



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SOCIOECONÔMICO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SERVIÇO SOCIAL

Leandro Nunes

A carga da culpa e a culpa da carga: relações de trabalho e saúde no porto
de Itajaí

Florianópolis
2023

Leandro Nunes

A carga da culpa e a culpa da carga: relações de trabalho e saúde no Porto de Itajaí

Tese submetida ao Programa de Pós-graduação em Serviço Social da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção parcial do Grau de Doutor em Serviço Social.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Lara.
Coorientadora: Profa. Dra. Maria Fátima Ferreira Queiróz

Florianópolis

2023

Nunes, Leandro

A carga da culpa e a culpa da carga: :relações de trabalho e saúde no porto e Itajaí / Leandro Nunes ; orientador, Ricardo Lara, coorientador, Maria Fátima Ferreira Queiróz, 2023.

471 p.

Tese (doutorado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Socioeconômico, Programa de Pós-Graduação em Serviço Social, Florianópolis, 2023.

Inclui referências.

1. Serviço Social. 2. Trabalho Portuário. 3. Precarização do Trabalho. 4. Saúde da classe trabalhadora. 5. Movimentação de mercadorias. I. Lara, Ricardo . II. Queiróz, Maria Fátima Ferreira . III. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Serviço Social. IV. Título.

Leandro Nunes

A carga da culpa e a culpa da carga: relações de trabalho e saúde no porto de Itajaí.

O presente trabalho em nível de doutorado foi avaliado e aprovado, em 22 de junho de 2023, pela banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof.(a) Prof^a. Dra. Carla Regina Mota Alonso Diéguez

Escola de Sociologia e Política de São Paulo. Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo

Prof. Dr. Caio Sgarbi Antunes.

Faculdade de Educação Física e Dança. Universidade Federal de Goiás

Prof. Dr. Paulo Marques Alves.

Departamento de Sociologia. Iscte – Instituto Universitário de Lisboa

José Reginaldo Inácio.

CNTI - Secretaria de Educação. Pesquisador do Neptqsal

Prof. Dr. Jaime Hillesheim.

DSS/PPSS UFSC. Universidade Federal de Santa Catarina

Certificamos que esta é a versão original e final do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de Doutor em Serviço Social.

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Prof.(a) Ricardo Lara Dr.(a)

Orientador(a)

Prof^a. Dra. Maria de Fátima Ferreira Queiróz

Coorientadora.

Florianópolis, 2023.

AGRADECIMENTOS

Meus agradecimentos iniciais vão à minha família no geral, dando destaque especial aqueles que estiveram a todo momento ao meu lado dos momentos mais difíceis aos mais alegres. Minha mãe, meu irmão, minha cunhada, minha vó, meu padrasto, meus tios/irmãos. Passamos por momentos turbulentos ao longo dos últimos anos. Agradeço também a meus familiares “pouco” mais distantes, da família de meu falecido pai, tio, tia e vó. Não poderia aqui deixar de agradecer a meus amigos de longa data (Leandro (led), Lucas, Rafael, Tio Nô, Laércio, dentre outros...), em especial aos amigos do futebol de segunda-feira, que me deixou “lúcido” em momentos de tensão, em especial na reta final da tese e de problemas familiares. E principalmente a Vivaldo, Carlos, Isaías e Dulciléia *in memoriam*. Quis a vida que vocês viajassem antes do combinado.

A meu orientador Ricardo Lara e coorientadora Maria de Fátima Queiroz, meu obrigado não apenas pela orientação, mas, em especial, pelos debates em sala de aula, em conversas de bar, de corredores (quando a pandemia ainda não existia), pelos diálogos on-line. Enfim, pelo incentivo constante pelos estudos e pela busca do conhecimento e pela importância do porquê desenvolver estudos na área do mundo do trabalho e saúde da classe trabalhadora. Estendo meus agradecimentos a todas e todos os participantes do Núcleo de Estudos e Pesquisa: Trabalho, Questão Social e América Latina, pelos debates vezes ou outras acalorados sobre a formação sócio-histórica do Brasil, mundo do trabalho, modo de produção capitalista etc.

