge por meio da Lei 8.630 é o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), no capítulo VI, formado por blocos do poder público, dos operadores portuários, dos trabalhadores portuários e por usuários desses serviços. Sua função abrange diversos aspectos de uma promoção para o desenvolvimento econômico do porto em questão. Entre suas competências está, inclusive, o estabelecimento de normas para a redução de

custos e o aumento da produtividade.

Quanto à administração dos portos, a mesma compete à União ou entidade concessionária do porto organizado, fazendo cumprir as leis, zelando pelo seu devido funcionamento e exercendo a fiscalização. Compete ao Ministério da Fazenda a administração aduaneira seguindo legislação específica.

O Capítulo IX trata das Disposições Transitórias, já que a nova lei muda a estrutura de administração dos portos. Dentre elas, está a possibilidade de contrato por tempo indeterminado de trabalhadores portuários por parte de titulares de portos de uso privativo. Esses mesmos portos devem manter, em caráter permanente, a proporção daquele período de trabalhadores com vínculo por trabalhadores avulsos. Por um prazo de cinco anos, os trabalhadores iriam adaptar-se à multifuncionalidade do trabalho; citando a lei: “visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade” (Art.57).

Foi criado também, como dispositivo transitório, o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (AITP) destinado a indenizar os trabalhadores portuários pelo cancelamento do registro. O AITP teve vigência de quatro anos contados a partir da data de vigência da lei e se tratava de um adicional ao custo de operações de carga e descarga de mercadorias importadas ou exportadas por navegação a longo curso – que saem da área marítima do Brasil – cuja porcentagem também estava prevista na lei. O AITP deveria ser recolhido pelos operadores portuários que, por sua vez, deveriam também apresentar à Receita Federal o comprovante de recolhimento dentro do prazo de 10 dias da movimentação portuária. O não recolhimento do AITP geraria ônus aos responsáveis pela mercadoria.

Foi também 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” (Art. 67). Os recursos poderiam ser aplicados em títulos públicos federais ou outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda e geridos pelo Banco do Brasil S.A.

As administrações dos portos organizados ficaram responsáveis por estabelecer planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, com o objetivo de ajustar seus quadros às medidas previstas na Lei de Modernização dos Portos. Porém, ficava assegurado aos trabalhadores portuários serem registrados no Órgão Gestor de

Mão de Obra, se assim fosse de sua preferência.

O discurso utilizado para a implantação da Lei de Modernização dos Portos era o de defender o aumento da eficiência dos serviços portuários no Brasil. O caminho utilizado para isso foi aumentar a participação de empresas privadas e o controle da mão de obra portuária, que era tida como influenciadora dos altos valores cobrados nesse modal.

Essas mudanças determinaram uma nova organização administrativa para o setor portuário que, em observância às novas diretrizes ditadas para o setor, no exercício da sua competência institucional, adotou como principais objetivos da sua gestão: (i) conceder a operação portuária e o arrendamento de áreas portuárias, gerando recursos para o governo; (ii) incentivar a concorrência entre os portos e terminais, de modo a reduzir custos e obter maior eficiência; e (iii) acabar com o monopólio dos trabalhadores portuários (FARRANHA *et al.*, 2015, p. 91).

Porém, vinte anos depois, foi publicada a Nova Lei dos Portos nº 12.815 com a mesma orientação de diminuir custos e melhorar a eficiência dos portos brasileiros, no sentido claro de que esse objetivo visado pela Lei de Modernização dos Portos não havia sido alcançado. Porém, as alterações no mundo do trabalho dos portuários avulsos foram de grandes proporções e, por meio desta pesquisa, as pessoas envolvidas falaram que o início das mudanças foi marcado por medo de como seria essa nova vida. Porém, passados os anos, a maioria está satisfeita com as alterações – apesar de haver algumas ressalvas – principalmente no sentido de melhora da gestão da mão de obra por parte do OGMO. Antes disso, o registro, a escalação, o pagamento e o recolhimento dos direitos trabalhistas eram feitos pelos Sindicatos, e praticamente todos os entrevistados falaram de irregularidades dessa época.

Citando Carla Dieguez, em sua pesquisa sobre os trabalhadores portuários do Porto de Santos, ela descreve o movimento que antecedeu a publicação da lei nessa tentativa de tolher um pretense monopólio por parte dos TPAs:

Capital e governo, agentes empreendedores do processo de reconfiguração do campo portuário, viam o projeto como essencial para a inserção da economia brasileira no mercado mundial, levando-os a empreender uma cruzada de difamação aos portos na mídia brasileira. Os principais veículos de comunicação do país publicaram ao longo dos dois anos de duração da tramitação do Projeto de Lei 8/91 (e ao menos nos dez anos posteriores à promulgação da lei) inúmeras matérias referentes à ineficiência dos portos brasileiros, em especial do Porto de Santos e de seus mais de 20 mil trabalhadores, que eram acusados de manter um monopólio de gestão da mão de obra, o qual privilegiava poucos e constituía uma máfia. Foi-se então constituindo um caldo de opinião contra o modelo portuário vigente e contra aqueles trabalhadores “privilegiados”, de modo que se acreditava que a privatização dos investimentos no setor portuário, das operações portuárias e (por que não?) da força de trabalho era o único caminho para a inserção do Brasil no mercado econômico mundial (DIEGUEZ, 2014, p. 41- 42).

Porém – como será mais bem detalhado nos capítulos sobre trabalhadores portuários avulsos e sindicatos – mesmo que a gestão fosse de responsabilidade dos sindicatos, os trabalhadores eram matriculados no Ministério da Marinha e estavam sob fiscalização das Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM) ligadas ao Ministério do Trabalho (DIEGUEZ, 2016: 58), de modo que eles estavam sob o jugo de outras esferas e não detinham totalmente esse monopólio como se divulgava na mídia.

Posto isso, o capítulo que se segue versa sobre descrições analíticas das instituições e grupos que constituem os agentes envolvidos na temática da pesquisa. São aquelas mais diretamente relacionadas ao mundo do trabalho dos portuários avulsos concebidas por meio de pesquisa de campo, com entrevistas com os próprios trabalhadores do porto e demais pessoas em outras categorias, mas que convivem diretamente com eles.

6 SUJEITOS DA CENA DO MUNDO DO TRABALHO NO PORTO DO MUCURIBE.

Neste capítulo trago de forma mais detalhada os dados, coletados por meio da pesquisa de campo, concernentes aos sujeitos que são o tema deste estudo em relação com a pesquisa bibliográfica e teórica. Os trabalhadores portuários avulsos e seu mundo do trabalho para que sejam analisados sociologicamente foram divididos – por meio de uma escolha metodológica – nas seguintes classificações: 1. Trabalhadores Portuários Avulsos; 2. Operadores Portuários e Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO); 3. Sindicatos. Ressalto que mesmo divididos em tópicos não é possível falar de um sem citar os demais, já que se trata de uma separação teórica, mas que estão imbricados na realidade.

A Lei de Modernização dos Portos é também um balizamento nessa classificação, já que houve a criação da figura do Operador Portuário e da coordenação por parte do Órgão de Gestão da Mão de Obra (OGMO) bem como dos próprios TPAs enquanto categoria única, com suas subdivisões. Diante dessa nova configuração, os Sindicatos passaram a ter uma nova relação com os trabalhadores, e considero – a partir da pesquisa de campo – que estão em um processo de resignificação.

Todas essas mudanças no mundo do trabalho portuário foram alvo de grande resistência por parte de trabalhadores e sindicatos, ocorrendo, inclusive, paralisações, ameaças e depredações em todo Brasil, o que acarretou a edição de uma medida provisória que se tornou a Lei 9.719/98 e que efetivou a transferência da escalação dos trabalhadores para o OGMO. Em Fortaleza, esse impacto não foi diferente, causando insegurança entre os trabalhadores e desentendimentos.

O serviço desses trabalhadores é de extrema importância no porto, de sorte que qualquer paralisação ou má execução pode acarretar um grande prejuízo para aqueles que o contratam. Antes da Lei de Modernização dos Portos, esses trabalhadores tinham bastante força dentro do campo e altos salários, por isso não aceitavam de bom grado as mudanças na legislação. Com a modernização buscava-se uma maior eficiência nos portos, e os trabalhadores podem ter encarado as medidas como enfraquecedoras de seu segmento, ou seja, diminuição de seu capital econômico e social dentro do campo.

[...] assume-se a privatização como denominação do processo ocorrido nos portos brasileiros após 1993. O que se observou ao longo de 20 anos foram terminais

portuários serem divididos entre o capital privado nacional e estrangeiro; as operações portuárias mantidas nas mãos de agentes que visam apenas diminuir as barreiras para melhorar sua produtividade e aumentar a lucratividade; a gestão das autoridades portuárias ser mantida por antigas lideranças, agora também amparadas pelo capital, e os trabalhadores portuários perderem seu campo de trabalho, ao mesmo tempo em que se viram forçados a vender sua força de trabalho como qualquer outro trabalhador, nas intempéries de um mercado de trabalho flexível e precário (DIEGUEZ, 2014, p. 46).

As mudanças a partir da década de 1990 no Brasil conferiram mais poder, no mundo do trabalho portuário, aos operadores portuários, que além de gerirem o transporte de produtos passaram a gerir também a mão de obra, que permanece avulsa. As quantias que eram transferidas aos sindicatos para pagarem aos trabalhadores passaram a ser encaminhadas diretamente a eles por meio do OGMO. Por conta do caráter avulso, os trabalhadores permaneceram submetidos à movimentação do mercado, de forma que recebem de acordo com a chegada e saída de navios e produtos. No caso do Mucuripe, esse fluxo ainda foi alterado devido a construção do Porto do Pecém, que atraiu muitos navios que antes descarregavam em Fortaleza.

Por meio das entrevistas, os trabalhadores portuários avulsos da capital cearense falaram sobre esse processo de mudanças, sobre suas perspectivas com relação às diferentes instituições, inclusive sobre eles mesmos, sua história de vida e como eles vivenciam seu cotidiano no porto. Esses depoimentos foram agrupados em temas e serão expostos, principalmente, no capítulo que se segue.

6.1 Trabalhadores Portuários Avulsos

Os serviços relacionados à navegação estão presentes na humanidade e em diferentes culturas há bastante tempo. O embarque e desembarque de produtos eram feitos pelos próprios marinheiros dos navios, sendo estes substituídos por trabalhadores em terra para seu descanso. No entorno das áreas portuárias, desenvolviam-se atividades e serviços relacionados a esse mercado, como transporte das mercadorias para o continente, alimentação e comércio voltados para viajantes, além de manutenção dos navios. De fato, ao longo da história havia uma diferença dos trabalhadores que exerciam suas atividades no cais, e aqueles que trabalhavam dentro dos navios (CARVALHO, 2005).

Com o passar do tempo, o número de marinheiros foi sendo reduzido, sendo, então, necessário o aumento do número de trabalhadores nos portos. Foi mantida essa divisão entre trabalhadores embarcados, responsáveis pela movimentação da carga dentro dos navios, e trabalhadores que permaneciam na faixa do cais, mobilizando os produtos fora das embarcações. Além desses serviços existe uma demanda por eventuais consertos de cargas e navios e a vigilância de todo o processo.

Como falado anteriormente, somente com a Lei de Modernização dos Portos, em 1993, as diversas categorias ligadas ao serviço portuário avulso foram devidamente descritas em legislação específica e em 2013 ela foi atualizada com nova Lei sob o número 12.815. O Trabalhador Portuário Avulso é aquele que exerce uma função no porto, dentre aquelas previstas e descritas em seguida, sem vínculo empregatício, mas devidamente registrado no Órgão Gestor de Mão de Obra – o OGMO – podendo ser cedido por ele a alguma empresa que queira contratá-lo com vínculo por tempo indeterminado. O trabalhador tem o direito de voltar ao quadro de cadastro e rodízio de escala se desligado da empresa contratante. Segue abaixo trecho da lei que descreve os serviços dos portuários avulsos:

Lei 12.815/13, Art. 40 § 1º Para os fins desta Lei, consideram-se:

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

II - estiva: 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, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - conferência de carga: 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: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - vigilância de embarcações: 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; e

VI - bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos. (BRASIL, 2013)

No Porto do Mucuri, os trabalhadores portuários avulsos se identificam segundo os sindicatos que existiam antes das Leis 8.630 e 12.815, a saber: arrumadores,

conferentes, estivadores, portuários e vigias.

A atividade dos arrumadores é relacionada à movimentação e checagem de produtos nos armazéns, bem como à limpeza desses locais, de forma que o Sindicato dos Arrumadores engloba não somente os que exercem essa função nos portos, mas trabalhadores de indústrias, por exemplo, ou outras empresas da cidade. A função de “abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição”, descrita no item IV acima, também fica sob responsabilidade desses trabalhadores, além do *enlonamento* dos caminhões, que se trata da cobertura ou retirada das lonas que cobrem esses automóveis carregados de produtos.

Os conferentes, como a própria nomenclatura deixa claro, ficam responsáveis pelo serviço de conferência das cargas, como descrito nas atividades referidas na lei citada acima. Além disso, também executam o planejamento da posição das cargas nos navios, de forma que o desembarque e embarque de novas unidades sejam mais agilizados nos portos seguintes.

As atividades referentes aos estivadores estão descritas no trecho da lei acima citado, tratando-se da movimentação das cargas no interior dos navios, incluindo também os profissionais que operam os guindastes. Também são responsáveis pelo serviço de bloco, ou seja, de limpeza e manutenção dos navios.

Os portuários são encarregados pela capatazia, ou seja, pela movimentação dos produtos na faixa do cais do porto. De forma geral, as atividades de estivadores e portuários são similares, o que os diferencia é o local onde o serviço é executado. A limpeza dessa área também é feita pelos portuários. A partir do momento que a carga chega nos armazéns, mesmo que eles estejam situados na área portuária, a mobilização dos produtos fica a cargo dos arrumadores.

Como os termos são semelhantes faço a diferenciação entre os profissionais de capatazia, chamando-os dessa forma ou somente de “portuários”, e o grupo maior, de trabalhadores portuários avulsos, TPAs ou somente “portuários avulsos”.

Finalmente, sobre os vigias, atualmente ficam concentrados na patrulha da entrada e saída de pessoas dos navios. Antigamente também guardavam as mercadorias, o que foi sendo alterado com o uso de novas tecnologias, como os contêineres e esteiras, por exemplo. Citando a fala do próprio trabalhador:

Naquele tempo era no tempo das alvarenga que chamava, as embarcações era embarcação totalmente pequena, não tinha, tudo era braçal, as cargas tudo era solta. Nesse tempo era os vigia era tanto, era mais vigia que não tinha função de vigia. Hoje em dia não, as mercadorias vêm tudo trancadas nesses contêineres, é dentro do porão, é embalada. Antigamente era tanta carne do sol, farinha, essas coisas, era solto, né? A vigilância era maior, hoje em dia não, hoje em dia é tudo mais certificado, né, tudo mais tranquilo, mais preso (FEDERAL SAKURA - vigia).

Sobre a quantidade de trabalhadores registrados e cadastrados no OGMO, trago na tabela 3 os dados publicados por esse órgão em 2012 em sítio eletrônico, quando havia um total de 410 trabalhadores, mas somente 292 ativos. São dados antigos, mas são os mais recentes publicados pelo órgão gestor, que se negou a informar números mais recentes.

Tabela 3: Quadro informativo, com os números de TPAs registrados e cadastrados no OGMO Ceará em 2012.

QUADRO TPAs - OGMO



JANEIRO - 2012						
Atividade	Situação	TPAs				Total Quadro OGMO
		Ativos	Cedidos Operadores	Licença Médica	Afast. Retorno Improvável	
Estivador	Registrados	107	41	17	1	166
	Cadastrados	0	0	0	2	2
Portuário	Registrados	93	28	9	0	130
	Cadastrados	2	0	1	0	3
Conferente	Registrados	20	5	1	0	26
	Cadastrados	2	0	0	0	2
Arrumador	Registrados	48	0	9	0	57
	Cadastrados	2	0	0	1	3
Vigia	Registrados	16	2	0	0	18
	Cadastrados	2	0	1	0	3
TOTAL	Registrados	284	76	36	1	397
	Cadastrados	8	0	2	3	13
TOTAL AVULSOS		292	76	38	4	410
Estivador	Autônomos	0	0	0	0	0
TOTAL		292	76	38	4	410

Fonte: http://www.ogmo-ce.com.br/cap/janeiro_2012.pdf

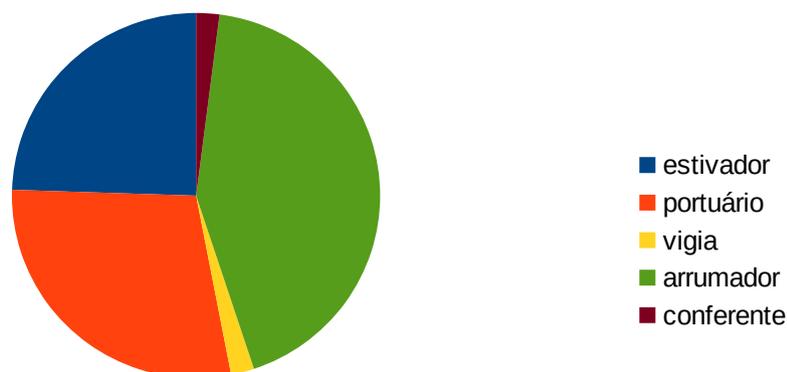
Quanto aos entrevistados para esta pesquisa, foram 47 ao todo, dentre entrevistas orais e questionários. Reuni determinados dados, segundo as classificações citadas no capítulo sobre metodologia, a fim de traçar um perfil dos trabalhadores abordados neste período, além de fazer uma análise comparativa com os números gerais fornecidos pelo OGMO Ceará. A quantidade de trabalhadores entrevistados segundo a atividade exercida foi de 21

arrumadores, 14 portuários, 12 estivadores, 1 vigia e 1 conferente. Abaixo segue o gráfico 4 para melhor visualização das proporções dos entrevistados segundo a classe a que pertencem, diante do total.

A proporção de estivadores, portuários, vigias e conferentes entrevistados corresponde aos números da tabela 3, onde estivadores e portuários correspondem a 37% e 33% do total de TPAs ativos respectivamente, e vigias e conferentes, 6% e 8% de todos respectivamente.

Os arrumadores dentro do grupo geral de trabalhadores portuários avulsos são em menor número quando comparados a portuários e estivadores, de modo que o número de arrumadores entrevistados não seguiu a mesma tendência de trabalhadores registrados, como é possível ver no gráfico 4. O acesso a um número maior desse grupo se deu por conta das entrevistas feitas durante os cursos no CVT.

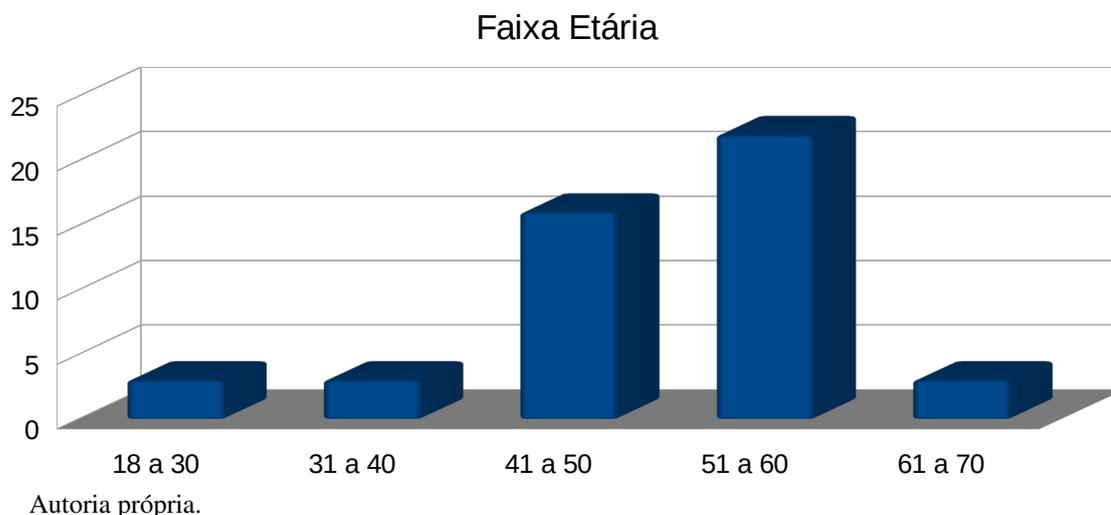
Gráfico 4: Distribuição dos trabalhadores portuários avulsos entrevistados por categoria.



Autoria própria.

Sobre a faixa etária, a maioria dos entrevistados está entre 41 e 60 anos, sendo ainda mais numeroso o grupo com idade entre 51 e 60 anos conforme revela o gráfico 5 abaixo. Em 2012, o OGMO publicizou que a maioria dos TPAs era da faixa etária entre 49 e 53 anos, que correspondiam a 27%. Em segundo lugar estavam aqueles entre 44 e 48 anos, que somavam 23%, e em terceiro aqueles com idade entre 39 e 43 anos, com 21% do total. De forma que a grande maioria dos trabalhadores na época possuía entre 39 e 53 anos, o que corresponde ao perfil da amostragem dos entrevistados.

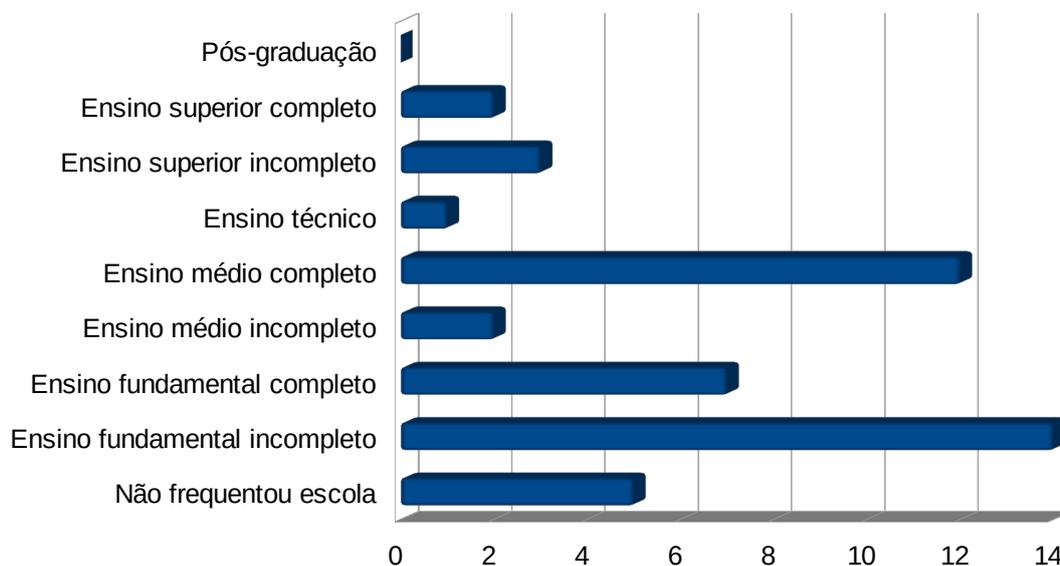
Gráfico 5: Distribuição dos trabalhadores portuários avulsos entrevistados por faixa etária.



Esses dados revelam que, apesar do esforço físico e da insalubridade do serviço, a maior parte desses trabalhadores não são jovens. A permanência na carreira e a baixa rotatividade, com certa estabilidade por conta da legislação, são motivações para esses indicadores. Outras interpretações podem ser deduzidas, como o controle do acesso ao ofício por seleção pública, que não são tão frequentes (a mais recente foi em 2012); a falta de necessidade de mais trabalhadores, já que o número atual já supre as demandas do porto; a queda dos salários, dentre outros fatores.

Com relação à escolaridade dos entrevistados, a maioria deles possui ensino fundamental incompleto, seguido de ensino médio completo. Os TPAs foram questionados nas entrevistas sobre sua escolaridade, segundo as opções reveladas no gráfico 6, diferenciando somente o Ensino Fundamental completo ou incompleto, não abordando o I ou II. Essa amostragem segue a tendência dos números revelados pelo OGMO com relação à totalidade de trabalhadores portuários avulsos, como discrimina quadro gerado por esse órgão gestor com dados de 2012. De forma que o Ensino Fundamental incompleto abrange Ensino Fundamental I completo e incompleto e Ensino Fundamental II incompleto, como estão na tabela 4.

Gráfico 6: Distribuição dos trabalhadores portuários entrevistados por escolaridade.



Autoria própria.

Tabela 4: Escolaridade dos trabalhadores portuários avulsos com registro no OGMO Ceará em 2012.

ESCOLARIDADE



ESCOLARIDADE - JANEIRO / 2012					
NÍVEL	Situação	TPAs			TOTAL
		Ativos	Cedidos Operadores	Licença Médica	
Superior	—	3	5	1	9
Médio	Completo	52	24	7	83
	Incompleto	26	4	2	32
Ens. Fundam. II	Completo	40	14	7	61
	Incompleto	25	5	3	33
Ens. Fundam. I	Completo	53	14	6	73
	Incompleto	44	3	3	50
Alfabetizados	—	16	1	2	19
Analfabetos	—	4	0	0	4
Sem certificação	—	29	5	12	46
TOTAL		292	75	43	410

Fonte: http://www.ogmo-ce.com.br/cap/janeiro_2012.pdf

Segundo alguns depoimentos, como transcrevo em seguida, os trabalhadores têm consciência de que não é comum a um trabalhador com baixa escolaridade uma remuneração na quantia que eles recebem. Também de que essa realidade já não é a mesma para aqueles que forem iniciar a carreira portuária atualmente, já que é exigido ensino médio completo para a seleção pública para cadastro de TPA no OGMO. Os entrevistados também afirmam que os serviços mais bem remunerados, até mesmo dentre a própria categoria de serviço portuário, são aqueles em que as pessoas são mais qualificadas por meio dos cursos ofertados pelo OGMO e Marinha.

Eu acho que esse emprego aí, pra quem tem o grau estudantil que nem eu e muitos, eu acho que é um dos melhores empregos que existe no país, viu? (...)

Eu não sou guindasteiro, não sou operador de máquina, isso aí foi uma das coisas que eu mais fiz de errado, eu digo pra muita gente "Cara, a gente tem que se qualificar em toda área." Sabe por quê? Porque a modernização ela existe. Às vezes eu fico na internet olhando os portos da Ásia, da Europa, do Oriente Médio, tá entendendo? Aqui mesmo na América do Norte, Estados Unidos, Canadá, da Rússia, não, lá perto do México, tá entendendo? O Brasil é um dos mais atrasados em tudo! Rapaz, os portos da Ásia não tem ninguém que faça mais trabalho braçal não. Tudo é máquina, dos 10 portos mais modernos do mundo, 6 é na China, só fica 4 pro resto do mundo, tá entendendo? Não tem nenhum aqui da América (NODUS - portuário).

É como eu digo, hoje nós temos o ensino fundamental completo, mas se não tiver hoje, que já tem outra tecnologia mais avançada, se você não tiver os cursos básicos pra se avançar no dia a dia da correria do serviço você vai ficando pra trás. Hoje o fundamental praticamente era aquele Mobral, aquele analfabeto, se tu for se estabelecer e fazer cursos da informática, esses cursos pra você se aprimorar cada vez mais, é como eu digo, você vai sendo ultrapassado e a pessoa fica lá pra trás. A concorrência é grande, né? (SILVER VALERIE - portuário).

Na época em que a maioria dos trabalhadores que estão atualmente ativos ingressou nessa profissão, o conhecimento sobre a execução do serviço era passado oralmente pelos mais antigos e se consolidava na prática durante a atividade. Não havia a necessidade de certificados, nem de escolaridade formal, nem de cursos voltados para o setor. A Marinha, por outro lado, já oferecia certos cursos, como de manutenção e pintura de equipamentos ou de operação de empilhadeiras, mas eles não eram obrigatórios. Em alguns casos, eles foram citados como forma de acesso ou consolidação na profissão, mas eram mantidos como cadastrados ou baguins caso não houvesse um familiar mais próximo que o indicasse.

Por esse motivo, a maioria dos trabalhadores tem baixa escolaridade e, mesmo para os cursos que hoje são ofertados pelo OGMO em parceria com a Marinha e a Companhia Docas no Centro Vocacional Tecnológico, são oferecidos incentivos, como lanche e um valor em dinheiro. Estes são estímulos para que os TPAs frequentem os cursos, mesmo quando o

horário coincide com alguma movimentação de carga e, portanto, de oportunidade de renda, apesar de que durante as entrevistas a maioria deles tenha reconhecido a importância dos certificados.

A consolidação do uso de equipamentos de proteção individuais (EPIs) e de ações voltadas para a segurança do trabalhador foi apresentada como uma função positiva pelos trabalhadores entrevistados quando questionados sobre os cursos ofertados no CVT. Embora houvesse nos sindicatos itens de segurança, como botas, capacetes e coletes eles não eram em número suficiente e, mais significativo que isso, não havia o hábito dos TPAs de utilizarem os equipamentos. Também era mais comum, como relatado nos depoimentos a seguir, os trabalhadores dirigirem-se ao porto sob efeito de drogas lícitas e ilícitas.

Tem o auxílio das máquinas e os cursos que ensinou a gente a trabalhar, manipular, a ser mais rápido com a carga e trabalhar com atenção e segurança também, né? Porque não tinha, era zerado o item segurança aqui, era zerado (AVON - portuário).

Antes a gente trabalhava 12h, se você tivesse garra você virava, né, 24h, aí depois que a gente passou a ter técnico de segurança, passou a ter os EPI, a gente trabalhava era com qualquer roupa, né, hoje a gente trabalha fardadinho, tem a nossa farda, tem os nossos EPIs, né, aí melhorou muito, né? Aí também com relação ao emprego aí, rapaz, quando eu entrei aqui a primeira vez eu fiz foi abandonar, a gente carregava só saco na cabeça e caixa...

Aí a modernização ela existe, a gente não se qualificou. Eu mesmo não me sinto qualificado, o tempo que eu tenho já... Já tô perto de me aposentar. O problema é que quando tem um curso "Ora, se eu vou fazer uma porra dessa! Eu já tô velho, vou fazer isso aí?", mas só que aquilo ali ele vai favorecer a gente, pra que a gente passe muito mais tempo no trabalho, né, porque... Até pra se varrer hoje a rua tem que ter curso e muitas vezes o camarada não faz, né? E também a qualificação aqui é muito fraca, teve um tempo aqui que era melhor, né? Tinha curso de operador de máquina, a gente podia ser ... (NODUS - portuário).

Área portuária é muito perigosa, é muito forte, entendeu, os trabalhadores, antigos, não é antigo nossos pais não, uns que já cheguei no final aqui, ia trabalhar de outras maneiras dentro do porto aí, aí esse curso vem pra te conscientizar, né, quer dizer, a cada um de nós trabalhar de forma correta como tem que ser, não ir bebo, não ir elementos drogados, né. Que acontecia. Hoje maneirou um pouco, mas uns 2, 3 por cento ainda vai ainda, né, mas não é o tanto que ia de primeiro, aí tem essa conscientização, entendeu? Então esses cursos aí veio muito pra aprimorar o sistema da consciência do elemento, né, porque tu vai trabalhar daquele jeito, tu tem uma família em casa, acontece um acidente, perde você, sofre a família, né e também até um pouco quebra até um regime de uma escala de trabalho porque aquele elemento vai trabalhar de forma adequada (SILVER VALERIE - portuário).

Este período de tempo, que coincide com aquele em que a pesquisa foi executada, constitui uma transição em que o *habitus* que compõe o conjunto de práticas e ideologias dos TPAs, estruturadas antes da Lei de Modernização dos Portos, está se reconfigurando após a implantação da Lei 8.630/93 em diversos aspectos. Ao recorrer à teoria de Bourdieu é

necessário destacar que o *habitus* está sempre em mutação e, com relação a esse grupo específico de agentes, os elementos que estão sendo reestruturados podem ser identificados e relacionados às normas estabelecidas na Lei 8.630/93.

Dentre esses elementos está a preocupação do trabalhador com sua própria segurança e saúde ao utilizar, por exemplo, os EPIs durante a execução dos serviços e reconhecer a importância deles. Também o cuidado de adentrar o ambiente de trabalho livre de efeitos de drogas, já que isso pode interferir na segurança do próprio TPA. Outro elemento que está presente nesse novo *habitus* do trabalhador portuário avulso no Mucuripe é a valorização da educação formal para a profissão, que não havia na época anterior à Lei de Modernização dos Portos.

