



As Transformações nas Relações de Trabalho Portuário. O caso do porto de Santos.

Cecília Ornellas Renner
Doutora em Ciências, Departamento de Sociologia da Universidade de S. Paulo
Professora do Mestrado em Direito da Universidade Católica de Santos
e-mail: chrenner@uol.com.br

A lei que alterou as normas de regulamentação das atividades portuárias, Lei 8.630/93, denominada Lei de Modernização dos Portos, é considerada um marco no processo de gestão portuária. Essa lei estabeleceu normas que objetivaram a racionalização das atividades portuárias: definiu novos padrões institucionais para o desenvolvimento das ações dos agentes econômicos, extinguindo funções tradicionalmente exercidas, e mudou substancialmente o modelo de gestão das relações de trabalho portuário. A alteração no sistema de gerenciamento das atividades portuárias tem sido alcançada através de transformações drásticas, tanto no que se refere à inserção de novas tecnologias informacionais e robóticas, empregadas no transporte e estocagem de mercadorias, como no estabelecimento de novos critérios de contratação da mão-de-obra, que implicaram em mudanças no perfil do trabalhador portuário. Tais mudanças

tem resultado em aumento da produtividade do trabalho e na redução no total da mão-de-obra empregada. Houve, também, significativa expressão o estímulo à participação de agentes múltiplos do setor privado, na construção e exploração das instalações portuárias, substituindo a concessão obtida pela Cia das Docas para exploração das atividades portuárias, em 1888¹, inicialmente por 39 anos.

As consequências dessas inovações tem sido a dinamização das atividades econômicas. Elas visaram dar continuidade ao projeto de promoção da competitividade dos agente portuários no mundo globalizado, após a abertura do mercado brasileiro ao comércio internacional, efetivada em 1990. A qualidade e a profundidade das mudanças ocorridas, tem por objetivo a inserção de um novo modelo que busca tornar a economia brasileira mais competitiva no mercado internacional, superando o modelo de substituição de importações, que imperou até 1989.

No que se refere às relações de trabalho permaneceram, no entanto, as normas trabalhistas contidas na CLT, em 1943. Perguntamos então, qual o tipo de modernização possível nas relações de trabalho - especialmente quanto ao desempenho sindical - uma vez que estas regras se mantêm? Nosso trabalho tentará responder a esta questão e entender o significado e as consequências da introdução da Lei da Modernização dos Portos nas relações de trabalho portuárias face a persistência do modelo corporativista de relações de trabalho.²

São traços característicos da CLT o vínculo com o Estado e sua grande uniformidade. Este sistema envolve o chamado “sindicato único”. Esses traços são citados, de pronto, quando se pretende elucidar os principais componentes definidores dessa legislação. Tais aspectos da CLT foram assim justificado por VIANNA³: "seria impossível ao chefe da nação submeter as nossas atividades produtoras a uma

¹ LOBO, Hélio, *As docas de Santos*, Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1936.

² O corporativismo na definição de Schmitter esclarece o âmbito e os limites do conceito geral de corporativismo aqui empregado, como: “Um sistema de intermediação de interesses no qual as unidades constituintes estão organizadas num número limitado de categorias singulares, compulsórias, não-competitivas, ordenadas hierarquicamente e diferenciadas funcionalmente, reconhecidas e autorizadas (se não criadas) pelo Estado, que lhes outorga deliberadamente o monopólio da representação dentro de sua respectiva categoria, em troca da obediência a controles sobre a escolha de seus dirigentes e da articulação das demandas e apoios”.

³ VIANNA, O. *Problemas do Direito Sindical*. Rio de Janeiro: s/ edit., s/ data.

determinada política econômica, sem que existisse uniformidade nas entidades representativas dos trabalhadores". Com argumentos desse tipo são explicadas também as vantagens da formação de categorias econômicas constituídas por critérios de identidade, de similaridade e de conexão, associadas a sindicatos únicos, em base territorial predominantemente municipal. Através das normas da CLT buscou-se evitar a proliferação de entidades sindicais e propiciar ao sindicato oficial condições de absorver o crescimento da mão-de-obra decorrente do futuro desenvolvimento econômico, limitando assim a possibilidade criação de novos sindicatos.

