

XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires, 2009.

# **A era dos contêineres: reformas nos cais e reterritorialização do trabalho portuário.**

Elenise Scherer.

Cita:

Elenise Scherer (2009). *A era dos contêineres: reformas nos cais e reterritorialização do trabalho portuário*. XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-062/1362>

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

# A era dos contêineres: reformas nos cais e reterritorialização do trabalho portuário

*Elenise Scherer*

*Professora da Universidade Federal do Amazonas,  
UFAM*

*Pesquisadora do CNPq*

*elenise@internext.com.br*

## INTRODUÇÃO

Em 1993 foi aprovada no parlamento brasileiro a lei sobre a Modernização Portuária que referendou institucionalmente as inúmeras transformações tecnológicas, como também modificou radicalmente as relações de trabalho nos portos brasileiros. Essa lei é a materialização legal das mudanças globais e das injunções externas que afetam o Brasil ao adotar as idéias neoliberais a partir dos anos 90. Em decorrência o mundo do trabalho portuário, especialmente, dos doqueiros<sup>1</sup>, é profundamente afetado. Essa categoria de trabalhadores na *era dos contêineres* (Pigenet, 2000) tem, hoje, como em tempos pretéritos um papel fundamental na circulação da mercadoria no âmbito da mundialização.

---

<sup>1</sup> De acordo com PIGENET, Michel “ *etymologiquement, le vocable d’origine anglaise, s’applique aux travailleurs des docks. Les Dockers : retour sur le long processus de construction d’une identité collective en France. XIX e. – XXe siècles. Gêneses n. 42, mar 2001. Cf. SILVA, Fernando Teixeira da. A Carga e a Culpa. São Paulo: Editora Hucitec, 1995.*

Na conjuntura nacional e internacional dos anos 90, profundamente marcada pelas mutações do mundo do trabalho, novamente o tema dos portos e dos trabalhadores portuários voltam com insistência na cena histórica brasileira tanto no discurso empresarial e oficial com o chamado *Custo Brasil*. Não se trata de idéia nova, mas de um ensejo histórico já que a modernização dos portos brasileiros sempre foi constante no discursos empresariais desde há muitos anos. Tais dilemas não parecem ser uma particularidade do mundo portuário brasileiro, transpassam fronteiras e soberanias. O debate sobre o tema, deparo-me com inúmeras referências e significados históricos senão iguais, mas muito próximo; a experiência do mundo dos doqueiros franceses, especialmente, aqueles do Porto de Havre, localizado no estuário do rio Sena, na Normandia. Esta comunicação tento mostra a *revolução dos conteneures* no âmbito da desterritorialização da mercadoria e hipermobilidade do capital na mundialização que vão impulsionar as reformas tecnológicas e as modificações pós-fordistas do mundo do trabalho portuário.

### **A reforma portuária: a conteneurização do cais no porto de Havre**

Desde início dos anos 70, a França vive um paradoxo devido a inadaptação do sistema portuário francês à mundialização do espaço marítimo e de mercado. Este paradoxo, como observa Collin pode ser traduzido pelas dificuldades econômicas, sociais e urbanísticas sem precedentes das cidades portuárias francesas ( 1999, p. 41). A lei de Autonomia portuária de 1965, criou seis grandes portos autônomos, nos quais o Estado francês passava a concentrar a atividade industrial portuária ( isto é, o transporte de cargas pesadas a granel e de conteneires nas Zonas Industriais Portuárias – ZIP petroquímica ou da metalurgia com os pés na água) e a maioria de investimentos estatais.

