

## TECNOLOGIA, TRABALHO E MODERNIZAÇÃO: UMA ANÁLISE DA ESTIVA NO CEARÁ APÓS A REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA

Tuany Maria Sousa Moura<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6836-8691>

Autor para correspondência e-mail: [tuanymoura@ifpa.edu.br](mailto:tuanymoura@ifpa.edu.br)

---

### Palavras-chave

Estivador  
Reestruturação produtiva  
Porto  
Trabalho

### Keywords

Docker  
Productive restructuring  
Port  
Job

### Palabras clave

Docker  
Reestructuración productiva  
Porto  
Yo trabajo

### RESUMO

O objetivo deste trabalho é discutir as transformações objetivas ocorridas a uma categoria específica de trabalhadores portuários, no caso, os estivadores do Porto de Fortaleza, em função da implantação da Lei 8630/96 que deu início a um projeto de reestruturação produtiva nos portos de todo o Brasil. Como referencial teórico, foi utilizado autores da sociologia do trabalho, que destacam as transformações contemporâneas causadas pela difusão do modelo toyotista de produção nos países de terceiro mundo e a analítica do poder em Foucault para observar as estratégias dispensadas pelos trabalhadores frente às mudanças. Metodologicamente foram realizadas entrevistas com oito estivadores, dois gestores e observações diretas do trabalho desses profissionais *in loco*. Dentre as repercussões da lei observadas, destaca-se a redução da autonomia por parte dos estivadores tanto no modo de fazer seu trabalho, quanto no seu poder de negociação e articulação.

### ABSTRACT

#### TECHNOLOGY, WORK AND MODERNIZATION: AN ANALYSIS OF THE STATE IN CEARÁ AFTER THE PRODUCTIVE RESTRUCTURING

The objective of this paper is to discuss the objective transformations that occurred to a specific category of port workers, in this case, the dockers of the Port of Fortaleza, due to the implementation of Law 8630/96 that initiated a project of productive restructuring in the ports of the whole. Brazil As a theoretical framework, we used authors from the sociology of work, which highlight the contemporary transformations caused by the diffusion of the Toyotist model of production in third world countries. Methodologically interviews were conducted with eight dockworkers, two managers and direct observations of the work of these professionals *in loco*. Among the repercussions of the law observed is the reduction of the autonomy of the dockworkers both in the way they do their work, as well as in their negotiating power.

### RESUMEN

#### TECNOLOGÍA, TRABAJO Y MODERNIZACIÓN: UN ANÁLISIS DEL ESTADO EN CEARÁ DESPUÉS DE LA REESTRUCTURACIÓN PRODUCTIVA

El objetivo de este documento es discutir las transformaciones objetivas que ocurrieron en una categoría específica de trabajadores portuarios, en este caso, los estibadores del Puerto de Fortaleza, debido a la implementación de la Ley 8630/96 que inició un proyecto de reestructuración productiva en los puertos del conjunto. el Brasil. Como marco teórico, utilizamos autores de la sociología del trabajo, que destacan las transformaciones contemporáneas causadas por la difusión del modelo de producción toyotista en países del tercer mundo. Metodológicamente se realizaron entrevistas con ocho trabajadores portuarios, dos gerentes y observaciones directas del trabajo de estos profesionales *in loco*. Entre las repercusiones de la ley observada está la reducción de la autonomía de los trabajadores portuarios, tanto en la forma en que realizan su trabajo, como en su poder de negociación.

---

<sup>1</sup>Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará- IFPA).

## INTRODUÇÃO

Vão ver os homens que embarcam à noite, misteriosamente, levando sob o braço sobretudos e embrulhos; vão ver os homens que trabalham na descarga dos navios. São negros e parecem formigas que levassem enormes fardos. Andam curvos como se em vez de sacos de cacau carregassem sobre as costas o seu próprio destino desgraçado. E os guindastes, como monstros gigantescos que rissem dos homens, levantam fardos incríveis que ficam balançando no ar. E rangem e gritam e andam sobre trilhos, guiados pelos homens de macacão que estão trepados dentro dos cérebros dos guindastes (AMADO, 1995, p. 27).

Quem são esses homens que, em tempo, confundem seus corpos com as máquinas que manipulam? De outro modo observamos que, ao conduzirem as máquinas, estas exercem seu domínio sobre esses homens, através do sistema de propriedade privada que os submetem a vender sua força de trabalho, tal qual conhecemos na descrição de Marx sobre o modo de produção capitalista.

No contexto brasileiro, diferente dos países desenvolvidos, os portuários e ferroviários formaram as primeiras categorias de trabalhadores urbanos livres. Eles tiveram grande importância na divulgação do movimento comunista e nas reivindicações dos trabalhadores em geral (SARTI, 1981). Suas condições de trabalho e vida, semelhantes nos portos de todo o Brasil, ajudaram na constituição de um poder de negociação maior, influenciando, através de suas conquistas, as regulamentações que diziam respeito ao seu trabalho que se estendia ao funcionamento de todos os portos nacionais (SILVA, 2004).