Sobre o uso de drogas e a frequência em bares no entorno do porto, são marcas que popularmente são relacionadas aos trabalhadores portuários. Essa prática relacionada, porém, pode ter consequências na execução dos serviços caso eles o façam sob o efeito de entorpecentes, como citei acima. Nos dias de hoje, a partir do discurso proferido por eles, os próprios TPAs identificam como negativa essa forma de trabalhar. Ademais, alguns entrevistados falaram da sua relação com a bebida alcoólica mesmo sem serem questionados ou se defenderam afirmando não estarem alcoolizados em situações de acidente. Independentemente disso, historicamente, parece ser realmente uma marca da cultura desses trabalhadores como relata um dos entrevistados:

Muitos se acomodaram com muito dinheiro e a vida era essa... Trabalho pro bar e do bar pro trabalho. Bar que eu digo é aí o Serviluz, que é brega, cabaré, esse tipo de coisa, né? Aí muitos tinham três ou quatro raparigas, as mulheres iam buscar e deixar eles na porta do cais e a pobre da mulher da gente que ficava aguentando em casa, esperando, mas tinha dinheiro pra muito, tinha tanto dinheiro que nem confusão dava... Cada qual sabia sobreviver daquela maneira porque não faltava nada pra ninguém. Tanto tinha muito serviço, como com certeza tinha muito dinheiro, né? E aí o estivador ficou disso... A vida do estivador foi essa, bruto, ignorante, mas trabalhador, lutador dos seus direitos, tá entendendo? Mas aí foi surgindo e é como eu tava dizendo aqui, tem que acompanhar a modernização, se nós não acompanha, nós se atrasa... A gente chegava pra receber o dinheiro no banco, antigamente nós recebiamos aqui mesmo no pavilhão, era pago aqui. Quando a gente passou a receber dinheiro em banco, os próprios bancários quando via a gente que não sabia assinar "Como é que esse homem recebe esse dinheiro todo? Recebe mais do que eu e o cara nem assinar sabe..." E o estivador dizia pra ele "Rapaz, eu ganho muito? Então vai lá, pra cima de cinco contêiner de altura, ficar em cima de um navio naquele. Vai pra dentro de um porão daquele..." (DARCY RIBEIRO - estivador).

Aí esses dias que eu tô nesse curso eu manei na bebida, porque nessas horas eu já tinha tomado mais de meio litro de cachaça. Tô diminuindo... Aí às vezes o cara pega um serviço à tarde aí chega em casa já de noite. De noite não pego serviço...

Esses dias peguei nenhum dia em cerveja. Aí vou pra casa, chego em casa... (risos). Não adianta mentir, né? Mas começa a tomar umazinha, de noite depois do turno... Às vezes não como, não me alimento, a minha derrota tá aí SBI (SUBARU - arrumador).

É possível inferir com base nas entrevistas que o tempo de uso de drogas está mais concentrado nos momentos livres, e não próximos ao horário do trabalho, o que poderia prejudicá-los. Esses momentos de lazer são, inclusive, forma de convívio com os demais trabalhadores, que formam grupos cujos interesses se assemelham. Mas ainda existem casos de pessoas nessa profissão enfrentando sérios problemas com alcoolismo, como no caso de SBI Subaru, ou com outros entorpecentes, prejudicando não só a execução do serviço, mas sua saúde e sua relação com as pessoas ao seu redor.

A partir do depoimento de Darcy Ribeiro observa-se, mais uma vez, a percepção por parte dos TPAs de que a remuneração recebida é alta, apesar da baixa escolaridade, tendo em vista outras profissões. Porém, eles também constatam que esse é um serviço de alta periculosidade, por isso acham justo que recebam bem por isso. A questão que perpassa muitas falas sobre os provimentos é a de que sua renda diminuiu, porque o próprio movimento no porto arrefeceu, de modo que se não há trabalho, não há salário.

E o caráter avulso, que torna essa categoria diferenciada, atravessa não só a relação desses trabalhadores com o dinheiro, mas com o próprio exercício da função. Primeiramente, o dinheiro é tido como algo garantido, mas não a sua quantidade, que pode variar, por exemplo, de mil e quinhentos em certo mês a sete mil em outro. Por outro lado, o trabalho avulso possibilita a eles que se neguem a trabalhar quando alcançam um valor que eles acreditam suficiente ou quando não gostam de um tipo de serviço, preferindo outro que ofereça maior retorno financeiro. Eles compreendem como sinônimo de liberdade e hostilizam quaisquer medidas que possam ir de encontro a ela, como exemplo, a obrigatoriedade de cumprir 70% das chamadas que estava em vigor nas convenções coletivas no início da pesquisa de campo, em 2017 e 2018, mas foi abolida em seguida.

Porque a gente trabalha, quem trabalha no porto, avulso, ele tem uma grande preocupação e ao mesmo tempo o trabalhador ele não, ele é culpado até assim, porque quando é uma demanda de serviço que a pessoa ganha 5 mil reais, não é cabível uma pessoa gastar em uma semana. Porque no outro mês ninguém lhe garante que você vai ganhar os mesmos 5 mil, você pode até ganhar 7, mas você pode ganhar 1500, e aí já mexe com o seu... já mexe com a sua vida. E nós aqui no porto a gente tem muito isso, nunca acabou, é uma coisa de velha guarda mesmo, tá bom? Todo mundo ganha dinheiro, mas você não fica até o final do mês trabalhando, depois que você fecha o mês, se você fizer um mês de 5 mil, no outro mês você começa a fracassar, mesmo tendo serviço, parece assim um vício. Ele não

quer, ele não vai, ele não se mantém, mesmo tendo serviço, ele falta, muitos motivos de bebida, de drogas essas coisas, que isso aí também tem muito, né, aí não foge da regra não. Mas é, ninguém mantém, parece assim uma coisa. Quando não tem serviço, eles querem trabalhar, quando tem serviço eles fogem do serviço. Hoje foi um dia típico. Hoje, de manhã, de manhã faltou, tinham 22 homens, só tinha 12, cadê o resto? Sindicato que tem 200 homens (AVON - portuário).

Vai passar meu número, vai passar, aí se eu não trabalhar eu sou punido, eu tenho que trabalhar, quando der meu número eu tenho que pegar, porque se eu não pegar tem um percentual de eu fazer 70% pela convenção, tem que trabalhar, além de ser um trabalhador avulso. Agora eles colocaram esse negócio da convenção, você tem que trabalhar, eu acho errado. Se é avulso você vai no dia que quer. Não sei porque agora que inventaram esse negócio da convenção aí tão tentando tirar ou mudar de novo, eles querem obrigar você trabalhar de manhãzinha, 7 horas da manhã, 1 hora da tarde, se teu número der de madrugada, 1 hora da manhã, eu tenho que trabalhar de novo, se não eu sou punido. É errado, eu num já trabalhei. Rapaz eu falei até com o (presidente do sindicato) e uns aí, “rapaz eu acho errado, se a pessoa já trabalhou não precisa mais voltar, volta se quiser, volta a trabalhar” (REUNION BAY - arrumador).

Quando um número de trabalhadores é solicitado para um serviço, mas a quantidade dos que confirmam a presença é inferior, o OGMO solicita mais homens pela multifuncionalidade. De forma que TPAs de outras categorias que tenham feito a formação naquele serviço podem ser convocados. Quando questionados sobre o número de trabalhadores no porto, se não haveria poucos para a quantidade de serviço, eles responderam que a porção seria suficiente. Não é interessante para eles aumentar o número de TPAs, já que seriam mais números a serem chamados na fila, o que ocasionaria menos serviço para cada e, conseqüentemente, menor renda. As medidas que buscam dar certo limite a essa liberdade do trabalho avulso têm essa função também: de estimular os trabalhadores a não faltarem a chamada e, conseqüentemente, não incentivar a abertura de novas seleções públicas para as vagas supostamente ociosas.

Outra característica que perpassa o *habitus* do trabalhador portuário avulso é a estabilidade na carreira, já que ele só pode ser desligado do registro do OGMO por morte, aposentadoria ou falta grave. Foi citado – em conversas com pessoas que trabalhavam não como portuários avulsos, mas com eles em outras esferas – que a questão da estabilidade do registro influenciava na forma como eles executavam o trabalho e como se relacionavam com as pessoas ao seu redor, principalmente de forma negativa. Segue abaixo trecho de entrevista com um portuário avulso que aborda a mesma questão:

Aí tá a coisa, o cara desse num vai botar um guindaste desse aí que custa dez milhões de dólares pra pegar e me pagar caro pra chegar com a cara cheia ou chegar botando boneco pra trabalhar... Se um menino desse aí não quiser trabalhar um dia ou é descontado ou então se vacilar dois ou três dias joga ele na rua na hora. Nós

aqui, tem cara que entra aí pra dentro que pensa que é o dono... Com sinceridade, tem cara que entra aí pra dentro que pensa que é o dono da mercadoria, do porto, mete a mão, faz o que quer... Ê, minha filha, aí o negócio é... O cara não tem o direito de abrir a boca e dizer “ninguém me bota pra fora daqui”. Outro dia eu vi um cara falando com um guarda desses aí, sem ser o guarda da companhia Docas, de azul (terceirizado). O cara disse assim “rapaz, olhe, o que é que tu quer, macho? Tá pensando o quê? Tu num é nada aqui não”, disse lá, desmoralizou o pobre do guarda, “tu tá aqui hoje, amanhã não e tu nunca vai ver eu sair daqui.” Desse jeito, né. Não pode ser assim não (NODUS - portuário).

Os TPAs, portanto, ao mesmo tempo que têm estabilidade no exercício da profissão são avulsos na escalação e pagamento. Em outras palavras, não somente o caráter estável da ocupação promove uma soberania do trabalhador, mas isso se dá em uma perspectiva mais ampla tanto positiva, na liberdade de exercer da melhor forma – livre de ameaças externas – seu trabalho, como negativa, de priorizar o bem estar pessoal em detrimento da função social do serviço executado. Por outro lado, o caráter avulso do trabalho possibilita uma autonomia do trabalhador a partir do momento que ele pode escolher quando exercer a função, no entanto, o torna dependente dos movimentos de cargas do porto e, conseqüentemente, do fluxo do mercado.

O sentimento de pertença ao grupo, enquanto trabalhador portuário avulso, assim como de orgulho do ofício está presente, em parte, devido a esse binômio de estabilidade e independência, e em outra devido à antiguidade na carreira relacionada, inclusive, a uma herança consanguínea. Essa relação consanguínea com a profissão é consequência da forma como ela era passada de pai (ou de outro parente próximo) para filho quando esse atingia a maioridade. Apesar de passados 25 anos o tema ainda surge nas falas dos entrevistados, sendo esse também um fator de reconhecimento da posição que se ocupa.

Antes da criação do OGMO, essa divisão entre os registrados ou associados – as pessoas que chegavam na profissão por intermédio de um familiar próximo – e os chamados *baguins* ou cadastrados era muito forte. Esse segundo grupo recebia bem menos pelo serviço executado e pegava aqueles *ternos* que os demais trabalhadores registrados não queriam, normalmente que usava de muito esforço físico ou de menor valor. Na fala dos antigos *baguins*, devidamente registrados com a implantação do OGMO, é perceptível certo ressentimento diante dessa desigualdade. Adiante tratarei de forma mais profunda sobre esse tópico.

Surge em muitas falas o sentimento de orgulho da profissão, do gosto por ela, apesar das dificuldades, mesmo entre aqueles que não chegaram à carreira por intermédio dos

familiares, como transcrevo abaixo:

Eu sou orgulhoso de ser portuário, eu sou portuário e gosto do meu serviço, não abro mão dele por nada. Foi aqui que eu cansei, que eu tô até hoje aqui, agradeço a Deus ter me dado saúde e ter chegado onde eu cheguei. (antigo baguim) (C ATLAS -portuário).

É aquela alegria maior, apesar de eu até trabalhar mais aqui e às vezes tem meses eu ganhar menos do que eu tá numa empresa, mas é o sentimento, aquela coisa, sabe? De vir aqui pro pavilhão, às vezes vai pegar nada mas só em tá aqui já... Tá entendendo? É bom, é como eu disse... Eu tenho aquele orgulho! O único serviço pra mim, se eu não tivesse aqui, era no exército. Porque eu larguei o exército pra estar aqui. Saí do exército como Cabo, fiz um curso de Cabo e aí eu tive que decidir ou vinha trabalhar ou ficava lá, né? (DARCY RIBEIRO - estivador).

É um bom serviço, é uma boa profissão, eu não me vejo fazendo outra profissão, eu gosto muito do serviço portuário, eu acho até que eu disse, que uma vez eu mudei pro interior, aí passei 6 meses lá e senti logo falta do porto, vim me embora. (antigo baguim) (SEAPRIDE - arrumador).

Então isso é muito bom, o porto é bom, eu gosto de trabalhar aqui, né? Agora dentro do porto mesmo o que precisa mais é a gente se proteger, questão de saúde, porque muita poeira, muita sujeira, sujeira que eu digo mais é poeira mesmo das cargas, com certeza a redução de vida do trabalhador aqui ela é certa (MASCARENHAS - arrumador).

Apesar dos problemas apontados, como a insalubridade do serviço, a maioria dos entrevistados afirma gostar do trabalho por alguns fatores, como a liberdade do serviço avulso, a relação com os colegas e a possibilidade de receber um bom salário mesmo com baixa escolaridade. Imbricada por esse sentimento de orgulho está a identificação com o *ethos* do trabalhador portuário. Sobre ele, os próprios trabalhadores descrevem a forma de ser e de agir desse grupo, ao passo que são usadas frequentemente palavras, como “bruteza” ou “bruto”, “ignorância”, “maltrapilho” etc. Essas seriam características marcantes das gerações mais antigas com as quais, ora os trabalhadores entrevistados se identificam como parte constitutiva desse *ethos*, ora citam como uma forma de agir com a qual eles não se identificam, preferindo comportar-se de outra forma. Seguem alguns trechos de fala:

Aí então, nessa área aí olha, você vê um rapaz desse, você vê eu, você vê uns e outros amigos que eu tenho aí, companheiro de trabalho, não só aqui, tem muitos aí que até a roupa pra vestir, como é que se diz, o cara anda todo mulambudo, maltrapilho, tá entendendo? Eu digo assim, na hora do trabalho você.... Mas não é por causa do ganho não, porque às vezes você analisa "Rapaz, como é que uma pessoa ganha 3 ou 4 mil todo mês e anda dessa forma?", eu não sei porque é, não sei se isso aí é dele mesmo ou é porque ele é relaxado por ele mesmo, pela natureza... Mas que pra mim é um dos empregos melhor que existe, pelo nosso nível de escolaridade, né? Eu acho que em canto nenhum a gente arranja trabalho desse jeito aí não (NODUS - portuário).

Um manda um dar o cu aqui, outro manda pra outro canto (risos) É desse jeito. Mas é uma turma boa, que gosta de conversar, de brincar e às vezes essa nossa forma de

conversar, quem tá de fora diz "Os homens vão brigar...". Mas isso é carinho entre nós, tá entendendo? (risos) (...) O máximo de pode sair é um bufete (...). Agora é desse jeito. A gente discute, né, como toda família, mas aqui é parceria. Parceria. A gente gosta muito de tá junto farreando, bebendo, no trabalho é só alegria, se descontraí, às vezes tem raiva, mas a gente... É uma turma... É aquela coisa... Então se você não for maleável, não souber administrar, todo dia você briga. Apesar de todo mundo ser amigo, mas todo dia você briga, tá entendendo? Porque ninguém dá o braço a torcer aqui. Aqui tudo é bicho bruto, tudo é caba homem, tá entendendo? Todo mundo é amigo, mas quando um se estressa, se o outro se estressar, não tem quem segure. É desse jeito. Agora é mais brincadeira, mais amizade, é mais lazer, sabe? É mais resenha... Esculhamba o outro? Esculhamba, mas é coisa da gente do dia a dia. É bom! É por isso que eu digo a você que eu adoro esse trabalho aqui (DARCY RIBEIRO - estivador).

Aqui nesse porto aqui o serviço braçal era muito bruto e os trabalhadores os antigos também eram brutos, né, os nossos antigos também eram muito brutos. Meus pais eram muito bruto demais, mas hoje em dia que tô aqui, eu não vejo aquelas brutalidades, sabe? Tanto que eu sou pai de família eu não fui tratar meus filhos como eu fui tratado, né? Que nem eu falei pra você, eu apanhava muito, qualquer coisa que fazia era uma pisa que levava, né. (...) O pessoal diz que o porto é ruim, foi o melhor emprego que eu achei foi esse aqui. Quer dizer, em todas as empresas tem assim, né, tem as bondades e tem as qualidades, mas em termo de sair, procurar um outro emprego e com as dificuldades de ficar desempregado, as regalias, aqui você... (MARFRET GUYANE - arrumador).

Hoje tô feliz, graças a Deus, não tem o que dizer, num tempo eu era tão ignorante, naqueles tempos, teve em 62, que eu tava com dois anos (no serviço) ainda, 75, tava com 15 anos, aí eu via... Aí tinha uns colegas meus veteranos e tal, e aí vinha aqueles homens com, desculpa a expressão, o ovo grande, sabe o que era aquilo? Eles apostavam pegar o saco de 50kgs pela cabeça, aí forçava, cheio de hérnia, cheio de coisa... Era ignorância... (ALIAKMON - arrumador).

Essas descrições corroboram com a visão que se tem normalmente desses trabalhadores: homens simples com grande força física e “brutos” ou com “bruteza” (termos utilizados por eles para se referir ao grupo) nos modos de agir, de falar e, geralmente, com baixa escolaridade. Por isso, os próprios TPAs e entrevistados de outras profissões relatam como as pessoas não entendem ou aceitam que eles recebam relativamente bem pelo serviço normalmente por não terem conhecimento sobre a insalubridade no ambiente laboral, o esforço físico necessário em determinadas situações, sem falar na responsabilidade de manusear (inclusive com guindastes) produtos, muitas vezes, de alto valor.

Ressalto, no entanto, que evidentemente não se trata de um grupo homogêneo. Existem pessoas de diferentes modos de ser e agir na profissão, inclusive, há variações entre categorias, em que algumas são mais bem pagas em relação às outras, e disparidades relacionadas à idade dos trabalhadores e a forma como eles adentraram na carreira.

Com o intuito de ouvir os trabalhadores sobre a visão que eles têm do ofício de portuários avulsos, procurei fazer perguntas que abordassem o tema de forma indireta, já que

questionar exatamente a opinião deles sobre seu serviço poderia influenciar a resposta. As contestações poderiam, inclusive, surgir como forma de reivindicação de melhorias no serviço caso relacionassem minha conduta enquanto pesquisadora a algum agente governamental.

Decidi perguntar, então, se eles indicariam esse ofício a algum filho ou a um familiar próximo com a intenção de colocá-los como observadores de uma pessoa próxima a executar aquela atividade, e não somente a perspectiva deles enquanto trabalhadores. As respostas foram variadas, quando aproximadamente a metade respondeu que indicaria, principalmente por conta da retribuição financeira considerada alta para o nível de escolaridade. Os outros entrevistados não indicariam sua profissão, principalmente devido à periculosidade, ao contato com substâncias tóxicas e ao trabalho que exige grande esforço físico. Seguem algumas justificativas:

eu indico, porque aqui a pessoa, se ele for capacitado, se ele for treinado, se ele for orientado, ele vai contribuir para a sociedade. E o nosso serviço, apesar de ser perigoso, ele tem um bom rendimento. Infelizmente o nosso porto não tem serviço, demanda toda semana, todo dia, pra ficarmos satisfeitos financeiramente, mas em comparação com outras profissões, eu acho que é uma grande profissão. Nós estamos contribuindo com o progresso do país, né? Com a nossa força. Eu indicaria. (SYLVER HESSA - portuário).

não, num quero que passe por aqui não. Não é querendo ser nada não, mas você tem que pensar o melhor pro seu filho, né. Enquanto eu puder dar uma coisa melhor pra ele... dá certo não. Porque aqui, aqui você hoje em dia, eu tô com 49 anos, já pensou eu com lá 60, 70 anos, tu é doido, só se o menino for doido igual o pai dele, né (PACIFIC TRADER - arrumador).

Não. Porque é muito arriscado, muito perigoso, aqui nosso serviço a gente sabe que vai, mas não sabe se volta, não todos, mas tem muito serviço aí que é muito arriscado, muito perigoso. Graças a Deus meus filhos estão formados e estão nos *servicim* deles (ST. LAURENT - portuário):.

não, Deus me livre... é muita zoada, é muita sujeira no porto, sujeira demais. Aqui, acolá eu fico doente, com nariz entupido, eu chego em casa coçando a garganta. E é porque eu ando de máscara, essas coisas, se eu não andasse? Essa garganta seca, pó químico, esse coque, esses fertilizantes aí, esse enxofre, pega nos olhos da gente queima, só falta queimar. Eu digo, presta não, eu não... meus filhos deus me livre, viesse pra trabalhar eu digo “não”, não quero de jeito nenhum. Jamais! Aqui, não! (REUNION BAY - arrumador).

A estabilidade, que em um momento surge de forma positiva como sinônimo de liberdade na escolha do serviço surge agora como ponto negativo relacionado ao retorno financeiro. As demais falas giram em torno das características de insalubridade e periculosidade do ofício e que, portanto, seria muito inseguro para as outras pessoas. Os próprios trabalhadores que se encaixam no *ethos* de “brutalidade”, para quem essas características seriam aceitáveis, percebem outras profissões que não envolvem o perigo como

melhores.

Os entrevistados que responderam positivamente, ou seja, que indicariam essa profissão a um filho ou familiar próximo estavam imbuídos de que esse ainda seria um bom serviço que, apesar da insegurança, havia um bom retorno financeiro, mesmo sem a necessidade de uma longa formação escolar ou acadêmica.

Sobre uma possível relação hierárquica dentro das diferentes classes de TPAs, os conferentes parecem estar numa posição mais acima por serem em menor número e, portanto, terem mais serviços e ganharem mais. Foram também relatadas pelos entrevistados algumas regalias junto ao OGMO usufruídas por essa categoria. Em segundo estão os estivadores que, além de receberem um pagamento maior que os demais, também possuem um discurso mais contundente que marca a antiguidade da profissão, da consanguinidade, por terem também um histórico de opulência no sindicato. Em seguida estão os portuários, que também são uma categoria reconhecida há bastante tempo no trabalho portuário, no serviço de capatazia, seguidos dos arrumadores, que são em grande número, mas recebem relativamente menos e possuem incumbências não muito valorizadas, como limpeza ou *enlonamento* de caminhões. Por último, estão os vigias, com número mais reduzido e, segundo relatos, também com menor salário entre os TPAs:

inclusive foi o único concurso da história que teve, categoria de estivador e arrumador. E de maneira ingênua escolhi arrumador, porque a discriminação do serviço era a mesma. Tanto na estiva, como o arrumador, a diferença era que na estiva era embarcado, o arrumador trabalhava no pátio, então pela lógica eu escolhi arrumador, mas depois que eu vi na prática, era melhor estiva (LAMB - arrumador).

assim, tem as função dos sindicatos que são umas melhores que as outras, na função em si que eles vão exercer e nos sindicatos. Vamos dizer, na minha opinião, *qual o melhor sindicato? Conferente. Por quê? Porque é um sindicato que não bota peso, não bota força e é que o ganha mais. Só que tem o outro lado, é o sindicato, que na minha opinião, tem que ter maior responsabilidade*, por quê? A função deles eles vão embarcar contêiner, eles tem que fazer um plano lá de cargo, o plano é onde vai cada contêiner e pra onde cada contêiner vai. Ou seja, eles tem que fazer de uma forma, o navio sai daqui e vai lá pra França, os contêineres que vão descer na França tem que estar em uma posição estratégica já pra tirar e não prejudicar os outros. Se um contêiner vai pra França e ele volta porque vai descer lá na Espanha. O contêiner só desce se for na Espanha, porque ele colocou lá no plano. Ou seja, um conferente tendo a faixa de 7 mil reais. Um vigia tira 2 mil reais no máximo, 2.500 reais. Então eles se beneficiam por este motivo. Outro motivo, o sindicato dos conferentes, salvo engano, quando eu sai tinha 21 conferentes, ativo que vai trabalhar, se tu pegar hoje o sindicato da estiva tem 150 ativos. Ou seja, é mais rápido rodar 19 do que rodar 150. Porque é rotativo, eu pego um serviço, tu pega outro, tu pega outro, tu pega outro. Tendo só pra 12 eles rodam todo dia bem dizer, se pegar 3 turno, manhã, tarde e noite, um conferente vai trabalhar quase todo dia na semana se tiver navio. É diferente do vigia e do arrumador, que vai trabalhar um

dia, vai passar 3 dias sem trabalhar, trabalha um dia, passa 4. Por quê? Porque a quantidade de trabalhador conferente é pouca. (Grifo meu) (OCEANIC).

Como se observa no início da entrevista com *Oceanic*, no trecho destacado em itálico, as pessoas se referem às diferentes categorias do trabalho portuário como “sindicato”, se referindo a “serviço”, ou “atividade”, ou “função”. Relaciono o uso da palavra sindicato nesse sentido por conta da presença marcante que essa instituição tem na história e na gestão do trabalho portuário, que vai ser visto de forma mais profunda no tópico a esse respeito.

Além dessas classificações, demarcadas pelas diferentes categorias e pela forma de acesso à profissão, há uma demarcação entre os mais antigos e aqueles que entraram por seleção pública em 2012.

é, porque os antigos acham que eles são baguim, que nem o velho ditado, os caras que tem o pensamento medíocre, ainda não entendeu que é igual. E os meninos novo acha que porque fez o concurso é melhor do que o antigo. Por aí vai, né. Ninguém dá o braço ao outro, né. Pra mim eu entendo dessa forma, né (NODUS - arrumador).

Em conversas informais com os profissionais que trabalhavam nos cursos no Centro Vocacional Tecnológico eram relatadas situações em que os mais novos faziam chacotas dos mais velhos por conta de sua baixa escolaridade. Ao mesmo tempo que os mais velhos não reconheciam neles bons profissionais por serem novos ou mesmo por conta desses desentendimentos.

Entre esses dois grupos, dos concursados e dos mais antigos, realmente existem algumas diferenças quanto ao *ethos* dessas pessoas, em que esses trabalhadores mais novos não estariam nesse perfil descrito anteriormente. São pessoas bem mais jovens com outra faixa de escolaridade (já que para concorrer à seleção pública, era necessário ter o ensino médio completo), alguns deles não possuíam conhecimento anterior a respeito da profissão e alguns deles mantinham outros trabalhos concomitantes ao portuário por este ser avulso.

A forma de acesso à carreira de trabalhador portuário avulso também sofreu alterações com a Lei de Modernização dos Portos. Antes da implantação do OGMO, o processo de contratação de mão de obra era bem específico dessa categoria. Havia duas possibilidades: as pessoas eram indicadas pelos pais ou familiares próximos ou possuíam algum outro contato com um portuário avulso, de amizade, por exemplo, e eram colocadas em um cadastro pelo qual seriam chamados, caso não houvesse um número suficiente de sindicalizados para a execução do serviço. Os primeiros passavam um curto período no

cadastro também, como uma espécie de estágio, mas logo eram sindicalizados, chamados também de associados ou registrados. O segundo grupo – que são os cadastrados, suplentes ou chamados *baguins* – dificilmente passava a ser sindicalizado.

É assim, como antigamente como a força era do Sindicato, tinha aquele negócio de pai pra filho, de irmão pra irmão, esse tipo de coisa, botava alguém da família, tá entendendo? Aí naquela época foi assim, eu entrei nessa forma. (...) eu entrei na estiva 95, em 94 bem dizer, mas já pra 95, que foi quando eu completei 18 anos. O meu bisavô naquele tempo acho que era areia branca, né? Naquela embarcação de sal, daquelas coisas naquele tempo ainda. Aí depois veio meu bisavô, aí veio pra cá, aí botou meu avô, meu avô entrou por aqui, era pescador e estivador, mas ele se baseou mais pelo lado da pescaria. Aí o meu pai que veio aqui assumir a estiva. Aí do meu pai botou meu irmão mais velho, meu irmão mais velho botou o outro que faleceu e depois ele botou a mim. Não deu tempo de botar meu outro irmão mais novo, né, que com a chegada do OGMO, aí o OGMO acabou com isso (DARCY RIBEIRO - estivador):.

eu entrei aqui em 1986, entrei no canto do meu pai, meu pai se aposentou, era portuário, naquela época podia, era de pai pra filho, né, podia botar, aí fui e entrei no canto dele, ele cedeu o canto pra mim e até hoje... Não, entrei como associado, já eu tinha trabalhado um ano como baguim só fazendo serviço as custas dos outros, aí quando meu pai se aposentou eu já entrei como associado. Mas hoje em dia não existe mais isso por causa do OGMO (ST. LAURENT - portuário).

comecei quando tinha uma demanda muito grande de serviço, aí precisou, né, me chamaram, tava precisando de gente, aí eu comecei a trabalhar (...) 17 anos de idade comecei a trabalhar, foi um suplente, não foi portuário, entrei como suplente, aí trabalhei como suplente 15 anos, foi uma luta pra eu chegar onde eu estou hoje, porque eles não queriam me dar o direito de ser portuário, porque só quem era portuário era aqueles sócios, era aquela coisa de pai pra filho (C ATLAS - portuário).

eu comecei no quadro de baguim, eu comecei de baixo, eu não tenho pai pra dar a força, porque quem nessa época tinha pai, o pai trabalhava aqui, ele tinha respaldo de se surgir uma vaga ele botar o filho dele (AVON - portuário).

Eu cheguei através de um colega, né, e quando eu cheguei aqui eu peguei, aqui nesse mesmo pavilhão, o meu número que eu peguei, porque era muita gente, eu peguei o número 300. Trezentas pessoas eu peguei o número trezentos. Aí a gente trabalhava com serviço de pintura, conservação de navio, o salário era baixo, mas a gente ia se arrumando, né, e eu trabalhava em outro local, noutro serviço fora, nos dois. E fui aguentando o tempo, né, aí eu tinha que passar por um registro. É o que chamavam de "baguim", né? Aí isso aconteceu, eu adoeci da coluna, fiquei um tempo afastado. Isso aconteceu em 2009. De 83 para 2009 que eu vim passar por registro. Aí o que foi que o dinheiro veio chegar na minha mão. Antes era só daquele jeito, né? Só um pouquinho, um salariozinho (OSCAR NIEMEYER - estivador).

Em princípio, como foi descrito antes, esses suplentes eram convocados quando não havia trabalhador sindicalizado suficiente para suprir a demanda. Porém o que foi exposto pelos entrevistados foi: quando o serviço era muito pesado ou mal pago, os associados não se apresentavam na chamada – deixando esse espaço vago – voltando a estar presentes em

situações contrárias. Também havia casos em que os sindicalizados aceitavam dois serviços ao mesmo tempo (o que não era legalizado) e contratavam os serviços do *baguim* para executar um deles, repassando parte do pagamento, e não o valor integral referente a ele. Essa distinção entre associados e *baguins* era marcante antes da chegada do OGMO, como é perceptível na fala de muitos dos antigos suplentes certa amargura ao falar dessa desigualdade, quando foram relatados episódios ilegais, inclusive.

O filho dele, tem muitas ocasiões que o filho dele nem sequer ia pro quadro de *baguim*, ia logo pro quadro de oficial logo, se igualar aos veteranos, mas quem não tinha essa força tinha que ficar no quadro de *baguim*. Porque não tinha ninguém pra tá brigando pra pessoa ficar com ele lá, né. Então ele não tinha nem como ele fazer parte do quadro maior, porque o quadro maior era o que pegava os melhores números, era o que ganhava realmente o dinheiro e o quadro de baixo, também ganhava, mas nem se comparava. Vamos supor assim, uma semana, uma semana de um cadastrado se fosse hoje, ele talvez chegasse a 500 reais, mas não ganhava o salário não. Já o oficial mesmo, que é o registrado, ele chega a 4 mil reais. Quer dizer é muita diferença (AVON - portuário).

E tinha uma escolha, porque o associado só queria ir serviço que desse produção, que ganhava mais. Aí ele deixava de atender hoje pela manhã pra atender de tarde e o serviço bom, aí faltava de manhã, né, faltava o associado de manhã, porque ele não queria ir, aí tava faltando, aí o suplente ia cobrir, ia pro ruim, enquanto a noite ele ia pro bom. Nesse caso o OGMO foi ótimo ter surgido, porque não tem escolha, tu vai pra onde der (C ATLAS - portuário).

Às vezes prejudicava, né? Porque quando ele deixava de tirar aqui, pra ir tirar lá no cais, aí eu tava na vez... Eu esperando um serviço bom, aí eu não pegava o serviço. Tinha um serviço aqui de um óleo, que já tinham as pessoas certas, era apontado a ponta de dedo, só aqueles que iam. Aqui sempre teve isso, mas agora não. Agora vai o que tiver na vez, o que não tiver não vai (OSCAR NIEMEYER (estivador)).