Mas, a mundialização das economias e a intensificação das trocas das mercadorias não poderiam se efetuar sem uma mutação profunda dos obstáculos que impediam o desenvolvimento do transporte marítimo (Lê Marchand,1994, p.98). Os portos mundiais, se transformaram em pontos de passagem obrigatória e da intermodalidade desde os anos 70 com a “ *revolução dos conteneires*” que modifica radicalmente as condições de custos e das trocas das mercadorias. As mudanças globais colocam em evidencia a falta de infra-estrutura mais moderna dos portos franceses, que se subsumia na polarização nos tráfegos pesados no âmbito da lógica da industrialização portuária. A nova economia e a armazenagem apresenta numerosos problemas de adaptação a concepção francesa do porto como serviço público da industrial nacional, no momento em que a mundialização leva todas as praças portuárias a confrontar suas ofertas comerciais. Razão para o governo francês estabelecer como prioridade a re-organização da manutenção portuária, assim como uma flexibilização de gestão e da força de trabalho nos seus territórios portuários . A partir de 1992, um *novo paradigma técnico-*

*organizacional* (Le Marchand, 1994, p.45 ) que passa a vigorar nos portos franceses recoloca os doqueiros sob o regime salarial comum e devolve às empresas de manutenção a gestão de seus funcionários.

No porto do Havre fundado em 1517 e localizado no limite Sul do plateau de Caux e na margem direita do estuário do rio Sena, situado no coração da fachada oeste francesa e europeia trata-se do primeiro porto francês em *conteneurs*. E ali que se encontra o pólo industrial francês cuja zona portuária é dominada pelo complexo petro-químico e indústria automobilística.

### **Re-territorialização do trabalho portuário havrais**

Os estudos historiográficos consultados nos permitem afirmar que as condições de trabalhos dos doqueiros já descrita por Hobsbawn no século XIX ( 1981, p.209) não se diferem entre diversos portos em diferentes continentes. No século XIX e XX as condições de trabalho são registradas como deploráveis e ocorriam em ambientes espacial e socialmente desfavoráveis. Não muito diferente de outros portos os dockers carregavam sacos de mais de 100 k sobre as costas, na cabeça e nos ombros durante longas jornadas de trabalho. O envelhecimento prematuro da maior parte dos trabalhadores portuários traduz a intensidade dos esforços realizados e das agressões sofridas. Pode-se dizer que a **era do músculo**, como denomina Pigenet (2000, p 315 ) *o principal saber fazer dos doqueiros residia nas suas capacidades e habilidades de se adaptar as incertezas de uma atividade laboral condicionadas pelas flutuações metereológicas e comerciais da navegação e transporte marítimo.*

No passado o sistema de trabalho portuário, como mostra Pigenet “ *pode-se resumir dentro da alternativa de trabalho livre ou do trabalho regrado*” (2000, p. 369), ou seja, contratual, até os anos 1947. A contratação dos doqueiros era feito diretamente pelos sindicatos da categoria que disputavam com os patrões portuários o recrutamento e a seleção para o trabalho portuário No início do século XX os sindicatos tinham o monopólio de contratar e distribuir o trabalho alternadamente. Além disso, a presença dos intermitentes e dos trabalhadores ocasionais nos portos franceses tornava ainda mais complexo as formas de trabalho portuário. Embora não seja uma particularidade dos portos franceses, os intermitentes se submetiam à concorrência com os ocasionais (desempregados, viajantes sem destinos, ferroviários entre outros em busca de um salário de sobrevivência), aos escassos postos de trabalho. O exército de mão de obra de reserva desvalorizava constantemente o valor da força de trabalho e possibilitava as inúmeras formas de clientelismo e favoritismo que presidia a contratação dos *dockers* pelos contra-mestres e que não se acanhavam de pechinchar e diminuir o custo da mão de obra. Esse procedimento tão comum nas filas de recrutamento aliava-se aos critérios da origem comum: parentesco, vizinhança, região etnia e nacionalidade nos momentos de contratação.

Complete-se o quadro com os trabalhadores ocasionais<sup>2</sup> que não trabalhavam habitualmente no porto, e vinham fazer o contrato nos períodos de fortes atividades ou quando estavam desempregados, concorrendo com os doqueiros existentes (Pigenet, p. 379).