O trecho acima, retirado de um livro chamado *Jubiabá*, da autoria de Jorge Amado, ajuda a ilustrar as condições de trabalho do estivador na referência histórica do autor (aproximadamente na década de 1935). Ele também ilustra a percepção que o protagonista da narrativa em questão elabora sobre a relação entre o homem que trabalha e a tecnologia que maneja, o que, no caso acima descrito, traduz-se no desgaste do trabalho braçal, no sofrimento e na estigmatização dos corpos na estiva.

Essa percepção sobre o trabalho da estiva – pautada na condição do trabalho braçal – é sugestiva de um tempo em que a habilidade e a força física eram requisitos fundamentais ao indivíduo que se candidatava a vaga de estivador<sup>1</sup>. Isso porque o carregamento e descarregamento dos navios exigia condicionamento físico para manipular cargas por meio de instrumentos com tecnologia limitada. Além disso, tais requisitos compunham, assim como os valores relativos à valentia, à masculinidade e ao personalismo, elementos de distinções e classificações entre os próprios trabalhadores construídos a partir da objetividade desse cotidiano de trabalho (SILVA, 2004).

Atualmente, o serviço na estiva funciona de uma forma bem diferente no que se refere tanto as relações de trabalho quanto a forma de execução do serviço diário. Uma série de reformas foram inseridas na administração dos portos brasileiros, acompanhadas por investimentos em tecnologia e mudanças no regime de trabalho, visando o aumento da competitividade nacional e a consequente redução dos custos desse tipo de transporte (REIS; BRITO, 2011).

Esse movimento de reestruturação produtiva nos portos modificou consideravelmente o cotidiano dos profissionais dedicados aos trabalhos portuários, dentre eles, os sujeitos dessa pesquisa, os estivadores. Dessa forma, o presente artigo, tem como objetivo estudar as relações entre a modernização, o emprego de mudanças na organização do trabalho portuário e suas repercussões entre os estivadores do Porto de Fortaleza (CE), também conhecido como Porto do Mucuripe. Trata-se de uma reflexão extraída a partir do trabalho monográfico e do relatório de pesquisa intitulado “Reestruturação produtiva dos portos e seus impactos na saúde dos trabalhadores: estudo comparativo entre os portos do Mucuripe e do Pecém no Ceará<sup>2</sup>” dos anos de 2011 e 2012. A pesquisa consistiu de observações sistemáticas no porto durante a realização das atividades de trabalho com realizações de entrevistas nessas mesmas ocasiões. Durante esses dois anos, foram realizadas entrevistas com gestores do OGMO, técnicos e engenheiros de segurança no trabalho, filmagens das atividades cotidianas dos trabalhadores, metodologias do projeto de pesquisa descrito acima que foram aproveitadas e ajudaram a criar uma proximidade com os trabalhadores citados nesse trabalho. Também foram realizadas entrevistas na sede

<sup>2</sup>Considerando ainda que a tecnologia disponível era redimensionada a realidade econômica de cada porto brasileiro – quanto menor participação econômica no quadro portuário brasileiro menor a possibilidade de investimentos – encontramos aí um processo de modernização descontinuo e que obrigou os trabalhadores portuários a conviverem com o arcaico e o moderno durante longos períodos.

<sup>3</sup>Edital n. 002/2009. Programa de Pesquisa para o SUS-PPSUS.

do sindicato da categoria com 8 estivadores e uma com o representante do sindicato da época. É importante destacar que foram criados pseudônimos para preservar a identidade dos entrevistados.

Para que o leitor compreenda a dimensão das mudanças realizadas a partir da efetivação da Lei 8630/96, marco da reestruturação produtiva no setor, inicialmente, serão explicados alguns aspectos do trabalho portuário avulso, notadamente o do estivador, que caracterizaram uma realidade anterior a essas mudanças. Em seguida, será situado o percurso do porto do Mucuripe em relação a modernização, bem como o contexto e repercussões da criação da Lei de Reestruturação dos Portos 8630/96 no cotidiano de trabalho do estivador.

### O TRABALHO PORTUÁRIO ANTES DA LEI DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA NOS PORTOS (8630/96)

**Figura 01** - Imigrantes empregados na estiva do café, no porto santista: até 320 kg (6 sacos) nas costas. (Cartão postal da primeira metade do século XX).



Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0219.htm>

A realidade do trabalho braçal conviveu com o desenvolvimento histórico de luta da categoria pelo controle do mercado de trabalho (*closed shop*) (DIEGUÉZ, 2012). Momentos antes dessa conquista, o contrato para o serviço da estiva era realizado na *paredé*<sup>3</sup> onde os estivadores se aviltavam na disputa por uma vaga no terno<sup>4</sup> que estaria a ser formado pelo contramestre do dono do navio (armador). Dessa maneira, surgiu a denominação “portuário avulso”, já que o contrato de trabalho duraria somente o período em que o estivador realizasse sua atividade, recebendo sua remuneração ao final do serviço.

O controle do mercado de trabalho pelo sindicato da categoria foi institucionalizado em 1943 no governo Vargas, através da CLT. Dessa forma, o sindicato da estiva adquiriu o controle na gestão da mão de obra, controlando exclusiva e legitimamente, o rodízio e a escalação<sup>5</sup> de trabalho na estiva. Também garantiram conjuntamente os direitos comuns aos demais trabalhadores formais, como INSS, décimo terceiro e FGTS (DIEGUÉZ, 2007). No que se refere às especificidades, segundo os entrevistados, enquanto avulso, o estivador pode ficar até seis meses sem se apresentar para trabalhar (após esse período ele precisa apresentar uma justificativa para não perder o cadastro junto ao sindicato). Dificilmente o estivador perderia seu cadastro no sindicato, até casos de agressão, por exemplo, ele não perde o número da chamada, apenas sofre uma punição

<sup>3</sup>Local onde os estivadores se concentravam a fim de conseguir uma vaga para o serviço do dia.

<sup>4</sup>Equipe de trabalho formada para a elaboração do serviço.

<sup>5</sup>Atividade no que se refere a jornada de trabalho, a definição do tamanho dos ternos de acordo com o serviço, quantidade de cargas nas lingadas, normas de segurança e remuneração diferenciada segundo a natureza das mercadorias.

como afastamento de 15 a 20 dias.

Os estivadores se orgulhavam de serem “trabalhadores sem patrão” enaltecendo sua autonomia na profissão e o controle sobre sua jornada de trabalho. Não havia uma separação rígida entre trabalho e lazer, menos ainda a existência de um mecanismo de controle da máquina sobre o trabalho. O estivador também possuía uma margem de escolha, dependendo da demanda de trabalho no porto, a respeito do dia e sob qual carga queria trabalhar (SILVA, 2004).

A jornada de trabalho, regularizada no decreto de 1943 (Decreto-Lei 5.452), era de 12 horas (com duas horas para almoço), contudo, este mesmo decreto apresenta a possibilidade de o mesmo terno assumir dois ou três turnos dependendo das condições da carga e do navio. Na realidade do cotidiano, os trabalhadores faziam seus horários estimulados pela remuneração por produtividade:

Aí nós fizemos uma lei aqui, por exemplo, o navio trazia 25 mil ton de arroz, aí tem quem pegasse o capataz pegava de capataz até descarregar a carga toda. Não era como era hoje, tinha que o capataz e o contra-mestre ficar direto até terminar. Aí eu peguei um navio aí de 20mil ton e passei 16 noites sem dormir em casa, todo dia a noite eu ia. - Mas se o Sr quisesse não trabalhar, descansar, podia? - Podia, mas é porque a gente ganhava bem, depois do trabalho feito a gente tinha uma boa remuneração (Estivador José, entrevista realizada em 23 de março de 2011).

A remuneração era calculada em cima de uma taxa por tonelada de carga transportada. Portanto, quanto maior a quantidade de carga transportada, proporcionalmente, maior seria a remuneração. A vantagem, segundo os estivadores, dessa longa jornada, era que eles podiam garantir uma boa remuneração sem serem pressionados pelo fator tempo. Contudo, essa liberdade tinha limites que se mostravam quando da incapacidade do estivador de administrar todos os riscos a que estavam submetidos, principalmente, aqueles que não estavam sujeitos a sua intervenção. Tal é o caso da oscilação da quantidade de navios no porto.

O problema é que o estivador [...] ele vem de uma mentalidade. – Ah, ganhei isso aqui hoje, posso gastar que amanhã eu vou ganhar mais. Tá entendendo? – É comum isso? É... são poucos os estivadores que hoje tem uma condição estável; na época que a gente poderia ganhar muito dinheiro, hoje não, porque hoje não tem como a gente ganhar muito dinheiro (Estivador Marcos, entrevista realizada em 22 de março de 2011).

[...] por que na verdade o que acontece: o avulso, ele ganha de acordo com o que ele faz, né?! Ele recebe a produtividade. Então, tem meses que o cara tá com um saco de dinheiro, mas aí ele pode ter um mês ruim, tá entendendo? E além do mais, tem as questões que o Marcos tava levantando, às vezes o cara se empolgava com o dinheiro que estava nas mãos dele e gastava tudo de uma só vez, né. [...] que sabe que no outro mês já vinha de novo...e num vinha, né? (Estivador Rafael, entrevista realizada em 22 de março de 2011).