No trecho que transcrevo abaixo, *Nodus*, um portuário que chegou pela indicação do pai e passou pouco tempo como suplente, também reconhece as desigualdades:

Quando não existia o OGMO, que era o Sindicato, existia um bocado de coisa irregular, certo? Porque, por exemplo, às vezes eu tava em casa ou tava farreando por aí, sei lá, tava no shopping fazendo compras, resolvendo alguma coisa particular minha, aí eu mandava outra pessoa trabalhar por mim, mas lá tava registrado como se fosse eu que tivesse trabalhando e não era. Isso aí eu sempre fui uma das pessoas mais contra a isso, né? Aqueles meninos que iam, eles não tinham vez nenhuma no Sindicato, quando não tinha OGMO o problema era isso. Já todo mundo viu um portuário ali gastando dinheiro, bebendo, sei lá o que, farreando, fazendo alguma coisa, a casa dele boa, mas só que por trás disso tinha um cara que às vezes passava até fome, né, necessidade... Porque quando o serviço tava pouco ele mesmo ia, mas quando tava muito ele ia só e um... Por exemplo, se tivesse em quatro navios, ele trabalhava nos quatro navios, sendo que ele não tava em nenhum desses. Você tá entendendo como é que é o negócio? Por exemplo, tinha quatro navios aí, aí a escala dava pra ele no primeiro, no segundo, no terceiro e no quarto. Ele ficava em um, quem tava no restante eram as pessoas que ele mandava. Quando vinha o dinheiro, vinha tudo na conta dele. Ele pegava e dava o que ele bem entendia pra aquelas pessoas que estavam lá. (...)Aí uns meninos desse aí, a oportunidade que eles iam ter só se criassem o OGMO. *Teve cara aí que entrou*

nesse sistema baguim e morreu baguim (NODUS - portuário).

Os *baguins* tinham salários menores – muitas vezes não tinham alguns de seus direitos atendidos, como recolhimento de contribuição de INSS – e executavam os serviços desvalorizados pelos demais. Caso a pessoa não tivesse o vínculo familiar com um TPA mais antigo, era mantida como cadastrada indefinidamente, como disse *Darcy Ribeiro*: “pegando as sobras dos serviços”. A grande maioria dos *baguins* só passou a ser registrada com a criação do OGMO em 1996, já outros, como afirmou *Nodus*, não viveram o tempo para serem oficializados na profissão. Em alguns depoimentos dos entrevistados esses trabalhadores nem ao menos eram reconhecidos como daquela categoria ou daquela classe:

Entrei como suplente, aí trabalhei como suplente 15 anos, foi uma luta pra eu chegar onde eu estou hoje, porque eles não queriam me dar o direito de ser portuário, porque só quem era portuário era aqueles sócios, era aquela coisa de pai pra filho, né, aí foi quando surgiu o OGMO em 1996, surgiu o Órgão Gestor de Mão de Obra, ele registrou o trabalhador que tinha direito e cadastrou o trabalhador que não tava dentro do sistema para ser registrado, aí automaticamente eu fui um que entrei no meio dos registrados, como portuário, por causa do tempo que eu já tinha no sindicato (C ATLAS - portuário).

Naquele tempo tinha o baguim, o baguim não era estivador, o estivador pega contramestre, capataz... O baguim é só o que pia e despia a mercadoria, que faz só o serviço de amarrar e soltar a mercadoria, isso é o baguim. Antigamente era assim... hoje não, hoje todo mundo é estivador e todo mundo faz o trabalho de baguim como de estivador. Eu entrei como baguim, eu pegava a sobra do estivador. Quando o estivador não queria eu ia, era assim (DARCY RIBEIRO - estivador).

Por outro lado, se o trabalhador era filho de TPA tinha regalias, como ser associado ao sindicato dentro de pouco tempo. Essa vinculação da profissão pelas relações familiares conferia a essas pessoas a certeza de que iriam seguir naquele ofício e na manutenção de toda a estrutura ali estabelecida tanto na gestão da mão de obra pelo Sindicato como pelas desigualdades com relação àquelas outras pessoas que chegavam à profissão por outras formas.

É porque realmente aqui os nossos antigos mesmo, né, os pais, tinha aquela prioridade de botar o filho aqui, tinha aquela patente, entendeu, aquele monopólio, tanto eu como os outros demais antigos aqui, né, os veteranos. Então meu pai era portuário, entendeu, os parentes da minha mãe da classe aqui portuária, eram os meus tios, avô, aí justamente quando meu pai se aposentou em 74 pra 75, ia ter aquela estabilidade de colocar 1 filho. Só que colocaram vários aqui colocaram mais, né, eu fui o segundo, o primeiro foi o meu irmão mais velho e depois eu, que entrei em 80, final de 87 pra 88 (SILVER VALERIE - portuário).

De forma que para essas pessoas a criação do OGMO para a gestão da mão de obra no porto

foi bastante positiva, já que possibilitou a todos serem registrados, tendo em vista a experiência que eles possuíam nesse serviço. Todos os trabalhadores passaram a ter esse registro junto ao OGMO, não sendo mais obrigatório estarem associados aos sindicatos. Isso favoreceu a todos os portuários avulsos ficarem no mesmo nível hierárquico nesse sentido: de que todos poderiam seguir a mesma fila de escalação.

É possível fazer uma relação com a teoria dos “Estabelecidos e os *Outsiders*” de Nobert Elias, quando um grupo estigmatiza outro mesmo não havendo diferenças marcantes entre as pessoas, como nacionalidade, origem ou nível de renda. Segundo Elias, não é o monopólio de objetos não humanos que marca essa distinção entre grupos, mas outras questões passíveis de serem identificadas por meio de análise da estrutura social em que esses grupos se encontram. Os estabelecidos são um grupo mais coeso, e os demais são tidos como um grupo plural: são todos aqueles que não o são. No caso dos TPAs, os *baguins* eram todos aqueles que não tinham no sangue a potência para aquela profissão. Citando literalmente o texto: “Um grupo só pode estigmatizar outro com eficácia quando está bem instalado em posições de poder das quais o grupo estigmatizado é excluído” (ELIAS, 2000, p. 23).

Contudo, na maioria das entrevistas não havia depoimentos que corroborassem algum tipo de depreciação de um grupo com relação a outro, sobre seu modo de ser, sobre a qualidade do seu serviço, sobre sua honestidade, por exemplo, como há no estudo de Nobert Elias. Também esse não foi o foco desta pesquisa, somado ao fato de essa situação ter sido mudada com a implantação do OGMO já há quase vinte e cinco anos. Mas é comum nas falas essa identificação do grupo dos TPAs que entraram no ofício por herança familiar, todos com um passado comum. Abaixo segue outro trecho da teoria de Nobert Elias, que pode ser relacionada à configuração tradicional dos TPAs:

Elas haviam atravessado juntas um processo grupal – do passado para o futuro através do presente – que lhes dera um estoque de lembranças, apegos e aversões comuns. Sem levar em conta essa dimensão grupal diacrônica, é impossível compreender a lógica e o sentido do pronome “nós” que elas usavam para se referir umas às outras (ELIAS, 2000, p. 38).

Abaixo transcrevo trechos de falas em que a marca da consanguinidade fica bem clara e a distinção entre “nós” enquanto grupo que tem um passado comum.

Aí assim o serviço é bom, é gostoso, eu tenho prazer de ser estivador, eu tenho orgulho de bater no peito e dizer que eu sou estivador. Ser estivador é um dom, é coisa de família... Por isso que às vezes a gente briga, a gente luta, a gente, sabe... Porque é coisa de berço. Tem alguns estivadores aqui que entraram pelo concurso

agora por último e teve outros que não faziam parte, mas entraram por causa de cunhado, né por causa de algum conhecimento. Esses são estivadores, tudo bem, mas não tem aquele sangue real, né? É aquele que vem trabalhar e tudo bem, se tá bom tá bom, se não tá também tá. Agora o estivador mesmo da casa é aquele que briga, que batalha, que luta, que até morre, vai preso, é desse jeito... (risos) (DARCY RIBEIRO - estivador).

Podemos encontrar também uma relação com a teoria de Bourdieu, de poder simbólico, quando um discurso oficial – estruturado e estruturante – é utilizado para impor um sistema de classificação e de distinção estabelecido como natural por meio de “estruturas mentais objetivamente ajustadas às estruturas sociais” (BOURDIEU, 1998, p. 14). Mas esse poder simbólico só é exercido quando ignorado ou reconhecido pelos que estão sujeitos a ele. O sistema de gestão pelos sindicatos pode ser relacionado a estruturas estruturadas ou estruturas objetivas por meio das quais esse poder se exerce. Quando os *baguins* eram chamados ou convidados a exercer alguma função como *suplentes*, aceitavam a estrutura desigual vigente, e alguma ação que fosse de encontro a ela era rapidamente respondida com reação negativa, como a expulsão do quadro.

Com a criação do OGMO, que ficou responsável pela gestão da mão de obra avulsa portuária, todos os trabalhadores passaram a ser registrados, ou seja, passaram a ser equivalentes na convocação e pagamento dos serviços no porto. Nesse novo momento, todavia, nenhum dos entrevistados demonstrou algum tipo de disputa entre esses dois grupos em busca de posição de dominação, apesar de demonstrarem nas exposições orais alguns tipos de distinções entre diferentes classes de trabalho portuário avulso que perpassam poder aquisitivo e regalias junto a órgãos que parecem não fornecer atendimento semelhante aos demais.

Hoje o OGMO ainda tem umas falcaturas no meio, certo, por parte do OGMO, mas hoje é totalmente diferente. Se cara... tem uns caras aí que o povo aqui chama de blindado, sabe, os trabalhadores aqui chamam de blindado. Tanto faz ele trabalhar como não, ele não pega falta, não pega suspensão, nem nada (NODUS - portuário).

Assim, os conferentes, aí tem a questão das funções do conferente, tem conferente chefe, tem conferente plano, aí tem conferente que pega no navio da Tergram, tem conferente que não pega. Quem pega o navio da Tergram no trigo, ganha por tonelada, então um navio daqueles cheios é num sei quantas toneladas, ou seja, os TPA conferente que pega no navio da Tergram no trigo, eles tiram em média de 8 a 10 mil por mês. Quem não pega, dependendo das funções que tão pegando, tira de 6 a 7. E tem uns que só pegam a função básica, tiram de 2 a 4 mil. Porque nem todo, uma coisa que eu nunca entendi, que nem todo conferente pega no navio da Tergram. (...) é o mesmo serviço, eu trabalho no teu mesmo sindicato, eu posso ter os teus mesmos cursos, só que alguns trabalhador conferente pega na Tergram e outros não. Isso foi por ordem judicial, salvo engano só são 4 ou 5 que pegam, os demais não pegam (OCEANIC).

E outra distinção que atualmente se apresenta dentre os TPAs – como falado anteriormente – está também relacionada à forma de acesso à profissão, neste caso, entre os profissionais mais antigos – aqui encarados como um grupo unitário – dentre antigos *baguins* ou não e aqueles mais jovens – que fizeram seleção pública em 2012³¹. Dessa forma, aqueles indivíduos que antes estavam sujeitos ao poder que estava na mão dos profissionais por herança, no momento que se integraram como registrados, não manifestaram uma busca pela tomada do poder, reunindo-se em um grupo à parte. Em um momento posterior eles parecem se unir e se opor aos “concurados”, os “mais novos” ou “os meninos”.

Como descrito acima, no relato de *Nodus*, alguns dos mais antigos consideram os mais novos como *baguins*, ou seja, como se não tivessem direitos iguais aos demais. Os concursados, porém, passaram os primeiros três anos – aproximadamente – cadastrados como em uma espécie de estágio probatório e depois passaram a ser registrados como os demais. De forma que o processo pelo qual eles passaram não se assemelha de forma alguma ao dos antigos *baguins*. Ao contrário destes, os concursados não parecem reconhecer uma relação de poder entre os mais velhos e eles mesmos, de outro modo, falam dos trabalhadores mais antigos de forma depreciativa. Por exemplo, falam da baixa escolaridade como sinônimo de desconhecimento dos seus direitos ou da realidade ao seu redor, ou descrevem características reconhecidas como próprias dos TPAs – como a bruteza – de uma forma pejorativa.

Um dos concursados me concedeu entrevista, cujo trecho transcrevo abaixo. Aqui ele fala da relação dos mais antigos com os sindicatos e, nessa descrição, revela a visão que tem desses trabalhadores mais velhos. Este entrevistado revela ter uma visão negativa do sindicato, inclusive no momento não era associado, pois não encontrou nessa instituição o apoio necessário para sua realidade no início da carreira, exercendo a profissão concomitantemente a uma formação superior.

A maioria dos trabalhadores, principalmente das categorias de vigias, arrumadores e portuários, eu diria assim, testando aí que 80% deles são analfabetos e/ou analfabeto funcional. Então um pessoal que não tem senso crítico, é mente fechada, não está a par dos direitos e fica refém da gestão, de quem está representando eles, no caso o sindicato. Aí tem o tal do uso e costume, muitos vêm dos pais, você deve saber, que era passado de pai pra filho, indicação, antes do sistema OGMO, por intermediação de mão de obra era feita diretamente pelo sindicato. E aí tem essa questão de uso e costume, cultura deles, ah meu pai sempre pagou, eu sempre paguei, não vou deixar de pagar, tá ruim, fazer o quê, esperar melhorar. Então, a

31 Pelo OGMO-Ceará, desde o seu surgimento, houve somente uma seleção pública para trabalhador portuário avulso, para as classes de estivadores e arrumadores, em 2012.

maioria, infelizmente, tá no século passado (risos), bem dizer, tá com pensamento de século passado, então tão fora do seu tempo. Isso aí prejudica demais (LAMBI - arrumador).

Por um lado, os TPAs mais antigos não veem nos concursados pessoas que lutem pela melhoria da profissão, mas como pessoas arrogantes que preferem se manter apartadas dos demais por terem escolaridade superior. Por outro, os concursados percebem os antigos como atrasados, pertencentes a outro tempo e, por isso, incapazes de mudar certos pontos negativos que eles percebem no exercício da função.

Essas distinções expostas – que se apresentam no mundo do trabalho dos trabalhadores portuários avulsos – são basilares para responder à pergunta central da tese: há um processo de precarização do serviço portuário? Posto que essa categoria é heterogênea não somente com relação às diferentes classes relacionadas aos diferentes serviços a serem prestados, mas também com relação ao tipo de ingresso na profissão – antigamente diferenciado entre *baguins* e associados, e atualmente entre concursados e os mais antigos.

Esses grupos distintos reagiram de forma diferente às mudanças estabelecidas com a Lei de Modernização dos Portos. Os associados – que exerciam seu poder por meio da estrutura sindical – recebiam valores maiores e tinham liberdade para trabalhar quanto e quando preferissem. Estes percebem o OGMO como uma instituição desnecessária que executa uma função já desempenhada pelos sindicatos. Já os antigos *baguins* tiveram – com o OGMO – o registro tão almejado e uma melhoria de vida, com maior retorno financeiro. Os mais novos – em uma terceira perspectiva – não enxergam nos sindicatos os representantes dos trabalhadores e nem conviveram com a antiga função de gestão dessas instituições.

Para uma melhor compreensão da relação entre TPAs e seus sindicatos, segue um tópico sobre essa temática, traçando-se um paralelo entre a atualidade dessas instituições e o modo como elas funcionavam no passado, além da função do sindicato na construção das convenções coletivas do trabalho.

6.2 Sindicatos no contexto do trabalho portuário avulso.

A história dos sindicatos está relacionada à luta dos trabalhadores por melhores

condições laborais e de vida. Em seu livro *Trabalhadores e sindicatos no Brasil* Marcelo Badaró Mattos descreve a história dos movimentos de trabalhadores e cita, em alguns momentos da obra, as lutas dos trabalhadores portuários. De uma forma geral, ou seja, incluindo outras categorias de trabalhadores, o autor ressalta a influência do movimento abolicionista na dinâmica da contenda trabalhista no Brasil.

Antes da abolição da escravatura existiam diferentes tipos de associações de trabalhadores, mas a participação de escravos ou libertos era proibida. Para estes havia a possibilidade de se associar a irmandades religiosas – com nomes de santos – que, embora não tenham sido criadas com o intuito de reunir trabalhadores, mas para a evangelização dessa população, passaram a ser utilizadas como espaço de reunião de abolicionistas. Esse tipo de associação possibilitava, inclusive, auxílio financeiro diante de necessidades dos associados.

Dentre os trabalhadores livres havia as chamadas mutuais – ou associações de ajuda mútua – nas quais era possível haver uma caixa comum a partir das contribuições dos associados, também, para o auxílio em situações de invalidez, doença ou morte, por exemplo. A partir das trocas de experiências, houve algumas tentativas de criação de mutuais de trabalhadores negros, que foram reprimidas com o argumento de que elas possibilitariam o apoio aos movimentos abolicionistas e a compra de alforrias por meio do caixa das associações.

E essa experiência associativa de escravizados e ex-escravizados se desdobra para além da abolição. Um exemplo está na organização dos trabalhadores do porto no Rio de Janeiro. Na vigência da escravidão, o conjunto de variados trabalhos típicos do porto, como o de carregadores, estivadores, arrumadores, era predominantemente ocupado por trabalhadores escravizados. Constituíam características comuns a esse conjunto o ‘trabalho avulso’ - ou seja, recebe-se por dia de trabalho e não há garantia de ser contratado todos os dias – e o fato de que a maioria das tarefas era executada por turmas de vários trabalhadores, normalmente coordenadas por um capataz, encarregado, ou “capitão”. Diante da dureza do trabalho, da insegurança em relação à contratação diária e do exercício coletivo das tarefas, criou-se no setor uma forte solidariedade entre os trabalhadores escravizados que desempenhavam tais tarefas, sendo comuns os relatos de que, em grupos, eles economizavam recursos para comprar, um a um, a liberdade de seus parceiros de trabalho (MATTOS, 2009, p. 24).

Mesmo após a abolição da escravatura, permaneceu a presença marcante de trabalhadores negros dentre os portuários, que, no início do século XX, conquistaram o direito de se reunir em sindicatos e de estabelecer regras de contratação e pagamento. Eles permaneceram no setor e se organizaram em associações pela conquista de melhores condições de trabalho. Marcelo B. Mattos cita o jornal *Correio da Manhã* em 14/10/1906, no

Rio de Janeiro, após greve da categoria:

Presentemente, e em razão da greve (...)obtêm os carregadores salários relativamente elevado, gozando de regalias que nunca tiveram. (...) Em cada trapiche ou casa de café coloca a Sociedade um 'representante do trabalho' reconhecido pelo industrial que emprega 'a tropa' e respeitado pelos seus companheiros que a compõem. Para manter a boa ordem e necessária disciplina existem muitos fiscais, que são também carregadores, usando uma chapa especial que é o distintivo da sua categoria (MATTOS, 2009, p. 25).

Carlos Augusto Pereira dos Santos (2007) em seu livro *Cidade vermelha: a militância comunista nos espaços do trabalho. Camocim-CE (1927-1950)*, também identifica o período do início do século XX – principalmente entre os anos de 1920 e 1950 – como de organização dos portuários no Brasil, inclusive no Ceará (SANTOS, 2007, p. 62-68). Essas associações acompanharam e se adaptaram às mudanças políticas desse período, inclusive com momentos de presença marcante do governo nas instituições e perseguição política.

A transformação das associações mutualistas para os sindicatos não era simples, já que as primeiras tinham um papel mais voltado à assistência dos trabalhadores em casos de necessidades emergenciais. Os sindicatos têm um objetivo mais diversificado que pode englobar esse tipo de assistência, mas também representar o interesse dos trabalhadores, indo de encontro – se preciso for – ao patronato e ao governo.

Na cidade de Fortaleza, segundo os dados da pesquisa de Nágila Maia de Moraes Galvão, no início do século XX, também foram criadas associações mutuais entre os trabalhadores do Porto, como citado no primeiro segmento desta tese. Em 18 de agosto de 1912, foi fundada a Sociedade Beneficente Deus e Mar – com forte ligação com a Igreja Católica – que se tornou a maior sociedade de marítimos do estado do Ceará na época. Já em 22 de abril de 1921, o Sindicato dos Trabalhadores do Porto do Ceará (STPC) foi criado, porém a maior parte dos temas discutidos eram relacionados à administração e à previdência, como afirmou a mesma pesquisadora.

Esse passado das associações de trabalhadores do porto de Fortaleza – que demonstra uma ligação maior com o assistencialismo e a beneficência, e menos com um perfil combativo – teve continuidade nos anos subsequentes. Motivados, principalmente, pelo caráter ditatorial dos governos Vargas e, posteriormente, militar – que conduziam de forma autoritária os sindicatos – apoiando, inclusive, dirigentes que seguiam essa cartilha.

Apesar da especificidade antidemocrática do governo Vargas, houve um

expressivo aumento do número de sindicatos em todo o Brasil devido à legislação trabalhista que entrou em vigor nesse período, inclusive aquela voltada aos trabalhadores portuários. Foi marcado por um processo de centralização político-administrativa, conduzindo a uma configuração autoritária e ditatorial. Havia, marcadamente, uma política econômica que privilegiava determinados setores – principalmente o industrial – sem abandonar o agrícola e o exportador. Por fim, uma legislação social composta por quatro núcleos básicos de leis: legislação previdenciária (as leis trabalhistas propriamente ditas), a legislação sindical (instituído sindicato único por categoria e região) e as leis que instituíam a Justiça do Trabalho. (MATTOS, 2009, p. 63).

Os sindicatos oficiais estabelecidos pela legislação sindical no governo varguista colocavam essas instituições submetidas ao Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (MTIC) como órgãos públicos, fazendo a interlocução entre trabalhadores e patronato por meio do Estado. Inicialmente os trabalhadores já organizados não estavam satisfeitos em abrir mão dessa organização a favor de órgãos controlados pelo Estado, mas com o passar do tempo, e com os benefícios implantados com a lei, o número de sindicatos foi aumentando com o passar do tempo. Marcelo Mattos traz dados que mostram que no ano de 1931 havia 32 sindicatos reconhecidos, passando a 242 em 1936.

Ao mesmo tempo, as greves e demais movimentos de agitação operária não cessaram, com a reivindicação de sindicatos mais combativos e não ligados ao governo, porém foram violentamente reprimidos. Então ocorreu o golpe em 1937 com a instalação do Estado Novo.

A interpretação tradicional para esse processo de aproximação do Estado em relação aos trabalhadores defende a ideia de que ocorrera ali um pacto, em que os últimos abriam mão da autonomia e combatividade de seus sindicatos, em troca dos benefícios materiais concedidos pela legislação social. Com base na análise das várias fases do primeiro Governo Vargas, acima exposta, acreditamos ser necessário negar essa interpretação. Em primeiro lugar porque a legislação social já estava, em sua maior parte, elaborada entre 1930 e 1935 e os trabalhadores organizados e suas lideranças mais combativas continuaram a resistir à ideia do sindicato tutelado pelo Estado. Quando, na conjuntura da constituinte, muitas organizações autônomas foram buscar o enquadramento no modelo do sindicato oficial, isso não significou paralisia; ao contrário, os primeiros meses de 1935 caracterizaram-se por vigorosa mobilização com grande número de movimentos grevistas. Foi preciso que, a partir de 1935, as lideranças combativas fossem aniquiladas pela violenta repressão, para que o conformismo dos pelegos se instalasse. A complementariedade entre a ação controladora do Ministério do Trabalho e a atuação repressiva da polícia política, como duas frentes da mesma política governamental de anulação da capacidade de organização autônoma e ação coletiva dos trabalhadores, explica de onde falava e em que espaço ecoava o

discurso trabalhista oficial. (MATTOS, 2009, p. 72-73).

No Estado Novo, o governo também investiu nos sindicatos, procurando transformá-los em órgãos representativos – apesar de controlados – utilizando o discurso de valorização do trabalho e do trabalhador. O Estado aparece, então, como doador de benefícios por meio da legislação como um reconhecimento da mão de obra para a nação. O trabalhador deveria, portanto, retribuir essa doação por meio de atitude ordeira e de alta capacidade produtiva. O sucesso dessa abordagem ficou perceptível por meio da ascensão do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), criado em 1945, e o retorno de Vargas à presidência em 1950.

Em meio a essa situação política, os sindicatos de trabalhadores portuários foram regulamentados pela primeira vez, a partir do decreto Lei de número 1.371, em 1939, citando especificamente os sindicatos dos estivadores. Nesse momento, a execução do serviço de estiva é de responsabilidade de entidades estivadoras ligadas à administração dos portos organizados – aos sindicatos de operários estivadores, aos armadores diretamente e aos trabalhadores de alvarengas – quando há a necessidade de locomoção do porto ou da costa até o navio. Neste Decreto-lei, o sindicato ficou responsável por organizar o rodízio quando ele mesmo fosse a entidade estivadora a fim de que os serviços e a remuneração fossem divididos equitativamente.

Abaixo segue trecho do Decreto-lei em que se estabelece o serviço de estiva e capatazia. Já neste decreto, em 1939, se falava do preço alto do serviço da estiva como sendo um dos motivos da dificuldade na movimentação de produtos, revelando-se uma crítica frequente ao valor pago pela mão de obra portuária utilizada para mudanças legislativas.

O Presidente da República: Considerando que o intercâmbio de mercadorias, entre os Estados da República, é um dos mais poderosos elos da unidade nacional; CONSIDERANDO que o custo atual dos serviços de estiva encarece consideravelmente os fretes, dificultando as comunicações por via marítima, fluvial ou lacustre;

CONSIDERANDO que a regularização desses serviços tem sido reclamada, reiteradamente, pelas associações de classe dos armadores comerciantes e industriais; e Usando da faculdade que lhe confere o art. 180 da Constituição, DECRETA:

Art. 1º Estiva das embarcações é o serviço de movimentação das mercadorias a bordo, em carregamento ou descarga, ou outro de conveniência do responsável pelas embarcações, compreendendo esse serviço a arrumação e a retirada dessas mercadorias no convés ou nos porões.

§ 1º Quando as operações de carregamento ou descarga forem feitas dos cais e pontos de acostagem para bordo, ou de bordo para essas construções portuárias, a estiva começa, ou termina, no convés da embarcação atracada, onde termina ou se inicia o serviço de capatazias (BRASIL, 1939).

Antes da publicação desses documentos, os trabalhadores portuários já haviam se organizado em Uniões de Operários e, posteriormente, constituído sindicatos em muitos portos no Brasil. Em 1933, na cidade do Rio de Janeiro, foi organizado o I Congresso Nacional dos Estivadores com o objetivo de fundar a Federação Nacional dos Estivadores. Estavam presentes 15 sindicatos³²: do Rio de Janeiro, de Santos, de Salvador, de São Luis, de Natal, do Piauí, de São Felix, de Cachoeira e Maragogipe, de Vitória, de São Francisco do Sul, de Niterói, de Gonçalo e Itaboraí, de Joinville, de Itajaí, de Ilhéus e de Fortaleza. Alguns dos sindicatos citados já não estão ativos, já que os portos foram desativados, como o de São Felix e Cachoeira na Bahia.

O funcionamento desses sindicatos passou, então, a ser oficializado com a publicação do decreto citado. Na prática, passaram a ser responsáveis por contratar a mão de obra, organizar a escalação e repassar o pagamento, de forma que os trabalhadores deviam estar vinculados a essas instituições, exceto aqueles que estavam vinculados a empresas privadas ou a Companhias Docas. Esse sistema é conhecido como *closed shop*, colocado em prática também em outros países, como nos Estados Unidos com trabalhadores da construção civil. Nesse modelo, as empresas encarregadas das operações portuárias solicitavam diretamente aos sindicatos a força de trabalho e repassavam a eles os devidos pagamentos (DIEGUEZ, 2014, p. 49).

Entre 1945 e 1946, o Brasil passou por um processo de redemocratização, mas algumas das instituições do Estado Novo permaneceram com sua mesma lógica, inclusive a dos sindicatos. Algumas greves foram organizadas, inclusive, fora da estrutura sindical, que ainda estava muito atrelada ao governo, principalmente por meio das comissões de trabalhadores nos locais de trabalho. A década de 1950 fora marcada por altos investimentos na indústria e no setor energético, porém, como consequência dos endividamentos do Estado, houve inflação e salário mínimo defasado. Tudo isso motivou a luta por melhores direitos trabalhistas e o crescimento da importância do sindicalismo na história do Brasil. Mais uma vez havia o movimento de criação de entidades intersindicais, e as atividades nos sindicatos foram dinamizadas por conta da renovação das lideranças.

Com o golpe militar, a própria CLT – que não havia sido alterada desde Vargas – possibilitou a intervenção nos sindicatos pelo Ministério do Trabalho, substituindo diretorias

32 Fonte: <http://www.federacaodosestivadores.org.br/historia.php>, acessado em 29 de outubro de 2020.

democraticamente eleitas por outras interventoras. A repressão foi crescente ao longo dos anos seguintes, em contraponto, os trabalhadores também buscaram formas de resistência — de forma clandestina.

No período da ditadura militar, os dirigentes que foram colocados nos cargos dos sindicatos eram, na sua maioria, do próprio movimento sindical, mas que haviam perdido as eleições na época anterior – no curto período de redemocratização – e que agora poderiam, inclusive, caçar seus adversários de esquerda. Para os dirigentes interventores a representatividade dentre os trabalhadores era menos importante que o prestígio junto ao governo. Marcelo Mattos afirma:

A partir de 1970, o governo esforçou-se por revalorizar os sindicatos, mas apenas como órgãos integrados ao sistema oficial de previdência e assistência social. Como balcões de serviços, os sindicatos poderiam servir melhor também para veicular as “conquistas” do regime militar. [...] Desprezando as reivindicações das categorias no plano político e econômico, dedicaram-se a ampliar o setor assistencial e o patrimônio físico dos sindicatos, valendo-se para isso das gordas somas vindas do imposto sindical (MATTOS 2009, p. 105).

Esse panorama descrito encontra conexão com as narrativas dos entrevistados quando falam de um passado de riqueza financeira, quando sindicatos possuíam hospitais próprios que atendiam a comunidade, e os presidentes dos sindicatos mais abastados eram vistos carregando malas de dinheiro, e que hoje essas instituições gozam de renda proveniente de aluguel de prédios ou salas.

Meu pai era presidente do sindicato dos arrumadores (...) Na época tinha muito serviço no porto, aqui. Aí ele começou a construir o hospital dos arrumadores ali na rua Frei Mansueto, que agora tá desativado. Aí ele com muito trabalho, tirando percentual de trabalhador pra ir construindo e tal, na época ele fez um financiamento pela caixa, né, pela caixa econômica, aí até que... Aí veio a inauguração, né, ele trouxe na época, veio o ministro do trabalho, Almir Pazzianotto, veio o presidente da caixa econômica e depois de muito tempo que (...) foi em Brasília arrumar outro empréstimo, ali foi quando ele conhece o Figueiredo, né, o presidente da república. Passou mais de 25 anos sendo presidente ele, era um dos presidentes, acho que todo mundo aqui no porto conhece ele, meu pai.

A sede do sindicato mesmo, o sindicato dos arrumadores mesmo é ali onde tem aquela feira, na José Avelino (...) ali é o sindicato, em cima, aquele prédio todinho ali onde tem aquelas lojas é todo do sindicato, é alugado aquilo dali (...) aí o pessoal aluga, aí do dinheiro de lá é que eles pagam algumas coisas do sindicato, advogado, de lá, pessoal da diretoria lá, né, toma de conta lá, até o pessoal achou que tinha vendido, mas não vendeu não, tá é alugado (REUNION BAY).

antigamente, assim, eu também alcancei, os sindicatos eles tinham essa parte aí, eles se preocupavam, é tanto que nós tinha clube, nós tinha o social, que agregava as pessoas, se aproximavam, né, então o relacionamento era melhor. Hoje depois que acabou, terminou o trabalho cada qual pras suas casas (AVON - portuário).

Os sindicatos já possuíam essa relação tradicional com o assistencialismo por conta das instituições que o antecederam – os sistemas de caixas. Porém, ao longo do tempo, foi-se construindo uma história de lutas por melhores direitos trabalhistas. Contudo, nos dois períodos ditatoriais – do Estado Novo e do golpe militar – o primeiro aspecto era realçado e estimulado em detrimento ao último.

Em 1966, por meio do Decreto nº 72, foi instituído o Instituto Nacional de Previdência Social (INPS), unificando as legislações relacionadas às contribuições e aos benefícios. Foram também unificados os Ministérios do Trabalho e Previdência Social. Já em 1977, criado o Sistema Nacional de Previdência e Assistência Social (SINPAS), reunindo o INPS, o Instituto de Administração Financeira da Previdência e Assistência Social (IAPAS) e o Instituto Nacional de Assistência Médica da Previdência Social, o INAMPS (SILVA, COSTA, 2016).

