



VI Congresso Internacional UFES/Paris-Est

Culturas políticas e conflitos sociais



SINDICATOS DOS PORTOS NO ESPÍRITO SANTO: SURGIMENTO E A CAMINHADA

Gracineide Maria de Souza¹

Resumo: O objetivo deste estudo é de apresentar a relação de trabalho nos portos capixabas, o processo de organização das categorias sindicais dos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs) e a institucionalização do Órgão Gestor de Mão-de-Obra no Espírito Santo (OGMO-ES²); órgão responsável por administrar as atividades desenvolvidas pelos TPAs. O OGMO é resultado da promulgação da Lei 8.630/93, de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos. Influenciou diversos segmentos produtivos do país, inclusive as atividades desenvolvidas pelos trabalhadores na área marítima. Esta Lei determinou a institucionalização dos Órgãos Gestores de Mão-de-Obra (OGMO's) em todos os

¹ Bacharela em Arquivologia e História, Licenciada em História - ambas graduações pela Universidade Federal do Espírito Santo; Mestre em História pelo Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas e Aluna Especial de Doutorado no mesmo programa - UFES. Membro do Grupo de Pesquisa CNPq-UFES "Laboratório de História Regional do Espírito Santo e Conexões Atlânticas (LACES/UFES).

² OGMO - Órgão Gestor de Mão de Obra. Entidades sem fins lucrativos que atuam na regulamentação dos trabalhadores avulsos do setor portuário. A eles atribui-se caráter administrativo, fiscalizador e profissionalizante. Para que melhor se compreenda o tema, é indispensável que se conceitue trabalhador avulso.

portos do território brasileiro. A metodologia utilizada para obtenção das informações sobre a atuação dos sindicatos frente as mudanças ocorridas pela Lei 8.630/93, deu-se por intermédio de entrevistas estruturadas direcionada a alguns líderes de sindicatos portuários no Espírito Santo. Como arcabouço teórico foi utilizada bibliografia especializada e estudos de caso que referenciam o tema, bem como o emprego da história dos sindicatos portuários. A partir da pesquisa, foi possível compreender como deu-se o estabelecimento dos sindicatos portuários e os motivos que levaram os mesmos manterem fortes, mesmo após a perda de algumas atribuições exercidas antes da implantação do OGMO.

Palavras Chave: Sindicatos, trabalho portuário, OGMO.

Abstract: The objective of this article is to present the working relationship in the ports of Espírito Santo, the organization of the union categories of the Port Workers (“TPAs”) and the institutionalization of the Manpower Management Body in Espírito Santo (“OGMO-ES”); the section responsible for managing the activities of the TPAs. The OGMO is the result of the enactment of Law 8.630/93 of February 25, 1993, known as the Modernization of Ports Act. Influenced by several productive segments of the country, including the activities of the workers in the maritime area. This Law determined the creation of Labor Management Organs (“OGMO's”) in all ports of the Brazilian territory. The methodology used to obtain information about the union’s actions in response to the changes occurred by Law 8.630/93, was through structured interviews directed to some leaders of port unions in Espírito Santo. As a theoretical framework specialized bibliography and case studies were used that refer to the theme, as well as the use of the history of port unions. From the research, it was possible to understand more clearly how the port unions were established and the reasons that led them to remain strong, even after the loss of some of the duties performed before the implementation of the OGMO.

Keywords: Trade unions, port work, OGMO.

INTRODUÇÃO

O comércio e a indústria seguem historicamente concatenados à navegação e estão imbricados aos processos de transporte das cargas no interior do porto e sua proximidade. Da mesma forma os serviços servem como apoio à navegação, no que concerne ao manuseio de carga no navio e no pátio; transporte de mercadorias nas instalações em terra, dentre outras atividades ligadas ao espaço comercial e industrial portuário (VASCONCELOS, 2011). As exportações e importações de cargas influenciam diretamente a Balança Comercial do país, são responsáveis pela abertura de frentes de trabalho. As atividades, normalmente, são realizadas por trabalhadores com vínculo empregatício - empregos diretos - ou por trabalhadores terceirizados e/ou avulsos - empregos indiretos.

Entende-se por trabalhadores portuários com vínculo aqueles contratados no regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e prestam serviços nas empresas envolvidas nas atividades portuárias. São as Agências Marítimas, Operadores Portuários, Alfândega, Polícia Federal, ANVISA, Serviços de lanchas, Rebocadores, Praticagem, dentre outras diretas ou indiretamente ligadas ao transporte marítimo. Por trabalhadores portuários avulsos compreende-se aqueles que prestam serviços diretamente nos cais, navios e/ou armazéns; mas não são regidos pela CLT, possuem o registro e/ou cadastro no OGMO.