Agradeço também a banca examinadora da defesa de qualificação e da tese, que para além de aceitarem prontamente nossa solicitação de composição, realizaram importantes destaques em tom de crítica construtiva lá na qualificação, momento ímpar na formação de doutoramento, e, que certamente se manterão as mesmas na defesa desta tese: Prof.^a Dra. Carla Regina Mota Alonso Diéguez, Prof. Dr. Caio Sgarbi Antunes, Prof. Dr. Paulo Marques Alves, José Reginaldo Inácio e Prof. Dr. Jaime Hillesheim.

Agradeço, ainda, aos demais professores do Programa de Pós-Graduação em Serviço Social: Beatriz, Helenara, Vânia, Helder, entre outros. Bem como a equipe de técnicos administrativos de nosso programa (Gabriela Martins e Salezio Schimtz). Nossas trocas de saberes, experiências etc., não apenas me enobreceram profissionalmente, mas também, pessoalmente. Agradeço de igual forma, aos discentes a quem tive a imensa satisfação de lecionar, durante oito meses em que fui professor substituto no Departamento de Serviço Social da Universidade Federal de Santa Catarina, e, incluo aqui os/as professores e professoras deste departamento. A convivência durante este tempo, sempre me fez colocar em xeque as questões candentes do mundo.

Não poderia deixar de mencionar aqui, o agradecimento aos trabalhadores portuários do porto de Itajaí que se propuseram, ainda que com diversos limites a participarem de nossa pesquisa, as informações por vocês transmitidas tiveram valor significativo para nossas análises, nos “aproximando” da realidade a qual vivenciam diuturnamente em seu espaço laboral. É a vós, trabalhadores portuários de Itajaí, independentemente de terem participado ou não, que dedicamos esta tese. Agradeço ainda a Superintendência do Porto de Itajaí, pela ajuda com algumas informações e revistas a nós cedidas, quando

visitamos o porto. Tenham certeza, que haverá a devolutiva desta pesquisa a vós.

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e Fundação de Amparo a Pesquisa e Inovação de Santa Catarina (FAPESC), pela concessão da bolsa, uma vez que sem a mesma, a dedicação exclusiva aos estudos e pesquisa seriam impossíveis.

A todas e todos deixo meus sinceros agradecimentos.

Há lágrimas nos seus olhos estivador
Não tenho vergonha de chorar
Olhe o cais por inteiro tem navio a perder de vista
E eu estarei aqui somente olhando
Porque este é o lado escuro do judiciário
Não me leve a mal
Se pareço um pouco desencantado
Eu vejo os magistrados nos eventos de direito portuário patrocinados
pelos meus empregadores
Não me leve a mal
Nos tribunais dizem a bom tom
Que somos um esqueleto do passado
Como desuses no olimpo
Brincando de destruir os homens do cais
Deixando os estivadores num mar revolto na encruzilhada de
Cerberus
Onde os Deuses sequestram seu modo de vida
Uma circunstância além do nosso controle
A TV e suas notícias se tornaram
Meras peças de propaganda de nossos empregadores
Que entram como prova da verdade absoluta
Jogando areia em nossos olhos e ardendo pior que enxofre
Há lágrimas nos seus olhos
Estivador
Não tenho vergonha de chorar
Olhe o cais por inteiro
Tem navio a perder de vista
E eu estarei aqui somente olhando
Porque este é o lado escuro do judiciário
Os poderes que existem
Querem nos forçar a viver de joelhos
Mas eu morrerei do modo como estou aqui hoje
Sabendo que, no fundo do meu coração
Eles cairão em ruínas um dia

Por estar fazendo isto com o estivador
Eu estou parado com lagrimas nos olhos
Mas com o sorriso no rosto
Ha uma linha fina entre a emoção e a razão
E eu estou terminando a travessia do canal
E Netuno respeitou este estivador para atravessar as catracas
Destruir sua bicicleta para pedalar pela ciclovia
De voltar ao seu aconchego. (As lagrimas de um estivador.
<https://joresimao.blogspot.com/search?q=as+lagrimas+do+>).

Mercadoria

À venda. O meu preço é cotado por quem pode me comprar. Preço por conta própria nem em pensamento. (...). Divido a vitrine com muitos com eu e a cada dia chegam mais. Poucos saem. Ainda assim, não significa que foram comprados. Ontem mesmo um saiu: as pernas perderam a firmeza e o rosto estava desbotando. Quando isto acontece, permanecer é sentir um gosto de vitória. (...). Os conselheiros dizem que a procura está grande, nós é que somos precários. A oferta não agrada aos compradores e ninguém vai querer comprar o que não presta. Isto é parte integrante do 'novo desenvolvimento econômico'. (...). Estou à venda hoje e amanhã. Os conselheiros nos orientam a pensar assim. Manter o que chamam de 'consciência de vitrine'. Ou seja, sempre haverá oferta melhor desde que a gente consiga mostrar qualificação, aptidão, preparo execução é 'diferencial'. (...). (JÚNIOR, 2014).