Além de assistência médica e previdência social, estimulava-se o funcionamento de escolas, colônias de férias, clubes esportivos voltados aos trabalhadores associados. O sindicato funcionaria como uma espécie de órgão auxiliar do Estado, relacionado à assistência ao trabalhador e impulsionado pelo governo por meio de financiamentos e doações. Os trabalhadores associados se identificavam, muitas vezes, como usuários de serviços assistenciais, e não como participantes ativos de uma instituição que os representava politicamente. Essas medidas influenciaram a continuidade desse aspecto assistencialista presente desde as antigas associações na cidade de Fortaleza, como a Sociedade Beneficente Deus e Mar.

No fim da década de 1970, eclodiu a crise do modelo econômico adotado na ditadura militar. A dívida crescente contraída para investir no almejado crescimento econômico teve como medida compensatória o arrocho salarial e, como consequência, a inflação. O discurso de valorização do trabalho já não se mantinha, e o número de greves na década de 1980 foi progressivo.

O processo de redemocratização do país, as eleições diretas e a Constituição de 1988 foram marcos na mudança do sindicalismo no Brasil. O fim do controle do Ministério do Trabalho sobre essas instituições, do estatuto único para todos os sindicatos e da proibição da organização sindical pelos funcionários públicos foram grandes mudanças dessa época.

Porém, a manutenção da unicidade sindical, do monopólio da representação, do

imposto sindical e do poder normativo da Justiça do Trabalho indicou que o programa do novo sindicalismo não se concretizou completamente na legislação, pois a estrutura oficial, com a herança corporativista, continuou pesando (MATTOS, 2009, p. 125).

Nos anos 1990, o Brasil entrou em um processo de transformação do mundo do trabalho, em outras palavras, uma reestruturação produtiva. Nessa época também chegaram ao governo representantes da proposta neoliberal. Em 1989, a chapa de Fernando Collor de Melo ganhou as eleições, tendo como base o discurso de combate à corrupção e de modernização do país, com um programa de demissão de funcionários públicos, privatizações e abertura do mercado brasileiro. Logo após o impeachment, ainda sob o governo do vice Itamar Franco, foi publicada a Lei de Modernização dos Portos, com a criação do Órgão Gestor de Mão de Obra e a figura do Operador Portuário. Fernando Henrique Cardoso foi eleito presidente em 1994 – ainda com um programa neoliberal – e conquistou a população com a esperança de equilíbrio monetário e de controle da inflação – com o sucesso do Plano Real.

Para a validação da Lei de Modernização dos Portos, o modelo de *closed shop* foi bastante criticado sob a alegação de que os próprios trabalhadores mantinham um mercado de trabalho inchado, lento e pouco qualificado, trazendo ônus para as empresas – com altos custos e pouca produtividade. Entretanto, existiam instituições públicas responsáveis pela fiscalização dos sindicatos, como SUNAMAM (Superintendência Nacional da Marinha Mercante) – extinta em 1989 – e posteriormente pelo SINDARMA (Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima), que fixavam o tamanho das equipes e os valores pagos a elas, além disso.

Apesar da fiscalização, houve um processo de desqualificação da capacidade de gestão dos sindicatos por parte da mídia (DIEGUEZ, 2014, p. 61), como citado no tópico dedicado à análise da conjuntura de implantação da Lei de Modernização dos Portos. Foi estabelecido um discurso que defendia metas para a diminuição de custos e taxas do sistema portuário brasileiro, que incluía privatizações, incremento de maquinário mais desenvolvido tecnologicamente e diminuição dos gastos com mão de obra.

Relacionando-se com a teoria de Bourdieu sobre campo, é possível identificar uma luta pelo poder em que os agentes que aí atuam reivindicam para si o monopólio financeiro que constitui a gestão da mão de obra. Estão envolvidos nesse campo os próprios trabalhadores portuários, os sindicatos, as empresas responsáveis pelas operações portuárias, armadores e grandes empresas que têm sua produção diretamente vinculada à movimentação

portuária. Nesta tese, identifico trabalhadores e sindicatos como dois grupos diferentes. Primeiro por conta da função que os sindicatos possuíam e que foi alterada, constituindo um processo bem específico dessa categoria. Segundo, porque essas instituições ao longo da sua história não representavam todos os TPAs, excluindo os chamados *baguins* das vantagens vivenciadas.

Retomando-se a discussão teórica do segmento dois desta tese, os sindicatos e alguns trabalhadores a eles vinculados possuíam vantagens e exerciam poder simbólico e econômico no mundo do trabalho portuário. No decorrer da luta por poder neste campo, empresas operadoras portuárias avançaram e passaram a ser responsáveis pela gestão da mão de obra na configuração contemporânea.

A diminuição dos valores pagos pela mão de obra portuária avulsa – que foi uma das justificativas para a implantação da Lei de Modernização dos Portos – não foi, na verdade, o item que mais afetou os sindicatos. O fato que contribuiu para que essas associações perdessem o poder nesse jogo de relações com a Lei nº 8.630 foi a falta de obrigação dos trabalhadores de terem um vínculo com essas instituições. Como a gestão passou a ser de responsabilidade das empresas operadoras portuárias, o vínculo obrigatório passou a ser entre trabalhadores e OGMO – sendo os primeiros registrados ou cadastrados neste órgão. Além disso, muitas irregularidades cometidas pelos sindicalizados – com anuência dos sindicatos – passaram a ser inviabilizadas após a nova regulamentação.

Por exemplo, há atualmente obrigatoriedade de cumprir doze horas de descanso entre os ternos, cuja duração normalmente é de seis horas. Os depoimentos são de que antes da Lei nº 8.630 os trabalhadores cumpriam 12 horas seguidas de trabalho ou, se houvesse serviço, até 24 horas seguidas. Alguns TPAs sindicalizados aceitavam a chamada para serviços concomitantes e contratavam a mão de obra de *baguins* a quem pagavam um valor aquém do que realmente valia a atividade. Isso passou a ser controlado pelo OGMO quando todos foram registrados pelo tempo que já tinham de serviço portuário e passaram pela escala de forma igualitária.

Esses privilégios praticados pelos sindicalizados são demonstrações do poder que possuíam no campo, pois dificilmente eram alvos de fiscalização. Da mesma forma que o exercício de suas atividades não havia sido devidamente regulamentado.

Abaixo seguem trechos das entrevistas nos quais são relatadas ilegalidades por

parte dos sindicatos com relação a escalação e ao pagamento:

o sindicato era quem fazia esse repasse, quem fazia os pagamentos do pessoal que trabalhava. Por exemplo, quem trabalhava 3 vezes, 2 vezes durante o dia, é lógico que o sindicato é quem fazia, ele não ia botar 2 vezes, ele só botava uma vez, a outra vez, a outra, eu podia trabalhar de manhã, que é o que acontecia aí, contribuía de manhã e contribuía de tarde, só que a segunda contribuição não aparecia, porque o sindicato era quem manipulava. Ele podia colocar pra um comerciante que nem sequer no porto ele andava, existia esse lado aí, então ele distribuía 2 PIS, criava 2 PIS, criava o PIS pra quem ia trabalhar e criava o PIS pra quem nem no porto ele vinha, mas existia esse lado podre aí do negócio, fazia muito isso aí (AVON - portuário).

Cinco anos que você tava no cadastro, aí você passava a ser estivador, né? Pela norma automaticamente. Só que essa época era época dos patronistas. Patronista quer dizer... Aqui é porto, né, mas só que o presidente era o dono da situação, aí ele se achava ser o patrão, que não tinha OGMO, ele que mandava em tudo... Em dinheiro, em distribuição... Tudo, ele que mandava em tudo, tirava o dinheiro de quem queria e botava onde queria. (...) Às vezes prejudicava, né? Porque quando ele deixava de tirar aqui, pra ir tirar lá no cais, aí eu tava na vez... Eu esperando um serviço bom, aí eu não pegava o serviço. Tinha um serviço aqui de um óleo, que já tinham as pessoas certas, era apontado a ponta de dedo, só aqueles que iam. Aqui sempre teve isso, mas agora não. Agora vai o que tiver na vez, o que não tiver não vai (OSCAR Niemeyer - estivador).

o dinheiro o sindicato recebia, aí, por exemplo, aquele dinheiro ficava lá aí ia pagando outras coisas. Tinha dia que a gente chegava lá “eu vou receber o dinheiro”, aí “não, tô sem dinheiro hoje, não tem, num sei o quê”, esperava entrar outro dinheiro pra pagar a gente. Um santo cria o outro, assim o todo tempo. Agora não, você tem que, toda sexta-feira, meio dia, 10 horas o dinheiro já tá lá na conta, toda sexta 10 horas, quando dá 10 horas passa o cartão o dinheiro tá lá, na semana. Toda sexta (REUNION BAY - arrumador).

Quando não existia o OGMO, que era o Sindicato, existia um bocado de coisa irregular, certo? Porque, por exemplo, às vezes eu tava em casa ou tava farreando por aí, sei lá, tava no shopping fazendo compras, resolvendo alguma coisa particular minha, aí eu mandava outra pessoa trabalhar por mim, mas lá tava registrado como se fosse eu que tivesse trabalhando e não era. Isso aí eu sempre fui uma das pessoas mais contra a isso, né? Aqueles meninos que iam, eles não tinham vez nenhuma no Sindicato, quando não tinha OGMO o problema era isso. Já todo mundo viu um portuário ali gastando dinheiro, bebendo, sei lá o que, farreando, fazendo alguma coisa, a casa dele boa, mas só que por trás disso tinha um cara que às vezes passava até fome, né, necessidade... Porque quando o serviço tava pouco ele mesmo ia, mas quando tava muito ele ia só e um... Por exemplo, se tivesse em quatro navios, ele trabalhava nos quatro navios, sendo que ele não tava em nenhum desses. Você tá entendendo como é que é o negócio? Por exemplo, tinha quatro navios aí, aí a escala dava pra ele no primeiro, no segundo, no terceiro e no quarto. Ele ficava em um, quem tava no restante eram as pessoas que ele mandava. Quando vinha o dinheiro, vinha tudo na conta dele. Ele pegava e dava o que ele bem entendia pra aquelas pessoas que estavam lá (NODUS - portuário).

Nas entrevistas foi possível identificar algumas irregularidades por parte dos sindicatos, mas, como os próprios informantes relataram, essa prática não era comum a todos os trabalhadores, mas só a algumas pessoas que estavam na direção dos sindicatos. Minha

intenção não é marcar isso como uma característica própria dos sindicatos dos TPAs e seus dirigentes, mas ressaltar que parecia ser um exercício recorrente devido ao número de relatos nesse sentido.

Essas irregularidades, além de prejudicarem os demais trabalhadores – que, na verdade, não eram considerados portuários avulsos pelos associados – chamaram a atenção dos demais agentes envolvidos neste campo – do mundo do trabalho portuário. Era necessário controlar o fluxo de dinheiro que circulava nos sindicatos. A partir dessa perspectiva, com a implantação da Lei nº 8.630/93 os TPAs passaram a ser pagos pelo OGMO de responsabilidade das empresas portuárias: as mesmas solicitavam a mão de obra e, por meio do Órgão Gestor, escalavam e pagavam os proventos. De forma que o valor que passou a circular nos sindicatos foi somente aquele referente à contribuição sindical. Além disso, não havia mais a obrigatoriedade do vínculo entre trabalhador e sindicato, o que ocasionou a saída de antigos trabalhadores ou mesmo a falta de acesso dos novos, que não se sentiam representados por essa instituição.

Apesar das irregularidades existentes e reconhecidas na configuração tradicional, a mudança com relação à gestão trouxe preocupação aos trabalhadores. A insegurança não estava presente somente entre os dirigentes dos sindicatos, mas entre todos os envolvidos.

Quando surgiu foi um baque pra todo mundo, né? Todo mundo se viu na rua... Porque é novidade, né? E a chamada passou a ser lá, não era mais aqui como a gente fazia. Os empresários começaram a pedir, fazer o chamado de pedido pelo OGMO, o OGMO que escalava a gente e não mais nossa diretoria... E aí foi aparecendo novidades que nós não tava acostumado (DARCY RIBEIRO - estivador).

... é porque era uma coisa assim bem corriqueira a chamada pro portuário, sempre foi nos seus pavilhões, cada qual fazia sua chamada, então já era uma coisa bem ... assim já acostumado, todo mundo já acostumado, aí de repente acontece uma coisa dessas. O pessoal nem acreditava “isso aí não vai valer nada não”, mas aí é porque tem uns que não se liga, em termos de pesquisar, ver se realmente. Eu já sabia que alguns portos aí já vinham de lá, aqui já foi já um dos últimos. Também não tava sendo muito aceito em São Paulo, em outros portos, mas depois foi, com o tempo, hoje não tem mais nenhuma relação assim contra, tem mais não. Já tá todo mundo já habituado já (AVON - portuário).

... que eu ia ser demitida, me abalou muito, né, me abalou muito, porque, poxa, tomou meu serviço, minha mão de obra todinha, que aqui tinha zeladora, tinha tudo, aí o escritório ia ficar como? Quando eu entrei aqui eram 8 funcionárias, eu entrei aqui por intermédio de uma amiga minha (...). Olha, filha, eles ficaram tudo tenso, porque empresário não tem pena de pião não, porque nós somos pião na frente deles, né. Aí as docas se desligou, deixou tudo só pra eles lá resolverem, porque as docas pra nós foi uma mãe, uma mãe e um pai, eu gostava muito de trabalhar com as docas, viu. (ILE DE BREHAT - secretária do sindicato).

As chamadas para a escalação passaram a ser num pavilhão único, próximo ao OGMO, cujo prédio fica ao lado da entrada para pedestres do Porto do Mucuripe. Antes eram feitas no pátio de cada sindicato. No início, como foi citado acima nos trechos das entrevistas, os trabalhadores não receberam de forma positiva essa mudança. Apesar desse sentimento, eles seguiram as novas orientações de se apresentarem no OGMO e, em um primeiro momento, não houve grandes manifestações contrárias no Porto do Mucuripe.

No início do trabalho de campo, ouvi dos entrevistados sobre um evento no porto em que a polícia interveio, o que me levou a interpretar que seria ocasionado diretamente pela criação do OGMO. Porém, ao longo das conversas, pude compreender que as maiores manifestações foram consequência da contratação de trabalhadores portuários – dessa vez com vínculo empregatício – pela Termaco, uma das empresas operadoras portuárias que atuam no porto ainda hoje.

Com essa contratação, os serviços portuários seriam supridos por esse grupo e não obedeceriam a fila, deixando de dar oportunidade de trabalho e renda para os demais. Isso foi visto pelos trabalhadores que ficaram de fora como uma quebra de lealdade, uma desonestidade e foi isso que promoveu grandes enfrentamentos e confrontos na época, havendo a necessidade, inclusive, de força policial.

Teve a resistência assim, porque foi na época que também abriu vagas pra você ser emprestado, (...) aí formou-se uma equipe aí da estiva e portuário contratado pela Termaco, pra trabalhar aqui dentro, o OGMO abriu a brecha, né, aí teve um movimento grande aí, teve até tiro pra cima dos guardas (risos). ...era o pessoal do sindicato, filiado ao OGMO que se empregou na Termaco, que a convenção dá esse direito, aí a outra parte que não quis, dos sindicatos, se revoltaram, né. Porque quando iam trabalhar, um período de 6 horas era só o pessoal contratado da empresa, aí o outro período seguinte, ia ser o pessoal escalado do OGMO. Só que a parte melhor do navio, eles pegavam lá na empresa, aí quando contêiner vazio pedia pessoal do OGMO, aí caía, né, o salário (SEAPRIDE - arrumador).

A reação não foi nada boa não. Teve até um protesto nesse cais aí... aliás, não foi do OGMO, foi da Termaco, que pegou os trabalhador, justamente esses que eram do sindicato e fez vínculo empregatício, que é carteira assinada, né. Eles tiraram o trabalhador do sindicato e empregaram, né. No início da operação deles, os que são do sindicato fizeram protesto pra não deixar subir no navio, aí veio a polícia, foi maior reboliço. (...) por causa disso pronto, começou, né, negrada separarem dos sindicatos, tirarem as contribuições... não, foi do OGMO não, foi da época que foi a Termaco (FEDERAL SAKURA - vigia).

Como relatado por um trabalhador, a lei permite que o trabalhador portuário seja contratado por uma empresa e – quando desvinculado dessa – seja reincorporado à escala do

OGMO. Após esse episódio, os trabalhadores contratados pela Termaco foram para o Pecém – onde a empresa também presta serviços – e a maioria deles voltou ao OGMO. Porém, muitos não são bem-vindos até hoje nos sindicatos. No momento do retorno, quando eles sinalizavam o interesse em se associarem ao sindicato novamente eram abertas assembleias para votarem pela confirmação, e alguns deles não tiveram esse acolhimento por parte dos colegas.

Os trabalhadores portuários avulsos também relataram outros problemas no período de implantação do OGMO Ceará, dentre eles erros na sequência de escala ou no repasse de valores. Alguns puderam ser corrigidos a tempo por fiscais dos sindicatos, outros renderam processos na justiça do trabalho.

Com a implantação do OGMO, outra mudança que afetou bastante os sindicatos foi que deixou de existir a obrigatoriedade dos trabalhadores estarem associados a essas instituições ou terem algum tipo de vínculo, como o cadastro. De forma que houve uma queda de rendimento não só porque os valores a serem pagos aos trabalhadores não passariam mais pelos sindicatos como também porque algumas pessoas deixaram de pagá-los.

A transferência da gestão da mão de obra avulsa para o OGMO e a falta da necessidade de vínculo com os trabalhadores foram fatores para uma grande transição pela qual os sindicatos passaram. Houve a necessidade de uma aproximação entre dirigentes e demais trabalhadores, inclusive entre aqueles que foram por anos marginalizados – os *baguins* – na busca por uma representatividade. Sobretudo houve uma ressignificação da relação entre trabalhadores e sindicatos e a função deles para os agentes envolvidos.

Outra mudança que ocorreu com a Lei de Modernização dos Portos foi a implantação das Convenções Coletivas do Trabalho. Elas estabelecem direitos e deveres daqueles envolvidos nas relações trabalhistas dos portuários avulsos, incluindo processo de registro, valores a serem pagos por serviço, penalidades, dentre outros. Esse documento é elaborado de dois em dois anos, iniciando com reuniões entre sindicatos e trabalhadores – quando são estabelecidos os pontos da convenção e levados posteriormente ao OGMO pelos representantes e dirigentes dos sindicatos. No Órgão Gestor, eles se reúnem com a comissão dos operadores portuários – momento em que são discutidos e negociados os tópicos.

Então, hoje nós temos uma convenção coletiva de trabalho que é negociada entre Sindicatos e Operadores Portuários. Dentro dessa convenção era discutido as leis e direitos das partes interessadas, parte patronal e parte trabalhador, né? São equipes,

é um Sindicato, né, que gerido pelos operadores deles e a participação de todos os Sindicatos, em geral, né, participando dessa convenção em busca, né, logicamente procurando cada qual busca o seu meio. Enquanto a empresa ela busca a parte econômica, né, nós tentamos melhorar a situação do trabalhador que participa dessa convenção, né, é criado as comissões que faz parte dessa negociação, né? Negociada com todos os Sindicatos, né, antes era só uma, todo mundo junto, só uma convenção, certo? Agora pelas entidades aí na última passada, cada qual foi separada... Todos fizeram, começaram juntos, mas na hora de (...) fechar a convenção, ela foi fechada particularmente com cada entidade... Primeiro se formaliza através de uma assembleia dizendo que vai haver a negociação da convenção, que tem uma comissão a ser escolhida, assim, assim, e aí a assembleia aprova e aí depois manda pra lá a ata pra regulamentar, né? Os outros Sindicatos também fazer tudo da mesma forma, pra poder começar a negociação. O SINDACE, eles pedem, né? A minha comissão é essa, a comissão do Sindicato tal é essa... Cada qual manda sua comissão, né, um documento dizendo que vai iniciar a convenção. O Sindicato, o SINDACE, que é o Sindicato dos operadores portuários lançam um convite, né, pra se reunirem pra discutir. Cada qual apresenta sua ata de assembleia de aprovação, né, pra iniciar e depois se reúne e começam a discutir. Aí fica havendo reunião, negociando o trabalho, primeiro faz a parte do corpo da convenção, né, depois vai pros anexos (MASCARENHAS - arrumador).

Esse intermédio de discussão entre partes representantes de sindicatos e operadores portuários é alvo de desconfiança – sentimento manifestado durante as entrevistas – de trabalhadores. Eles desconfiavam que os dirigentes, no momento das negociações sobre as convenções coletivas, acabariam por aceitar imposições que prejudicariam os trabalhadores em troca de favorecimentos pessoais.

Aí o acordo, ele, vamos dizer que a senhora tá trazendo uma carga nova pro porto, aí você chama o presidente do sindicato, se senta e conversa e pede um desconto, vamos supor, tô trazendo a carga pro Mucuripe e queria que você me desse um desconto, 20%, 10%. Aí e conversando entre eles. A gente não sabe qual é a conversa que vai ter entre os dois, eu não posso dizer que ela tá dando alguma coisa pra ele em troca de diminuir o valor que é devido, né, que nós temos na comissão esses valores tudinho (C-ATLAS - portuário).

Porém, em tempos de eleições para dirigentes de sindicatos, está presente um discurso mais positivo diante da possibilidade de novas pessoas à frente dessas instituições. No primeiro momento da pesquisa de campo, o sindicato dos arrumadores havia elegido – pouco tempo antes – uma nova chapa, e os entrevistados falavam que seria uma melhor gestão.

Com zoada o estivador resolvia tudo, hoje com zoada você só procura problema. Sabendo conversar, tudo dá certo, mas como teve eleição agora, né, o presidente ganhou e tudo... É aquela coisa, nós temos que se abraçar e corrigir os erros e o que acertou procurar melhorar, tá entendendo? Mas é bom, se for botar na balança, ao todo o relacionamento é bom, a diretoria com o trabalhador... Porque a diretoria, o que o trabalhador procura pra si, a diretoria dá um jeito de resolver (DARCY RIBEIRO - estivador).

Eu acho que se, por exemplo, esse nosso presidente agora, se ele tivesse no comando, ele tinha agarrado essa ideia, né? Porque ele tem uma visão boa, ele é

estratégico. Ele tem muito conhecimento, principalmente na área de capatazia. Ele tem uma gestão boa (SEAPRIDE - arrumador).

É muito bom, a diretoria jovem, diretoria nova, não é nem da minha idade, uma diretoria nova é bom... Os meninos tão trabalhando direitinho.

Francisco Lima – arrumador: Aí tem aquela coisa, tem gente que entra, antes dele entrar na presidência, tinha um outro colega meu que era que era presidência, aí sempre eu lembrava dos meus avós, meus avós diz que quando a gente quer conhecer alguém, a gente dê poder e dinheiro. E é verdade, o cara aqui dentro era uma coisa, quando passou a ser presidente altamente imbecil, meteu a mão, fez isso, fez aquilo com o sindicato sem dizer nada pra gente. Aí o (novo presidente) entrou, tá fazendo boa direção aí (OSCAR NIEMEYER - estivador).

Ressalto, contudo, os pontos positivos apontados pelos trabalhadores, que eram, principalmente, benefícios a curto prazo com objetivo de melhorar a qualidade de vida dessas pessoas no cotidiano. Os prédios dos sindicatos dos trabalhadores portuários ficam no entorno do porto onde, antigamente, tinham a função de reunir as pessoas para as chamadas, mas que atualmente têm a função de acolher os trabalhadores, já que alguns residem longe do local de trabalho, e como alguns ternos iniciam ou finalizam na madrugada, eles permanecem nos sindicatos. Ou mesmo quando há muita movimentação de navios, e as escalas correm rápido, eles preferem ficar nas imediações desses prédios, onde há estrutura para dormirem em redes, armários para guardar pertences, banheiros e cozinha.

Foram relatadas como positivas as cortesias aos trabalhadores, como cestas básicas, eventos para lazer e convivência entre associados e a disponibilidade de alimentação no dia a dia, como café da manhã e almoço, por exemplo. Eles enfatizavam, inclusive, ao comparar com períodos em que a gestão não disponibilizava esses benefícios.

Ele tá comandando legal. Há sorteio de cesta básica, né, pro trabalhador, quem completa ano, também ganha sua cesta básica, são coisinhas que a gente vê que ele pode ainda fazer mais futuramente, né. Por exemplo, lá no pavilhão, lá onde é o coisa, né, nem café fazia, quem quiser que se virasse, agora todo dia tem café da manhã. Aí tem o arroz e o feijão cozido, já é uma ajuda, aí se você quiser compra uma mistura. A internet que não tinha, uma televisão a cabo. Essas coisas que faz a diferença, você fica mais a vontade, você saber que o seu dinheiro tá sendo usado, né... inclusive, até devido eu morar longe, eu faço uso pleno, tem dia que eu venho um dia e outro não, venho um dia, por exemplo, se eu tiver serviço hoje, aí eu durmo por aqui, aí amanhã trabalho de novo e vou me embora, é um dia e outro não. Eu tenho meu armário lá, tenho uma rede (SEAPRIDE - arrumador).

Essa questão é abordada por eles muitas vezes sob a visão dos sindicatos como locais de estada entre os plantões numa percepção de benefícios a curto prazo. Se, por um lado, essa perspectiva restringe o foco de atuação dos sindicatos em questões imediatistas ao invés de focar em questões mais amplas sobre os direitos trabalhistas frente ao contratante, por outro ela permite uma reaproximação entre trabalhadores e sindicatos.

Os portuários avulsos também almejam que sindicatos organizem festas de confraternização, distribuição de cestas básicas ou de mimos para aniversariantes. Compreendo, a partir desses relatos, a oportunidade de reunião que proporcione a coesão entre trabalhadores.

Por exemplo, 18 de outubro, dia do estivador, natal, a confraternização, a festa de final de ano... Semana santa, sempre dá assim alguma coisa, né, uma cesta, o dinheiro do peixe na semana santa. Dia do estivador eles fazem uma brincadeirazinha, fazem um churrasco, dá um churrasco, né? E várias outras datas eles sempre estão ali, né, com a gente, né... A gente também cobra deles, né, mas também eles repassam, né? Dá um churrasco, às vezes não dá pra um churrasco, mas aí eles pegam e "Não, vou dá cem reais pra cada um, pra vocês tomarem o café da manhã", ou então tem uma missa, aí o café da manhã tem todo tipo de fruta, né, o que você quiser comer tem suco, tudo, tudo, um café da manhã daqueles mesmo pra ninguém botar defeito (OSCAR NIEMEYER - estivador).

A relação entre trabalhadores e sindicatos está sendo reestruturada, não mais em função da gestão direta da mão de obra, com cadastro, escalação e pagamento, mas como uma oportunidade de reunião entre colegas de serviço ou com benefícios a curto prazo e utilitários a fim de melhorar a qualidade de vida durante a lida com o serviço. A possibilidade de estar reunido com os colegas de trabalho em um local favorece a identificação enquanto grupo, com experiências de vida semelhantes, o que os fortalece enquanto coletividade na busca de melhores condições de trabalho.

Os sindicatos se manifestam como instituições ainda capazes de reunir esses trabalhadores, já que é por meio deles que é construída a Convenção Coletiva do Trabalho – fazendo o intermédio entre trabalhadores e o OGMO – de responsabilidade dos Operadores Portuários. De forma que medidas aparentemente utilitárias e imediatistas possuem também a capacidade de proporcionar a reunião de TPAs nos espaços de descanso dos sindicatos, que ficam no entorno do porto.

Por outro lado, está o processo de burocratização na escalação dos trabalhadores – agora de responsabilidade de um órgão gestor – que se utiliza de tecnologias para reduzir a interferência humana nesse processo. Ao mesmo tempo em que se retirou regalias anteriormente presentes nesse sistema – quando se dividiam os trabalhadores entre registrados e suplentes – passou a ser imposto a cada indivíduo a responsabilidade de ser bem sucedido em sua carreira ou não, por meio da necessidade constante de qualificação. E essa individualização enfraquece o sentimento de pertença a uma determinada classe trabalhadora, que percebe, inclusive, cada novo colega trabalhador como uma possível causa de diminuição

de serviço e, conseqüentemente, de salário.

Karl Marx, em *O 18 de brumário de Luís Bonaparte*, afirma que um grupo pode ter características semelhantes de vida, de cultura, mas não necessariamente se reconhecer enquanto classe cujos interesses vão de encontro aos benefícios e conveniências de outras classes.

Assim, a grande massa da nação francesa se compõe por simples adição de grandezas homônimas, como batatas dentro de um saco constituem um saco de batatas. Milhões de famílias existindo sob as mesmas condições econômicas que separam o seu modo de vida, os seus interesses e a sua cultura do modo de vida, dos interesses e da cultura das demais classes, contrapondo-se a elas como inimigas, formam uma classe. Mas na medida em que existe um vínculo apenas local entre os parceiros, na medida em que a identidade dos seus interesses não gera entre eles nenhum fator comum, nenhuma união nacional e nenhuma organização política, eles não constituem classe nenhuma. Por conseguinte, são incapazes de fazer valer os interesses da sua classe no seu próprio nome, seja por meio de um Parlamento, seja por meio de uma convenção. (MARX, 2011, p. 143).

Dessa forma, o sentimento de pertença a um grupo possibilita a conscientização de classe, percebendo as questões em comum entre os indivíduos, como a cultura e a relação com os meios de produção bem como as contradições com relação a outras classes. A partir dessa consciência de classe é que se possibilita identificar desigualdades, injustiças e a luta por uma melhor qualidade de vida. Em certa medida, essa luta se reflete na busca por direitos trabalhistas mais amplos que contemplem a totalidade dos trabalhadores em vários aspectos de suas vidas.

Os sindicatos têm a possibilidade de reunir os trabalhadores a partir dos eventos ou benefícios para os associados a fim de melhorarem sua qualidade de vida no cotidiano. Essas reuniões seriam, por sua vez, oportunidades que esses trabalhadores teriam de se reconhecerem enquanto classe e lutarem por direitos. Os sindicatos também possuem o papel de enfrentamento diante do patronato, representando os trabalhadores em negociação pela ampliação, manutenção e execução dos direitos trabalhistas. Apesar de algumas pessoas suspeitarem de corrupção nos sindicatos, a maioria dos entrevistados ainda considera essas instituições como fundamentais na mediação entre trabalhadores e empregadores, que elas ainda têm respaldo diante dos agentes que atuam nesse campo.

Porque, sem o sindicato, a gente chega no OGMO, ele olha pra gente com outro olhar. Existe essa diferença... o cara pergunta lá “quem é o seu sindicato?”, “portuário”, “pois você vai lá, que é o seu sindicato que resolve”, aí “não, mas eu não pago sindicato”, aí o OGMO já virou as costas para aquela pessoa. Eu sendo do sindicato, eu pagando, é.. eu chego no sindicato e digo “olha, é isso assim e assim pra resolver pra mim”, eu já levo logo a questão lá. Quer dizer, eles lá vão por quê?

Porque eu sou associado, o trabalho deles é esse, a diretoria correr atrás da melhoria pro trabalhador (AVON - portuário).

Os trabalhadores portuários avulsos estão, portanto, construindo uma nova relação com os sindicatos e ressignificando essas instituições para sua vida profissional a partir das mudanças ocorridas na década de 1990 com a implantação da Lei de Modernização dos Portos. Fica no passado o papel de gestão da mão de obra marcado pela distinção de um determinado grupo com relação consanguínea com trabalhadores portuários mais antigos. Passam os sindicatos a ter uma função mais imediata, com pequenos benefícios que melhoram a qualidade de vida do trabalhador no dia a dia, como alimentação e mimos, mas também na mediação com as empresas operadoras portuárias a fim de estabelecer as diretrizes da Convenção Coletiva de Trabalho.

6.3 Operadores Portuários e OGMO

A Lei de Modernização dos Portos – que alterou, após tantos anos, as relações trabalhistas dos trabalhadores portuários avulsos – foi também uma ratificação que se deu no Brasil – somente na década de 1990 – de uma convenção estabelecida mundialmente ainda na década de 1970. Em 1973 a Organização Internacional do Trabalho (OIT) publicou a Convenção nº 137, movida pelo desenvolvimento dos portos com a crescente movimentação e implementação de maquinários e os problemas sociais que perpassavam essas mudanças estruturais. São mudanças, como a utilização de contêineres na movimentação de produtos, guindastes e esteiras cada vez mais incrementados tecnologicamente, a inserção dos portos no processo produtivo e a substituição paulatina da mão de obra humana por máquinas.

Apesar das diferenças entre registrados e cadastrados, concentrando-se os dois no grupo de contratados e compondo-se um binômio entre eles e os contratantes, estavam de um lado trabalhadores e sindicatos lutando para manter o poder de escalação e pagamento dos portuários, e do outro, armadores e operadores portuários buscando diminuir custos, inclusive com mão de obra, e aumentar eficiência.