A finalidade deste estudo é entender o processo que envolve os trabalhadores nos portos capixabas; como ocorreu a organização das categorias sindicais dos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs); as mudanças ocorridas a partir da Lei nº 8.630/93, de 25 de fevereiro de 1993, Lei de Modernização dos Portos, e a institucionalização do Órgão Gestor de Mão-de-Obra no Espírito Santo (OGMO-ES). Com a Lei, os trabalhos portuários passaram por várias mudanças, os que sofreram maiores alterações foram os TPA's e seus respectivos sindicatos. Assunto apresentado neste trabalho, apoiado em entrevistas direcionadas alguns diretores dos sindicatos, bibliografia especializada e estudos de caso que referenciam o tema.

OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS

A utilização de trabalhadores nos portos capixabas remonta a chegada dos colonizadores, entretanto, de acordo com alguns estudos, a atuação dos TPA's não era muito comum. Conforme apresentado por Nascimento (1999, p. 2), no início das navegações comerciais, os navios dispunham de um número elevado de funcionários a bordo. Logo, as atividades desenvolvidas dentro das embarcações “[...] normalmente eram realizadas pela própria tripulação, o que dispensava a atuação de trabalhadores na orla portuária”. Em contrapartida, André (1998, p. 37) informa que desde o final do período colonial as navegações eram realizadas, tanto por escravos quanto por libertos, eles atuavam de forma “[...] esporádica e/ou internamente, como carregadores ou estivadores, marinheiros, remadores, barqueiros e condutores de veículos, através do sistema de ganho³ e/ou aluguel⁴”. Sobre esse assunto, Nascimento discorre:

No âmbito dessas relações sociais, os negros integrados no sistema de ganho e/ou no de aluguel, distantes do espaço de opressão e flagelação que emanava da casa-grande e senzala, com tempos e ritmos diferentes, adquiriram nessa nova relação, a possibilidade de recriar as condições de sua reprodução, sob outra lógica relacional materializada pela “*brecha assalariada*” da economia escravista urbana. (NASCIMENTO, 1999, págs. 37 e 38)

Nesse sentido, a transição espacial da associação dos negros escravos com a atividade laboral urbana configurou-se pela determinação dos próprios senhores, visto que, mesmo estando subordinados, tiveram oportunidades de conhecer métodos concretos de composição coletiva de trabalho. A partir dessa brecha, são eles, os

³ Os pagamentos eram feitos diretamente aos trabalhadores.

⁴ Os donos de escravos eram quem recebiam pelo fornecimento da mão-de-obra, porém repassava parte do ganho aos seus escravos.

negros, que operacionalizam o processo de autonomização dos trabalhadores portuários avulsos no padrão do trabalho independente e livre. (ANDRÉ, 1998).

Outro fator favorável a formação da categoria dos trabalhadores portuários, se deu pelo fato da estrutura nas instalações portuárias do Espírito Santo, até o início do século XX, era formada por diversos trapiches espalhados pela orla marítima e fluvial; enquanto a administração era realizada pelos capitalistas que atuavam no setor. Eram “[...]os consignatários das agências de navegação (armadores⁵) e das casas exportadoras” (ANDRÉ, 1998, p. 42). Como detentores do sistema produtivo, intermediaram o processo de introdução/expulsão dos trabalhadores livres nas atividades de estiva, de acordo com a prática comercial da época, conforme pode ser observado na informação de um estivador entrevistado por André (1998, p. 43),

O pessoal mais velho contava que no início quando chegava algum navio aqui tinham essas pessoas esporádicas (...) eles escolhiam as melhores de serviço, os mais fortes, os que tinham condições de fazer o trabalho. A visão era que ‘já que eu tinha que escolher aquele que estão na rua vou procurar o melhor para o trabalho (...)’ Mas só que tinham também aqueles que não tinham condições, eram franzinos, não tinham a mesma ligação e tinham chegado no porto por um motivo ou outro (...) (Est. nº 5).

Em função das precárias embarcações e/ou coordenadores do sistema produtivo portuário, o contingente que ficava à beira do cais aguardando por serviços, notou a necessidade de se organizar para defender o interesse coletivo. De acordo com José

⁵ Denomina-se aquele que física ou juridicamente, com recursos próprios, equipa, mantém e explora comercialmente as embarcações mercantis. É a empresa proprietária do navio que tem como objetivo transportar mercadorias.

Adilson⁶ diretor do Sindicato da Estiva, a categoria nasce a partir de um sentimento de solidariedade mútua, um grupo de trabalhadores, com a finalidade de criar alguns recursos de proteção e o bem comum a todos que exerciam as atividades no cais, cria uma caixinha (fundo de reserva) para atender aos trabalhadores acidentados no trabalho ou para suprir outras necessidades.