RESUMO

A necessidade de navegar por rios e mares nada tem de recente na história da humanidade. Parte da literatura mundial atribui seu surgimento aos primórdios da Idade Média. Entretanto, poucos são os estudos e análises que se dedicam a esta história pelos olhares do povo latino americano, em especial o Brasil. Aqui em terras ultramarinas, a navegação por rios e, posteriormente mares, inicia-se ainda antes mesmo do dito “descobrimento” do Brasil. Ou seja, quando os povos originários se lançavam com suas canoas de madeira nos rios em busca de sobrevivência. Entretanto, esta não é a história que se conta. No Brasil, o sistema portuário, enquanto transbordo de mercadorias, inicia-se (oficialmente) nos anos 1808, quando D. João VI assina o decreto de abertura dos portos brasileiros as nações amigas, em especial Portugal e Inglaterra. De 1808 aos dias atuais o sistema portuário nacional teve avanços e retrocessos. Porém, entendemos que as transformações mais profundas se deram a partir da década de 1990, momento em que o país adota os preceitos neoliberais e se abre para o processo de privatização de alguns serviços até então sob controle do Estado ou da União. Movimento este que tem seu bojo com a aprovação da Lei nº 8.630/1993 posteriormente revogada pela Lei nº 12.815/2013. O porto de Itajaí/SC, objeto de nosso estudo, não ficou imune a tais transformações e contradições oriundas deste processo de “modernização”. Sua história inicia-se ainda nos anos 1938 e hoje é um dos principais portos catarinenses, junto ao de São Francisco do Sul. O processo de trabalho portuário se realiza no interior das áreas portuárias, e se caracteriza em suma pela movimentação de carga, descarga, conferência, armazenagem de mercadorias, bem como o trabalho de limpeza e manutenção das embarcações, distribuídos entre as seguintes atividades: capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância e bloco tal processo de trabalho é por demais instável e imprevisível, estando diariamente expostos a gases, poeiras, temperaturas altas e/ou baixas, pouca ou muita luminosidade, ruído elevado, entre outros agravantes. Podendo levar o trabalhador a desenvolver uma série de doenças relacionadas ao trabalho e/ou acidentes de trabalho que podem inclusive os levar ao óbito. Trata-se, neste sentido, de uma pesquisa qualitativa e quantitativa. Logo, esta tese tem como objeto de estudo as relações de trabalho, condições de trabalho e os impactos na saúde e segurança dos trabalhadores portuários do porto de Itajaí em Santa Catarina.

Palavras-chave: processo de valorização, lei de modernização dos portos, relações de trabalho, saúde e segurança do trabalhador portuário.

RESUMEN

La necesidad de navegar por ríos y mares no es nada nuevo en la historia de la humanidad. Parte de la literatura mundial atribuye su aparición a la Alta Edad Media. Sin embargo, pocos estudios y análisis han contemplado esta historia a través de los ojos de los pueblos latinoamericanos, especialmente de Brasil. Aquí, en los territorios de ultramar, la navegación fluvial y posteriormente marítima comenzó incluso antes del llamado "descubrimiento" de Brasil. Es decir, cuando los pueblos originarios partieron con sus canoas de madera por los ríos en busca de supervivencia. Sin embargo, esta no es la historia que se cuenta. En Brasil, el sistema portuario, como transbordo de mercancías, comenzó (oficialmente) en 1808, cuando el rey João VI firmó un decreto que abrió los puertos brasileños a las naciones amigas, especialmente Portugal e Inglaterra. Desde 1808 hasta hoy, el sistema portuario nacional ha conocido avances y retrocesos. Sin embargo, creemos que las transformaciones más profundas se produjeron a partir de la década de 1990, cuando el país adoptó los preceptos neoliberales y se abrió al proceso de privatización de algunos servicios que antes estaban bajo control estatal o federal. Este movimiento se inició con la aprobación de la Ley 8.630/1993, posteriormente derogada por la Ley 12.815/2013. El puerto de Itajaí/SC, objeto de nuestro estudio, no ha sido inmune a estas transformaciones y contradicciones derivadas de este proceso de "modernización". Su historia comienza en 1938 y hoy es uno de los principales puertos de Santa Catarina, junto con São Francisco do Sul. El proceso de trabajo portuario tiene lugar dentro de las áreas portuarias, y se caracteriza en resumen por la manipulación de la carga, descarga, comprobación, almacenamiento de mercancías, así como la limpieza y mantenimiento de los buques, distribuidos entre las siguientes actividades: capataz, estibador, comprobación de la carga, reparación de la carga, vigilancia y bloqueo. El proceso de trabajo es altamente inestable e imprevisible, con exposición diaria a gases, polvo, altas y/o bajas temperaturas, poca o demasiada luz, ruidos fuertes, entre otros factores agravantes. Esto puede llevar a los trabajadores a desarrollar una serie de enfermedades relacionadas con el trabajo y/o accidentes laborales, que pueden incluso provocar la muerte. En este sentido, se trata de un estudio cualitativo y cuantitativo. El objeto de esta tesis es, por tanto, estudiar las relaciones laborales, las condiciones de trabajo y el impacto sobre la salud y la seguridad de los trabajadores portuarios del puerto de Itajaí, en Santa Catarina.