O projeto de mudanças teve início no governo Collor e finalmente sancionado pelo seu sucessor, Itamar Franco, com a Lei nº 8.630/93 – Lei de Modernização dos Portos –

quando foram criadas as figuras do Operador Portuário e do Órgão Gestor de Mão de Obra. Dentre os objetivos oficialmente divulgados com a lei e suas conseqüentes transformações, estavam a modernização de equipamentos e instalações, assim como a regulamentação das relações trabalhistas dos portuários avulsos.

A nova lei passou a reger também as relações trabalhistas criando a Convenção Coletiva de Trabalho, que passou a valer após os acordos coletivos de trabalho construídos a cada dois anos. O Órgão Gestor de Mão de Obra, o OGMO, passou a ser responsável pelo registro dos trabalhadores portuários avulsos, escalação por rodízio, pagamento de salário e encargos trabalhistas, promoção de treinamentos ministrados em parceria com as Companhias Docas e Marinha, além de eventuais penalidades. Funções, portanto, retiradas dos sindicatos e repassadas a esse órgão que é de responsabilidade dos Operadores Portuários, ou seja, dos próprios contratantes de serviços – empresas responsáveis pela movimentação dos portos.

Seguindo-se medidas neoliberais características desse momento, houve também uma mudança com relação à administração dos portos, cabendo à União explorar os portos organizados, direta ou indiretamente, com a capacidade de ceder a empresas privadas essa atividade, ou seja, aos Operadores Portuários. Coube também a esses fazer qualquer reforma ou adquirir maquinário para execução da movimentação portuária, além da escalação de portuários avulsos (a partir desse momento, pelo OGMO) ou pela contratação de funcionários para essa função.

Outro programa que foi implantado e estimulado foi o de demissão voluntária – que ocorreu em outras empresas públicas no Brasil nessa mesma época – com o objetivo de enxugar o quadro de funcionários que tinham vínculo empregatício com a Companhia Docas. Nesse momento, houve uma redução de 56%³³ de funcionários, com muitos casos de dificuldade de retorno ao mercado de trabalho dessas pessoas que já estavam há tanto tempo na ativa. Para aqueles que trabalhavam nas funções de portuários (em capatazia, limpeza, estiva etc.) havia a possibilidade de cadastro no OGMO.

Analisando-se a letra da Lei nº 8.630/93, o Capítulo III é dedicado à figura do Operador Portuário. Como o próprio termo revela, são responsáveis pelas operações de carregamento e descarregamento de mercadorias no porto, e demais atividades necessárias

33 Fonte: <http://www.fnportuarios.org.br/historia-dos-trabalhadores-nos-portos/> acessado em 07.08.2018 às 17:40.

para tal. Seu serviço, de acordo com a lei, é dispensável se a própria embarcação tiver a capacidade tecnológica de fazer esse serviço com o uso da mão de obra de seus próprios marinheiros; caso se trate de obras públicas nas vias aquáticas com embarcações de pequeno porte para prover a demanda local; na navegação de interiores; em transporte de mercadorias líquidas a granel; em movimentação de mercadorias de controle militar ou para reparação naval ou mantimentos de embarcações. Dentre as funções das empresas operadoras portuárias segue aquela de maior relevância para a temática trabalhada nesta pesquisa:

Art. 18. Os operadores portuários devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:
I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso; (BRASIL, 1993)

Atualmente, segundo informações publicizadas no site do Órgão Gestor de Mão de Obra – o OGMO Ceará – são membros como operadores portuários no Porto do Mucuripe o total de 13 empresas: Brandão Filhos, CIA. Docas, Transnordestina, Galvani, Tergran, Termaco, V. Castro, Unilink, Tecer, Multlog, APM, Daniel Transportes e SLB Transportes. Essas empresas não estão voltadas unicamente para operações de carga e descarga de materiais, mas também dedicam suas atividades ao transporte em vias terrestres, logística e agenciamento, ficando responsáveis por encaminhar os documentos necessários para importação e exportação, armazenamento e distribuição de determinados produtos, como fertilizantes (Galvani) ou grãos (Tergran), além da própria CIA. Docas, sociedade de economia mista que atua como autoridade portuária.

Está também previsto na mesma lei que cooperativas de trabalhadores portuários avulsos são permitidas se estabelecerem como operadores portuários e, assim, explorarem as instalações portuárias de portos organizados. Apesar de estar assim disposto, somente um trabalhador citou essa possibilidade, mas afirmou não ter sido ouvido pelos demais. Com exceção dessa menção, não houve relato sobre quaisquer tentativas dos sindicatos de investirem nesse papel de operadores portuários.

As empresas operadoras portuárias respondem perante: a administração do porto, por danos à infraestrutura; ao proprietário da mercadoria, por danos a ela; ao armador, por avarias na embarcação e em mercadorias que se encontram ali; ao trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços; ao Órgão Gestor de Mão de Obra, pelas contribuições recolhidas e, por último, aos órgãos competentes pelo recolhimento dos tributos sobre o trabalho portuário.

Os Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMO) são organizações sem fins lucrativos, cujo patrimônio é constituído pelos membros – no caso, pelos operadores portuários – e foram inicialmente previstas na Lei de Modernização dos Portos em 1993. Seu objetivo é gerir a convocação e o pagamento dos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs), que – até aquele momento – eram de responsabilidade dos próprios sindicatos. Citando mais uma vez a letra da Lei nº 8.630/93, o capítulo IV versa sobre a gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso, que fica a cargo do OGMO e tem como finalidade:

- I – administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;
- II – manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;
- III – promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;
- IV – selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;
- V – estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;
- VI – expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;
- VII – arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários. (BRASIL, 1993: Capítulo IV, Art. 18).

As Convenções Coletivas de Trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviço precedem o órgão gestor nesses quesitos anteriormente apontados, dispensando a intervenção do órgão nas relações entre capital e trabalho no porto. É de competência do órgão gestor, segundo Art. 19 da mesma lei, dentre outras: aplicar normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo por meio de repreensão, suspensão ou cancelamento de registro; promover formação profissional e treinamento multifuncional, programas de realocação e incentivo ao cancelamento do registro e antecipação de aposentadoria; arrecadar e repassar as contribuições destinadas a tais programas; zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança dos trabalhadores portuários avulsos. O órgão não responde por prejuízos causados pelos TPAs a seus tomadores de serviços ou a terceiros. Por fim, não há vínculo empregatício entre TPAs e órgão gestor, porém este pode ceder um trabalhador por tempo indeterminado para ter vínculo com um operador portuário.

O ingresso do trabalhador portuário avulso depende de seleção, habilitação por treinamento e inscrição no cadastro e posterior registro: todas essas etapas são de competência do órgão gestor de acordo com normas estabelecidas por contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho. A inscrição no cadastro e registro só é extinta por morte, aposentadoria

ou cancelamento, este podendo ser por vontade própria do trabalhador ou por falta grave, dando a essa categoria relativa estabilidade. Segundo o Art. 29 da Lei de Modernização dos Portos “A remuneração, a definição das funções, a composição dos termos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários” (BRASIL, 1993).

O OGMO, portanto, tem por finalidade gerir a mão de obra avulsa portuária, diretamente ligada aos operadores portuários, ou seja, às empresas contratantes dessa mesma força de trabalho. A gestão passou, portanto, das mãos de instituições representantes dos trabalhadores para representantes daqueles que podem ser considerados seus patrões. Apesar disso, a maioria dos trabalhadores está satisfeita com relação à escalação e pagamento, apesar de algumas ressalvas e críticas, principalmente com relação ao cuidado com a saúde dos trabalhadores dentre outras que serão abordadas em breve.

No Ceará, o OGMO foi registrado em cartório em 21 de março de 1993, iniciando o cadastro dos trabalhadores em junho de 1996 e concluindo em 16 de agosto de 1996. Nesse período foram cadastrados 427 trabalhadores e registrados 606, totalizando 1033 trabalhadores. A devida requisição pelos Operadores Portuários da mão de obra avulsa teve início em novembro de 1996³⁴.

Em documento de 2012 publicizado no *site* do órgão anteriormente citado, havia em janeiro um total de 410 trabalhadores portuários avulsos registrados, uma redução de aproximadamente 60,30% do contingente de trabalhadores. Destaco que esses não são os dados mais recentes do site do OGMO Ceará, e que uma entrevista com a pesquisadora não foi concedida pela empresa.

Os trabalhadores avulsos são primeiramente cadastrados – isso constituiria um primeiro momento semelhante a um período probatório – e depois registrados, sendo desligados somente em caso de morte, vontade própria ou falta grave, apesar de o valor do salário variar conforme o número de movimentação de cada mês. Com esse cadastro ou registro, cada trabalhador recebe um código numérico e entra na fila para ser convocado. Quando surge um serviço, com a chegada de um navio, os operadores portuários fazem o pedido ao OGMO da quantidade de trabalhadores necessária. Após a chamada e a execução do serviço, o TPA segue para o final da fila, de forma que todos tenham a oportunidade de ser

34 Dados do site do OGMO – CE: <http://www.ogmo-ce.com.br/> visto em 06 de setembro às 16:25.

convocados.

No primeiro momento da pesquisa de campo, foi bastante criticado o esquema de requisição de mão de obra com a obrigação de se cumprir 70% da chamada. Para justificar essa crítica se evocava – frequentemente – a característica avulsa do trabalho portuário, que se assemelha para eles à liberdade no exercício da função. Caso essa porcentagem de 70% não fosse cumprida, era dada falta à convocação, e o trabalhador recebia penalidade – ficando alguns dias sem ser escalado. Essa obrigatoriedade fazia com que eles estivessem presentes no prédio do OGMO todos os dias e os trabalhadores se viam diante da impossibilidade de escolher os melhores serviços, já que a remuneração depende do navio, da carga, enfim, da faina³⁵ envolvida em cada atividade de embarque ou desembarque.

Nesse momento, os TPAs tinham, contudo, acesso a uma escalação prévia pelo site do OGMO, no qual eles podiam ver com antecedência se seu número se aproximava. Não se tratava de uma chamada precisa, já que a movimentação no porto pode ser alterada rapidamente com a chegada de navios ou com mudanças no embarque ou desembarque dos produtos. De toda forma, os trabalhadores são bastante familiarizados com essas escalações, de forma que eles dificilmente erram quando estimam o momento de sua chamada.

Já na segunda fase da pesquisa, a obrigatoriedade em cumprir os 70% da escala havia sido retirada da Convenção por conta da pressão dos trabalhadores. Outra mudança que se estabeleceu no ano de 2019 foi a escalação dos trabalhadores – que passou a ser completamente por meios digitais – em que o trabalhador acessa o site do OGMO e confirma sua presença na escala clicando em um botão.

Os trabalhadores estavam satisfeitos com essa medida, já que excluía a necessidade de se deslocar ao prédio do OGMO para confirmar presença. Falaram também do interesse do próprio órgão gestor, já que, com isso, não havia a necessidade de pagar o deslocamento ao trabalhador. Acrescento ainda – enquanto pesquisadora – um ponto negativo na escalação totalmente digitalizada, que seria diminuir a possibilidade de encontro dos TPAs, que fica reduzido ao momento do serviço e ao eventual período de permanência no prédio do sindicato. Outro ponto negativo que percebo é o distanciamento com relação ao OGMO, que passa a ser um lugar distante, onde os trabalhadores se dirigem atualmente somente para levar exames médicos ou outros documentos, quando solicitados; ou em caso de reclamações,

35 Palavra bastante utilizada no meio marítimo que significa serviço, trabalho.

quando o trabalhador não está associado a um sindicato.

Antigamente, até um ano e um ano e alguma coisa aí atrás que não existia a chamada online, todos os trabalhadores tinham que ir até o OGMO. Por quê? Porque lá no OGMO e setor de operação tem um pavilhão, lá eles iam saber qual a função ele ia pegar. E hoje, com a modernização, né, tudo hoje é via internet, smartphone e tudo, eles tem o login e senha que eles acessam de casa. Foi uma forma de a gestão do OGMO tirar de certa forma o trabalhador lá de dentro. Por quê? Qual era a visão deles? Se tiver muito trabalhador junto vai ter confusão. Se tiver muito trabalhador junto pode ter confusão, vai ter zoadada, vai ter aquilo. E o sistema ele veio pra minimizar a quantidade de trabalhador que ia tá circulando dentro do OGMO. Ou seja, você tinha 100% dos trabalhadores que queriam pegar serviço tinham que ir pro OGMO. Porque tinha que dar o cartãozinho dele pro supervisor do OGMO passar pra passar qual lista ele ia cair pra pegar o serviço. E hoje de casa ele se habilita. E outra coisa, o OGMO visou também o custo, porque se o trabalhador vai até a chamada, quando ele for passar o cartão, mesmo ele não se habilitando pra pegar o serviço, ele não pegando o serviço, o OGMO tinha que pagar o vale-transporte dele. E ele estando em casa e se habilitando, o OGMO só paga o vale-transporte dele se der o número dele. Porque como é rotativo as função, eu posso passar o cartão pode não dar nada pra mim, só que antigamente se eu saísse de casa, viesse até o OGMO, passasse o cartão e não desse nada pra mim eu tinha que voltar pra casa. Eu tinha que ganhar 2 vales, um porque eu vim até o OGMO e outro porque eu tô voltando, mesmo não tendo dado serviço pra mim. E com a chamada online o OGMO só paga os trabalhadores que realmente pegam serviço (OCEANIC).

Em outras palavras, segundo o entrevistado *Oceanic* (ex-funcionário do Órgão Gestor), foi de interesse do OGMO implantar a escala digital, sobretudo para diminuir custos e manter os trabalhadores distantes. O órgão gestor explicita, por meio de medidas e da forma como se relaciona com os TPAs, que não ampara os trabalhadores. Essa empresa deixa claro, por outro lado, uma aproximação com os operadores portuários, que são responsáveis pela sua manutenção. Ao ser questionado sobre a relação entre funcionários do OGMO e TPAs, *Oceanic* deu o seguinte depoimento:

Se a gente for botar OGMO organização e trabalhador, é péssimo, porque, na minha opinião, o OGMO não tá nem aí pra nenhum trabalhador. O que o OGMO quer, o que a gestão do OGMO quer atualmente é prejudicar o trabalhador. Agora assim, claro, eramos 27 funcionários, se você pegar esses 27 funcionários vamos incluir aí 2, 3 ou 4 se davam bem com o trabalhador. Pode-se dizer assim que nunca teve um problema, eu passei 5 anos no OGMO e nunca tive problema com nenhum trabalhador, já tem trabalhador no OGMO que foi ameaçado de morte, que já brigou, que já apanhou, que já bateu, entendeu? Porque o pessoal diz que o trabalhador é complicado. Na minha opinião 95% não é complicado e só 5% é complicado, agora também tudo vai da forma que você vai tratar o trabalhador. Como eu digo, eu passei 5 anos e meio mais ou menos no OGMO, eu nunca um trabalhador gritou comigo, nunca brigou comigo. Por quê? Porque eu tratava ele da mesma forma que eu trato qualquer pessoa, só que tem pessoa no OGMO que acha porque o cara é trabalhador, que vamos dizer que ele não sabe ler, não sabe escrever, acha que é melhor que esse trabalhador, mas eles têm que se conscientizar, que só tem funcionário no OGMO porque existe o trabalhador portuário. Se o trabalhador portuário acabar, não tem pra quê mais ter funcionário do OGMO. Alguns trabalhadores do OGMO, na minha opinião, eles visavam o

quê? Tem trabalhador portuário que ganha 5 mil, 4 mil, 3 mil reais e alguns deles não sabe nem escrever o nome. Os funcionários que ganhavam menos que eles, era como se fosse uma forma de menosprezar o trabalhador. Aí o quê que ele ia fazer? Ia gritar, ia brigar, não queria atender o trabalhador, porque o que é que eles falavam, “olha, o cara não sabe nem ler e ganha mais do que eu”. Mas fazer o quê, né? Cada um na sua função. Porque o OGMO eu acho que nem um funcionário do OGMO, tirando o gerente executivo, ganha o que o TPA ganha. Pra quem trabalha no OGMO, de certa forma ele se acha desmerecido. Diz assim “olha, eu faço tudo e o cara só vai lá dentro, num tem função, só faz dormir e ganha mais do que eu”. Mas fazer o quê, né? É a vida. Aí eles têm esse pensamento de que o trabalhador não sabe ler, não sabe escrever, ganha mais do que eles é errado. É por isso que alguns batem muito de frente (OCEANIC).

O entrevistado complementou que pôde perceber, durante os anos em que trabalhou no OGMO, que algumas empresas operadoras portuárias eram beneficiadas em relação a outras por conta de uma maior força financeira, ou seja, que movimentava mais produtos no porto, e de uma maior presença administrativa no órgão gestor. Ele citou duas empresas que mesmo com maquinário avariado não teriam a operação paralisada, porque eram as mesmas empresas que haviam indicado a gerência do OGMO, além dos fiscais serem funcionários desse órgão.

Minha intenção aqui não é publicar uma denúncia, mesmo porque não pude coletar mais dados a respeito, ou ouvir outros funcionários do OGMO, mas incluir na pesquisa a impressão de um ex-funcionário do órgão gestor sobre essa empresa. Essa apreciação reflete o objetivo da instituição de cumprir a Convenção Coletiva de Trabalho, mas sem o caráter de representatividade ou de proximidade com os trabalhadores portuários avulsos.

Os TPAs – em alguns momentos das entrevistas – falaram, inclusive, da dificuldade de se comunicar com os representantes do OGMO para tratar de assuntos diversos. A mim, enquanto pesquisadora, também não foi dada a oportunidade de entrevistar algum representante da empresa e de coletar dados oficiais atualizados³⁶. Abaixo, seguem alguns trechos das entrevistas que descrevem episódios nesse sentido:

Por isso que eu digo, o OGMO ajudou muita gente, melhorou muito. Apesar de ter alguns defeitos, aqui e acolá eu... Tem um cara, esse diretor do OGMO, (...) mas rapaz... Eu não sei o que é que eu faço pra falar com esse cara não, viu? Nunca ninguém consegue falar com ele. Nunca. Um dia desses eu chamei ele, eu fui lá e aponte pra câmera "Olha, você é um covarde, você só manda seus capangas falar

36 Em diversos momentos da pesquisa de campo, procurei entrar em contato com OGMO, mas sem sucesso. Por telefone, por e-mail por intermédio de outras pessoas que tinham contato com os gerentes do órgão, e mesmo presencialmente, mas eles negaram contato e quaisquer informações. Outras tentativas nos momentos finais da pesquisa foram inviabilizadas por conta da quarentena em meio à pandemia de COVID 19.

com a gente..." Não quero confusão com ele não, sabe? Eu vou apenas perguntar o porquê que ele... (NODUS - portuário).

É o que eu tava dizendo, o benefício que ele trouxe pra gente... Nenhum. Porque se precisar de alguma coisa tem que ir pra justiça. (...) Se a gente quer alguma coisa com o OGMO a gente tem que botar na justiça, aí tu acha que isso é bom pra gente? Se vem perguntar ao trabalhador, era pra ser "Não, o trabalhador merece. O trabalhador tá fazendo o trabalho dele? A função dele? Não tá trazendo transtorno nem trabalho pra ninguém? Então merece." "Rapaz, o que é que tá acontecendo?" "Isso e isso" "Vamos ver aqui, se você tiver com a razão..." É preciso ir pra justiça pra ter razão? Então é dessa forma. Eu, por mim mesmo, minha filha, se acabasse com o OGMO hoje pra mim seria melhor (DARCY RIBEIRO - estivador).

Tudo referente a informação ele tem que ir no OGMO. Se ele for solicitar contribuição, vale transporte, rendimento mensal ou semanal, tudo eles tem que ir no OGMO, o OGMO não trabalha, não passa nada por e-mail. E algumas informações por telefone, se um trabalhador ligar pedindo contribuição por telefone, o OGMO não gosta de fazer. Eles só gostam de fazer se o trabalhador for lá realmente pedir. É fechado demais (OCEANIC).

Outros pontos negativos nessa relação com o Órgão Gestor de Mão de Obra Avulsa apontados pelos entrevistados foram a obrigatoriedade de cumprir 70% das chamadas (como já foi citado, e também solucionado por alteração na CCT) e o cuidado com a saúde. Esse último tópico foi o mais abordado pelos entrevistados, foco de grande insatisfação.

A assistência à saúde do trabalhador portuário avulso mudou inúmeras vezes ao longo do tempo. Para os sindicalizados, antes da implantação do OGMO, havia o auxílio prestado por essas instituições. Após a Lei de Modernização dos Portos, o órgão gestor forneceu plano de saúde para os trabalhadores, porém o plano foi cancelado e, por meio de um convênio com uma escola profissionalizante, os TPAs fazem os exames solicitados regularmente pelo OGMO na clínica da escola situada no centro da cidade de Fortaleza.

Os exames solicitados seguem as normas estabelecidas por um documento emitido pelo recém extinto Ministério do Trabalho, o NR 7 – Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – inicialmente publicado em junho de 1978 e com diversas atualizações ao longo dos anos³⁷. Esse documento determina os exames que devem ser feitos de acordo com a atividade exercida pelo trabalhador e as substâncias com as quais ele eventualmente tenha contato. Posteriormente um médico do trabalho avalia os exames feitos e emite o Atestado de Saúde Ocupacional (ASO).

Contudo, os trabalhadores portuários avulsos entrevistados não confiam nos exames feitos por essa clínica, já que não os consideram acurados, nem nos médicos do

37 NR 7 – Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional: disponível em NR 7 – Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional, acessado em 10 de novembro de 2020.

OGMO, que – segundo eles – liberam os trabalhadores para o trabalho, mesmo estando doentes. Os TPAs, inclusive, citam casos de colegas que estavam saudáveis nesses exames, mas que, ao procurarem por conta própria outras clínicas e médicos, estavam com a saúde comprometida.

A saúde aqui eu acho que em termos de, esse critério do OGMO ele é totalmente falho, as pessoas tão trabalhando doente. Eles fazem 13 exames, 13, pra poder fazer a pessoa ficar apto a trabalhar, mas esses exames eles só servem pra poder mascarar uma situação aí, porque realmente. Tem pessoas aí que tá com bursite, com inflamação, que... ele não quer parar de trabalhar, mas o OGMO não consegue pegar, é, não consegue. Por exemplo, uma pessoa que tiver, tem pessoas trabalhando com o coração crescido aí, tem pessoa que tem o coração crescido e ele tá trabalhando, tá normal. O OGMO faz exame de coração, faz exame de sopro, faz da cabeça, o eletro... (...) faz o exame de hemograma do sangue completo, saber se a pessoa tem diabetes, faz completo. Faz o... faz uma infinidade aí de exames, de vista, mas ninguém é barrado por causa desses exames aí. A pessoa só é barrada quando a gente se acha doente, chega lá no doutor, “doutor, eu tô precisando me afastar, pra mim me cuidar”, aí é onde ele vai achar o tempo que ele deve dar, 1 mês, 15 dias, 30 dias, num sei, mas se for pelo exame, barra ninguém, todo exame dá normal, todos, todos. Sobre isso aí o OGMO faz vista grossa (AVON - portuário).

Antes nós tinha um cartãozinho, era só pra gente, não era individual não. Se a gente quisesse botar, botava, né, pra família, mas tinha o da gente. Agora ninguém tem não. Agora a gente vai lá, faz um exame... É, na (...), faz um exame, o "caba" sai, chega no trabalho todo arrebitado, todo duro, mas pode trabalhar, né? Se a pessoa tá doente, como é que pode trabalhar, né? (OSCAR NIEMEYER - estivador)

Todos anos a gente faz, o ASO, todos anos, é só sangue, é 5, 6 tubinhos de sangue que a gente vai na (...) lá tira e pronto, aí quando vai receber os exames o médico não diz se deu alguma interferência em algum exame, não diz nada, só faz dizer se você tá apto pra trabalhar. O que é errado, precisava dizer “seu exame de sangue tá bom e tudo, deu alguma alteração e tudo”, mas não, faz só o exame lá e libera pra trabalhar. O médico do OGMO, ninguém sabe de nada dos exames, sabe que é obrigado a ir, todos anos tem que ir, é sangue, é cabeça, é coração, faz tudo, mas o resultado ninguém sabe. Eu acho que é errado, acho que o certo é eles chegarem “olhe, seu exame de sangue deu normal ou deu alguma alteração, exame de cabeça deu alguma alteração, de coração alguma alteração”, mas não explica nada. (...) Porque aqui tem muito cabra doente, é coluna, problema de coluna, problema de cabeça, tem muita gente com dor de cabeça, aquelas pontadas, vista, mas eles num dizem, o que o cara realmente tá sentindo, o que tem que fazer, qual o setor que tem que procurar, isso eles não nos informam, o cara fica como se tivesse boiando na água (ST. LAURENT - portuário).

Apesar da falta de confiança nos exames e na avaliação médica do OGMO, os trabalhadores apontam como positivo o uso dos equipamentos de proteção individuais (EPI) que passou a ser fiscalizado e, como isso, efetivado. Fala-se que antes da Lei de Modernização dos Portos, os TPAs trabalhavam com vestimenta comum ao ambiente externo ao porto, como bermudas e chinelos, sem coletes, por vezes até sem capacetes. Com a implantação do OGMO, houve a distribuição de uniformes, coletes refletivos, calçados

apropriados, capacetes, óculos protetores e máscaras. Nos cursos voltados para os TPAs é abordada a importância desses itens, e eles mesmos reconhecem e aprovam essas medidas voltadas para a segurança do trabalhador. Nenhum trabalhador falou de forma negativa sobre esse tema durante as entrevistas.

Antes a gente trabalhava 12h, se você tivesse garra você virava, né, 24h, aí depois que a gente passou a ter técnico de segurança, passou a ter os EPI, a gente trabalhava era com qualquer roupa, né, hoje a gente trabalhava fardadinho, tem a nossa farda, tem os nossos EPIs, né, aí melhorou muito, né? Aí também com relação ao emprego aí, rapaz, quando eu entrei aqui a primeira vez eu fiz foi abandonar, a gente carregava só saco na cabeça e caixa (NODUS - portuário).

Por outro lado, os TPAs falam que mesmo com o uso dos equipamentos sentem a absorção de alguns produtos pelo seu organismo, como o enxofre, por exemplo. Relatam que o cheiro forte impregna na pele mesmo com o uso de roupas com manga longa.

Outra coisa que a gente tem aí dentro, muita poeira, produto químico, a gente trabalha com aquela balança ali, também trabalha na balança, é enxofre, você sabe que enxofre é aquele fosfato, é ureia, aquela areia que faz vidro, né, aquilo dali é uma poeirazinha que faz coçar os olhos, irrita e aquele coque, que é aquele pó preto que é a borra do petróleo que ajuda a fazer o cimento, né. E nisso aí vai, poeira por cima de poeira. Mesmo com uso de EPI, se você tiver os EPIs mesmo completo aqui no OGMO pra lidar, quando você entrar no porto você ainda é atingido, porque é poeira demais, é produto químico demais e a nossa diária é lá em baixo (HORIZON EKAVI - arrumador).

Em um momento posterior, o tema sobre a saúde do trabalhador portuário avulso e sua segurança será abordado de forma mais ampla, inclusive, relacionado às mudanças a partir da implantação de novas tecnologias.

Os tópicos mais citados pelos entrevistados e que tornam sua avaliação geral positiva com relação ao OGMO são o pagamento acurado e a escalação mais democrática. Antes da implantação do órgão gestor, muitas vezes, o valor relativo ao FGTS ou INSS não era repassado de forma exata, o que prejudicou muitos trabalhadores. Segundo eles, esses problemas não existem mais e quando há casos raros o OGMO está disposto a corrigir sem grandes problemas. O pagamento também está mais seguro, já que é feito um depósito em conta salário, e o trabalhador pode acompanhar por meio de aplicativo de celular ou junto ao próprio banco. Antigamente esse repasse era feito em cédulas, que o TPA deveria recolher no sindicato em dia e horário programados.

É, tem pelo menos, por exemplo, o fundo de garantia, quando era do lado do sindicato, parece assim, ele não aumentava, ficava só naquele patamar meio lento de passos lentos, aqui no OGMO, se a pessoa pessoa pegar, durante 1 ano sem trabalhar, 6 meses, uma produção de 5 mil reais, com certeza o fundo de garantia

dele vai andar muito. Mas se ele ganhasse 5 mil pelo sindicato, ele não ia ter a certeza e não podia falar nada, porque existia esse quadro aí, né? Aí o OGMO veio pra melhorar mesmo (AVON - portuário).

Aí o OGMO, não, o OGMO veio e aí algumas coisas ele acertou, né? O Fundo de Garantia da gente é depositado direitinho, tudo “descriminadozinho” do jeito que é pra ser, né? Algumas coisas, né? Porque também nem tudo é perfeito, né, mas aí melhorou... As contribuições antes eram simbólicas, fugia, ninguém sabe pra onde entrava. Hoje não, você acompanha ali, você puxa um histórico ali tem tudo, né? (...) Agora é melhor. O Fundo de Garantia da gente fica lá todo guardadinho, ninguém procura confusão... Se o OGMO não depositar, já aconteceu casos assim, né? Aí você vai lá e "rapaz, tô..." aí ele vai lá e deposita. Que às vezes aconteceu já casos assim, né? Mas ele nunca deixou de ... "Não, não vou depositar não. Não, vou botar você pra fora.". Nunca aconteceu isso (OSCAR NIEMAYER - estivador).

É, da caixa, ele manda pra mim, aí eu acompanho se ela tá trabalhando direitinho, eu olho o extrato do mês todinho some, tá bem direcionado bem, o OGMO quanto a isso tenho nada a dizer do OGMO não, trabalha muito bem isso (Reunion Bay - arrumador).

rapaz, melhorou algumas coisas pra gente, não tinha cartão, tinha que receber dinheiro na hora tal, se não pudesse receber naquele dia tinha que esperar na segunda-feira, agora tem cartão. E vale transporte, algumas coisas aí, mas de resto também... (HORIZON EKAVI - arrumador).

Com relação à escala, o OGMO utiliza um processo digitalizado em que todos os trabalhadores entram numa fila para escala, mas há relatos indicando erros cometidos também nesse processo e que teriam sido, no entanto, pontuais. Atualmente a totalidade dos TPAs está registrada junto ao órgão gestor, de forma que não existe mais nenhum suplente que tenha acesso somente aos serviços remanescentes.

As irregularidades citadas na época da gestão dos sindicatos parecem ter sido abolidas tendo em vista os privilégios que alguns trabalhadores tinham com relação a outros, como já abordado no tópico sobre sindicatos. A grande maioria dos entrevistados descreveu positivamente a administração das escalas por parte do OGMO, fazendo sempre um comparativo com as desigualdades de anos anteriores.

ficou mais democrático, né, porque às vezes tinha uns escolhidozinhos que podia trabalhar mais de 3 vezes e a gente ficava só olhando, né. Agora no OGMO ficou mais democrático, né, é bom, eu gostei (SEAPRIDE - arrumador).

A pessoa tava em 4 serviços ao mesmo tempo, aí foram, fizeram a denúncia. Essas coisinhas foi por isso que veio o OGMO, aí essas pessoas que faziam, que pegavam esses 4 números, com certeza eles não gostaram do OGMO não. Agora eu que só trabalhava quando sobrava, adorei o OGMO (AVON - portuário).

O OGMO deu muita chance... Esses meninos que tão aqui, eles deviam erguer os braços pra cima, se ajoelhar e agradecer a Deus o OGMO ter entrado, porque eles aí nunca iam ter oportunidade aí. Ah, rapaz! Já fui muitas vezes suspenso daí, porque

dizia as coisas aqui... Tinha cara aí, um tempo aí, que ele não vinha trabalhar não, só mandava os outros, só mandava... Quando era no dia de sair dinheiro, era o primeiro que tava na fila. Rapaz, mas aquilo ali me deixava todo arrepiado de raiva. (...) Antes do OGMO. Por isso que eu digo, o OGMO ajudou muita gente, melhorou muito (NODUS - portuário).

Silvia Maria de Araújo (2013) afirma que existe uma tendência mundial que recomenda a criação de conselhos de autoridades portuárias e uma organização coletiva do trabalho a fim de evitar favoritismos. Na prática, isso se dá por meio de todo o processo de construção das Convenções Coletivas do Trabalho, que envolvem operadores portuários e sindicatos, além da gestão por meio do OGMO, cuja proposta é que seja um órgão impessoal, mais democrático. Soma-se isso ao desenvolvimento tecnológico que possibilita que computadores façam a escalação e o cálculo dos pagamentos de forma acurada.