Nessa perspectiva, a formação da mão de obra dos trabalhadores portuários avulsos teve início somente no final do século XIX e consolidou no início do século XX. Em primeiro lugar, com a modernização capitalista do Porto de Vitória, no início do século XX, proporcionou acesso de trabalhadores até os navios. Outros motivos que contribuíram com a efetivação dos trabalhadores portuários avulsos foram: a Lei Áurea; imigrantes e emigrantes. O advento da Lei Áurea porque os escravos libertos já conheciam o sistema dos trabalhos a bordo dos navios e, sem ter ganho para o sustento, concentravam-se à beira do cais em busca de trabalho. A chegada dos imigrantes, no primeiro momento italianos, devido às condições precárias que encontraram, nem todos conseguiram terras para trabalhar, também forçou a busca por trabalho no cais. Os nordestinos vieram para o Espírito Santo na tentativa de encontrar melhores condições de trabalho, também se concentravam à beira do cais. A partir desses acontecimentos, tem-se o início da formação dos primeiros Sindicatos dos Trabalhadores Portuários.

ORGANIZAÇÃO SINDICAL

A organização e formação de uma categoria não é um processo simples, muitas são as variáveis que envolvem esse procedimento. Dessa forma, vários foram os problemas e dificuldades encontradas pelos trabalhadores portuários capixabas até alcançar a estabilidade e o reconhecimento da classe. Segundo Hobsbawm (2000), a

⁶ PEREIRA, José Adilson Pereira. Entrevista concedida à pesquisadora em Vitória/ES, dia 14/07/2016.

situação dos estivadores que atuavam nos portos ingleses do final do século XIX e início do XX também não foi diferente, uma vez que enfrentaram dificuldades durante o processo de formação e consolidação da classe trabalhadora. A maioria das atividades portuárias desenvolvidas nos navios não possui rotinas regulares, o que torna comum a atuação do trabalhador casual⁷. “Quanto mais pobre e mais casual o estivador, mais se apegava ele à justiça grosseira do casualismo, mesmo que esta fosse apenas a justiça da loteria na qual qualquer um podia tirar o número da sorte”. Por mais que o administrador das equipes buscasse condições favoráveis, a “[...]autopreservação impelia o estivador não-habilitado a política de solidariedade; de distribuição ‘justa’ do trabalho que estivesse disponível” (HOBSBAWM, 2000, p. 247).

De acordo com Nascimento (1999), as atividades laborais desenvolvidas pelos trabalhadores portuários avulsos, estão presentes no cotidiano da comunidade portuária capixaba desde o período colonial. Contudo, o fato de ser uma profissão permeada por particularidades que a diferem dos demais serviços prestados no mesmo segmento, a torna desconhecida pela maioria da sociedade, até mesmo para alguns que trabalham na mesma área. Ainda é comum encontrar pessoas ativas nos trabalhos ligados ao setor portuário que desconhecem a existência e a função dos TPAs. Os trabalhadores portuários atuaram por muitos anos na clandestinidade, apesar de estar presente nas atividades portuárias desde o “Brasil-colônia”. Somente em 1934, durante o governo de Getúlio Vargas, foram criados os primeiros instrumentos legais para oficializar a profissão desses trabalhadores. Os portuários passaram por vários processos de ascensão, estagnação, leis, decretos e projetos que serviram como recursos para normatizar e regularizar sua atuação. Em 1991, o Projeto de Lei nº 8/91, criado na gestão do presidente Fernando Collor de Mello, deu origem a Lei nº 8.630/93 (Lei de Modernização dos Portos), responsável pela criação das normas e

⁷ Trabalhadores sem vínculo empregatício, comparado ao trabalhador autônomo ou *free lancer*.

diretrizes regulamentadoras do profissional que atua como TPA, em toda orla portuária brasileira. (NASCIMENTO, 1999).

De acordo com Thiago Pereira Barros (2015), às contratações da mão de obra avulsa surgem com a necessidade da utilização temporária dos serviços que essa categoria executa. Tal fato ocorre devido à oscilação na demanda dessa modalidade de trabalho. O que demandou maior controle dos trabalhadores e sindicatos, como forma de padronizar e controlar essa categoria, um dos requisitos da Lei 8.630/93, foi a criação de um órgão capaz de gerenciar esse nicho do mercado de trabalho. A regulamentação e absorção da função do TPA, deu-se devido à necessidade de fechar um *gap* existente na demanda da mão de obra dessa categoria. Para realizar o embarque e desembarque das mercadorias que chegavam nos portos, era necessário a presença de trabalhadores para tais tarefas. Entretanto, não existia uma regularidade das embarcações, fato que tornava inviável a contratação permanente dessa modalidade de profissional para atender à exigência oriunda das movimentações de cargas.