Desde de 1944 ao fim dos anos de 1960, o porto de Havre é colocado ao serviço da industrialização de integração européia, pode-se, por isso, explicar a criação do Bureau Central de Mão de Obra – BCMO- administração tripartite e da Caixa Nacional de Garantia dos Doqueiros- CAINAGOD e do estatuto dos doqueiros de junho de 1947, pelo Ministério de Trabalho francês. Essa lei estatutária criada com a participação das instituições patronais de manutenção portuária e da Federação Nacional dos Portos e Doqueiros fundado em 1901 já previa a criação de Bureau Central de Main – d’ Ouvre - BCMO, dentro das grandes portos franceses financiado conjuntamente pela Chambre de Comércio e pelo Porto Autônomo du Havre.

Com o novo estatuto jurídico muda radicalmente a forma de contratação doqueira; instaura-se o contrato de trabalho, os doqueiros passam a ser registrados no BCMO por meio de uma carteira de identidade. Esse documento tem não só um valor simbólico que os identifica como doqueiros, mas possibilita uma racionalidade jurídica ao regular o contrato de trabalho. A lei de 1947 prevê o contrato prioritário dos doqueiros detentores do documento da carteira profissional ( Pigenet, p. 372) e por meio dela passam formalmente a estabelecer contratos de trabalhos, exercer os direitos políticos e sindicais reconhecidos pelo Estado. Inicialmente, esta lei não pode ser aplicada em Havre devido a dispersão dos doqueiros em face do declínio do tráfico comercial/portuário nos anos finais da II Guerra Mundial (Pigenet, 2000).

Cabe ao BCMO a responsabilidade de recrutamento e de contratação os doqueiros, a partir das demandas dos operadores portuários, além de regular a produção local e dirimir os pequenos litígios entre empregadores portuários e doqueiros. Cabe também a produção uma série de estatísticas sobre o movimento do trabalho doqueiro e examinar e selecionar as demandas individuais de atribuição. A lei estatutária de 1947 garante a regularidade dos contratos e tenta assegurar a repartição igualitária do trabalho, “ *velho sonho dos dockers coloca o fim do favoritismo em marchandage*” (Pigenet, p. 372). A história registra que no Havre, até 1925, o pagamento de uma parte dos salários era em álcool (Lê Marchand, 1994, p.64), e portanto, as relações trabalho nos cais se caracterizam como preocupante pelo governo francês. Razão, para intervenção por parte do Estado com objetivo de remediar a desorganização do contrato de trabalho. Barsman (1999, p. 155), mostra que au Havre havia um quadro numeroso de doqueiros imediatamente após a guerra. Em setembro de 1947, existiam em torno de 9.200 doqueiros, dos quais 6.000 eram profissionais e 3.200 ocasionais. Este

---

<sup>2</sup> Eric Hobsbawn ao analisar o *trabalho ocasional* nos portos ingleses, denomina-o de “ contratação casual” que eram atraídos para os cais grande números de remanescentes dispostos a tentar serviço para o qual o mínimo de força, experiência e regularidade bastavam. (1981, p. 213).

número foi decrescendo nos anos seguintes. Em janeiro de 1956 contava-se com 4.407 doqueiros e 59 ocasionais nos portos havrais

A partir dos anos de 1966, quando os portos franceses começam a se conteneurizar, o Estado se retira-se de suas ações regulatórias e começa a romper com o quadro nacional de CAINAGOD e do Estatuto de 1947, em favor de um regime mais concorrencial. A partir daí, opera em favor da desregulamentação do sistema portuário no âmbito da mundialização e ao mesmo tempo que a diminui os investimentos públicos que provocam a degradação do sistema portuário, cria as condições para o movimento de substituição para conceder aos operadores privados a gestão dos portos. A necessidade de harmonizar as políticas de transportes dos países membros da União Européia conduzem a reforma de 1992. As lógicas comerciais planetárias exigiam o tempo de giro na produção e a redução do tempo de circulação de mercadorias.

O Ministério Trabalho e o BCMO vinham registrando entre 1964 a 1980 um decréscimo na força de trabalho portuária decorrentes dos ganhos de produtividade em períodos precedentes e da conteneurização dos cais. Em 1981, contava-se com 3.500 doqueiros profissionais; em 1989 há uma diminuição para 2.137 dockers ( Barsman, p. 218 ) nos portos du Havre ao mesmo tempo em que aquele espaço portuário se expande em face das vastas implantação da Zona Industrial Portuária-ZIP, resultando do desenvolvimento da industrialização chamada de “ *pés dentro d’agua*” (química, petroquímica e siderurgia).