Esse sistema de trabalho avulso, como relatam os depoimentos dos estivadores acima, é passível de momentos instáveis que ocorrem quando a quantidade de navios é reduzida por fatores externos. É interessante observar, nesse caso, como os riscos de mercado que somente a firma, por definição, deveria arcar, se tornam transferíveis aos seus trabalhadores sem prejuízo ou desgaste desta.

Assim, o modelo de ganho por produtividade na estiva tem essa função: a de confundir o trabalhador e fazê-lo acreditar que as longas jornadas podiam ser compensadas pela alta remuneração. Dessa forma, o estivador não se sente explorado e transforma em remuneração péssimas condições de trabalho, insegurança, instabilidades, processos de adoecimento, além de acidentes fatais ou não.

Como podemos reparar, através dos parágrafos anteriores, a natureza do trabalho na estiva, historicamente, bem como a forma como se desenvolveu, guarda diferenças em comparação ao trabalho fabril<sup>6</sup>. Por exemplo, muito embora as condições de trabalho fossem difíceis, ambientes insalubres, além do risco associado ao manejo de cargas, os estivadores gostavam da liberdade e domínio que exerciam no seu dia-a-dia de trabalho.

<sup>6</sup>Conforme afirma Canêdo (1997), o Brasil, diferente dos países europeus, não teve a formação de sua classe operária baseada nas atividades industriais, mas sim no complexo capitalista exportador, principalmente, na figura dos portuários e ferroviários. Essas atividades foram as primeiras a criarem condições para a formação de um núcleo de trabalhadores livres. Assim, as categorias de trabalho portuárias detiveram uma posição privilegiada no quadro da organização política e sindical, contudo, esse poder de negociação não significava necessariamente que eles não passassem por dificuldades, como vimos nos depoimentos anteriores.

Sobre os riscos e acidentes no ambiente de trabalho, observamos na pesquisa de campo que há poucos registros formais do período anterior a Lei sobre esses números, os técnicos e engenheiros relataram que havia pouca preocupação do trabalhador, da empresa e do sindicato órgão com a promoção de uma política de segurança no trabalho. Contudo, a memória desses trabalhadores não falha ao relatar casos de acidentes e adoecimento, tal como veremos a seguir:

Você imagina você passar 12 horas [...] por um navio desses aqui, só assim... Por isso é que hoje nós todos somos doentes. Não tem um estivador que não seja doente, coluna. – Coluna é? – É esforço físico, era braço. Fardo de algodão de 270 kg eu levantava sozinho, só eu e outro. (Estivador José, entrevista realizada em 23 de março de 2011.)

O contêiner era muito perigoso, o serviço de contêiner, essas lanças de bordo, porque o navio balança muito, era muito perigoso, era muito perigoso. Quando eu comecei eu ia com medo, eu ia sem coragem, com medo, sabe? Com medo de acidentar alguém. – Pesquisadora: Ah...o guindasteiro tem bastante responsabilidade – Estivador: Ele é o sinaleiro. Então, a gente ficava nervoso quando o navio tava balançando muito, perigoso mesmo. Já morreu muito amigo meu nesse assunto aí. Teve um navio aí que tava balançando muito, um Flotan Belém, Flamengo o navio. Esse navio lá deu um balanço que pegou dois companheiros meu, só que na hora o guindasteiro não era eu. (Estivador Henrique, entrevista realizada em 25 de março de 2011).

E-Ultimamente tá tendo pouco acidente porque depois do ogmo tem o técnico em segurança tem o engenheiro de segurança. P - Antes não tinha? E - Não. Você ia pro navio de Chinela Havaianas sem luva e capacete. Hoje tem toda uma fiscalização. (Estivador Marcos, entrevista 8 de novembro de 2011).

Lá dentro do cais aonde a gente tá trabalhando fica uma ambulância ali pertinho, todo o tempo. Aconteceu qualquer coisinha bota pra dentro e leva pro hospital, coisa que não existia antes, não existia não. O caba pegava um acidente, ficava por lá, os outros arrodando e ligando pra todo canto até ser socorrido. Ai depois do OGMO tem isso, a ambulância tá aí. (Estivador José, entrevista realizada em 23 de março de 2011).

Esse contexto sofreu mudanças, principalmente, a partir da Lei de Reestruturação Produtiva dos Portos, a 8630/93. Dentre as principais mudanças que atingiram diretamente a estrutura de trabalho dos estivadores está a criação do OGMO (Órgão Gestor da Mão de Obra), citado na resposta acima do estivador, que melhorou as condições de segurança no trabalho, mas retirou do sindicato o monopólio da contratação e gestão da estiva substituindo-o nas suas funções<sup>7</sup>. Essa nova regulamentação, assim como a progressiva, porém, descontínua modernização, provocaram mudanças no cotidiano da estiva criando conflitos e novos discursos relativos a ética do trabalho entre os estivadores.