Antes da modernização dos portos, ocorrida no final do século XX e início do XXI, a presença dos trabalhadores portuários avulsos já era comum. No entanto, nem todos que atuavam no porto eram avulsos. A administração do Porto de Vitória contava com grande contingente de trabalhadores efetivos, além de avulsos, que trabalham nas operações de navios e serviços de pátio. Dentre eles estavam mandadores, fiel de armazém, empilhadeiristas, feitores, guindasteiros, eletricitas, maquinistas, foguistas, marinheiros, remadores, conferentes, arrumadores, estivadores, bloco e capatazia, entre outros. Além do pessoal que trabalhava na administração dos serviços burocráticos e na gerência. Com a Lei nº 8.630/93, a maioria destas funções passaram ser exercidas por Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAS's).

Para atender a demanda de mão de obra, os portos capixabas contam com 5 (cinco) sindicatos reconhecidos na categoria de trabalhador avulso e estão sobre a

administração do OGMO, são eles: Sindicato dos Estivadores Trabalhadores Avulsos e com Vínculo Empregatício em Estiva nos Portos do Estado do Espírito Santo (SETEMEES); Sindicato dos Conferentes e Consertadores do Espírito Santo; Sindicato dos Portuários Avulsos de Capatazia, Arrumadores e dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral do Estado do Espírito Santo (SINDPAES); Sindicato dos Trabalhadores Portuários, Portuários Avulsos e com Vínculo Empregatício nos Portos do Espírito Santo (SUPPORT-ES) e Sindicato dos Vigias Portuários do Espírito Santo, conforme Convenção Coletiva do biênio de 2014 a 2016.

Os Sindicatos Portuários Avulsos (TPA'S) nos Portos Capixabas

O Sindicato dos Estivadores é um dos que têm maior relevância na operação dos navios e é o mais antigo, foi o primeiro sindicato dos trabalhadores portuários avulsos, no Estado do Espírito Santo; surgiu a partir da organização de um grupo de trabalhadores que, inicialmente, teve como interesse fornecer qualidade de trabalho e condição igualitária a todos. De acordo com Nascimento (1999), em 20 de julho de 1918, foi criado o Sindicato dos Estivadores, cuja atividade principal seria realizar as estivagens dentro dos porões dos navios, tanto no embarque quanto no desembarque de mercadorias.

Apenas em 1934, no governo de Getúlio Vargas, o Ministério do Trabalho reconheceu os trabalhadores portuários em estiva como categoria profissional, período que a União dos Estivadores passou a se chamar Sindicato dos Operários Estivadores de Vitória. Em 05 de dezembro de 1941, tornou-se Sindicato dos Estivadores em Estiva de Minérios do Estado do Espírito Santo (SETEMEES). Essa institucionalização foi resultado da primeira fase de modernização dos portos capixabas no final do século XIX e início do XX, devido a demanda do trabalho no embarque de café e movimentação do minério de ferro da Companhia Vale do Rio

Doce (CVRD), pelo Porto de Vitória, o que exigiu maior organização das equipes que atuavam nos trabalhos portuários.

As atividades desenvolvidas por esta categoria estão presentes nos serviços prestados nos portos brasileiros desde o século XVII. De acordo com Santana (2005, p. 16) “[...] em 1618, o então governador do Rio, Raul Vaz Pinto, baixou uma ordem determinando que os escravos negros fossem empregados na carga e descarga dos navios, marcando o início dos serviços regulares de estiva”, sendo essa, a origem da categoria dos estivadores, ou seja, os mesmos originaram-se no berço da escravidão. No Espírito Santo não foi diferente, o início das atividades dos trabalhadores portuários avulsos remonta ao processo histórico-econômico social do país, desde a sua colonização até os nossos dias. Segundo André (1998, p. 36), tanto os índios quanto os negros, com sua força de trabalho, exerceram uma função preponderante no desempenho do processo da “[...] economia agroexportadora do Brasil, em seus diferentes ciclos econômicos”. Nesse sentido, o laboro portuário - marítimo e fluvial - realizado na costa capixaba, à medida que necessitava de mão de obra em movimentação de carga nos navios e em terra, utilizava-se a de escravos. Apesar de não haver literatura que disponibiliza dados sobre a inclusão dos escravos nas atividades portuárias do Espírito Santo, “[...] a literatura a esse respeito evidencia que, no período estudado em questão, o setor urbano emergente era organizado em torno do mercado agroexportador existente nos principais portos do país” (ANDRÉ, 1998, p. 37).