Palabras clave: proceso de valorización, ley de modernización portuaria, relaciones laborales, salud y seguridad de los trabajadores portuarios.

ABSTRACT

The need to navigate rivers and seas is nothing new in human history. Some of the world's literature attributes its emergence to the early Middle Ages. However, few studies and analyses look at this history through the eyes of the Latin American people, especially Brazil. Here in overseas lands, navigation by river and later sea began even before the so-called "discovery" of Brazil. In other words, when the original peoples set out with their wooden canoes on the rivers in search of survival. However, this is not the story that is told. In Brazil, the port system, as a transshipment of goods, began (officially) in 1808, when King João VI signed the decree opening Brazilian ports to friendly nations, especially Portugal and England. From 1808 to the present day, the national port system has seen both advances and setbacks. However, we believe that the most profound transformations have taken place since the 1990s, when the country adopted neoliberal precepts and opened itself up to the process of privatizing some services that had previously been under state or federal control. This movement began with the approval of Law 8.630/1993, which was later repealed by Law 12.815/2013. The port of Itajaí/SC, the subject of our study, has not been immune to these transformations and contradictions arising from this process of "modernization". Its history begins in 1938 and today it is one of the main ports in Santa Catarina, along with São Francisco do Sul. The port work process takes place inside the port areas, and is characterized in short by the handling of cargo, unloading, checking, storage of goods, as well as the cleaning and maintenance of vessels, distributed among the following activities: foreman, stevedore, cargo checking, cargo repair, surveillance and block. The work process is highly unstable and unpredictable, with daily exposure to gases, dust, high and/or low temperatures, little or too much light, loud noise, among other aggravating factors. This can lead workers to develop a series of work-related illnesses and/or accidents that can even lead to death. The object of this thesis is therefore to study labor relations, working conditions and the impact on the health and safety of port workers at the port of Itajaí in Santa Catarina.

Key words: valorization process, port modernization law, labor relations, health and safety of port workers.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 1: Bloqueio continental imposto por napoleão | 48 |
| Figura 2: Destino dos navios negreiros em 1807 | 59 |
| Figura 3: Destino dos navios negreiros em 1820 | 59 |
| Figura 4: Destino dos navios negreiros em 1838 | 60 |
| Figura 5: Ciclo da dependência no Brasil | 78 |
| Figura 6: Embarque de café no porto de Santos | 80 |
| Figura 7: Repercussão da morte de Vargas | 112 |
| Figura 8: Militares no cais de Santos em 1964 | 127 |
| Figura 9: Primeiro dia após o golpe de 1964 | 128 |
| Figura 10: Matéria jornal A Tribuna, noticiando a prisão de Sérgio Martins ... | 131 |
| Figura 11: Contêiner de 20 e 40 pés, e navio porta contêiner | 147 |
| Figura 12: Geração de navios pós 1956 | 147 |
| Figura 13: Guindaste para movimentação de contêineres | 150 |
| Figura 14: Portêiner em operação | 150 |
| Figura 15: Protótipo do que hoje são os navios Ro-Ro | 151 |
| Figura 16: Navios Ro-Ro hoje | 152 |
| Figura 17: Formas de unitização de cargas | 152 |
| Figura 18: Grab e Shiploader respectivamente | 153 |
| Figura 19: Funcionamento do serviço Inbound e outbound | 184 |
| Figura 20: Sistema Cross-docking | 184 |
| Figura 21: Sistema Just in time | 185 |
| Figura 22: Serviço de transporte multimodal | 185 |
| Figura 23: Configuração das obras nos portos organizados, planos PAC 1 e 2 | 207 |
| Figura 24: Distribuição dos portos organizados | 230 |
| Figura 25: Distribuição dos terminais de uso privativo dentro e fora da área do porto organizado | 221 |
| Figura 26: Distribuição dos portos catarinenses | 223 |
| Figura 27: Porto de São Francisco do Sul | 228 |
| Figura 28: Porto de Imbituba (1880-2010) | 231 |
| Figura 29: Porto de Laguna | 234 |
| Figura 30: Porto de Navegantes | 235 |