Outra mudança implementada com a criação do OGMO foi a necessidade de cursos e certificados para execução dos serviços portuários. É de responsabilidade do órgão gestor, junto às outras instituições envolvidas (autoridades portuária e marítima, sindicatos), a promoção de cursos de formação para os trabalhadores portuários avulsos. Com essa finalidade, foi construído o Centro Vocacional Tecnológico, onde parte da pesquisa de campo foi desenvolvida, que também oferece cursos e outras atividades para a comunidade do entorno.

Alguns cursos são obrigatórios para todos os TPAs, como aqueles voltados para a segurança do trabalhador e manutenção da carga, por exemplo, e outros que são voltados para atividades específicas, como para sinaleiros³⁸ ou balanceiros³⁹. O trabalhador que não possuir o certificado do curso não pode exercer aquela função. Isso difere da forma como era conduzido antigamente, na época da gestão dos sindicatos. A Marinha já disponibilizava cursos – que, inclusive, foram o meio de chegada na profissão de alguns *baguins* – mas muitos trabalhadores, como já falado anteriormente, adentravam na carreira por indicação dos pais, e o conhecimento era transmitido no momento da execução do serviço pelos mais velhos.

O incremento dessa medida pode ser justificado com a crescente mudança nos processos de embarque, desembarque, fiscalização e transporte de mercadorias, de forma que essas pessoas passariam por um processo de formação para esse novo tipo de serviço. Porém, os depoimentos dos trabalhadores com relação a isso divergem, pois a maioria dos

38 Profissional que guia, na faixa do cais ou a bordo do navio, a pessoa que está manobrando o guindaste.

39 Profissional que fiscaliza e checa os produtos por meio de pesagem na balança.

entrevistados confirma a importância dessa medida para chamar a atenção do trabalhador com relação a medidas de segurança, por exemplo. Já outros – em menor número – interpretam isso como uma inutilidade, já que são informações superficiais, teóricas, mas, na realidade, o maior aprendizado deles se dá no próprio momento da execução do serviço.

É ótimo, tem que ser né. Por exemplo na área da importação, a gente tem direito de trabalhar. Lá pelo porto aqui, aí a pessoa tem que ter os cursos, né, conhecer a documentação que você vai precisar pra você liberar uma carga. Tem o sistema do porto, você tem que conhecer, né, sistema operacional e sem os cursos impossível. Por exemplo eu passo o crachá ali e é por escala, né, aí se eu tô apto pro serviço e não tenho os cursos, não conheço nada, vai ser um homem parado lá, né. O gestor lá “por que você vem pra cá se você não conhece o serviço?” Então se faz necessário a gente fazer os cursos, o OGMO exige os cursos (SEAPRIDE - arrumador).

E é porque tem alguns serviços aqui que eu não posso trabalhar não, porque eu tava um tempo afastado aí eu não fiz esses cursos e esses cursos até agora não saiu pra mim, né? Porque todo serviço que você vai fazer aí, você tem que ter curso. Tem que ter curso ou dado pela Marinha ou pelo próprio OGMO, né? Aí tem três serviços aí que eu não pego no óleo, na câmara fria - frigorífica - e também dos navios passageiros, mas o restante aí, todos eles eu pego. (...) Eu não quero saber se é pra limpar o chão, se é pra desgotar uma fossa lá dentro, eu quero saber se eu pego lá, eu não quero saber não. Porque eu sou muito funcional, eu não quero saber não... Eu não sou guindasteiro, não sou operador de máquina, isso aí foi uma das coisas que eu mais fiz de errado, eu digo pra muita gente "Cara, a gente tem que se qualificar em toda área." Sabe por que? Porque a modernização ela existe (NODUS - portuário).

Aliás, nós temos vários cursos que foi voltado na época pela Capitania, depois foi o OGMO. (...) Que quase todo curso o vigia participa, né. E teve o curso específico só pra vigia, é sobre a segurança do porto, do navio, né. E teve curso na parte de inglês também. (...) também entramos, é tanto que quase todo curso a gente participa, né, carga perigosa, pra poder entrar pra multifuncionalidade, né. Na falta de um estivador, de um portuário ou arrumador a gente trabalha. (O curso) tem, tem importância, tem influência. A gente fica habilitado, capacitado, né, pra fazer a outra função, a gente aprende, né, fica qualificado pro serviço (FEDERAL SAKURA vigia).

Tem que ter os cursos, pra pegar os serviços tem que fazer os cursos, se não tiver não pega, o OGMO tem uma escala lá de vai ver o número, aí o cara diz assim “atracamento”, quem pega mais é portuário, arrumador tem uns agora que tão pegando pela multifuncional, enlonamento”, aí quem pega é fulano de tal, tal e aí não pegou o outro porque não tem o curso de altura, não tem o curso de enlonamento, aí tão fazendo. Pra poder pegar quando vier. Tem muitos deles que tão fazendo só pra serviços que não pegavam esse tipo de serviço, agora tem que fazer o curso se não, não pega serviço (REUNION BAY - arrumador).

Pois é, esses cursos ajudou muito pra gente aqui, na época aqui que nem se dizia assim, nós, por ser serviço braçal muita gente ignorava, né, o sistema de curso, a gente via na época que os pais da gente não fazia, né, que era serviço... muita gente falava assim, eu mesmo falava assim “fazer curso que a gente tá (na época, né) na área há mais de 6 anos, 8 anos, aparecer esses cursos agora”, mas que é justamente o que o nosso presidente passava pra nós e até o pessoal da capitania, dizia “o curso ele vem pra abranger ser escalado a cada tarefa, a cada setor de serviço”, é o que ele dizia, que eu te falei há pouco tempo atrás, se não fizer os cursos a gente vai ficar

atrás da escala. Outra coisa, né, se a gente usou mais nós, se dizer assim, nós trabalhava e trabalha com responsabilidade, mas ter mais aquela responsabilidade de fazer o serviço mesmo, com aquela mais determinação do que tem que ser feito, que é pra ir lá e fazer o serviço que é o correto, apesar de nós saber. Porque, não naquele tempo, mas muitos companheiros da gente aqui, que a gente via e vê, o cara ia trabalhar bebo, né, área de cais é uma área... área portuária é muito perigosa, é muito forte, entendeu, os trabalhadores, antigos, não é antigo nossos pais não, uns que já cheguei no final aqui, ia trabalhar de outras maneiras dentro do porto aí, aí esse curso vem pra te conscientizar, né, quer dizer, a cada um de nós trabalhar de forma correta como tem que ser, não ir bebo, não ir elementos drogados, né. Que acontecia. Hoje maneirou um pouco, mas uns 2, 3 por cento ainda vai ainda, né, mas não é o tanto que ia de primeiro, aí tem essa conscientização, entendeu? Então esses cursos aí veio muito pra aprimorar o sistema da consciência do elemento, né, porque tu vai trabalhar daquele jeito, tu tem uma família em casa, acontece um acidente, perde você, sofre a família, né e também até um pouco quebra até um regime de uma escala de trabalho porque aquele elemento vai trabalhar de forma adequada ou bêbado, seja lá o que seja, foi lá pra dentro, aconteceu um acidente e hoje esses cursos que a capitania, os armadores, o próprio OGMO nos ofereceu, pra mim serviu muito, não tenho nada a dizer contra os cursos, muito pelo contrário, que venha mais cursos que seja adequado pra você, né, que esteja qualificado pra fazer também (SILVER VALERIE - portuário).

A multifuncionalidade que foi implementada a partir da Lei de Modernização dos Portos só é possível a partir dos cursos ofertados nos CVTs, de forma que um trabalhador que está vinculado ao OGMO na função de capatazia, por exemplo, se tiver concluído curso para estivador, pode executar tal atividade em caso de não haver outra pessoa que originalmente estivesse vinculada a ela. Em outras palavras, cada trabalhador pode exercer funções em diferentes modalidades – não somente naquela em que ele estava inicialmente inscrito junto ao OGMO – desde que tenha formação registrada para tal. Isso aumenta o interesse deles pelos cursos ofertados nos CVTs.

Carla Regina Dieguez desenvolveu uma pesquisa sobre o trabalho portuário avulso no Porto de Santos, mais especificamente sobre estivadores, e aprecia a multifuncionalidade da seguinte forma:

A multifuncionalidade extingue essa divisão, eliminando as categorias e substituindo-as por apenas uma: trabalhador portuário avulso. Estivadores, consertadores, guindasteiros, operários portuários e conferentes deixariam de existir e estariam todos sob uma única nomenclatura. Não apenas sob a nomenclatura, mas aptos a exercer toda e qualquer atividade concernente às operações portuárias em bordo e em terra. O estivador que antes restringia sua atividade à estivagem e desestivagem da carga, hoje pode fiscalizar a quantidade de carga embarcada ou operar empilhadeiras entre armazéns e costados ou vigiar a entrada e saída dos trabalhadores do navio. A multifuncionalidade extingue as categorias e elimina um dos mais poderosos instrumentos da militância portuária, o ofício (DIEGUEZ, 2014, p. 56).

A pesquisadora traz um debate sobre a multifuncionalidade, estabelecendo duas

possibilidades a partir da fala de seus interlocutores: uma seria a “multifuncionalidade plena”, quando todos os trabalhadores são qualificados para todos os serviços, assim o rodízio passa por todos; a segunda seria uma espécie de “tapa buraco”, quando um grupo de trabalhadores é chamado e em caso de vaga ociosa são chamados aqueles que estão inseridos na multifuncionalidade. Dieguez fala do lado negativo que seria uma dispersão dos grupos, até então coesos, e do conhecimento que cada um carrega sobre seu ofício, muitas vezes há mais de uma geração na sua família. Mas, por outro lado, os trabalhadores na multifuncionalidade plena teriam consciência de todo o processo produtivo.

Dieguez destaca também a desvalorização do trabalho portuário, considerado como desqualificado em alguns âmbitos. Entretanto seria um trabalho artesanal e, mesmo que haja maior presença de força física, existe a necessidade de conhecimento tanto da carga quanto dos movimentos necessários para sua locomoção e organização.

Entretanto com a automação no que aqui chamamos de processo produtivo portuário – que seriam os serviços necessários para a movimentação de carga no porto – passaram a ser exigidos cursos devidamente comprovados para que o trabalhador seja convocado, principalmente quando o serviço se dá a partir do manuseio de maquinário. De forma que o conhecimento passado, principalmente de forma oral e demonstrativa no momento do exercício da função – de um trabalhador para o outro – passa a acontecer formalmente em uma sala de aula, com a emissão de certificados comprobatórios.

As mudanças no mercado e as evoluções rápidas na divisão do trabalho exigem mão de obra flexível, adaptável e educada, daí a necessidade de controle ideológico sobre o fluxo do conhecimento e informação, já que a essa educação não convém ser crítica do sistema em que está inserida. Trabalhadores isolados, individualizados e competitivos são interessantes para o capitalismo, já que eles auxiliam no desenvolvimento da produção com maior eficiência, mas sua falta de coalização dificulta compreender a estrutura mais complexa de exploração e desigualdade. Esses trabalhadores estariam “alienados uns dos outros pela competição”, afirma David Harvey (2016, p. 121) e complementa:

[...] as condições objetivas da alienação podem ser revertidas pelos próprios trabalhadores quando aproveitam as oportunidades e lutam para humanizar os processos de trabalho e as condições gerais de emprego. (...) Solidariedades comunitárias refletem esse sentimento [orgulho do trabalho] e ajudam a combater o isolamento individual que os processos do livre mercado tendem a exacerbar. (HARVEY, 2016, p. 124).

No início do sistema capitalista – quando o capital se tornou o principal meio de acumulação de riquezas – houve a necessidade de controle sobre todas as etapas dos processos de trabalho na produção. Por um lado, havia a propriedade privada, que favorecia a um proprietário ter a posse dos bens de produção, e, por outro, a contratação de mão de obra, que era organizada em etapas na divisão do trabalho⁴⁰. Desse modo, os artesãos perderiam o /monopólio do conhecimento do *métier*, enquanto os novos trabalhadores só teriam acesso a uma das etapas do processo de produção, por exemplo. Ademais, os produtos poderiam ser comercializados com preços menores, o que inviabilizaria a concorrência com os artesãos, fazendo com que estes perdessem o mercado.

Posteriormente o desenvolvimento tecnológico teria a capacidade de aniquilar o poder da mão de obra, tornando as tarefas cada vez mais simples, maximizando a eficiência e minimizando os custos de produção. O trabalho humano passaria a ser cada vez menos necessário ao longo das etapas de produção, diminuindo a quantidade de trabalhadores contratados.

Segundo David Harvey em *As 17 contradições e o fim do capitalismo*, o uso da tecnologia na lógica capitalista teria como objetivo aumentar a lucratividade, além de desenvolver procedimentos de controle, vigilância e policiamento. A tecnologia seria um campo especial de negócios, surgindo, inclusive, um campo empresarial voltado para invenção e inovação fundindo ciência e tecnologia. O desenvolvimento tecnológico viria a partir de nichos de oportunidade: quando são encontrados problemas ou dificuldades, então são pensadas soluções (construções mentais) para o posterior desenvolvimento de máquinas (construção física).

A presença das máquinas no processo produtivo aumenta a eficiência e diminui a necessidade de mão de obra, o que pode influenciar no aumento do desemprego ou queda do serviço devido. Por outro lado, algumas atividades extenuantes e repetitivas não precisam ser executadas por seres humanos com a presença de maquinário para tal. No caso dos TPAs, a maioria dos serviços são historicamente associados ao grande esforço físico por conta da movimentação de cargas e limpeza feitas diretamente pelo homem, impactando a saúde dos trabalhadores, com lesões musculares e dores nas articulações, na coluna vertebral e

40 David Harvey conceitua “divisão de trabalho” como “a capacidade humana de decompor atividades produtivas e reprodutivas complexas em tarefas específicas, porém mais simples, que possam ser cumpridas por diferentes indivíduos, de maneira temporária ou permanente. O trabalho especializado de muitos indivíduos é reunido numa totalidade de trabalho mediante a cooperação organizada” (2016, p. 112).

problemas de pele por conta da exposição solar.

Atualmente o uso de maquinário permite a diminuição do esforço físico em algumas atividades (algumas delas ainda são mantidas, já que a tecnologia mais recente não foi adotada em todos os seguimentos do porto), porém outras doenças surgem, dessa vez ligadas ao movimento repetitivo e à tensão de manusear as máquinas de grande porte⁴¹. Permanecem também riscos de morte, como aquelas ocasionadas por queda de grandes alturas, esmagamento por contêineres ou acidentes com cabos de amarração.

já tinha muita máquina, né, quando eu cheguei em 95, já tinha empilhadeira, a máquina que pega contêiner e a carga geral era pouca, tinha pouco contêiner, né, em 95, tinha pouco contêiner, aí tinha navio com cargas gerais, né, caixaria, tinha muito movimentação manual, mas já tinha os equipamentos certos, aquela época de sacaria já tinha acabado já em 95, a movimentação que tinha mais era exportação, as frutas, né, lá pro armazém 5, aí tinha que palletizar, encaixotar, palletizar e depois jogar nos contêineres. E teve alguns navios que embarcou só os pallets mesmo de fruta, né, sem contêiner, aí era usada muita mão de obra né, manual, mas foi pouco período, de 2002 o Pecém já começou a todo vapor, aí as exportações aqui caíram, pronto, acabou a mão de obra. E agora com esse escâner aí, o escâner é tipo um raio-x, aí a incidência de contêineres para vistoria caiu, que quando não tinha o escâner, aí a receita federal fazia mais vistoria do contêiner manual, aí requisitava 11 pra fazer a desova do contêiner. Agora não (...) aí dá muito pouco incidência de contêiner pra ser vistoriado, diminuiu, né (SEAPRIDE - arrumador).

Mudou muito, porque antes era mais o manual, né? E hoje é mais a máquinas, né? Porque aquela carga que vinha a granel... Por exemplo, aqui é o porão do navio, vinha tudo empilhado, né, as caixas, tudo, né... Aí era tudo a granel, a gente ia rebolando as caixas, ia descendo caixa... Agora não, agora vem dentro do contêiner. Em compensação, a carga era mais cara, a gente ganhava mais dinheiro, tinha mais gente, né, mas era mais perigoso de acidente. Agora vem dentro dos contêineres a carga, o preço agora é centavos, agora é centavo, a tonelada é centavo e a gente ganha mais pouco, né? Mas também você não faz nada, né? Se for algo no automático mesmo, você não faz nada. Só faz alguma coisa se for no manual. Por exemplo, peção, peção você tem que fazer, que não tem automático, tem que fazer (OSCAR NIEMEYER - estivador).

Como é possível perceber pelos relatos, os entrevistados têm diferentes percepções do uso de tecnologia. Por um lado, eles percebem como uma possibilidade de deixar o serviço menos extenuante fisicamente, mas, por outro, torna a necessidade de mão de obra mais escassa, e o valor pago por ela mais barato. Surgem também novas formas de desgaste e insatisfação, mesmo entre trabalhadores qualificados, que acabam sendo absorvidos pelo processo produtivo em trabalhos igualmente simples, como checar o funcionamento das máquinas, exigindo pouca capacidade criativa.

Tradicionalmente, o serviço no porto era feito de forma cooperativa, quando se

41 Informações baseadas em pesquisas sobre saúde do trabalhador portuário avulso: CAVALCANTE, 2005 e SANTOS, 2009.

indicavam familiares e amigos para tal ou aqueles que moravam nas proximidades do porto. Época em que também as cargas eram trazidas e levadas manualmente ou com guindastes simples, que foram substituídos por outros mais complexos, de maneira que todo o processo de carga e descarga se alterou. Com a *modernização* houve a necessidade dos trabalhadores terem o conhecimento desses novos processos, da utilização de novo maquinário e o acesso a vagas que se dá por concurso público na corrente de uma *burocratização* que exige também certificados para efetuar os serviços, bem como a escala por rodízio.

Silvia Maria de Araújo, em seu artigo *Da precarização do trabalhador portuário avulso à teoria de precarização do trabalho*, defende a ideia – baseada em outros autores, como Meszáros e Salerno – de que o sistema capitalista quando encontra alguma dificuldade na acumulação lança mão de subterfúgios para oprimir trabalhadores e seus direitos numa sociedade baseada no salário. A autora desenvolve o conceito de trabalho precário como aquele contrário ao estável: é incerto, é intermitente, sazonal, vulnerável e desprotegido, se dá pela falta ou escassez de emprego, pela perda de direitos e pelo baixo salário. No caso do trabalho portuário, é possível identificar a questão do trabalho intermitente ou sazonal, redução de postos de trabalho e pouco amparo ao trabalhador.

São identificadas, inclusive, características de trabalho precarizado dentre empregos estáveis, com a perda de direitos, desestabilização, falta de reconhecimento ou de condição mínima de trabalho adequado e perda de garantias.

André Gorz (2003) afirma que a tendência à racionalização do trabalho com flexibilidade e individualização penetra todos os poros da sociedade moderna e muda o perfil do capitalismo, acirrando a acumulação sutil e dificultando a preservação dos direitos e ganhos dos trabalhadores, bem como de sua organização de defesa. Esta afirmação sinaliza uma nova precarização do trabalho que atinge hoje parcela significativa da população: trabalhadores de todos os níveis e categorias experimentam a precarização sob diferentes aspectos em variados segmentos sociais. (GORZ apud ARAÚJO, 2013).

Sílvia Araújo relaciona a tendência à precarização do trabalho quando no sistema capitalista existem problemas no processo de acumulação do capital, que são identificados como crises. Utilizando a teoria de Marx sobre a produção de mais valor, o capitalista incentiva os trabalhadores a serem produtivos e, já que não produzem para si, eles contribuem para o acúmulo de capital. Em momentos de crise econômica, existe uma tendência do capitalista a diminuir os custos com mão de obra. Citando Marx:

O trabalhador produz não para si, mas para o capital. Não basta, por isso, que ele

produza em geral. Ele tem de produzir mais-valor. Só é produtivo o trabalhador que produz mais-valor para o capitalista ou serve à autovalorização do capital. (...) Assim, o conceito de trabalhador produtivo não implica de modo nenhum apenas uma relação entre atividade e efeito útil, entre trabalhador e produto do trabalho, mas também uma relação de produção especificamente social, surgida historicamente e que cola no trabalhador o rótulo de meio direto de valorização do capital. Ser trabalhador produtivo não é, portanto, uma sorte, mas um azar. (MARX, 2017, p. 578).

O excedente do trabalho apropriado pelo capitalista está relacionado à produtividade e sua adequação a forças produtivas, o que coincide com os objetivos almejados pela Lei de Modernização dos Portos de aumentar a “produção”. O objetivo dessas reformas portuárias é aumentar o ritmo de carga e descarga, diminuindo o tempo de permanência dos navios no porto e os gastos com taxas portuárias. A valorização do capital está, segundo Marx, no poder de dispor sobre quantidade de trabalho alheio não pago.

Todas essas medidas, colocadas em prática na década de 1990, provocaram a perda de poder dos sindicatos inseridos no campo do mundo do trabalho portuário. Os trabalhadores não eram mais obrigados a estar vinculados aos sindicatos nem a pagar a taxa referente ao imposto sindical. Nesse sentido, as empresas operadoras portuárias avançaram nesse jogo pelo poder. Por outro lado, todos os TPAs passaram a ter uma relação mais igualitária, principalmente com o registro de todos e o fim da subcategoria de suplentes, ou *baguins*.

Os trabalhadores portuários avulsos deixaram de estar submetidos às regras dos sindicatos, mas passaram a estar subordinados às normas do OGMO, como a adoção do concurso como forma de acesso a profissão ou a vinculação dos cursos de qualificação à disponibilidade de serviços a serem executados. De forma que o controle da mão de obra passa a ser maior por parte das empresas operadoras portuárias por meio da legislação implementada pelo poder estatal, permitindo maior domínio sobre a disponibilidade de trabalho não pago, conseqüentemente, sobre toda a categoria dos trabalhadores.

7 O MUNDO DO TRABALHO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS NO PORTO DO MUCURIBE: MUDANÇAS, REDEFINIÇÕES E DILEMAS.

Ao longo da tese, foram expostos diversos arranjos que sofreram mudanças no mundo do trabalho dos portuários avulsos, incluindo-se aí as diferentes categorias. Eles ocorreram, principalmente, com a implantação da Lei de Modernização dos Portos, de 1993, e atualizada com a Lei nº 12.815/13. O uso do termo *moderno* ou *modernização* está presente nos discursos que justificam essas modificações, também na fala dos próprios trabalhadores que adotaram esse argumento ao descrever as redefinições relacionadas a sua profissão, concordando ou não com elas. O uso de novas tecnologias perpassa todo esse processo, alterando a forma como os trabalhadores são escalados, como o serviço é executado ou como a fiscalização é feita, e o impacto de tudo isso na saúde do trabalhador.

Ao serem questionados sobre a descrição de seu serviço, os trabalhadores destacam como ele era predominantemente manual, e o incremento de contêineres, guindastes e esteiras mudou seu cotidiano. Mesmo que essas mudanças tenham acontecido antes da entrada de algumas pessoas nessa profissão, elas têm consciência dessas diferenças.

Muita diferença, porque a gente não tem o serviço que a gente tinha, o serviço é pouco, as cargas a maioria saiu né do porto. Porque *modernizando*, né, carga em contêiner, aí guindaste automático que pega o contêiner só, precisa de pouca gente. Aí foi diminuindo o total de homem que tirava pra trabalhar quando a carga era manuseada na mão. Que não tinha contêiner, tudo era em barco de sal e tudo era braçal, trabalhador botava o sal na cabeça e corria pra beira do navio, rebojava e voltava, tá entendendo? Mas hoje não, hoje tá... porque que acabou, mas hoje tá mais *moderno*, né, o serviço, não tem aquele serviço braçal que tinha. Rapaz, eu sou sincero, eu preferia era antes. Porque a gente tinha o trabalho, a gente tinha o dinheiro. Hoje em dia pra gente segurar o pão a gente tem que brigar, é aquela coisa toda. (C-ATLAS – portuário).

Antigamente o serviço era mais braçal, né? Era mais coisa de força, de brutalidade... De carregar caixaria, de carregar fardos de mercadorias, de embarcar animais vivos, né? E aquela carga solta que vinha, tipo granéis, arroz, essas coisas que era muito manual... Uma coisa muito suada mesmo, muito coisa de "caba macho", por isso que o estivador diz que é bruto, né? Porque era dessa forma, aqueles caras mesmo que comia muito, muito grande e trabalhava muito. Hoje com a modernização é mais máquinas, né? Ainda tem o serviço manual, além do braçal, mas hoje foi criado o contêiner, né, aonde armazena as mercadorias, então facilita muito o trabalho. Hoje a gente tá procurando se *modernizar*, aprendendo a manusear as máquinas, né? Os guindastes de bote, guindastes de terra, os maquinários, pá mecânica, patinha, esse tipo de coisa, né? Então ainda tem a equipe braçal, de vez em quando chega uma carga aí que ainda é manual, mas hoje em dia é mais *moderno*, né? Tem mais a tecnologia, as máquinas... (DARCY RIBEIRO - estivador)

Os trabalhadores apontam que os serviços passaram a ter a presença de máquinas de forma mais marcante ao se falar sobre mudanças relacionadas ao transporte de mercadorias. Antigamente eram predominantemente manuais, quando os trabalhadores tinham que carregar sacos e caixas nos braços ou por cima da cabeça, e era necessário um grande número de profissionais para concluir as atividades. Ainda mais, não havia o Porto do Pecém, de forma que o movimento de navios no Mucuripe era bem maior.

A forma de acondicionar os produtos – tanto nos navios como nos portos – vem sendo alterada, o que influencia na mudança de execução do serviço. Os contêineres são os maiores exemplos, já que a carga não permanece solta no navio, mas fechada nessas estruturas de ferro, o que evita, inclusive, as sujeiras causadas por resíduos dos produtos e, conseqüentemente, a necessidade de limpeza. Nesse caso, o serviço dos TPAs é conectar os contêineres nos guindastes (estivadores, caso estejam no navio), sinalizar para aquele que está manuseando o guindaste levar a estrutura até o cais, onde um portuário de capatazia desengata o contêiner do guincho, pousando-o em um caminhão.

O trigo para a farinha, um dos produtos muito frequentes no Mucuripe por conta dos moinhos do entorno, e outros grânéis sólidos, como cóque de petróleo⁴², enxofre e fertilizantes, por exemplo, eram acondicionados em sacos e levados manualmente pelos TPAs. Atualmente, eles podem ser transportados soltos nos porões dos navios e são aspirados por grandes tubos e levados em uma esteira até os armazéns ou dispensados em caminhões para transporte. Uma movimentação que antigamente necessitaria de muitas pessoas passa a escalar somente um trabalhador para supervisionar as máquinas e, posteriormente, outros para a limpeza, que é um serviço com menor remuneração e menos valorizado.

A Receita Federal e a Polícia Federal estão presentes no porto também para fiscalizar o processo de embarque e desembarque de produtos. Antigamente alguns contêineres eram escolhidos para fiscalização de acordo com certas regras dessas agências, de forma que todo o conteúdo era retirado das estruturas de ferro, checado e depois recolocado. E esse serviço – chamado de ova e desova, feito normalmente pelos arrumadores – foi dispensado após a adoção de um equipamento de escâner que verifica todo o conteúdo dos contêineres.

42 Cóque de petróleo é um produto em grãos sólidos, sendo um dos resultados do processo de refino do petróleo, utilizado na indústria de cimento.

Esses são exemplos de como o incremento tecnológico interferiu na atividade dos TPAs, exigindo que aprendessem outras técnicas de manuseio desses produtos. Além disso, os próprios trabalhadores destacam que essa foi uma das causas de diminuição dos serviços no Porto do Mucuripe, mas a construção do Porto do Pecém parece ser uma justificativa ainda mais contundente, já que muitos navios passaram a movimentar lá, principalmente os porta contêineres, que são os que rendem aos trabalhadores maior benefício econômico.

Antigamente tinha muito serviço aqui no porto, tinha serviço demais, ave maria. Tinha tanto serviço aqui, aqui nesse porto aqui, aqui nós tinha, francamente, assim, uns 200 homens trabalhando... a maioria era arrumador, era sacaria que vinha antigamente, milho, carga essas coisas vinha tudo ensacado, né, tudo era ensacado. (...) vinha solto, ensacava pra sair tudo ensacado. Tinha uma faixa de... era direto, não parava não, era de 7 da manhã às 7 da noite, aí de 7 da noite às 7 da manhã. Os homens, era 12, trabalhava 12 horas, nera que nem trabalha agora não: só trabalha 6 horas; antigamente a gente trabalhava 12 aqui no porto. A sacaria, tinha muito serviço, era tanto que vinha gente dos interior, meu pai mandava buscar, alugava uma casa, um galpão, pessoal morava. Porque quando tinha era muito, na época das castanhas tinha muito, das oiticicas, tinha Ciol, tinha Iracema, negócio de castanha, era muito serviço, irmãos Fontenele também muito no sindicato, (...) Itapemirim, tudo era o arrumador que fazia esse serviço de caixaria. (...) acabou quase tudo, não tem mais serviço, as máquinas foram tomando, né, o maquinário. (...) o Porto do Pecém, quando veio agora, veio pra cá, tirou 100% os serviços daqui, porque todo serviço vinha pra cá, carga, né, tinha serviço demais, agora não, pinga-pinga, tá se acabando aqui. Só não se acaba porque tem o trigo aqui que é direto pra cá, né, mas vem com pegas, o sugador pega passa direto por cima na máquina, acabou-se quase tudo, os serviços. (REUNION BAY – arrumador).

Esses parecem ser os dois principais pontos de diminuição dos serviços para os trabalhadores portuários avulsos no Porto do Mucuripe. Mesmo com o enxugamento do quadro de profissionais ao longo dos anos do início do século XXI, todos os entrevistados relataram essa queda na movimentação e, conseqüentemente, na quantidade de serviço e na renda no final de mês.

Nós trabalhava muito mais, tinha mais navio. Agora também tem isso, né? Com a criação do Porto do Pecém diminuiu os navios aqui, a metade ou a maioria dos navios agora vai tudo pro Pecém, né? Lá o Porto lá é mais forte de mais profundidade e cabe navio mais profundo. E, no caso, ficou aqui poucas cargas. Hoje a gente vive um ou dois navios por semana, antigamente era 10, 20, né, de manhã e de noite não parava. Nós trabalhava muito e ganhava muito, tá entendendo? E nosso serviço é assim, não é salário fixo, a gente tem o estipulado por cada mercadoria, a gente ganha pelo que produz, a gente ganha pela tonelada. Então, a gente precisa produzir, quando a gente não produz, é só um salário e o salário nosso é dando uns descontos dá 60 reais, 64, tirando todos os descontos, INSS, contribuição, esse tipo de coisa, né? (...) Por dia. É o período de 6hrs. Nosso horário é período de seis horas, de 7h as 13h, de 13h as 19h, de 19h a 1h e de 1h as 7h. É assim, nosso horário é esse. A gente trabalha seis e folga doze. Às vezes essas doze horas de folga não tem trabalhador suficiente aí a gente pode dobrar, mas é muito difícil. (DARCY RIBEIRO - estivador)

Por considerarem haver pouco serviço, os TPAs relataram durante as entrevistas a

preferência por não haver esse limite de seis horas por cada terno. Eles compararam com a época anterior ao OGMO quando se trabalhava por períodos de doze horas ou mesmo duplicando, por vinte e quatro horas. Segundo os depoimentos de alguns deles, o trabalho era mais pesado por ser mais braçal que hoje em dia, mas ganhava-se mais por haver a necessidade de mais homens.

Como explicitado na fala de *Darcy Ribeiro* acima, os ternos atualmente vão de 7h às 13h, de 13h às 19h, de 19h à 1h e de 1h às 7h. Ao ser registrado no OGMO, cada trabalhador recebe um número que é chamado durante as escalas seguindo a sequência numérica. Quando as escalas eram feitas pelos sindicatos, havia números para cada trabalhador também, mas eram escalados primeiramente os sindicalizados, e caso não houvesse interessados naqueles serviços, eram chamados os números dos *baguins*. Nesse período cada sindicato fazia sua chamada em pátio próprio, quando o OGMO foi implantado a escala de todos os trabalhadores passou a ser feita num galpão ao lado do órgão gestor, que – por sua vez – localiza-se ao lado do Porto do Mucuri. Atualmente, o OGMO digitalizou todo esse serviço, de forma que a escala é feita *online* e os trabalhadores confirmam sua presença por meios eletrônicos. Quando eles não têm acesso por algum motivo ou estão sem computadores, *tablets* ou celulares ou mesmo se não se sentirem aptos a usar o aplicativo eles podem solicitar apoio do sindicato.

Alguns entrevistados criticaram as medidas de controle e penalidade relacionadas a escala tomadas após o OGMO. No início do trabalho de campo – quando havia a obrigatoriedade de cumprir 70% da chamada – os trabalhadores falavam que não podiam dividir o tempo com outros serviços laborais fora do porto a fim de complementar a renda, porque existia a possibilidade de coincidir com uma escala e seriam penalizados. A penalidade se tratava de deixar de ser escalado por alguns dias, tempo que seria estabelecido por uma comissão formada por TPAs dos diferentes sindicatos e por representantes das empresas operadoras portuárias.