Dessa forma, torna-se difícil precisar como ocorreu o início dos trabalhos realizados pelos estivadores. De modo geral e pelo senso comum, as informações adquiridas são que o porto do final do século XIX e início do século XX, colocou como mão de obra, em um mesmo espaço, os negros libertos, os imigrantes e os homens pobres, que tinham no porto sua fonte de sustento. A formação da primeira categoria de estivadores teve início a partir do princípio de solidariedade mútua, em função da intensificação das cargas importadas/exportadas, no limiar da expansão do

trabalho assalariado e das relações de produção capitalistas no Brasil. A finalidade era de proteger e fornecer recursos para que todos pudessem ter direito ao trabalho e a renda proveniente dessa atividade. Sabendo que foram os estivadores os precursores na prestação de serviços em movimentação de cargas e descargas dos navios que ancoram nos portos capixabas, segundo informado por André (1998, p. 40),

O surgimento dos trabalhadores flutuantes no Espírito Santo ocorre no quadro geral da instauração do trabalho livre e assalariado no cenário brasileiro, a partir de 1888, quando as condições de vida e de trabalho dos negros e mestiços se alteraram de forma significativa.

O trabalho do estivador é uma atividade de natureza braçal, de acordo com o que está definido em lei. Está designada aos estivadores a movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais e auxiliares, inclui o transbordo, arrumação, peação⁸ e desapeação, bem como o carregamento e a descarregamento das mesmas. Nas atividades realizadas com equipamento a bordo, é permitida somente a atuação da categoria específica que trabalha dentro do navio para estivar a carga, os estivadores. No trabalho de arrumar a carga estão incluídas as atividades braçais, e as realizadas com equipamentos, tais como: empilhadeira, pá carregadeira - carregamento de granel -, guindastes e portaineres⁹ utilizados para movimentação de contêineres. Nesse segmento, o estivador atua desde o trabalho braçal que consiste basicamente em colocar os calços na carga, puxar as correntes das

⁸ Fixação da carga nos porões, conveses da embarcação ou em contêineres, visando evitar sua avaria pelo balanço do mar. Desapeação: desfazer a peação.

⁹ É um guindaste de grande porte especialmente desenhado para carregar e descarregar contêineres em navios. Tem uma braçadeira de levantamento especial adaptada para encaixar nos cantos do contêiner.

lingadas¹⁰ que se soltam, até a operacionalização de guindastes e outros equipamentos que estão envolvidos na estivagem da carga.

O Sindicato dos Estivadores, entidade com 99 anos em 2017, é um exemplo nacional de organização e atuação sindical frente às demandas oriundas da categoria, é a categoria com maior representatividade sindical frente às demais entidades. “(...) os estivadores ocupam uma posição privilegiada no centro das relações de trabalho portuário, em vista de ser em torno desse segmento ocupacional que se efetiva toda a organização do processo de trabalho” (ANDRÉ, 1998, p. 156).

A segunda categoria a institucionalizar-se em Sindicato, foi o Sindicato dos Portuários Avulsos de Capatazia, Arrumadores e dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral do Estado do Espírito Santo (SINDPAES), em 20 de novembro de 1927, conforme informado por Nascimento (1999). Os arrumadores referem-se a única categoria de avulsos que até esse momento, prestam serviços nos pátios dos cais e nos armazéns, também conhecidos como ‘portos secos’¹¹. Dentre as atividades dos trabalhadores de capatazia, estão a movimentação de cargas nas instalações de utilidade pública e privada. Tal movimentação está vinculada ao “[...]recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e a descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário” (NASCIMENTO, 1999, p. 125).

A categoria dos arrumadores conseguiu ser reconhecida pela Lei nº 8.630/93, como trabalhadores avulsos em última instância. Provavelmente, esse tenha sido um dos motivos que resultou no número elevado de trabalhadores sem conseguir registro junto ao OGMO. Aos que conseguiram o registro e foram efetivados pelo OGMO - situação ocorrida com o Diretor do Sindicato dos Arrumadores, Josué King - foram

¹⁰ Amarrado de mercadorias correspondentes à porção a ser içada por guindaste ou pau-de-carga.

¹¹ É um terminal alfandegário que tem a função de facilitar o despacho aduaneiro de importação e exportação longe do litoral.

beneficiados pela lei, visto que, o que foi criado para uma categoria se estendeu às demais. A união dos sindicatos, com vistas ao fortalecimento e defesa dos direitos dos TPAs, a partir da Lei nº 8.630/93, tornou possível a conquista de algumas melhorias nas condições de trabalho e dos benefícios estendidos para toda a classe dos trabalhadores portuários avulsos, em especial a classe dos arrumadores. Ou seja, antes da vigência da lei, os arrumadores não possuíam uma representatividade relevante junto aos órgãos definidores, em comparação com as demais categorias.