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 31: Porto de Itapoá | 237 |
| Figura 32: Movimento de caminhões no porto de Itajaí | 241 |
| Figura 33: Complexo portuário Itajaí e Navegantes | 242 |
| Figura 34: Localização dos 4 berços do porto de Itajaí | 242 |
| Figura 35: Localização das áreas de armazenamento porto de Itajaí | 243 |
| Figura 36: TUP's do complexo portuário de Itajaí..... | 245 |
| Figura 37: Localização do terminal de passageiros Itajaí | 246 |
| Figura 38: Área do porto de Itajaí | 247 |
| Figura 39: Estrutura porto de Itajaí anos 1900 | 249 |
| Figura 40: Construção molhe no porto de Itajaí em 1946 | 251 |
| Figura 41: Porto de Itajaí 1948 | 251 |
| Figura 42: Carregamento de madeira no porto de Itajaí em 1950 | 251 |
| Figura 43: Embarque de madeira no porto de Itajaí 1940-1950 | 252 |
| Figura 44: Estrutura administrativa do porto de Itajaí | 253 |
| Figura 45: Porto de Itajaí durante a enchente de 2008 | 265 |
| Figura 46: Enchente destrói parte da área do porto de Itajaí | 265 |
| Figura 47: Efeito do ciclone no canal de acesso aos portos de Itajaí e Navegantes | 266 |
| Figura 48: Paredão de contêineres no terminal da Apm Terminals | 278 |
| Figura 49: Pátio do porto de Itajaí, sem contêineres janeiro de 2023 | 279 |
| Figura 50: Carros substituem os contêineres no porto de Itajaí | 279 |
| Figura 51: Time dos estivadores, campeão municipal em 1951 | 285 |
| Figura 52: Carregadores de café | 325 |
| Figura 53: Arrumação sacas de café no porão do navio | 326 |
| Figura 54: Acondicionamento ou retirada do sal | 326 |
| Figura 55: Descarga de sacas de café | 332 |
| Figura 56: Trabalhadores disputando uma vaga no terno de trabalho | 342 |
| Figura 56: Ponto de chamada eletrônica porto de Itajaí | 381 |
| Figura 57: Atividade de contramestre de estiva | 381 |
| Figura 58: Arrumação do café | 381 |
| Figura 59: Acondicionamento sacas de café | 382 |
| Figura 60: Embarque de celulose | 382 |
| Figura 61: Arrumação de granéis sólidos | 383 |
| Figura 62: Conferência de carga | 383 |

| | |
|----------------------------------------------------|-----|
| Figura 63: Soltura/engate de castanhas | |
| 2386 | |
| Figura 64: Destravamento de castanhas | 387 |
| Figura 65: Acidente com caminhão | 390 |
| Figura 66: Árvore dos problemas regulatórios | 390 |