No entanto, nem todas as categorias econômicas foram uniformizadas segundo as mesmas regras. Algumas, devido às peculiaridades de suas atividades permaneceram com critérios diferenciados. Entre estas estão as atividades portuárias. As atividades portuárias são exercidas por categorias profissionais, tais como, as de capatazia e de estivadores, etc., cujas atividades foram organizadas de forma singular, tendo os seus sindicatos até recentemente desempenhado funções únicas e diferenciadas dos demais órgãos de representação de interesses. Os estivadores constam entre as poucas atividades profissionais onde foi implantado e perdurou o instituto da *closed shop* (controle do mercado de trabalho pelo sindicato de trabalhadores, condição importante para controle do processo de trabalho)⁴, obtido em 1939, sendo uma conquista reconhecida e contratualmente institucionalizada, que se manteve até o advento da Lei 8.630/93. Em 1956, obteve-se, também, que a escolha dos contra-mestres fosse feita pelo sindicato, segundo um padrão de rodízio de dois meses para cada estivador na função de contra-mestre. SARTI⁵ concluiu, que através desta conquista o sindicato democratizou sua essência corporativa.

Assim, vemos os critérios da CLT, que deveriam ser gerais a todas as categorias profissionais, preservarem determinados ramos de atividade, ajustando-se a formas pré-existent de organização do trabalho e adaptando-se aos regramentos daquelas atividades trabalho, seja em virtude das peculiaridades dessas atividades dificultarem

⁴ Ante-Projeto do Decreto-Lei n. 1371, de 23 de junho de 1939. Esta legislação foi incorporada pela CLT em 1943, art. 257. Mantendo-se até 1983, quando foi abolida pela Lei 8630 de Modernização dos Portos.

⁵ SARTI, Ingrid, *O Porto Vermelho - Os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

interferências uniformizadoras, seja devido ao fato desse setor de atividade constituir área econômica onde já existiam controles governamentais efetivos e seguros, manifestando composições de poder, onde não era conveniente introduzir alterações sob a vigência de em determinados conjunturas políticas ou econômicas.

É justamente esse o ponto central de interesse de nosso trabalho. A busca de conhecimento da forma de atuação das regras e controles do corporativismo estatal nas atividades portuárias. Trata-se de compreender as formas de manifestação e de controle do sistema corporativista estatal nas relações de trabalho, desenroladas numa área nevrálgica da economia nacional: o trabalho portuário. Tem-se como pressuposto que as diferenciações nas regras não significaram ausência de controles efetivos, mas visaram, por motivos variados, a adequação das normas corporativistas a uma realidade particularizada.

Dentre as peculiaridades das atividades portuárias, temos que agregar o fato de que as atividades econômicas, que tratam da importação e da exportação de mercadorias, situam-se nas interfaces entre das relações entre países. Sabe-se que os portuários, em vários países, desempenharam papéis singulares na história do movimento operário. Essas relações tendem a transcorrer de maneira informal devido ao contacto direto entre variadas categorias profissionais que ocorrem no ambiente do porto. SILVA⁶ cita a experiência de um trabalhador portuário que tendo estado muitos anos embarcado, ao voltar, relata aos colegas as diferenças entre o regime de trabalho de vários países, informando-os. A referência comparativa aos diferentes padrões normativos de relações de trabalho de diferentes países costuma ser frequente nos momentos de negociações de melhorias nas condições de trabalho. As influências internacionais na modelagem dessas atividades profissionais e na atuação de seus sindicatos foram significativas mas sempre foram vistas como obstáculo à ação controladora do Estado. A rigor, os contactos internacionais deveriam decorrer também da necessidade e conveniência de se estabelecerem relações intersindicais entre os

⁶ SILVA, Fernando Teixeira da. *Operários sem padrões*. S. Paulo: UNICAMP, 2003.