O Sindicato dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga nos Portos Capixabas foi o terceiro da categoria dos portuários, segundo André (1998), foi fundado em 28 de maio de 1933. As atividades desenvolvidas pelos trabalhadores de conferência estão definidas no Artigo 57, § 3º da Lei nº 8.630/93, são elas: contagem de volumes; anotação de suas características; procedência ou destino; verificação do estado das mercadorias; assistência à pesagem; conferência do manifesto de carga e demais serviços correlatos às operações de embarque e desembarque de mercadorias nas embarcações.

De acordo com André (1998, p. 158), os conferentes possuem uma função favorecida no cerne das relações de trabalho por desempenharem o domínio da “[...] produtividade dos estivadores como meio de incrementar o capital no circuito da produção portuária. A formação de sua equipe está diretamente relacionada com a requisição dos ternos de estiva”. As equipes de trabalho são constituídas na mesma condição “[...] hierárquica existente na cadeia produtiva. Chefe, ajudante, revezador e de lingada, cujo número corresponderá ao de ternos por porão”. Isto é, se tirarem três ternos de estiva, serão três ternos¹² de conferentes de lingada. Diante do grande número de revezamento existentes nas operações, a cada carregamento há uma significativa oscilação entre as funções, oportunizando à maioria dos conferentes participar do processo de trabalho, de acordo com a reivindicação do “fluxo

¹² É cada equipe de trabalho a bordo. Normalmente, em cada porão em que haja movimentação de mercadorias há um terno de trabalhadores escalado.

comercial”. Outras funções designadas aos conferentes são as anteriormente de responsabilidade do Sindicato dos Consertadores.

Inicialmente a categoria dos Consertadores exercia as atividades em parceria com o Sindicato dos Conferentes. Em 10 de julho de 1985, eles se desvincularam do Sindicato dos Conferentes e criaram o próprio sindicato para regulamentar a categoria. Suas atividades referem-se ao conserto das embalagens de mercadorias movimentadas nos porões, tais como, costurar sacos de café; amarrar bobinas de aço dentre outras. No entanto, em decorrência do aparelhamento e desenvolvimento tecnológico na área portuária, devido à pequena demanda, as atividades exercidas pelos Consertadores, foram reincorporadas ao Sindicato dos Conferentes e tem como função, de acordo com o que está na Lei nº 8.630/93, o seguinte: nas atividades de consertadores está o 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, dentre outras. Dessa forma, o Sindicato dos Consertadores foi extinto e os seus associados foram realocados nos Sindicatos dos Conferentes e Sindicato dos Estivadores.

O Sindicato dos Vigias Portuários se organizou em categoria e fundou o sindicato em 14 de fevereiro de 1984. Os trabalhos realizados por essa categoria são bem diferenciados dos demais, os associados atuam nas atividades de vigilância e fiscalização das pessoas que entram e saem dos navios, durante a movimentação de carga nos portalós¹³, rampas, porões, conveses¹⁴, plataformas, entre outros locais do navio. A presença do vigilante é compulsória durante toda a movimentação das cargas, independentemente do tipo de carga, é necessária a requisição do vigia. A

¹³ Local de entrada do navio, onde desemboca a escada que liga o cais ao navio. É o local de passagem obrigatória para quem entra ou sai da embarcação.

¹⁴ O mais alto pavimento contínuo de uma embarcação, que se estende de popa à proa e de um bordo a outro. É também chamado de convés principal. Também conhecido como pavimento.

presença do vigilante é requisitada na chegada do navio ainda na barra, até sua saída. Quando o navio ancora na barra, a empresa responsável – Agência Marítima – pelos despachos aduaneiros e administrativos da embarcação, realiza a requisição desse profissional diretamente ao OGMO.

O embarque e desembarque de mercadorias não depende da mão de obra dos vigias portuários, motivo pelo qual, por muitas vezes, o trabalhador é requisitado pela agência e não comparece ao local de trabalho. Nesse caso, fica a critério da agência marítima responsável pelo pagamento das despesas de atracação da embarcação informar ao OGMO sobre a ausência. Quando a informação é reportada ao OGMO, o trabalhador não recebe pelo serviço e é penalizado pela falta; porém, os trabalhos não são paralisados em função da falta desse profissional.

No geral, a presença dos trabalhadores da categoria dos vigias nas operações portuárias a partir da Lei nº 8.630/93, é compulsória em todo processo que envolve a, atracação para embarque e/ou desembarque de mercadorias no porto, é necessário requisitar esse profissional. Mesmo sabendo que muitos burlam essa tarefa, ainda assim, a presença do Vigia portuário continua sendo de grande relevância para proteção e controle nos navios.

Em 05 de janeiro de 1989, foi criado o Sindicato dos Práticos¹⁵, entretanto, essa categoria já atuava nas atividades portuárias anterior à criação do sindicato na forma de empresa e associação. Trata-se de uma categoria cobiçada por muitos dos que atuam na área, em termos gerais, pode-se dizer que é a profissão mais bem remunerada na área portuária.