### **A MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA NO PORTO DO MUCURIPE (FORTALEZA-CE)**

Os trabalhadores portuários avulsos realizam as funções relacionadas ao setor operacional nos portos, ou seja, são os responsáveis pelo transporte de cargas dos porões dos navios para o cais do porto. A complexidade do seu trabalho está relacionada às cargas que transporta, as suas formas de manipulação e as condições em que são realizados esses trabalhos. A tecnologia, por conseguinte, influencia dessa maneira no seu cotidiano por interagir com o estivador no seu processo de trabalho, escrevendo uma história dessa relação.

O porto de Fortaleza, até a modernização, não se caracterizava como um dos maiores e mais lucrativos terminais portuários do Brasil (FILHO, 2007). Isso explica, em parte, a ausência de investimentos em equipamentos mais modernos até os anos 90. A pauta de exportações e importações do porto configuravam as condições do trabalho braçal e imprimiam na memória dos estivadores os castigos aos seus corpos e o seu sofrimento ao transportar determinadas cargas. Contudo, é interessante destacar que durante as entrevistas

<sup>7</sup>A responsabilidade desse novo órgão foi a de assumir as funções que antes eram realizadas pelos sindicatos de cada categoria de trabalhadores avulsos, dentre elas: a) Organizar a escala e os turnos de trabalho dos estivadores sindicalizados; b) Fornecer os equipamentos de segurança ao trabalhador; c) Negociar o valor das taxas que seriam cobradas por cargas transportadas; d) Apurar e repassar os encargos sociais (INSS); e) Arrecadar dos operadores portuários os pagamentos pelos serviços prestados e repassá-los ao estivador.

percebe-se que esse sofrimento muitas vezes era ressignificado no grupo como atos de masculinidade e destreza, principalmente se envolvessem situações de perigo.

Nas entrevistas, os estivadores atribuem o tempo de serviço braçal à sacaria que se estendeu, com pequenas mudanças na sua manipulação, até os anos noventa e a implantação do OGM com a Lei 8630/93. A descrição de algumas cargas, como a do Algodão, permite ter a noção de como a tecnologia mudou a forma de trabalho, tornando-o menos braçal na medida em que era promovida sua inserção nesse cotidiano.

O algodão, nos relatos da década de 1980, classificado como carga geral, espontaneamente se destacou no relato dos estivadores quando estes recordavam da época em que o trabalho era “difícil”. Segundo os estivadores, tratava-se de um produto difícil de manusear, perigoso e que despendia considerável esforço físico:

[...] antigamente a sacaria...a sacaria era mais pesado. O algodão, o algodão, por exemplo. Na minha época, dois homens pegavam ele no ombro, cada saco um par. Eram dois homens pra virar aquele bicho. Aí passava um cabo de aço no meio, engatava aqui pelo guindaste e o guindaste botava pra fora. Na época, né? (Estivador Lucas, entrevista realizada em 27 de abril de 2011).

Nessa época, a quantidade de estivadores por terno era, em média, composta por 8 homens ou mais. Tratava-se de um serviço que dependia muito da capacidade física destes trabalhadores, mesmo após a possibilidade do uso de guindastes; pois ainda era necessário o estivador usar a força física para empilhar cada sacolão que tinha versões de 40kg a 80kg. Além disso, mesmo com a disponibilidade de uma tecnologia mais avançada no mercado, era o exportador--utilizando como parâmetro de decisão os custos e a concorrência--quem decidia a forma com que a carga era transportada. Por isso, os estivadores adquiriram um conhecimento, na prática, de todas as formas de manuseio existentes na sua geração.

Das informações retiradas das entrevistas, a partir da década de 1990, segundo a visão dos entrevistados, foram ocorrendo relativas melhoras em comparação com a década anterior:

O Trabalho na estiva [...] Quando eu entrei aqui em 93, para trás já era mais pesado, era trabalho escravo mesmo, escravo, entendeu? - Quando eu entrei em 93, já não era tão... Era pesado, porque você já imaginou? Um porão desse aqui, esse porão aqui é pequeno, entendeu? Esse porão que você está vendo aqui ele é pequeno. Tem navio com porão maior (...) sacaria, sacaria de castanha, sacaria de arroz, de 100 quilos cada saco. Aí era 8 dentro do porão, esse aqui, ficava 2 no canto, 2 no outro, 2 noutro e 2 no outro (um estivador em cada extremidade do porão do navio), fazendo a lingada, entendeu? (Estivador Chico, entrevista realizada em 18 de abril de 2011).