operários organizados de diferentes países. Tal aspecto conduz PETERSON⁷ a afirmar que os movimentos trabalhistas internacionais são, em certo sentido, concomitantes naturais do comércio internacional. Sob este ângulo, a análise da organização sindical portuária leva ao estudo não apenas do tratamento diferenciado dado pelo sistema corporativista estatal aos sindicatos portuários, em relação ao funcionamento padrão do sindicato corporativista que se desenvolveu sob as regras gerais e uniformes impostas pela CLT, mas também, a conhecer as relações intersindicais, responsáveis por influências ideológicas, formação de consciência e mobilização de trabalhadores, consequência das comunicações entre sindicatos portuários, que estavam e estão ocorrendo no cenário internacional. O conhecimento das incertezas que provém da vida econômica e que decorrem da vida competitiva no mundo, mostrou a necessidade dos trabalhadores darem-se as mãos para proteger-se mutuamente. Sendo as depressões econômicas, de caráter mundial, cíclicas, os trabalhadores perceberam a necessidade da cooperação internacional. Quanto à participação brasileira nas organizações internacionais formais de trabalhadores, sabemos que desde a legislação do Estado Novo foram cortadas todas as possibilidades de vínculos dos sindicatos nacionais com esse tipo de organizações. Além disso, por ocasião da 1ª Guerra Mundial os vínculos internacionais entre sindicatos se dissolveram. Será apenas por época do Tratado de Paz de Versalhes, que se realizará um congresso internacional de sindicatos, com o comparecimento de delegados de 14 países, formando-se então a Federação Internacional de Sindicatos de Trabalhadores, com sede em Amsterdam. O desenvolvimento dessas relações internacionais foi sustado pela eclosão da 2ª Guerra Mundial. Embora após a 2ª Guerra Mundial essas relações tenham se reativado, o Brasil já não terá condições de participar nas organizações internacionais de trabalhadores recém-criadas por conta da proibição contida nas normas da CLT. Assim, no tópico das relações sindicais internacionais formais nosso estudo ficará circunscrito aos pequenos lapsos de tempo em que se buscou realmente firmar essas relações, e àqueles momentos em que se percebeu, de forma efetiva, a vontade de criação desses laços, ou às possibilidades perdidas.

⁷ Peterson, F. *El movimiento obrero norteamericano*. Buenos Aires: Marymar, 1963.

Enfim, neste estudo, procuraremos responder à questão que agora formulamos como hipótese:

A chamada Lei de Modernização dos Portos, Lei 8.630/93, significou um controle estatal mais estrito sobre as relações de trabalho portuárias. Com a promulgação da Lei 8.630/93, os controles estatais da CLT penetram nas relações de trabalho portuárias de forma mais profunda e contundente, realizando em maior grau e de forma mais profunda o que desde a implantação da CLT, há mais de 50 anos, não tinha ainda acontecido nas relações de trabalho portuárias.

Os estudos sobre o trabalhador portuário e mais especificamente sobre o estivador, não são unânimes na identificação dos laços corporativistas ao qualificarem as diferenciações que a CLT estabelece em relação ao tratamento do trabalhador portuário. Há os autores que, como SARTI⁸, veem nesta legislação excepcional um “excepcional controle que o Estado exerce sobre o sindicato estivador, atrelando-o de forma umbilical através de uma cuidadosa legislação”. Temos, também, a visão diferente de SILVA⁹ que, no seu trabalho, considera esta instituição como conquista importante dos trabalhadores e não uma concessão do Estado, que teve como consequência atrelar mais fortemente o sindicato ao Estado.

Quanto às consequências deste instituto esses autores também se diferenciam. SARTI¹⁰ destaca a discriminação que o sistema *closed shop* provocou, criando uma dicotomia entre os trabalhadores sindicalizados e os não sindicalizados, formando dois segmentos diferenciados de uma mesma categoria. A qualificação de “atuação de gênero corporativista” atribuída por SARTI¹¹ tanto às consequências discriminadoras do *closed shop* entre os estivadores, como a outros aspectos da atuação desse sindicato, é rejeitada por SILVA¹² que atribui suas conquistas às lutas dos trabalhadores dando relevância ao aspecto estrutural do conflito nas relações de trabalho portuárias,

⁸ Idem, op.cit.

⁹ Idem, op.cit.

¹⁰ Idem, op. cit.

¹¹ Idem.

¹² Idem, op.cit.

apresentando-o como efeito da natureza do trabalho ocasional e não como dependente do vínculo estatal corporativista.

Assim chamamos aqui a atenção do leitor aos aspectos relevantes que derivam da análise da lei de Modernização dos Portos que só poderão ser elucidados pela análise da solidariedade desenvolvida pelo sindicato em relação aos trabalhadores portuários, e pelo atencioso estudo das funções da pauta normativa da regulamentação corporativista estatal: a CLT.