¹⁵ Profissional especializado, com grande experiência e conhecimentos técnicos de navegação e de condução e manobra de navios, bem como das particularidades locais, correntes, variações de marés, ventos reinantes, limitações dos pontos de acostagem e os perigos submersos e outros. Assessora o comandante na condução segura do navio em áreas de navegação restritas ou sensíveis para o meio ambiente.

Por último, o Sindicato dos Trabalhadores Portuários, Portuários Avulsos e com Vínculo Empregatício nos Portos do Espírito Santo (SUPPORT-ES); criado em 22 de janeiro de 1993, a partir da fusão entre o Sindicato dos Trabalhadores em Serviços Portuários no Estado do Espírito Santo, o Sindicato dos Motoristas em Guindastes e Sindicato dos Trabalhadores de Bloco. Apesar desse sindicato trazer em seu arcabouço a proposta de unificação dos sindicatos portuários, inserir todos os trabalhadores portuários em um único sindicato, isto não foi possível visto que existem alguns sindicatos (Estiva, Arrumadores e Conferentes) com uma história própria de luta, o que os tornam coesos e fortes; logo, essa ideia não foi acatada por todos.

O Suport-ES é o único sindicato de trabalhadores portuários do Espírito Santo que passou por unificação e mantém sua posição em defesa da junção de todos os sindicatos dos trabalhadores portuários do Estado. Está alicerçado na luta de classe sindical, com base na união dos trabalhadores portuários, sendo esse, um recurso que possibilita aos associados maior êxito. O sindicato tem como finalidade, defender e representar legalmente os interesses coletivos, ou individuais dos trabalhadores que prestam ou prestaram serviços em condição de avulsos; com vínculo ou aposentados; nos serviços portuários de capatazia, serviço de bloco, administração, apoio técnico e manutenção de equipamentos nos portos e instalações portuárias, retroportos¹⁶ e áreas conexas do Espírito Santo.

Diante do exposto, notou-se que, na primeira metade do século XX, as categorias que se organizaram em sindicatos foram: o Sindicato dos Estivadores; Sindicato dos Arrumadores e Sindicato dos Conferentes e Consertadores. O Sindicato dos Trabalhadores Portuários Marítimos na década de 1960, e os demais, a

¹⁶ Área geralmente instalada em terrenos próximos a um porto de mar aberto ou fluvial. Neste setor, são colocados os contêineres usados para carga e descarga de produtos que serão comercializados naquele país ou região. A administração do setor é feita por particulares e há grande movimentação de máquinas e estivadores.

partir do final da década de 1980. Esses fatos demonstram o quanto são novas as organizações sindicais da orla marítima. Entretanto, a preocupação em se fortalecer por intermédio dos sindicatos, surgiu diante da política de modernização e desenvolvimento tecnológico e da própria dinâmica da economia brasileira. Com a promulgação da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93), os serviços portuários passaram por diversas alterações. Muito embora no Brasil do século XXI, com todo avanço tecnológico, ainda é possível encontrarmos atividades relacionadas à movimentação de cargas desenvolvidas manualmente pelos trabalhadores portuários avulsos.

A LEI 8.630/93 E A INSTITUCIONALIZAÇÃO DO OGMO

A Lei nº 8.630/93 oriunda do Projeto Lei 8/91, publicada no Diário Oficial em 25 de fevereiro de 1993 e, em consequência da mesma, deu-se início ao processo de arrendamento dos portos organizados e à modernização. A Lei é parte do processo da reestruturação produtiva no país, com ela, mudanças importantes ocorreram na gestão portuária e, conseqüentemente, em investimentos em novos equipamentos. De acordo com Ribeiro (2015, p. 271), a Lei de Modernização dos Portos com o objetivo de alcançar a “[...] competitividade da economia nacional em decorrência da agilidade de decisões, a melhor alocação dos investimentos nos setores produtivos e a organização de uma logística própria de operação dos modais portuários”. Os propósitos primordiais tratavam da “[...] diversificação, priorização de nichos de mercado e melhoria dos resultados”. Com a modernização dos portos e a presença dos OGMO’s, ocorreram mudanças significativas no ambiente laboral da categoria de TPAs.

Até a promulgação da Lei, todos os serviços que envolviam os TPA’s eram administrados pelos Sindicatos, isto é, os Sindicatos eram responsáveis pela inclusão de novos membros, conferência e efetivação do pagamento e escalação junto às Agências Marítimas (atualmente Operadores Portuários), dentre outras atividades

envolvendo os trabalhadores, ou seja, os Sindicatos detinham todo o controle dos serviços prestados pelos TPA's. Com a Lei 8.630/93 e em consequência a implantação do OGMO, todas estas funções e outras passaram a ser executadas pelo Órgão Gestor. Dessa maneira, notou-se que as mudanças provocaram insatisfação por boa parte da diretoria dos Sindicatos e por trabalhadores que atuavam nas atividades no porto antes da institucionalização do OGMO.