Apesar de considerar uma melhora, existe ainda uma quantidade de mercadorias transportadas como sacarias, mas, ao que se pode destacar, a melhora nos equipamentos contribuiu para a sensação de alívio em relação a este tipo de embalagem no final da mesma década. Um dos depoimentos que confirma essa explicação:

A mudança começou a partir de 99 [...] não! 97 quando começou a modernizar o porto que começou a chegar equipamentos mais modernos como guindaste as empilhadeiras maiores que veio de fora com a capacidade de melhorar o porto (Estivador Henrique, entrevista realizada em 25 de março de 2011).

Quase todos esses fatores que influenciam no trabalho portuário-- ou seja, as dimensões dos navios, a disposição das cargas e mesmo os portos-- tiveram mudanças impulsionadas pela containerização (FILHO, 2007). O contêiner<sup>8</sup> foi o fator tecnológico que, bem antes da Lei <sup>1</sup>, promoveu a reestruturação produtiva no trabalho portuário. A partir da sua criação desenvolveram-se outras tecnologias adaptadas a esse tipo de carga, como: guindastes, pontes rolantes (nos portos mais avançados), navios de maiores dimensões e, conseqüentemente, portos com cais mais profundos para receber esses navios (FILHO, 2007). O porto do Mucuripe, por exemplo, ficou pequeno, porque não dispunha de tanta capacidade para armazenagem de contêineres, logo, sua disposição de espaço ficou complicada por causa a incapacidade do porto de crescimento físico nas suas mediações.

<sup>8</sup>Estamos falando de uma grande caixa de aço -- [...] de 7 a 14m, aptos a abrigar até 50 t de carga [...] (OLIVEIRA, 2000, p. 24) que comporta cargas de quase todos os tipos, desde frutas a roupas ou produtos eletrônicos. Sua adoção foi de grande importância para a uniformização das cargas a nível internacional, facilitando ainda mais o comércio globalizado.

Na medida em que essas inovações são inseridas nos portos, também surge a necessidade de um trabalhador mais qualificado especificamente para a manipulação das novas tecnologias. No caso da estiva, a Marinha (e posteriormente o OGMO) oferece os cursos de habilitação do estivador para determinado equipamento, como por exemplo, Operador de Guindaste de Terra. Contudo, esse movimento de transformações faz com que a tecnologia dispense metade da equipe de trabalho. Assim, a inovação do Porto promove a qualificação e a possibilidade de maiores rendimentos de um trabalhador, em detrimento da dispensa de 50% da equipe anterior de trabalho, segundo a percepção dos estivadores. No caso dos trabalhadores avulsos, onde suas normas de trabalho possuíam uma ligação direta com as diretrizes portuárias dadas em Lei-- o que dificultava a simples dispensa da mão-de-obra-- foi necessária uma edição desses decretos anteriores em favor da modernização. Dessa forma, através da Lei 8630/93, empresários, governo e demais interessados no setor de importação e exportação, conseguiram enxugar, da escala, cerca de metade dos trabalhadores avulsos, dentre eles os estivadores. Fizeram isso oferecendo aos estivadores uma indenização em dinheiro para os que deixassem o trabalho portuário (DIEGUÉZ, 2007).

Outra possibilidade trazida pela Lei foi a contratação de mão-de-obra pelas operadoras portuárias de outros trabalhadores portuários sob o regime da CLT. Contudo, os Trabalhadores Portuários Avulsos, os TPAs, dentre eles os estivadores, ainda mantém uma cota de participação obrigatória em cada serviço oferecido pelas operadoras portuárias<sup>9</sup> no porto. No contrato direto, a perda de remuneração é notável, além do tempo de serviço que se torna fixo.

### **REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA, MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA E LEI 8630/93**

A elaboração do projeto de Lei, que orientou as primeiras configurações do que viria a ser a também chamada Lei dos portos, iniciou na mesma época em que o Brasil adotava uma postura neoliberal de governo, na década de 1990, com Fernando Collor e Fernando Henrique, posteriormente.

No campo político-econômico, esse sistema político foi a grande inovação do capital. As crises políticas e econômicas que se acumularam ao longo da década de 1960 e 1970 deram início a reestruturação produtiva do sistema capitalista a fim de recuperar as taxas de lucro ameaçadas pela concorrência dos países centrais no comércio mundial. A partir de então, desenvolveu-se uma forma de capitalismo flexível que atingiu de sobremaneira o processo de trabalho e a regulamentação das relações trabalhistas. No que concerne às transformações nas normas trabalhistas, através do movimento político-ideológico neoliberal, assistiu-se ao processo de flexibilização da legislação que rege os trabalhos formais promovendo sua desregulamentação e consequente precarização (ALVES, 2007).