Face a esta inflexão e malgrado o desemprego nos portos du Havre, o Estado assumiu o compromisso de pelo menos manter o sindicalismo e unidade política dos doqueiros. Esse movimento, de reorganização geográfica-espacial e do trabalho que, diga-se – não era uma especificidade dos portos franceses, são mundiais e parecem ser irreversíveis, pois como afirmou Harvey? “ *O incentivo a criação do mercado mundial, para a redução de barreiras espaciais e para a aniquilação do espaço através do tempo, torna-se onipresente*” (1990, p. 212).

Com a reforma de 1992 mudou não só paisagem geográfica como adota-se um novo paradigma técnico –operacional (Le Marchand, 1994) A responsabilidade do Estado se reduz no que diz respeito a manutenção portuária. Esta substituição tem como contrapartida a privatização dos equipamentos e a extensão do espaço público concedido aos operadores portuários.

Modifica-se o regime de trabalho dentro dos portos marítimos e institucionaliza uma nova lógica do mercado de trabalho portuário. Com a reforma, os dockeiros são elevados na condição de trabalhadores como os outros assalariados franceses. Eles são, agora, compostos de dockeiros profissionais, mensalistas e mantêm um contrato de trabalho com os empregadores portuários por prazo indeterminado. As empresas de manutenção portuária são obrigadas a recrutá-los prioritariamente. Os doqueiros intermitentes passam a regidos por um sistema de relações

contratuais permanentemente estável com o empregador. Os intermitentes devem ser portadores da carteira profissional e seu contrato de trabalho é feito por um período de duração determinado e com possibilidade de ser renovado, desde que a dinâmica portuária assim demandar. O tempo de flexibilidade absoluta ficou para trás e a intermitência deixa de ser sinônimo de precariedade.. Embora a reação os trabalhadores portuários tenha sido feroz, especialmente os intermitentes, que se opunham a *uma mensualização por entendê-la como sinônimo da entrada da subordinação salarial e de sua inserção no direito comum*, a articulação política entre as autoridades portuárias e do patronato foi mais forte. A institucionalização da intermitência foi uma estratégia encontrada para *responder as flutuações do tráfico nos portos* ( Pigenet,2000, p.312). Ora, o volume dos contratos de trabalho depende da dinâmica portuária, portanto da movimentação das cargas e a competitividade dos portos no âmbito da mundialização, exige que se disponha a todo instante de excedente de mão de obra disponível graças ao qual as empresas de manutenção dos portos poderão responder as demandas portuárias. Em outros termos a competitividade dos portos na mundialização depende de sua capacidade de reunir sem tardar os operários para carregar e descarregar rapidamente os navios que chegam e que partem. A intermitência é intrinsecamente necessária e decorre da dupla preocupação das empresas de manutenção de ao mesmo tempo limitar os efetivos do seu pessoal permanente e de garantir a fluidez do trafico portuário com a existência de uma mão excedente e disponível.

A reforma de 1992 restaurou as prerrogativas patronais especialmente o controle sobre o trabalho. Por outro lado, os doqueiros em defesa prioritária de emprego agarraram-se no reconhecimento do artigo 2 da lei 06/12/1947, que assegurava os postos de trabalho “ *no interior dos limites do domínio público marítimo ou fluvial*” (Pigenet, 2000). Na luta pela preservação do espaço de trabalho defenderam fortemente que os doqueiros fazem parte do patrimônio portuário, argumento que terá eco internacional como se verá quando analisar as transformações no mundo do trabalho portuário brasileiro. As preocupações de com o desemprego consideras absurdas pelos sindicalistas lhes obrigam a retomar a Carte G –1967 (Federation CGT dès Ports et Docks) que garantia aos dockers a prioridade absoluta do contrato de trabalho nos cais franceses. Nesse contexto, as empresas privadas do setores portuárias manifestam-se inquietude diante dos riscos no mundo fabril diante de uma mão de obra reputada como indócil. Os doqueiros se adaptam a nova situação e com o tempo, entretanto o discurso sindical evolui no sentido de reafirmação da singularidade do *métier*. Concretamente os sindicatos reivindicam a fechamento do acesso aos cais para a instauração das cartas profissionais, dando o direito uma prioridade de contrato, a distribuição igualitária do trabalho e a indenização das vagas do desemprego.