CONCLUSÃO

Notou-se que a relação de trabalho e trabalhadores nos portos capixabas remonta a chegada dos europeus, desde os primórdios já era comum a atividade portuária, haja vista, que a atividade comercial e industrial está imbricada a navegação. Com isso, surge a demanda de trabalhadores para desempenhar as atividades, fundamentado nesses trabalhadores, o despertar da organização em categoria, dando assim a formação dos primeiros Sindicatos dos Trabalhadores Portuários. Esses sindicatos foram os responsáveis pela formação de uma categoria forte e coesa, até o momento são eles, os Sindicatos que lutam pelo bem-estar e interesse de todos os TPA's, mantendo contato direto com a direção do OGMO e os integrantes das Operadoras Portuárias.

A Lei de Modernização dos Portos atuou como um divisor de águas entre o modelo de trabalho arcaico, sem muitos recursos tecnológicos, trabalhos braçais, capacitação insuficiente para um modelo de trabalho mecanizado, com diversos recursos eletrônicos que auxiliam e agilizam as atividades de quase todas as categorias. A modernização gerou alguns impactos, e com eles, a certeza de que é necessário acreditar e lutar por condições melhores de trabalho, bem como, reconhecimento financeiro. Sendo o último, a alavanca propulsora para fazer valer a pena a luta por direitos e dias melhores.

REFERÊNCIAS

ANDRÉ, Marlene Monteiro. **A Consciência de periculosidade e as estratégias defensivas dos portuários avulsos no contexto portuário de Vitória, ES.** São Paulo: EDUFES, 1998.

BARROS, Thiago Pereira. **As Mudanças regulatórias dos portos brasileiros e os rebatimentos aos trabalhadores.** Publicação nos Anais do XI ENANPEGE. AISSN 2175-8875. 2015. Disponível em: <<http://www.enanpege.ggf.br/2015/anais/arquivos/7/218.pdf>>. Acesso em 29/08/2016.

BRASIL, **LEI Nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993** (Revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013) que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil03/Leis/L8630.htm_impresao.htm>. Acesso em 18/01/2016.

BRASIL, **Decreto nº 64.125 de 19 de fevereiro de 1969.** O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , usando das atribuições que lhe confere o item II do artigo 83 da Constituição e tendo em vista o disposto na letra b do parágrafo único do artigo 146 do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967. Disponível em: <<http://www.fiscosoft.com.br/index.php?PID= 101467&amigavel=1>>. Acesso em: 03/06/2016.

DICIONÁRIO BÁSICO PORTUÁRIO. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, 2ª Edição. Disponível em: <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/dicionario_2011.pdf>. Acesso em 20/09/2017.

NASCIMENTO, Hiata Anderson Silva do. **O nascimento de um novo trabalhador portuário: Reestruturação Produtiva e Corporativismo.** Campinas: UNICAMP, 1999. Dissertação (Mestrado) - Departamento de Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Campinas, 1999.

RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés. **Expansão e modernização de Vitória (sec. XX-XXI).** In: RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés *et al.* Modernidade e Modernização no Espírito Santo. Vitória: EDUFES, 2015.

SINDICATO DOS ARRUMADORES. Disponível em: <<http://www.arrumadores.com.br/historia.asp>>. Acesso: 01/07/2016.

SINDICATO DOS CONFERENTES. Disponível em: <<http://www.conferentes-es.com.br/site/site.php>>. Acesso: 30/06/2016.

SINDICATO DOS ESTIVADORES. Disponível em: <<http://www.estivas.com.br/>>. Acesso: 30/06/2016.

SUPPORT, Disponível em: <<http://www.suport-es.org.br/quemsomos.asp>>. Acesso: 30/06/2016.

HOBSBAWM, Eric. **Os Trabalhadores: Estudos sobre a História do Operariado.** Rio de Janeiro: Paz e terra, 1981

_____. **Os Trabalhadores: Estudos Sobre a História de Operariado.** 2ª edição. São Paulo: Ed. Paz e Terra. 2000.

VASCONCELOS, Flavia Nico. **A voz da cidade portuária: a presença do porto urbano em Vitória/ES.** Rio de Janeiro: Interseções [Rio de Janeiro] v. 16 n. 2, p. 409-424, dez. 2014. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intersecoes/article/viewFile/16598/12471>>. Acesso: 30/05/2016.

Entrevistas

KING FERREIRA, Josué. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Vitória, dia 01/07/2016.

PEREIRA. José Adilson. Entrevista concedida à Gracineide M. de Souza em Vitória, dia 14/07/2016.