Já no setor produtivo, a inovação aconteceu com o advento de um novo modelo de acumulação mais conhecido como toyotismo. Esse modelo promove uma continuidade da racionalização capitalista no modo de produção, seguindo, portanto o mesmo objetivo fordismo/taylorismo; contudo, introduz elementos novos adaptáveis a situação da crise de demanda que se apresentava ao cenário capitalista. Nesse sistema, a produção é vinculada a demanda do mercado consumidor, mas ao contrário do modelo anterior de produção em massa, oferece produtos individualizados, apresentando uma produção variada e heterogênea. No seu processo de trabalho, valoriza o trabalho em equipe com uma multivariada de funções ao passo da fragmentação parcelar do fordismo. Para a reposição das peças utiliza o método *kanban*, a fim de operar com o mínimo de estoques e o complexo produtivo da empresa é organizado de maneira horizontal, de modo que a firma se concentre na sua especialidade, deixando que os demais produtos utilizados como bens intermediários para o seu trabalho seja realizado por outras empresas. Este modelo promove, assim, a chamada terceirização e “des-territorializa” a produção (ANTUNES, 1999).

Nessas mudanças, o setor portuário é estratégico porque compõe um elo da cadeia logística que altera o preço final dos produtos por meio de seus serviços e funções alfandegárias, por conseguinte, enquanto integra uma fase da circulação do produto ele não agrega valor, apenas custos, segundo esse raciocínio. Dessa forma, tornar o setor mais produtivo por meio da competitividade entre portos significa uma redução de custos que, por sua vez, proporcionará um aumento de receita para as empresas que utilizam o transporte marítimo. Essa competitividade existe no porto porque, além de item responsável pelo fluxo das mercadorias, seu funcionamento e suas atividades geram riquezas. Dessa maneira, no núcleo dessa riqueza encontramos a operação

<sup>9</sup>Empresas que oferecem o serviço de transporte.

portuária, ou seja, o serviço realizado pelo transporte do fluxo de cargas, que por sua vez, a partir da Lei de Modernização foi reorganizado sob as estratégias da reestruturação produtiva disponíveis na atualidade, dentre elas, alguns dos princípios da organização toyotista explicada acima e as determinações decorrentes da busca de uma flexibilidade de acumulação.

### **REPERCUSSÕES DA MODERNIZAÇÃO: A DISCIPLINA E A DESAUTORIZAÇÃO.**

#### **AS MUDANÇAS NAS RELAÇÕES DE PODER**

Para Foucault (1979), o poder não é uma instância que se detém, ou se personifica na figura de um sujeito que fale em seu nome; pelo contrário, o poder se aproxima da teia cotidiana de relações entre os indivíduos. Nesse sentido, para o autor, inexistente um centro de poder que emana sobre os indivíduos de maneira descendente, o que seria uma concepção corrente acerca do poder vinculado aos aparelhos do estado que relacionava o poder ao significado de repressão e/ou ideologização. Na sua análise sobre as relações de poder, o autor inova, justamente por fugir das concepções legitimadas no discurso científico predominante até então, trazendo a noção de poder um aspecto positivo e construtivo que é a produção de um saber específico.

Ao examinar o cotidiano dos estivadores antes da Lei, observamos que estes dispunham de uma série de manobras e táticas com efeitos de poder que utilizavam, com o objetivo de melhores oportunidades de trabalho. Da mesma forma, essas táticas constituíam um saber cotidiano produzido com o objetivo de reduzir as incertezas do trabalho portuário avulso no Porto de Fortaleza, como vimos em relação a quantidade de navios.

Ainda discorrendo sobre as relações de poder, Foucault explica a relação dialética entre poder e verdade, esta última entendida como “[...] o conjunto das regras segundo as quais se distingue o verdadeiro do falso e se atribui ao verdadeiro, efeitos específicos de poder” (FOUCAULT, 1979, p 11). As lutas sociais pelo efeito verdade-poder se concentram justamente nesse poder de enunciar e impor normas de conduta de acordo com o regime de verdade da sociedade.

Essa disputa no porto iniciou com a implantação da Lei, onde trabalhadores e OGMO disputam a forma legítima de execução do trabalho em todas as suas instâncias desde as medidas disciplinares impostas pelo OGMO no cotidiano, até os direitos de nomeação que era dado pelo sindicato. Por sua vez, a implantação da Lei segue o regime de verdade de nossa sociedade pautada pelo discurso científico, ou seja, o discurso da necessidade de modernização nas condições globalizadas.