Dois anos mais tarde, em 1994, o porto du Havre conta com 1.000 doqueiros mensalista absorvidos pelos serviços das empresas de manutenção portuária, mais um excedente continua a existe e gerar

um volante de 350 entre eles. Sobre os cais, muitos percebem já os efeitos econômicos e ainda as conseqüências ulteriores sobre os efetivos de dockers, suas condições de trabalho e sua capacidade de preservar as forças estáveis desde uma década.

A Lei de 1992, em vigor por 16 anos nos portos franceses, trouxe mutações profundas nas relações de trabalho na *era do conteneur*, desagregou o trabalho das equipes e as formas de cooperação simples que constituíam as bases das solidariedades operárias. Por fim, o trabalho nos cais se re-territorializou. Mas, nada indica que as características sindicais e a forte identidade corporativa dos doqueiros franceses tenham desaparecido (Pigenet, p.323)

### **A reforma portuária e a re-territorialização do trabalho portuário brasileiro: Longa travessia**

Os trabalhadores portuários entre os doqueiros e estivadores principalmente os do porto de Santos<sup>3</sup>, fundado em 1888 e considerado o maior porto brasileiro, não tinham melhores condições de trabalho e os demais portuários sofriam um regime de opressão. Mas, as deploráveis condições de trabalho vão estimular o início das lutas portuárias que começam pouco a pouco a mudar a partir de um longo processo de organização dos trabalhadores portuários que estimulados pelos portuários e marítimos de outras nacionalidades que aportavam nos portos brasileiros numa demonstração de “*les constructions de solidarités transnationnelles sont effectives*” (Pigenet, 2006, p.40) vindas de várias partes do mundo e que intercambiavam experiência e solidariedade. Acrescente-se também a organização política dos demais segmentos do operariado brasileiro, principalmente aqueles ligados aos movimentos anarquistas e partidos comunistas.

Durante muito tempo a forma de contratação portuários era feita pelos próprios sindicatos das categorias portuárias e pela Companhia das Docas, instituição estatal que administrava a grande maioria dos portos brasileiros. Nos anos 80 durante o período da transição democrática, após muita luta no debate constituinte os portuários conseguiram ser inseridos na Constituição de 1988 (art. 7, XXX) na categoria de trabalhador **avulso**, com a mesma igualdade entre os trabalhadores com vínculo contratual. Entretanto, a promulgação da Constituição e as legislações complementares vão ocorrer num contexto histórico e político em que o ideário neoliberal se aproxima do Brasil e no contexto em que começa a tramitar na Câmara Federal a lei de privatização dos cais brasileiros.

Nos anos 90, quando a lei 8.630/93, denominada de Modernização Portuária foi aprovada na Câmara Federal por pressão dos empresários portuários ao mesmo tempo em que o Plano de Estabilização do governo Cardoso (1993-2002), consubstanciado pelas idéias do *Consenso de*

---

<sup>3</sup> . Tomamos como referência o Porto de Santos por se tratar do mais antigo e mais importante porto brasileiro. Deste porto foram protagonizadas grandes lutas portuárias que se pulverizaram por todo os portos nacionais.

*Washington*, define os ajustamentos estruturais que condicionam a emergência de um novo modo de inserção do Brasil dentro da economia mundial. Contexto favorável para o empresariado brasileiro ditar a política operacional portuária inserida na desregulamentação e as privatizações da economia brasileira. A lei da Modernização Portuária é, pois, uma resposta ao chamado **Custo Brasil**

Apesar a reação dos trabalhadores portuários a lei foi aprovada com tranqüilidade no Câmara Federal. A conjuntura política era desfavorável a embates mais fortes da sociedade brasileira que se encontrava confusa diante das debate da mídia e do discurso oficial sobre as reformas estruturais necessárias a modernização do país. A Lei revogou uma legislação de 50 anos e reformulou a prestação de serviços nos portos brasileiros. Mas, como nos portos franceses foi lhe permitido a presença dos sindicatos das categorias portuárias.