Na segunda fase da pesquisa de campo essa forma de penalidade havia sido alterada para a cada duas faltas, então o trabalhador ficaria impossibilitado de se escalar na terceira, voltando à fila na quarta vez que fosse chamado. Os trabalhadores contestam esse tipo de penalidade e controle, já que eles consideram avesso ao caráter avulso do trabalho no porto. Porém, esta foi uma medida encontrada com o propósito de dificultar o trabalhador a

escolher serviços que são bem pagos. Essa possibilidade de escolha, por um lado, é positivo para o trabalhador, por outro, pode gerar falta de mão de obra e aparentar uma necessidade de contratar novos profissionais.

A escala é feita, portanto, pelo órgão gestor e atualmente divulgada pelo sítio eletrônico, pelo qual os trabalhadores se habilitam. Apesar desse controle, com o objetivo de tornar a chamada mais democrática e evitar que os TPAs possam escolher os melhores serviços para si, eles encontram subterfúgios para burlar o sistema. Segundo os entrevistados, os trabalhadores estudam as diferentes possibilidades, se é válido faltar uma chamada – mesmo com a penalidade – para ser escalado em um serviço melhor. No caso de estarem nos cursos do CVT, o número de matrícula é congelado durante o horário da aula e, caso ele caia na escala, só será chamado na seguinte. De forma que os demais também se organizam levando em consideração que esses homens não serão escalados. Contudo, os trabalhadores que estão nos cursos também faltam aula caso exista algum serviço que será bem pago.

Aí o quê que acontece, os trabalhadores, a gente tem uma linguagem aqui que eles manobram muito. Se eles for pegar uma função boa, capataz, que é a melhor função, eles não vem pro curso, só que se ele for pegar uma função ruim, aí eles vem pro curso, congela a matrícula deles e ele volta em um outro horário numa função melhor. Certo? Só que o quê que acontece, eles não tem 100% de certeza pra qual serviço eles vão, porque eles dependem dos outros trabalhadores, eles não são por matrícula? Vamos dizer, que é 6 trabalhadores, aí diz “oh, se esses 6 trabalhadores passar, eu vou cair nessa função boa, se passarem só 5, eu vou pra essa outra, se passar 7 eu vou pra outra”. Aí o que é que acontece, quando eles contavam e achava que todo mundo ia pegar um serviço e eles iam pra boa, aí eles vinham pro curso. Só que quando eles iam ver um trabalhador não foi e eles iam cair em outra função. Só quem trabalhou no porto e no OGMO sabe o que um trabalhador portuário. Você pode fazer uma tabela, imaginar pra onde vai cada trabalhador, que você não consegue. E eles sabem tudinho, é impressionante. Só que tem essas coisas, tem coisa que ele acha que vai dar uma função e não dá, aí ele vai ter que – de certa forma – dizer que ele tá no curso ou que ele não tá pra ele se beneficiar. (OCEANIC)

A forma de fiscalização em diversos âmbitos também foi sendo alterada ao longo dos anos. Na época da gestão pelos sindicatos, eles eram fiscalizados pela Marinha e, posteriormente, pelo SINDARMA (Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima). Atualmente as atividades do OGMO devem ser fiscalizadas pela autoridade portuária que, no Porto do Mucuripe, é de responsabilidade da DOCAS do Ceará. Para acompanhamento de questões trabalhistas junto ao órgão gestor, os TPAs procuram a intervenção dos sindicatos ou iniciam processos diretamente com a justiça do trabalho. Os sindicatos também possuem fiscais que acompanham a gestão do OGMO.

Com relação à execução do trabalho portuário, a fiscalização inicia desde a entrada ao porto com o controle do acesso de pessoas no espaço portuário. A execução do serviço também é acompanhada por técnicos de segurança do trabalho – normalmente vinculados ao OGMO ou às DOCAS – que promovem o uso dos EPIs por parte dos trabalhadores e também supervisionam o manuseio dos produtos transportados por parte dos TPAs.

Essa vigilância, segundo os depoimentos dos entrevistados, parece ter se tornado mais intensa após a implantação da Lei nº 8.630/93, quando houve um enxugamento do quadro de funcionários das DOCAS do Ceará. Nesse momento a administração dessa empresa passou a ser mista, e seu papel passou a estar concentrado – enquanto autoridade portuária – em fiscalizar operações portuárias, autorizar entrada e saída de embarcações e movimentação de sua carga, reportar infrações junto a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e prestar apoio técnico e administrativo ao OGMO, dentre outras funções (BRASIL, 2013).

Nas conversas e entrevistas houve também diversas críticas com relação a essa fiscalização. Os TPAs, por exemplo, falaram de casos em que empresas contrataram o trabalho de terceiros antes de entrar no porto a fim de não escalar a mão de obra avulsa, o que seria obrigatório se fosse feito dentro do espaço portuário. Nesse caso, o problema encontra-se na diminuição dos serviços ofertados aos portuários avulsos e, conseqüentemente, influencia no valor arrecadado por eles no final do mês. Os entrevistados falaram que se houvesse um controle maior por parte das DOCAS, esse tipo de atitude das empresas seria coibido.

Outro evento reportado e relacionado à fiscalização foi o caso do fiscal que teria repreendido um TPA que urinou por cima do produto que estava sendo transportado⁴³ e essa repreensão havia gerado revolta no trabalhador. Nesse caso, a fiscalização torna-se ineficaz ou com pouca força diante do forte sentimento de pertença do trabalhador ao lugar de portuário avulso por conta do histórico familiar, do caráter de estabilidade de sua profissão, e perpassado, acredito, por essa cultura de *brutalidade* com que eles se identificam.

Um terceiro questionamento com relação à fiscalização se trata de irregularidades que teriam sido praticadas por empresas operadoras portuárias, com anuência dos fiscais do órgão gestor. Segundo depoimentos, um dos guindastes estava avariado, mas a operação deu

43 Evento já descrito no capítulo dedicado ao trabalho de campo.

prosseguimento em uma velocidade menor a fim de não atrasar ainda mais o processo de descarga. Na teoria, os fiscais da segurança do trabalho e das DOCAS deveriam ter interrompido a operação por colocar em risco as pessoas envolvidas, mas por conta das influências das empresas envolvidas isso não foi feito.

Destaco que meu intuito em relatar esses casos de irregularidades, trazidos por meio de entrevistas e conversas informais, é demonstrar por meio desses exemplos que a fiscalização possui falhas. O discurso que está presente nas justificativas do processo de *modernização* – que evitaria favoritismos durante a execução das atividades – não possui reflexo na realidade, já que é perceptível o uso de subterfúgios para burlar a lei e privilegiar alguns grupos específicos.

Com relação ao pagamento dos trabalhadores portuários avulsos, houve também algumas mudanças quando se compara a configuração tradicional com a gestão dos sindicatos e aquela contemporânea com a administração do OGMO. Antigamente o pagamento era feito em cédulas pelos sindicatos que, por sua vez, recebiam das empresas solicitantes dos serviços. Os trabalhadores recebiam ao final do dia de serviço executado e tinham direito ao recolhimento de INSS e FGTS que era passado pelos sindicatos ao governo. Alguns entrevistados relataram, porém, que esse recolhimento não era feito de forma acurada, então alguns trabalhadores tiveram problemas no momento de solicitar aposentadoria. Todo o cálculo dos pagamentos e os controles eram manuais. Em cada serviço o trabalhador escalado voltava ao sindicato, quando recebia um recibo em papel descrição da atividade executada e o valor pago.

Com o OGMO, os trabalhadores passaram a receber em um dia específico da semana o valor relativo ao trabalho executado na semana anterior. Esse valor é transferido para conta particular do trabalhador em um banco, então não há a necessidade do TPA se dirigir a outra instituição para receber seu dinheiro. Caso for de seu interesse, o trabalhador pode solicitar ao órgão gestor seu contracheque impresso. Os entrevistados afirmaram que os problemas relativos ao recolhimento de INSS e FGTS diminuíram ou são inexistentes. Também é recolhida em folha – para quem está associado – a porcentagem relativa à taxa sindical, que no momento desta pesquisa estava em 10%. Essa cota diminuiu ao longo dos últimos anos por conta da falta de obrigatoriedade dessa contribuição, pois diminuí-la seria um complemento para atrair os trabalhadores à associação sindical.

...(porcentagem paga ao sindicato) teve que diminuir também, porque antigamente quando a vaca era gorda era 14%, hoje é 10% (...) já sai na folha. Já sai na folha INSS, imposto de renda, eles aqui só não são carteira assinada, mas tudo que um empregado tem direito eles têm. Eles têm direito a décimo⁴⁴, a férias, pagam o leão⁴⁵ e esse ano de 2020 todos, acho que 85% vão pagar o leão porque ganharam muito dinheiro de 6 meses pra cá. (ILE DE BREHAT).

O trabalhador portuário avulso também recebe mensalmente o valor relativo às férias e ao décimo terceiro salário, como a entrevistada afirmou, de forma que quando o trabalhador quiser tirar suas férias ele comunica ao OGMO o tempo de sua ausência, assim seu número de matrícula fica congelado na escala.

O valor a ser pago por atividade está atualmente identificado na Convenção Coletiva de Trabalho. Além disso, durante as negociações entre os sindicatos dos trabalhadores e as operadoras portuárias é discutido também o pagamento da mão de obra. Eles possuem um salário base relativo a uma faina de seis horas que varia para cada categoria e por horário, porém serviços no período da noite e em finais de semana e feriados são mais caros. Algumas tarefas, porém, possuem o que eles chamam de "produção", que está descrito na Convenção Coletiva de Trabalho como "tarifa por produção", que é um valor adicional por tonelagem do produto transportado ou por unidade no caso de contêiner.

Segundo alguns relatos, porém, aumentar ou mesmo manter o valor a ser pago por faina ao trabalhador tem sido cada vez mais difícil:

Vem crescendo as empresas, vem tendo muita concorrência, né? E hoje com o OGMO, essas coisas... então nosso Sindicato não existe mais, entre aspas, perdeu as forças... Antigamente nós chegava e... Hoje a gente ainda chega pra combinar preço com o OGMO, que hoje é quem escala a gente, a gente perdeu muito, né? Às vezes tem coisas assim do governo que vem pra ajudar, mas também tem outras que vem pra atrapalhar o trabalhador, né? (DARCY RIBEIRO – estivador).

Aí pegou botou o OGMO, aí tu sabe, né, empresário não tem pena da gente não, começou as dificuldades, problemas de taxas, quer rebaixar as taxas, isso caiu muito pra nós, nosso dinheiro ficou muito defasado. Ficou quase nos impondo, "ah, se não baixar as taxas o navio vai pra Recife, ah, se não baixar as taxas o navio vai pra Natal, vai pra São Luis", dependendo do tipo de carga, então, tinha que baixar a nossa taxa. (...) os valores cobrados por cada por serviço, porque cada – pra nós chama tarefa – cada tarefa, vamos dizer, ovação, é um preço, embarque contêiner é outro, né, a carga do ferro já é outro peso, não é só um pra todos não. Diminuiu, filha, nosso dinheiro tá muito defasado, eu acho, eu acho. (ILE DE BREHAT).

Segundo os depoimentos acima explicitados, os entrevistados afirmam que os valores pagos por serviço prestado estão defasados ou diminuiram. Primeiro por conta da

44 "Décimo" significa décimo terceiro salário.

45 "Pagar o leão" significa pagar o imposto de renda.

diminuição da força de barganha dos sindicatos, que perderam poder no campo do mundo do trabalho portuário; segundo por consequência da concorrência de outros portos, como o Pecém ou outros próximos cujas taxas seriam mais baixas. Assim, as empresas operadoras portuárias e os armadores têm a possibilidade de pressionar os valores para baixo, já que a quantidade de movimentação no Porto do Mucuripe já diminuiu, então todos os envolvidos têm interesse em atrair navios para Fortaleza.

Apesar desses fatores de diminuição de movimentação e consequentemente de retorno financeiro para os trabalhadores portuários avulsos, a maioria deles está satisfeita com o OGMO, principalmente com relação ao pagamento de proventos. Porém, uma questão apontada como negativa pela maioria dos TPAs é o cuidado com a saúde, que eles consideram negligenciada por parte do OGMO. O órgão gestor possui um convênio com uma clínica onde os trabalhadores fazem os exames, porém eles não a consideram confiável. São muitos relatos de pessoas doentes que são liberadas para trabalhar, muitas vezes elas mesmas preferem não parar com uma licença médica para não correr o risco de receber menos no final do mês.

Durante pesquisa bibliográfica, também percebi que a maioria das pesquisas desenvolvidas sobre trabalhadores portuários avulsos é da área de saúde (CAVALCANTE, 2005; MACIEL *et al.*, 2015; SANTOS, 2009), como segurança do trabalho, saúde ocupacional ou medicina do trabalho, abordando possíveis doenças causadas pelo esforço físico e psicológico na função. O serviço portuário é historicamente relacionado ao grande esforço físico, pois os trabalhadores carregavam nas costas os sacos com os produtos transportados. Com o desenvolvimento tecnológico, porém, a execução do trabalho foi sendo alterada com o uso da força ainda presente, mas com o auxílio das máquinas. Os profissionais, contudo, ainda são expostos a produtos químicos tóxicos e correm riscos de acidentes cotidianamente.

É bastante comum nos depoimentos o relato de sinistros relacionados ao trabalho, por vezes os próprios entrevistados haviam sido vítimas, por outras eles teriam sido testemunhas de acidentes ocorridos com um colega. Abaixo seguem algumas respostas quando os TPAs eram questionados se haviam visto algum acidente:

Já, tanto vi como eu já sofri. Já vi morte de amigo meu a bordo no navio... Se eu for contar tem vários tipos de mutilações, de mortes, quedas... Eu cai, eu tive sorte. Eu cai de cima do contêiner... Tem um equipamento chamado macaco que ele fica assim no convés que nós prende a um varão no contêiner, certo? Enrola assim e prende. Chama de macaco... Aí ele tava aqui encostado quando eu tava apurmando

o contêiner, aí o contêiner bateu nele e me derrubou. Cai dois metros de altura no pé da lança, taquei a cabeça e fiquei meio desacordado, quando me acordei tava com isso aqui quebrado e fiz uma cirurgia. (DARCY RIBEIRO – estivador).

Já vi, já. Já sofri acidente. Eu caí dentro de uma vala e cortei o queixo, tem até aqui a marca ainda. Cortei o queixo. Bati... Cai dentro de uma vala, pisei aqui e bati aqui na quina da outra vala. Tivesse batido aqui tinha cortado, né? Tinha degolado. Porque eu caí com todo o corpo. Tem o porão alto, né, aí aqui... Por exemplo, essa vala aqui, aí outra boca de outro porão, dessa mesma altura. Aí eu não me lembrei desse buraco aqui não. Eu tava assim meio dormindo de madrugada... Aí quando pisei aqui, eu taquei o queixo nessa outra. Era porque tinha trabalhado muito, aí tava cansado, tava cochilando, aí a vista ainda tava assim meio embaçada. (OSCAR NIEMEYER – estivador).

Já vi, já vi até gente morrendo aí... o cara caiu por cima do contêiner, morreu, a gente ia entrando pra trabalhar, quando chega o corpo do cara tava no chão, num gosto nem de me lembrar. Caiu um no chão e um dentro d'água, dentro d'água fraturou a mão, perdeu o movimento da mão, tá sem trabalhar. Faz anos, faz anos, acho que foi 2001, 2002 por aí, faz um bocado de anos. (ST. LAURENT – portuário).

Já presenciei um trabalhador que caiu da carga, em cima do caminhão. Não, foi tão grave não. E tem também um, que é portuário, que até hoje tá mutilado, não voltou mais, não teve mais condições de voltar. Foi o pé, quebrou em três cantos. (FEDERAL SAKURA – vigia).

Já vi vários de amigos da gente e também eu já sofri um aqui também. Foi de pequena lesão, mas hoje eu tive até falando com o técnico de segurança da gente, que hoje eu venho sentindo essa pequena lesão, venho sentindo hoje esse acidente. E, justamente, foi há dois anos atrás, aí, foi numa época dessas, foi entre meses atrás de novembro. Aquelas patinhas que pegam peso de... aquelas patinhas manual que a gente pega o peso na câmara frigorífica ali, eu tava trabalhando com uma bota, vou até falar bem esclarecidamente aqui. Tava trabalhando com uma bota de PVC que não é adequada pra você trabalhar numa câmara daquela frigorífica porque ela é fina, aí tudo que eu tava puxando aqui, que o palete ia virando pra mim não deixar o palete virar tive que escorar com o braço aqui, o pneu veio pra cima, que passou foi pra cima do dedo. Se eu tivesse trabalhando com essa bota que hoje eu trabalho com ela, que é fora a regra deles lá, não tinha sofrido esse negócio comigo. Por quê? Porque o pneu da patinha pegava na bota e empurrava a bota pra trás, devido o bico dela ser mais alto, tem o bico do PVC dela que aquele tipo fosse uma camada de bico de aço, né, que não é um PVC mais forte, que é essa de couro que nós trabalha de vaqueta, o pneu tinha pegado ela tinha empurrado pra ir pra fora. Essa não, essa bota que tem aí, que é bota tipo de vaqueiro, aquelas bota branca, bota de plástico, PVC simples, pneu passou foi pra cima, puxou foi meu pé pra debaixo, coisou justamente esse dedo aqui, esses dois dedão aqui. (SILVER VALERIE – portuário).

Foi tipo quando deu uma câimbra, quando eu olhei tava só o buraco, não senti nada, mas quando olhei tava só o buraco, aí eu fiquei preocupado... Fui no médico e o médico deu afastamento, nesses afastamentos, eu peguei cinco anos... Toda vez que eu ia lá no INSS eles me davam um tempo. Que não melhora não, o médico disse lá... Tem cirurgia pra cá, mas ela não é 100% não, porque mesmo fazendo a cirurgia, ele coloca no canto, mas só que eu não vou poder mais trabalhar aí com nada pesado não, que ela não vai garantir não. Só pra ela ficar normal. O tendão. Tô dizendo, doeu nada. Só doeu foi muito depois. Depois que eu saí do trabalho. Foi que nem uma câimbra, só deu aquele nó aqui e pronto, quando eu olhei tava o buraco. A negrada "Ei, cara, o teu músculo arriou, macho. Vai pra ambulância." Cheguei lá e o rapaz pegou e me tirou. Foi, foi um peso mesmo. Mas mesmo assim

...você acredita que eu trabalho do mesmo jeito? Pego peso e tudo... Mas assim é que é ruim, viu? Levantar pra cima. Assim eu pego qualquer peso, mas levantar pra cima não é bom não. Principalmente aqui se você faz uma vez, duas vezes, não dói não, mas se você faz milhares de vezes... (NODUS – portuário).

Acidentes fatais não foram muitos, segundo depoimento dos trabalhadores, porém pequenos incidentes parecem ser comuns dentre os portuários avulsos – envolvem fratura, queda, esmagamento ou, como apresentado nas pesquisas sobre saúde do trabalhador, lesões por esforço repetitivo ou por executar força em demasia.

Os TPAs reconhecem que executam serviço sob o risco de traumas, e – por esse motivo – defendem uma remuneração alta mesmo que não seja necessário alto nível de escolaridade. Destaco aqui que, apesar de a maioria deles não ter esse conhecimento escolar, têm a competência exigida para o serviço tanto pelos cursos ofertados pelo OGMO e Marinha como aquele aprendido na prática no compartilhamento da sabedoria com os mais antigos.

Seguem trechos de algumas das respostas dos trabalhadores quando eram questionados sobre sua sensação de segurança ao executar o serviço:

Não, perigoso. Principalmente serviço de enlonamento aí, muito perigoso. O caminhão carrega a carga, aí você vai, diretamente com a lona tirada, que chega aqui fora, né, aí você tem que voltar a lona, você tem que subir em cima do caminhão, era pra ter o cinto e o ponto de vida, né, que é um cabo de aço pra você botar o cinto, né, e não tem. Eles criaram as plataformas, mas às vezes, toda vida eles posicionam na plataforma errada, né, era pra ser nas duas pontas do caminhão, aí bota só uma, você sobe, às vezes não dá pra usar a plataforma. O correto é o cinto com a guia de vida, né?! (SEAPRIDE – arrumador).

A gente se sente seguro, só é mais perigoso, assim, né... Sente seguro no modo de falar, porque a gente se sente seguro nessa parte quando a gente tá desembarcando óleo, mesmo com a máscara com filtro é perigoso, porque ele é muito tóxico. Se a gente ficar perto dá dor de cabeça, sabe? Mas a gente tem cuidado pra ficar o mais longe possível, né? Não ficar assim na frente da boca do tubo, né, sempre ficar assim... Não pegar a respiração dele, né? Tá sempre se defendendo, né? E em relação ao trabalho, você tem que nunca confiar na máquina, né? Não passar de baixo do contêiner, sempre deixar ele parar, ele passar, aí você passa. Entendeu? Se tiver alguém trabalhando e você for passar, você dá um grito, pra saber que vai passando gente ou então se você for rebolar um pé, um varão, você grita, né... Pra dar um aviso que ali tem... É pra gente ter cuidado com a gente e com o trabalhador, né, que vai passando... (OSCAR NIEMEYER – estivador).

...depende do serviço, a gente subindo em contêiner pra engatar ninguém se sente seguro não, porque não tem onde segurar nem nada não. Foi justamente o caso do rapaz que morreu, não tinha onde se segurar, o guindaste, o navio balançou, que os prédios balançam em cima dele, rebolou ele no chão. Não tem segurança, não tem nada. Não, lá não tem onde amarrar o cinto não, onde a gente prega o cinto é quando a gente trabalha nessas asas, nesses ventiladores quando chegam, esses catavento, tem as escadinhas você tem que subir, aí tem que botar o cinto, o resto aí nenhum tem onde botar cinto não, nenhum canto. (ST. LAURENT – portuário).

Além dos riscos de traumas, os trabalhadores relataram o contato com substâncias tóxicas que causam irritação no momento do serviço. Eles também falaram do receio de que com o tempo essas substâncias poderiam provocar doenças mais sérias, de forma que os EPIs deveriam ser pensados para esses casos específicos – com máscaras apropriadas e vestimentas mais seguras.

Contudo, o uso de EPIs básicos, como uniformes, coletes refletivos, calçados fechados, capacetes, óculos de proteção, luvas etc., mesmo que não apropriados a substâncias tóxicas, foi consolidado após a criação do OGMO. Antes, como os próprios entrevistados relataram, a utilização dos equipamentos não era popular dentre os TPAs, apesar de eles confirmarem a disponibilidade de alguns deles nos sindicatos, como coletes e capacetes em poucas unidades.

Tem o auxílio das máquinas e os cursos que ensinou a gente a trabalhar, manipular, a ser mais rápido com a carga e trabalhar com atenção e segurança também, né? Porque era zerado o item segurança aqui, era zerado. Eu já presenciei mortes aí, já presenciei já acidentes, era comum isso daí. Talvez até 90 e... até 93, 94, assim que eu entrei, era um negócio assim meio desorganizado. Aí depois foi... depois que criou o OGMO foi que ficou melhor, mas aí é cada qual por si e Deus por todos. Não existia nenhum tipo de segurança, o pessoal entrava pra trabalhar bêbado, não tinha medo de nada porque não tinha fiscalização. E era pés no chão mesmo, era bota, não existia nada disso aí não, trabalhar de chinela. Se passar a fiscalização que vai ver a pessoa que tá ou não tá com capacete. Antes do trabalhador usar o capacete, foi uma luta viu. Até hoje ainda existe uma luta, não tá 100% ainda, não tá é, porque tem trabalhador que corta a calça, corta a calça faz uma bermuda, tem trabalhador que modifica a farda, ele usa só a calça, mas ele não usa a blusa, usa uma camisa, uma camisazinha (...). Vê logo o trabalhador fora do padrão, muitos sem capacete, aí as vezes o técnico de segurança aparece de repente e “cadê o capacete” e tal, o engenheiro também sempre anda lá. Não prejudica ninguém não, mas hoje já existe esse lado aí, coisa que antes, meu Deus do céu, mas só que o nosso trabalho aí, tem serviço que não tem segurança que dê jeito, não tem. Só a presença de Deus mesmo, porque o cara trabalhar num contêiner, não tem como botar cinto de segurança, não tem como amarrar nada, é a carga todo tempo por cima, por baixo e a gente se desviando, todo tempo assim, não tem como. (AVON – portuário).

Segundo as entrevistas, portanto, existem vários pontos que os trabalhadores afirmam como positivos e que foram implementados com a criação do OGMO. Um deles é essa questão da segurança com a consolidação do uso de EPIs e os cuidados durante o serviço, com o manuseio da carga, aprimorados durante os cursos no CVT e acompanhados pelos engenheiros e especialistas em segurança do trabalho. A outra, bastante presente nas entrevistas, é a democratização da escalação e a abolição do quadro de suplentes (ou *baguins*).

É possível identificar que dos entrevistados que eram *baguins* todos ficaram

satisfeitos com a implantação do OGMO e com a possibilidade de serem registrados na profissão, passando a ser escalados, assim, como os demais trabalhadores já reconhecidos como tal e consolidados no ofício. Dos que chegaram por herança familiar, alguns demonstraram perceber – por meio de sua narrativa nas entrevistas – a desigualdade que havia antes e reconheceram a democratização na escalação e pagamento. Já outros – normalmente aqueles que entraram na profissão por indicação de familiares – afirmaram que os sindicatos poderiam ter feito melhorias da mesma forma, sem a necessidade de perder o poder da gestão.

Levando em conta as narrativas dos entrevistados e demais dados investigados, destaco a heterogeneidade do grupo sobre o qual se debruça esta pesquisa, de forma que a análise sobre a precarização do trabalho portuário avulso nos leva a respostas complexas. Em outras palavras, para um grupo de pessoas as mudanças ocasionadas pela Lei de Modernização dos Portos parece ter melhorado sua qualidade de vida, já para outros houve diminuição de renda e de privilégios.

Para construir essa investigação sobre a precariedade do trabalho portuário avulso no Porto do Mucuripe, trago o artigo de Francisco Beckenkamp Vargas, intitulado *Trabalho, emprego e precariedade: dimensões conceituais em debate* que traça diferentes caminhos a serem percorridos nesta investigação. Para o autor, a precariedade do trabalho pode ser analisada a partir de condições objetivas e subjetivas de trabalho que mobilizam a consciência e a experiência daqueles que o realizam. Por condições subjetivas, está o reconhecimento social do exercício laboral como ele se inscreve no mundo e nas relações sociais.

A autora Silvia Maria de Araújo – já citada anteriormente nesta tese – cita autores, como Robert Castel e Gilberto Dupas para analisar o trabalho portuário no Porto de Paranaguá. São tomadas como vias de análise a questão da flexibilização do trabalho, a instabilidade, a quebra de direitos trabalhistas, a queda do salário; aspectos que tratam da vulnerabilidade do trabalhador. Ao longo do artigo *Da precarização do trabalhador portuário avulso a uma teoria da precariedade do trabalho*, a autora afirma que houve uma precarização por conta da fragmentação da categoria, que não estava mais tão coesa como era na configuração tradicional. Ela aponta as práticas de redução dos postos de trabalho, de inserção de escala e de rodízio nos meios eletrônicos e pouca assistência ao trabalhador como motivações para a desvalorização da categoria.

A precariedade pode ser analisada de forma objetiva por meio de níveis de risco e

vulnerabilidade, mas também pela relação subjetiva entre o trabalhador e seu serviço, seu nível de satisfação, prazer ou sofrimento. O trabalho é uma atividade que possui, além da retribuição financeira, a simbólica: ele se reconhece e é reconhecido naquela atividade e na construção de uma identidade profissional e pessoal.

Relacionando-se esses aspectos às falas dos trabalhadores portuários avulsos, cujos trechos foram apresentados ao longo desta tese, são identificados sentimentos de orgulho pelo serviço executado por esses profissionais e de pertença à categoria. A constatação da importância do modal marítimo perpassa esses sentimentos. Por outro lado, os trabalhadores corroboram o alto grau de periculosidade a que estão submetidos e a falta de reconhecimento das pessoas em geral sobre isso, reforçado pelo desconhecimento do cotidiano da atividade laboral.

A análise sobre a precariedade do trabalho resulta da aferição de critérios que garantem os direitos sociais e trabalhistas (vínculo empregatício, formalidade) e a experiência subjetiva dos trabalhadores diante disso, já que uma mesma situação difere entre grupos.

Nesse sentido, a reconstituição das condições sociais e das relações nas quais se inscrevem os atores sociais é de fundamental importância para uma compreensão mais adequada do mundo do trabalho. Enfim, a relação subjetiva com o trabalho como atividade dotada de estatuto, de reconhecimento, de retribuição e de sociabilidade mostra-se fundamental para apreender mais profundamente a questão da precariedade do trabalho. (VARGAS, 2016, p. 316)

Destaca-se também a retribuição econômica como aspecto a ser analisado avaliando se para aquele grupo o valor recebido é considerado “digno”, já que esse conceito é subjetivo e o mesmo valor é compreendido de forma diferente em cada grupo. Por não dispor dos bens de produção, o rendimento salarial passa a ser um indicador para medir a precariedade do trabalho.

Em muitos momentos das entrevistas os trabalhadores admitem que ganham bem quando se tem como referência a escolaridade média dessas pessoas. Porém, eles destacam que esse retorno financeiro é referente ao perigo que correm ao executar o serviço e ao trabalho que exige grande esforço físico e contato com substâncias tóxicas. A queda no orçamento – que é simultâneo ao momento da pesquisa – refere-se, principalmente, à queda de movimentação de navios no Porto do Mucuripe – motivada, sobretudo, pela construção do Porto do Pecém.

A percepção dos trabalhadores portuários com relação ao retorno financeiro ao

longo dos anos tende a divergir quando se tem como referência o vínculo que havia antes da implantação do OGMO. Aqueles que eram *baguins* passaram a ter maior rendimento, já que passaram a dividir igualmente os serviços, inclusive aqueles mais bem pagos. Já para os registrados – associados aos sindicatos antes do OGMO – houve perda de benefícios e de ganho financeiro pelos mesmos motivos. Tendo-se como parâmetro a retribuição econômica, o trabalho parece ter sido valorizado para uns, e o oposto para outros.

O autor citado traz no texto a teoria de Serge Paugan, baseada em Durkheim, que tem o trabalho como meio de integração social por meio do qual o indivíduo se sente útil e constrói o sentimento de pertencimento a uma sociedade. A partir desse entendimento, são elaboradas três dimensões de análise sobre a precariedade do trabalho a partir do grau de satisfação do indivíduo com seu *métier*:

1) A dimensão do *homo economicus*, cuja satisfação é medida através do salário e das perspectivas de carreira. (...) Desse modo, o trabalho torna-se apenas um meio para atingir fins que lhe são exteriores, tais como o bem estar material, o consumo ou um determinado modo de vida.

2) A dimensão do *homo faber*, cuja satisfação é medida pelo prazer intrínseco com o trabalho como atividade (...). Se, por um lado, o trabalho pode ser fonte de prazer e satisfação, por outro, ele pode ser uma importante fonte de sofrimento para o trabalhador.

3) A dimensão do *homo sociologicus*, cuja satisfação é medida pela relação com os outros, sejam os colegas e o grupo profissional de pertencimento, seja a empresa e as chefias e hierarquias superiores.

A relação subjetiva que o trabalhador estabelece com seu trabalho apresenta-se, pois, como uma relação multidimensional, de tal forma que o indivíduo pode estabelecer uma identificação positiva ou negativa com seu trabalho em suas várias dimensões, o que resulta, do ponto de vista analítico, numa complexa grade de interpretação sociológica (VARGAS, 2016, p. 322-323).

Para Paugan, a estabilidade seria a chave para a investigação sobre a precariedade do trabalho, porém, no caso brasileiro há diferentes dinâmicas de emprego, dentre elas informais, autônomos e pequenos comerciantes, então analisar um possível processo de precarização a partir da falta de estabilidade perderia o sentido⁴⁶. No caso dos TPAs, essa estabilidade é reconhecida por eles, apesar de haver o caráter avulso em que eles recebem pelo serviço executado. Dessa forma, os trabalhadores portuários avulsos estão inseridos em uma dinâmica própria, tradicional, inclusive.

Portanto, outros fatores podem ser mobilizados nesse processo analítico, como o grau de satisfação do trabalhador na execução do seu *métier*; o acesso às estruturas básicas,

⁴⁶ Francisco Vargas (2016) faz uma análise comparativa desse método de investigação acerca do mundo do trabalho com a conjuntura brasileira.

como habitação, educação, saúde, além da valorização do seu serviço na sociedade em que ele está inserido.