Dessa forma, são incentivadas mudanças de conduta dos estivadores no porto que se adaptem a nova ordem normalizadora da organização do trabalho, seja ela relacionada a disciplina ou ao discurso qualificante. Nesse conflito, onde outros parâmetros estão se estabelecendo, observamos a valorização do trabalhador qualificado em curso sobre equipamentos de manipulação tecnológica mais avançada em detrimento daqueles que tem apenas sua experiência como conhecimento e ferramenta de trabalho. Para o porto moderno, mais vale um novo trabalhador dócil sem a carga de experiência para o trabalho do que um saudosismo do estivador antigo pelos seus tempos de liberdade.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

É muito comum nas entrevistas ouvir a frase: “Essa Lei 8630/93 só veio pra prejudicar o estivador”. Nem sempre a explicação seguinte à afirmativa é narrada de maneira coerente; mas do contrário, às vezes se encontram afirmações de uma vivência que percebe a mudança, mas não consegue articular sua dimensão com a realidade. É dessa forma que a ingenuidade mais presente, de uma maneira geral nos entrevistados, consiste em resumir as transformações ditas pela Lei de Modernização na transferência das funções do sindicato para o OGMO. De fato, essa transferência das questões relacionadas a gestão da mão-de-obra constitui a transformação mais visível, mas isoladamente, não é capaz de explicar a tendência e o processo a que se propõe a Lei 8630/93.

A reestruturação produtiva nos portos que impulsionou a criação da Lei 8630/93, foi, por um lado, o resultado de um movimento maior de transnacionalização capitalista na era da acumulação flexível, como também sofreu influências desse modo de organização do trabalho que se expandia em diversos setores produtivos. No que se refere aos Portos, constatamos que seu papel, sobretudo, após a segunda guerra mundial foi assumindo uma dimensão cada vez mais mercadológica nesse movimento de importação e exportação que define sua existência. Como item importante na circulação de mercadorias, os terminais portuários foram envolvidos



no processo de redução de custos e influenciados pela racionalização no sistema produtivo no interior de seu funcionamento onde foram adotadas as estratégias do sistema toyotista. Dessa forma, a Lei procurou seguir as diretrizes do sistema Toyota, comuns também a outros modelos de produção, ou seja, a combinação entre intensificação do trabalho e incremento tecnológico. No plano político-ideológico o contexto de criação desse movimento de modernização portuária teve suas primeiras iniciativas no Plano de Desestatização do Governo Sarney, mais ainda no governo Collor de conhecido direcionamento neoliberal.

Em relação às condições de trabalho, podemos observar que a inserção tecnológica aos poucos modificou o cotidiano do estivador tornando-os menos dependentes do esforço físico. Contudo, a modernização dos equipamentos, sobretudo com a invenção e efetivação do contêiner no mercado, foi a primeira causadora do processo de reestruturação produtiva tornando sem utilidade, sob a visão do empregador, cerca de metade do contingente de mão de obra e promovendo uma necessidade de qualificação aos que permaneceram na estiva.

E, por fim, observa-se que por causa das condições de relativa autonomia e liberdades anteriores à aplicação da Lei, as mudanças estabelecidas pela reestruturação produtiva, repercutem com mais intensidade para os estivadores do que trabalhadores dos setores convencionais de trabalho. Seu cotidiano simplesmente não mudou somente o nome daqueles que lhe intermediam o trabalho—como se tivesse ocorrido uma simples transferência de atividades—mas está em curso, sobretudo, a mudança dos parâmetros valorativos no campo portuário e, com isso, a autonomia legítima que detinha o estivador antes da Lei.

## REFERÊNCIAS

ALVES, Giovanni. **Dimensões da Reestruturação Produtiva**. São Paulo, SP: Boitempo, 2007.

AMADO, Jorge. **Jubiaba**: romance. 52ª ed. Rio de Janeiro, RJ: Record, 1995.

ANTUNES, Ricardo L. C. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo, SP: Boitempo, 1999.

BRASIL. Lei n. 8630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instituições portuárias e das outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília/DF, p. 2351.

DIEGUÉZ, Carla Regina Mota Alonso. **De OGMO (Operário Gestor de Mão de Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão de obra)**: modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas de São Paulo, 2007. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8132/tde-31082007-101311/pt-br.php>>. Acesso em 02 Out. 2012.

FILHO, Alcides Goularti. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. **Revista Economia e Sociedade**, Campinas/SP, v. 16, n. 3 (31), p. 455-489, dez. 2007.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro, RJ: GRAAL, 1979.

REIS, Fábio H.; BRITO, Johnatan R.S. “Caminhos e descaminhos” do sistema portuário nacional. **Anais do XVI SEMINÁRIO DE PESQUISA DO CCSA**, 2010. Disponível em: <<http://www.ccsa.ufrn.br/seminario2010/anais/artigos/gt6-02.pdf>>. Acesso em 04 nov. 2011.

SARTI, Ingrid. **Porto Vermelho**: os estivadores santistas no sindicato e na política. Rio de Janeiro, RJ: Paz e Terra, 1981.

SILVA, Fernando Teixeira da. **Valentia e cultura de trabalho na estiva de Santos**. In: BATALHA, Cláudio H. M.; FORTES, Alexandre; SILVA, Fernando Teixeira da. **Cultura de Classes**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2004.