Essa racionalidade jurídica retira da responsabilidade das antigas Docas e dos sindicatos a contratação dos trabalhadores portuários para os serviços nos cais brasileiros. Estabelece um outro ordenamento jurídico ao criar a Órgão Gestão da Mão Obra –OGMO, que se torna responsável pelo recrutamento e seleção da mão de obra *avulsa* denominada doravante de Trabalhadores Portuários Avulsos-TPAs. Chegou ao fim o monopólio dos sindicatos sobre os contratos de trabalhos portuários.. Em cada porto “organizado”, ela é a entidade de gestão portuária destinadas a racionalizar as relações salariais internas dos portos, notadamente dentro da definição de um estatuto comum aos trabalhadores das Companhias as Docas e dos *avulsos*. A escalação é feita num sistema de rodízio entre os TPAS, quebrando com uma prática de anos clientelísticas e favoritismo entre os trabalhadores portuários. Além de criar uma terminologia geral para todos os segmentos de trabalhadores notadamente, os doqueiros e estivadores, a lei dividiu os TPAS entre os **registrados** e **cadastrados**. Os **registrados**, no sistema de escalação rodiziária, tem precedência sobre os **cadastrados**. Os **cadastrado** são os excedentes da mão de obra e funcionam como exército de reserva dos **registrados**, ou seja, semelhantes aos intermitentes franceses. Cabe A OGMO, prioritariamente escalar os **registrados** mas se estes não forem suficientes para atender a demanda do serviço portuário, o excedente de força da força de trabalho – **cadastrados** – são chamados, desde que obedeçam a escala de rodízios também dos cadastrados. Com isso a o novo estatuto jurídico não só fragmentou ainda mais o trabalho como provoca constantemente conflitos entre os portuários.

Mas, por outro lado, ela esvaziou o potencial político dos sindicatos que ora reagem ou procuram se adaptar a nova forma de trabalho nos cais. Se a reforma portuária francesa colocou os doqueiros no regime salarial comum dos demais assalariados, com todos os direitos sociais assegurados pelo *L'État Providence*, no caso brasileiro, apesar de uma legislação específica eles também são considerados trabalhadores como os outros *desde que inseridos no enorme setor informal do mercado de trabalho brasileiro, por isso mesmo, a denominação de avulso. Daí reside a diferença fundamental.*

## Bibliographie

- BARZMAN, John. Les relations entre les pouvoirs publics et les dockers au Havre XIX e – XX e siècles. IN : Dockers de la Méditerranée à La mer du nord : des quais et des hommes dans l’histoire. Aix en Provence. Edisud, 1999
- HOBSBAWN, Eric. Sindicatos Portuários. IN : *Os Trabalhadores*. São Paulo : Civilização Brasileira, 1981.
- HARVEY, David. A condição Pos-Moderna. São Paulo : Editora Loyola, 1993
- LE MARCHAND, Arnaud La Structuration dès marchés du travail portuaire ». Thèse de Sciences Economiques. Université de Paris X- Nanterre, 1994
- MONIE, Frederic. Intégration productive e t villes portuaires dans le Marcosur. IN : Ville Productive et mobilization des territoires. Paris : L’Harmattan, 2006.
- PIGENET, Michel. Solidarité internationale et fermeture professionnelle: les horizons multiples dès dockers français. Revue Matériaux pour l’histoire de notre temps. BDIC- Bibliothèque de documentations internationale contemporaine, n. 84 octobre-décembre 2006. Paris. 2006
- STRATTON, Simon. Marxist Theory, the globalization of Port Development and the role of Labour. Joscci, n. 02, 2000
- SILVA, Fernando T da. *A Carga e a Culpa*. São Paulo : Editora Hucitec e PM de Santos, 1995.
- VELTZ, Pierre. *Mondialization, Villes et Territoires*. Paris: PUF, 2007.