Assim, a precariedade do trabalho não pode ser apreendida automaticamente a partir de condições puramente objetivas em termos de retribuição monetária, mas a partir dos significados que essas condições podem ter para os indivíduos em seu contexto social, dados seus suportes ou a ausência deles. Desse modo, o sentido subjetivo da precariedade do trabalho varia segundo a posição que um indivíduo ocupa em seus grupos de pertencimento. (VARGAS, 2016, p. 327)

Essa variação do significado atribuído pelo indivíduo às condições sociais de sua atividade laboral, de acordo com sua posição nos grupos, é perceptível quando esses coletivos são identificados e classificados. No caso dos TPAs, se diferenciam os grupos de *baguins* e registrados, já que o resultado da criação do OGMO e da implantação de demais mudanças no mundo do trabalho geradas pela Lei de Modernização dos Portos foi distinto para cada um desses grupos. Havia uma desigualdade, anterior a esse momento, que foi aparentemente extinta com as alterações postas em prática.

Os registrados de outrora passaram a reconhecer os antigos *baguins*, agora também registrados, como pertencentes à categoria, quando antes existiam dois grupos distintos: de um lado estivadores ou portuários, por exemplo, e de outro os *baguins*, que não eram chamados pelo nome que caracterizava a profissão. O verdadeiro estivador ou portuário era aquele que trazia a profissão no sangue, cujo pai ou avô era também trabalhador portuário. Essa distinção, nos dias de hoje, surge em seus relatos quando se fala do passado.

Concluída essa distinção, quando todos são convertidos em registrados, outra é manifestada nas entrevistas no momento desta pesquisa: seria entre os mais antigos e os mais novos, que entraram no serviço por meio de seleção pública. Os mais novos, ou os concursados, são hoje considerados os novos *baguins*. Os mais antigos são os que antes eram diferenciados, mas que agora estão reunidos no mesmo grupo: são tanto os que foram registrados no OGMO na época do seu surgimento como os que chegaram na profissão por conta dos laços de consanguinidade.

Durante as entrevistas, foi comum falar desse *outro*, os concursados, com características negativas, como pedante, orgulhoso, teimoso. Também os mais novos falam dos mais velhos com termos pejorativos, como atrasados, analfabetos. Também está presente na fala essa diferenciação entre “eles” e “eu”.

Aí tem o tal do uso e costume, muitos vêm dos pais, você deve saber, que era passado de pai pra filho, indicação, antes do sistema OGMO, por intermediação de

mão de obra era feita diretamente pelo sindicato. E aí tem essa questão de uso e costume, cultura **deles**, ah meu pai sempre pagou, eu sempre paguei, não vou deixar de pagar, tá ruim, fazer o quê, esperar melhorar. Então, a maioria, infelizmente, tá no século passado (risos), bem dizer, tá com pensamento de século passado, então tão fora do seu tempo. Isso aí prejudica demais (grifo meu). (SEXTANS – arrumador).

A relação com os sindicatos e com os colegas de trabalho é a questão que permeia a diferença entre esses dois grupos. Para os mais antigos, os sindicatos têm uma relação muitas vezes familiar ou de afetividade por serem locais de convivência com os colegas de tantos anos (em média, estão trabalhando nessa profissão há mais de vinte anos). Para os mais novos, os sindicatos são instituições relativamente distantes que deveriam defender os direitos trabalhistas e promover projetos e eventos para melhorar a qualidade de vida do trabalhador a curto prazo.

O relacionamento entre os trabalhadores mais antigos e os concursados fica resumido aos momentos de execução do serviço, já que os mais novos não se identificam com os demais. Para estes, o ambiente de trabalho está voltado somente para o exercício laboral e dificilmente permanecem nos espaços dos sindicatos, somente nos casos em que haja dificuldade de locomoção por conta do horário de alguns serviços. Esses fatores dificultam a relação entre esses dois grupos – dos mais antigos e os mais novos – que se estabelecem no *campo* em distinção.

Os depoimentos dos trabalhadores portuários avulsos durante a pesquisa permaneceram semelhantes independente de suas categorias de trabalho, de forma que – ao longo de praticamente toda a tese – me refiro a um grupo único de TPAs. As distinções surgem com mais evidência nesses dois casos que descrevi por último: dos *baguins versus* registrados, e dos mais antigos *versus* concursados.

Expostas as dualidades presentes entre os trabalhadores portuários avulsos, retorno à discussão sobre a relação subjetiva com a profissão ou o grau de satisfação desses profissionais na realização do seu ofício. Durante as entrevistas os trabalhadores foram questionados – de forma indireta – sobre seu sentimento com relação à profissão por meio da pergunta sobre o possível apoio deles para que seus filhos ou familiares próximos continuassem na profissão. Como comentado anteriormente, as respostas se dividiram entre positivas e negativas, mas as justificativas negativas estavam relacionadas à periculosidade e ao trabalho árduo, enquanto que as positivas eram, principalmente, associadas ao retorno

financeiro considerado alto para o baixo nível de escolaridade exigido. Apesar da visão negativa, quando se trata de pensar sobre gerações futuras da mesma família naquele serviço, os TPAs falam com orgulho sobre seu trabalho atual e sobre a importância – de forma geral – da sua contribuição para o desenvolvimento econômico do estado do Ceará por meio do modal marítimo.

O mundo do trabalho do portuário avulso constitui-se de uma complexidade aqui exposta por meio da descrição analítica da estrutura que compõe seu *campo*, marcado por disputas de poder entre os grupos distintos. As transformações ocorridas após a implantação da Lei de Modernização dos Portos tiveram impacto de forma diferenciada sobre esses grupos e seus dilemas, e suas redefinições foram apresentadas ao longo desse segmento. Na seção seguinte, teço as considerações finais desta tese relacionadas à precarização do trabalho do portuário avulso, consequência do processo de ajuste pelo qual passou o Brasil por meio de medidas neoliberais implantadas na década de 1990.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As medidas neoliberais – que foram adotadas em muitos países do mundo – foram marcantes no Brasil durante a década de 1990 em um contexto de ajuste. Dentre elas, está a implantação da Lei de Modernização dos Portos que alterou – dentre tantas coisas – o mundo do trabalho portuário. Os trabalhadores portuários avulsos já estavam bem familiarizados com a configuração tradicional, que fora implementada na década de 1930. Nesse momento os sindicatos eram responsáveis pela gestão da mão de obra, e os novos trabalhadores eram indicados por parentes estabelecidos na profissão, sendo necessária a associação ao sindicato para escalação no serviço.

Havia também os suplentes, conhecidos como *baguins*, que executavam os serviços quando não havia um trabalhador efetivo interessado no mesmo. Como fora abordado durante esta tese, os *baguins* eram destituídos de muitos benefícios, eram escalados para os piores serviços, recebiam menos e, muitas vezes, não tinham seus direitos cumpridos por não serem efetivamente registrados nos sindicatos.

Foi percebida uma distinção entre esses dois grupos durante a configuração tradicional: de um lado os registrados – que se reconheciam como herdeiros daquela profissão – do outro os *baguins* – que viviam numa situação econômica bem desfavorável, se comparado com os primeiros. Para esse segundo grupo, o surgimento do OGMO foi muito positivo, já que todos foram registrados e, conseqüentemente, tiveram acesso aos mesmos direitos. Com o passar dos anos, eles passaram a se considerar pertencentes ao grupo e a ser reconhecidos pelos demais como iguais. Por outro lado, os antigos sindicalizados testemunharam o fim de parte de seus privilégios quando o novo órgão gestor adotou um rodízio eletrônico e uma escala mais democrática.

Os antigos *baguins* melhoraram sua renda, já que podiam ser escalados em quaisquer serviços assim como os demais. Além disso, pagamentos e direitos trabalhistas foram cumpridos de forma mais precisa e rigorosa com o auxílio de sistemas de computador. Porém, no mesmo período foi dado início às obras do Porto do Pecém, cujo movimento foi iniciado em 2002 e ocasionou a diminuição do número de navios em Fortaleza. Isso acarretou a diminuição dos serviços para os trabalhadores portuários avulsos no Porto do Mucuripe, de

forma que somado à escala mais igualitária a renda dos antigos TPAs diminuiu consideravelmente.

Destaco a distinção entre esses dois grupos para uma análise das mudanças ocorridas com o incremento da Lei de Modernização dos Portos, pois a forma como os integrantes de cada um relatam suas impressões e reações sobre elas é diferenciada. Essa diferenciação surge mais claramente quando se fala do passado, da época da criação do OGMO e de suas consequências. Porém, quando se questiona sobre a avaliação desse órgão por parte dos trabalhadores nos dias de hoje as opiniões são similares.

Os trabalhadores são unânimes em dizer que, após o OGMO, o uso dos EPIs foi consolidado e reconhecem a importância desses equipamentos para a segurança dos profissionais. Afirmam que anteriormente havia alguns itens nos sindicatos, mas não eram suficientes para todos e, além disso, a maioria dos trabalhadores se recusava a utilizá-los. Atualmente existe uma quantidade de EPIs que contempla todos os trabalhadores e fiscalização com a presença de fiscais e técnicos de segurança do trabalho tanto na entrada para o cais como durante o serviço. Os cursos oferecidos pelo Órgão Gestor, obrigatórios para todos os trabalhadores, também reforçam a importância da utilização de tais equipamentos.

Mesmo com o uso dos EPIs alguns produtos tóxicos agredem os trabalhadores, entrando em contato com pele, olhos ou nariz, mesmo com uniforme, óculos ou máscaras. Eles também estão a todo momento correndo riscos de acidentes com a movimentação de grandes objetos, como contêineres, por exemplo, ou exercendo força física em demasia. Além disso, os trabalhadores consideram insuficientes os cuidados com a saúde exercidos pelo OGMO, além de terem perdido a assistência oferecida pelos sindicatos aos sindicalizados. Essa questão da saúde demonstra uma desvalorização do profissional quando seu corpo e sua vida não parecem ser alvo de preocupação por parte do órgão gestor.

Os sindicatos que exerciam historicamente uma função de assistência ao trabalhador deixaram de exercê-la, bem como outras funções das quais eram incumbidos. A gestão da mão de obra e o repasse dos pagamentos aos trabalhadores passaram a ser de responsabilidade do OGMO. Além disso, os TPAs não eram mais obrigados a estarem vinculados aos sindicatos, isso fez com que essas instituições deixassem de arrecadar o imposto sindical dos trabalhadores não associados e tiveram como consequência a diminuição de sua renda. Todas essas mudanças fizeram com que os sindicatos mudassem a abordagem

com os trabalhadores, atendendo, inclusive, pequenas demandas do cotidiano deles com o objetivo de conquistá-los considerando a necessidade de curto prazo. Os próprios trabalhadores prezam por essas medidas, criticando gestões que não o fazem.

Os sindicatos, portanto, foram desestruturados na sua configuração tradicional, perdendo renda e posição de poder no campo do mundo do trabalho portuário avulso. Em contrapartida, passaram a ser responsáveis pela negociação das Convenções Coletivas de Trabalho, momento em que, por conta da configuração contemporânea de poucos serviços no porto, perderam parte do seu poder de barganha por mais direitos e melhores taxas para o pagamento dos trabalhadores. Os representantes dos TPAs cedem frequentemente, tendo em vista a queda de serviços solicitados e, conseqüentemente, da renda do trabalhador portuário avulso.

Apesar do número de TPAs no Porto do Mucuripe ter diminuído drasticamente, caiu também a quantidade de mão de obra convocada. Os trabalhadores apontam como causas o aparato tecnológico, já que as máquinas substituem o labor do ser humano, e, principalmente, a construção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Esse novo porto cearense, por conta de sua estrutura, é habilitado a atender um maior número de navios e embarcações as quais o Porto do Mucuripe não está apto a receber.

De forma que para evitar que os navios deixem de se movimentar no porto de Fortaleza, os trabalhadores abrem mão do aumento de taxas, por exemplo, fazendo com que seus salários fiquem defasados. A renda do trabalhador portuário avulso, além de variar conforme a carga e descarga de embarcações, sujeita-se às negociações entre sindicatos, empresas operadoras portuárias e armadores.

Além do poder de barganha dos TPAs estar comprometido pelos fatores acima descritos, outra questão que deixou de estar sob o controle dos trabalhadores foi a capacitação de novos profissionais. O conhecimento, que era antes passado oralmente e experienciado no dia a dia com as pessoas mais antigas no porto, passou a ser oficializado e transmitido aos mais novos por meio de educação formal com cursos oferecidos pelo OGMO em parceria com a Marinha e a autoridade portuária. A profissão foi aos poucos perdendo o caráter de ofício, fazendo alusão às corporações de ofício e ao caráter de artesão do trabalhador portuário avulso, cuja atividade laboral exige um conhecimento específico para o serviço.

Existem cursos que são, na configuração atual, obrigatórios para todos os

trabalhadores portuários avulsos e constituem pré-requisitos para quaisquer atividades no porto. Existem outros, porém, que são voltados para determinados serviços e, caso o trabalhador não tenha o certificado do curso, mesmo que ele saiba, na prática, executar aquela tarefa não será escalado. Alguns entrevistados se arrependem de não ter feito algumas das formações no CVT, porque atualmente não são chamados e perderam a oportunidade de aumentar sua renda naquele mês. A responsabilidade sobre o faturamento do trabalhador passa a ser colocada sobre ele mesmo, pois se ele escolhe não fazer um curso, não terá condições de aumentar sua receita.

Essas mudanças no *habitus* do trabalhador, passando por um processo de individualização nas relações no mundo do trabalho, perpassa também a falta de convívio entre os TPAs em horários que não sejam para a execução do serviço. No momento da escala, não se faz mais necessário o deslocamento até o pátio do OGMO e, conseqüentemente, a reunião entre diferentes trabalhadores. Aos sindicatos também não é mais obrigatório o vínculo, diminuindo-se a convivência entre os trabalhadores nesses espaços. De fato, apresenta-se uma tendência à diminuição do contato e das confraternizações entre trabalhadores, produzida e influenciada pelas mudanças trazidas pela Lei de Modernização dos Portos e pelo desenvolvimento tecnológico. Tudo isso dificulta a consolidação do sentimento de pertença por parte dos profissionais a uma classe e a uma categoria específica. Também prejudica a percepção diante de desvantagens relacionadas aos contratadores de serviços e à luta por melhores condições de vida e de trabalho.

Percebo que o controle sobre os diversos fatores que constituem o mundo do trabalho portuário avulso, como o próprio serviço, a gestão, a qualificação e a forma de acesso, está sendo paulatinamente retirado das mãos dos trabalhadores e passando para as empresas operadoras portuárias por meio do Órgão Gestor de Mão de Obra Avulsa. É um processo de reestruturação em várias frentes, pois os sindicatos deixam de ser responsáveis pela gestão; os profissionais mais antigos perdem o privilégio de indicar novos trabalhadores; a qualificação, cuja responsabilidade passa a ser do OGMO, é formalizada e, por fim, a fiscalização torna-se constante sobre a execução do serviço. Além disso, a construção de outro porto – onde não se contrata mão de obra avulsa e no mesmo estado que o Porto do Mucuripe – deixa o trabalhador ainda mais dependente das variações econômicas.

Com isso, afirmo que – apesar das benesses trazidas pela implantação do OGMO,

principalmente para os antigos *baguins* – houve um processo de precarização do trabalho portuário avulso no sentido de que o controle do seu serviço, de uma forma geral, está sendo passado para as grandes empresas. O capital busca controlar a mão de obra utilizando, inclusive, o aparato do Estado, com a implantação de leis que reestruturam o *campo* a seu favor, monopolizando o acesso à profissão e à formação dos trabalhadores e diversificando o processo produtivo para que não fique concentrado em um só lugar ou nas mãos de um só grupo de pessoas.

Esses dados se mostram como medidas postas em prática por meio do Estado e que têm como objetivo manter as taxas de lucro e o contínuo acúmulo de capital. Para isso, elas passam o controle do processo produtivo para as grandes empresas, desarticulando quaisquer possíveis obstáculos. Dentre esses empecilhos, está a força do trabalho organizado, bem pago e com força política, como afirma David Harvey (2014, p. 20), que é alvo de ataques com o objetivo de desarranjá-la e de formar a mão de obra reserva, já falada por Marx (2017, p. 704-716). Os trabalhadores também passam a ficar dependentes das flutuações do mercado, quando sua renda fica atrelada às crises ou aos progressos da economia.

A Lei de Modernização dos Portos compõe, ao lado de outras medidas neoliberais tomadas na década de 1990 no Brasil, um processo de ajuste imposto a diferentes países de acordo com sua posição na divisão internacional do trabalho. Tais medidas possuem como fundamento a manutenção do acúmulo do capital no regime de financeirização da economia, ensejando uma crise estrutural que torna os países periféricos ainda mais dependentes das grandes economias, marcada por instabilidade e insegurança.

O Porto do Mucuripe, que se constitui como um porto de porte médio voltado para o suprimento do consumo local e regional, trata-se de um reflexo de todas essas mudanças ocorridas em todo o Brasil e em muitos portos no mundo. De forma que esta tese traz, a partir da pesquisa neste local, fundamentos para analisar as transformações no mundo do trabalho, mais especificamente, portuário avulso.

REFERÊNCIAS

- ANGELICO, Diego Garcia; LUCCHESI, Alexandre. A década perdida: da restrição externa ao declínio do nacional-desenvolvimentismo brasileiro. **Cadernos do Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, v.12, n.21, p. 71-97, jul.-dez. 2017.
- ANTUNES, Ricardo Luis Coltro. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2009.
- ARAÚJO, Silvia Maria de. Da precarização do trabalhador portuário avulso a uma teoria da precariedade do trabalho. **Sociedade e estado** [online], v.28, n.3, p.565-586, 2013.
- BEAUD, Stéphane; WEBER, Florence. Preparar e negociar uma entrevista etnográfica: Trabalhar as entrevistas e o diário de campo. *In*: **GUIA para a pesquisa de campo**. Petrópolis: Vozes, 2007.
- BEAUD, Stéphane. L'usage de l'entretien en sciences sociales. Plaidoyer pour l'entretien ethnographique. **Politix**, n.35, 1996.
- BOURDIEU, Pierre. **A economia das trocas simbólicas**. São Paulo: Perspectiva, 2007.
- BOURDIEU, Pierre. **A miséria do mundo**. Petrópolis: Vozes, 2012.
- BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.
- BOURDIEU, Pierre. **Razões Práticas**. Campinas: Papyrus, 1996.
- BRASIL. **Decreto-Lei nº 1.371**, de 23 de junho de 1939. Define e regula o serviço de estiva e sua fiscalização nos portos nacionais e dá outras providências. Rio de Janeiro, junho de 1939.
- BRASIL. **Lei nº 8.630**, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Brasília, DF, fevereiro 1993.
- BRASIL. **Lei nº 12.815**, de 05 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Brasília, DF, junho de 2013.
- CARVALHO, Alba Maria Pinho; GUERRA, Eliana Costa. O Brasil no século XXI nos circuitos da crise do capital: o modelo brasileiro de ajuste no foco da crítica. **Revista Políticas Públicas**. São Luís, v.19, n.1, p.41-60, jan.-jun. 2015.
- CARVALHO, Alba Maria Pinho; BAPTISTA, Maria Manuel, CARVALHO, Maria Michol Pinho de; GRAÇA, Irlene Menezes. Estado e políticas públicas Brasil e Portugal: novas configurações, desafios do presente. **Revista Políticas Públicas**. São Luís, número especial, p.233-256, ago. 2015.
- CARVALHO, Francisco Edivar. **Trabalho portuário avulso antes e depois da lei de**

modernização dos portos. São Paulo: LTR, 2005.

CASTRO, Celso. Narrativas e imagens do turismo no Rio de Janeiro. *In: VELHO, Gilberto (org). **Antropologia Urbana:** cultura e sociedade no Brasil e em Portugal.* Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.

CAVALCANTE, Francisco Fábio Gadelha *et al.* Estudo sobre os riscos da profissão de estivador do Porto do Mucuripe em Fortaleza. **Ciênc. saúde coletiva** [online], v.10, p.101-110, 2005.

CERTEAU, Michel de. **A escrita da história.** Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

DIEGUEZ, Carla Regina M. A. **Trabalho à deriva:** privatização e cultura do trabalho no porto de Santos. São Paulo: Annablume, 2016.

DIEGUEZ, Carla Regina M. A. **Trabalho à deriva:** contradições e ambiguidades nas lutas e percepções dos estivadores de Santos (1993-2013). 336 p., 2014. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Programa de Pós Graduação em Ciências Sociais da Universidade Estadual de Campinas.

ELIAS, Nobert. **Estabelecidos e os Outsiders.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

ESPÍNOLA, Rodolfo. **Caravelas, Jangadas e navios:** uma história portuária. Fortaleza: OMNI, 2007.

FARRANHA, Ana Claudia; FREZZA, Conrado da Silveira; BARBOSA, Fabiana de Oliveira. Nova lei dos portos: desafios jurídicos e perspectivas de investimentos. **Revista Direito GV, SÃO PAULO**, v.11, n.21, p.89-116, jan-jun 2015. DOI: [HTTP://DX.DOI.ORG/10.1590/1808-2432201505](http://dx.doi.org/10.1590/1808-2432201505)

FERNANDES, Florestan. A Revolução Burguesa no Brasil. *In: **Intérpretes do Brasil.*** Rio de Janeiro: Nova Aguiar, 2002.

FISCHER, Michael M. J. Etnografia renovável: seixos etnográficos e labirintos no caminho da teoria. *In: **Horizontes Antropológicos.*** Porto Alegre, ano 15, n.32, p.23-52, jul.-dez. 2009.

GALVÃO, Nágila Maia de Moraes. **Entre o mutualismo e o sindicalismo:** a resistência solidária dos trabalhadores portuários de Fortaleza (1912-1933). 289 p., 2017. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco.

GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do mar:** trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992.

GIDDENS, A. **As consequências da Modernidade.** São Paulo: Ed. UNESP, 1991.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva.** São Paulo: Editora Revista dos Tribunais LTDA, 1990.

HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2016.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1993.

HARVEY, David. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

HARVEY, David. **O Neoliberalismo: História e Implicações**. São Paulo, Edições Loyola, 2008.

IPEA. **Portos brasileiros: diagnósticos, políticas e perspectivas**. Série Eixos do Desenvolvimento Brasileiro, n.48, 17 de maio de 2010.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Editora WFM Martins Fontes, 2009.

JOVCHELOVITCH, Sandra; BAUER, Martin Entrevista narrativa. *In*: BAUER, M.; GASKELL, G., org. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. Petrópolis: Vozes, 2008.

KAPPEL, Raimundo F. Portos brasileiros: novo desafio para a sociedade. *In*: **REUNIÃO DA SOCIEDADE BRASILEIRA PARA O PROGRESSO DA CIÊNCIA – SBPC**, Fortaleza, UECE, 2005. Disponível em: www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/raimundokappel.html. Acesso em: dez. 2020.

KAUFMANN, Jean-Claude. **A entrevista compreensiva**. Petrópolis: Vozes; Maceió: Edufal, 2013.

KOFES, Suely. Experiências sociais, interpretações individuais: histórias de vida, suas possibilidades e limites. **Cadernos Pagu**, Campinas, n.3, p.117-141, 1994. Disponível em http://www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/raimundokappel.htm. Acesso em: fev. 2017.

LEITE, Rogério Proença. **Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP; Aracaju, SE: Editora UFS, 2007.

LOPES, José Sérgio Leite. **O Vapor do Diabo: o trabalho dos operários do açúcar**. São Paulo: Editora Paz Terra, 1978.

MACHLINE, Claude. Cinco décadas de logística empresarial e administração da cadeia de suprimentos no Brasil. **Revista de administração de empresas**, São Paulo, Vol.51, p.227-231, maio/junho de 2011.

MACIEL, Regina Heloisa; GONÇALVES, Rosemary Cavalcante; MATOS, Tereza Gláucia Rocha; FONTENELLE, Marselle Fernandes; SANTOS, João Bosco Feitosa dos. Análise da dinâmica do trabalho portuário: estudo comparativo entre os portos do Mucuripe e do Pecém,

no Ceará. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v.40, n.132, p.170-182, 2015.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v.17, n.49, jun. 2002.

MATTOS, Marcelo Badaró. **Trabalhadores e sindicatos no Brasil**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

MARX, Karl. **O 18 de brumário de Luís Bonaparte**. São Paulo: Boitempo, 2011.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política: livro I: o processo de produção do capital**. São Paulo: Boitempo, 2017.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro, dez 2006. <https://doi.org/10.1590/S0034-76122006000600003>

NISBET, Robert. A sociologia como uma forma de arte. **Plural**, São Paulo, n.7, 2000.

O PORTO é uma realidade! **O Povo**, Fortaleza, ano XXII, n. 6725, 28 jun. 1949.

PEIRANO, Mariza G. S. Onde está a Antropologia. In: **MANA**, Rio de Janeiro, v.3, n.2, p.67-102, 1997.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1999.

PIERDOMENICO, Fabrizio. Audiência Pública no Senado Federal; Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, Comissão de Serviços de Infraestrutura. Secretaria de Portos, Presidência da República: 29 de junho de 2010. Disponível em: http://www.senado.gov.br/comissoes/ci/ap/AP20100629_Fabrizio_Pierdomenico.pdf. Acesso em: jun. 2020.

PIERRET, Janine. Contexto social, condições de pesquisa e postura dos entrevistados. **Caderno CRH**, Salvador, n.30/31, 1999.

RAMOS, Lidiane da Costa. **Mucuripe: verticalização, mutações e resistências no espaço habitado**. 150 p. 2003. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente da Universidade Federal do Ceará.

RODRIGUES, Rejane C. A. As redes logísticas e o novo papel dos portos na economia global. **Revista Geografias**, p.120-134, jul. 2007. Disponível em <https://periodicos.ufmg.br/index.php/geografias/article/view/13222>. Acesso em: jan. 2021.

SÁ, Leonardo Damasceno de. Reflexões sobre o trabalho de campo como empreendimento micropolítico. In: MENDONÇA FILHO, M., NOBRE, MT., org. **Política e afetividade:**

narrativas e trajetórias de pesquisa [online]. Salvador: EDUFBA; São Cristóvão: EDUFES, 2009.

SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. **Cidade Vermelha: a militância comunista nos espaços do trabalho.** Camocim – CE (1927-1950). Fortaleza: Coleção Mundo do Trabalho, Banco do Nordeste, 2007.

SANTOS, Rogério Pereira dos. **Trabalhador portuário avulso do porto de Santos: relações entre trabalho e saúde.** 137 p., 2009. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva) – Programa de Mestrado em Saúde Coletiva da Universidade Católica de Santos.

SENNET, Richard. **O artífice.** Rio de Janeiro: Record, 2015.

Silva, L. L., Costa, T. M. T. A Formação do Sistema Previdenciário Brasileiro: 90 anos de História. **Revista Administração Pública e Gestão Social**, v.8, n.3, p.159-173, jul.-set. 2016. ISSN 2175-578.

SORJ, Bila. Sociologia e trabalho: mutações, encontros e desencontros. **Revista Brasileira de Ciências Sociais** [online], v.15, n.43, p.25-34, 2000. ISSN 1806-9053.

STRATHERN, Marilyn. No limite de uma certa linguagem (entrevista). *In: MANA*, Rio de Janeiro, v.5, n.2. p.157-175, 1999.

TAUILE, José Ricardo. **Para (re)construir o Brasil contemporâneo: trabalho, tecnologia e acumulação.** Rio de Janeiro: Contraponto, 2001.

THIRY-CHERQUES, Hermano Roberto. Pierre Bourdieu: a teoria na prática. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, n.40, p.27-55, jan.-fev. 2006.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado: história oral.** São Paulo: Paz e Terra, 1998.

TOURAINÉ, Alain. **Crítica da Modernidade.** Petrópolis: Vozes, 1994.

VARGAS, Francisco Beckenkamp. Trabalho, emprego e precariedade: dimensões conceituais em debate. **Cadernos CRH** [online], v.29, n.77, p.313-331, 2016. ISSN 1983-8239.

WEBER, Florence. A entrevista, a pesquisa e o íntimo ou: por que censurar seu diário de campo? **Horizontes Antropológicos**. Porto Alegre, ano 15, n.32, 2009.

WEBER, Max. **Economia e Sociedade.** Vol. I. Brasília: Editora UnB, 1994.

WEBER, Max. Sociologia da Religião (Tipos de Relações Comunitárias Religiosas). *In* **Economia e Sociedade: Fundamentos da Sociologia Compreensiva.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2015.

APÊNDICE A – ROTEIRO DE PERGUNTAS PARA ENTREVISTA ORAL

1. Apresentação:

- a) Qual nome, idade e escolaridade?
- b) Qual sua categoria?
- c) Em qual bairro você mora? De onde vem sua família (se mora no mesmo bairro há muito tempo ou se vem de outra cidade)?

2. História de vida:

- a) Com quantos anos você iniciou a carreira?
- b) De que forma? Quem indicou?

3. O passado da profissão:

- a) Como se dava a escalação?
- b) Como se dava o pagamento?
- c) Todos os trabalhadores eram sindicalizados? Como se dava a associação?
- d) Como se dava a relação entre trabalhadores? Eram amigos? Tinham tempo livre juntos?
- e) Havia algum equipamento utilizado? Alguma medida de segurança?
- f) Como eram os cuidados com a saúde do trabalhador?

4. Serviço no presente

- a) Como se dá a escalação hoje em dia?
- b) Como se dá o pagamento?
- c) Como você descreve seu trabalho?
- d) Você é sindicalizado? Por quê?
- e) Como se dá a relação entre a diretoria do sindicato e os trabalhadores?
- f) Como se dá a relação entre trabalhadores hoje em dia?

5. Satisfação com instituições.

- a) Está satisfeito com o serviço do OGMO?
- b) Está satisfeito com o serviço do sindicato?
- c) Está satisfeito com o serviço público relacionado ao atendimento à saúde, segurança e

educação?

6. Saúde e segurança

- a) O serviço executado tem algum impacto na sua saúde?
- b) Qual o cuidado das instituições (OGMO e sindicatos) com sua saúde?
- c) É utilizado EPI?
- d) Você se sente seguro com esses equipamentos?
- e) Já presenciou ou sofreu algum acidente?

7. Tecnologia e formação do TPA

- a) É utilizada alguma ferramenta ou maquinário na execução do serviço?
- b) Houve mudanças na execução do serviço com o uso de maquinário?
- c) Os cursos ofertados têm benefícios para o TPA ou para a execução do serviço?

8. Família atual.

- a) Qual o desenho da sua família atualmente?
- b) Você indicaria sua profissão para filhos ou sobrinhos?

APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS TPAS

1. Em qual categoria você trabalha na maior parte do tempo?

() arrumador () conferente () estivador () portuário () vigia

2. Também exerce função em outras categorias? () não () sim. Qual ou quais?

3. Registro em carteira:

Você está () registrado ou () cadastrado?

4. Qual sua idade?

5. Qual sua escolaridade?

- () Não frequentou escola
() Ensino fundamental incompleto
() Ensino fundamental completo
() Ensino médio incompleto
() Ensino médio completo
() Ensino técnico
() Ensino superior incompleto
() Ensino superior completo
() Pós-graduação

6. Mora em que cidade e bairro?

7. Há quanto tempo ingressou na atividade como Trabalhador Portuário Avulso?

8. Como soube da função de Trabalhador Portuário (ouviu falar, leu sobre, um integrante da família exercia) e como ingressou na atividade (indicação, concurso)?

9. Com relação aos cursos ofertados no Centro Vocacional Tecnológico (CVT), quantos foram feitos por você?

10. Qual a frequência que eles são ofertados?

11. Você acredita que esse curso irá influenciar o exercício do seu trabalho? Se sim, de que forma?

12. Está associado a algum sindicato? Qual?

13. Em caso de resposta afirmativa, marque seu grau de satisfação com relação às atividades do seu sindicato:

- totalmente insatisfeito;
 insatisfeito, mas aprovo algumas coisas;
 não faz diferença para mim;
 satisfeito, mas desaprovo algumas coisas;
 totalmente satisfeito.

Por que?

14. Desde que você iniciou o ofício de Trabalhador Portuário Avulso, o que foi alterado na execução do trabalho?

15. Caso tenha havido mudanças, elas foram boas ou ruins? Por que?

16. Na sua opinião, existe segurança para o trabalhador durante a execução das tarefas?

17. Com relação ao Ogmo, marque seu grau de satisfação com relação ao tratamento dessa instituição com o trabalhador:

- totalmente insatisfeito;
 insatisfeito, mas aprovo algumas coisas;
 não faz diferença para mim;
 satisfeito, mas desaprovo algumas coisas;
 totalmente satisfeito.

Por quê? _____