LISTA DE QUADROS

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Quadro 1: Modelos de gestão portuária | 177 |
| Quadro 2: Portos organizados e suas respectivas autoridades portuárias | 218 |
| Quadro 3: Distinções entre os TUP's dentro e fora da área do porto organizado | 261 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabela 1: Previsão investimentos em Cr\$ nos portos (1986-1989) | 158 |
| Tabela 2: Investimento no setor portuário do setor público e privado entre os anos 2007 e 2012 | 203 |
| Tabela3: Dados referentes a movimentação de mercadorias nos portos organizados (2021) | 214 |
| Tabela 4: Dados referentes a movimentação de mercadorias nos TUP's (2021) | 215 |
| Tabela 5: Movimentação de mercadorias (longo curso, cabotagem e vias anteriores) portos organizados | 216 |
| Tabela 6: Movimentação de mercadorias de longo curso, portos organizados e privados | 216 |
| Tabela 7: Movimentação de mercadorias cabotagem, portos organizados e privados | 217 |
| Tabela 8: Movimentação de mercadorias no porto de Itajaí em toneladas de 1975 a 2000 | 262 |
| Tabela 9: Movimentação de mercadorias de longo curso e cabotagem no porto de Itajaí em toneladas de 1975 a 2000 | 262 |
| Tabela 10: Movimentação no porto de Itajaí (cais público e APM) entre os anos 2011 e 2018 | 263 |
| Tabela 11: Movimentação porto de Itajaí 2019 a 2022 | 266 |
| Tabela 12: Relação de trabalhadores por atividade em novembro de 2020 | 297 |
| Tabela 13: Relação de trabalhadores por atividade em agosto de 2022 | 297 |
| Tabela 14: Dados sobre oferta de trabalho e engajamento entre 2018 e 2022 | 298 |
| Tabela 15: Nível de escolaridade novembro de 2020 | 299 |
| Tabela 16: Nível de escolaridade agosto de 2022 | 300 |
| Tabela 17: Idade dos trabalhadores novembro de 2020 | 302 |
| Tabela 18: Idade dos trabalhadores agosto de 2022 | 302 |
| Tabela 19: Média salarial por ano e atividade no porto de Itajaí | 307 |
| Tabela 20: Exemplo de remuneração de um estivador | 309 |
| Tabela 21: Encargos a serem pagos pelo operador portuário | 310 |
| Tabela 22: Média salarial por atividade entre os anos de 2018 e 2021 | 311 |

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabela 23: Número de acidentes de trabalho e acidentes com óbito no Brasil | 358 |
| Tabela 24: Dados sobre afastamentos do trabalho porto de Itajaí 2020 | 398 |
| Tabela 25: Dados sobre afastamentos do trabalho porto de Itajaí 2023 | 399 |
| Tabela 26: Acidentes de trabalho no porto de Itajaí (2004-2023) | 407 |
| Tabela 27: Tabela condensada sobre acidentes de trabalho | 410 |

LISTA DE SIGLAS

ABTP Associação Brasileira de Terminais Portuários
ADHOC Administradora Hidroviária Docas Catarinenses
AI Ato Institucional
ANTAQ Agência Nacional de Transportes Aquaviários
AP Autoridade Portuária
ARENA Aliança Nacional Renovadora
BM Banco Mundial
BNDES Banco Nacional Desenvolvimento Econômico e Social
BRIC Brasil, Rússia Índia e China
CAP Conselho Autoridade Portuária
CCT Convenção Coletiva de Trabalho
CDS Companhia Docas de Santos
CIA Agência Central de Inteligência
CIA DOCAS Companhia Docas
CLT Consolidação das Leis trabalhistas
CNI Confederação Nacional da Indústria
CNTI Confederação Nacional dos Trabalhadores da Indústria
CODESP Companhia Docas de São Paulo
CODI Centro de Operações de Defesa Interna
CPATP Comissão de Preservação de Acidentes no Trabalho Portuário
CTB Central dos Trabalhadores do Brasil
DEOPS Departamento Estadual de Ordem Política e Social
DIEESE Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
DIP Departamento de Imprensa e Propaganda
DNPRC Departamento Nacional de Portos Rios e Canais
DNPVN Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis
DNTA Departamento Nacional Transportes Aquaviários
DTM Delegacia Trabalho Marítimo
DOI Destacamento de Operações de Informação
DOPS Departamento de Ordem Política e Social
DSS Departamento de Serviço Social
EFSPRG Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande

EMBRAPA Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
ENEM Exame Nacional do Ensino Médio
EPC Equipamento de Proteção Coletiva
EPI Equipamento de Proteção Individual
EPL Empresa de Planejamento e Logística
FBI Departamento Federal de Investigação/EUA
FIES Fundo de Investimento Estudantil
FIESP Federação Indústrias do Estado de São Paulo
FIRJAN Federação das Indústrias do Rio de Janeiro
FMI Fundo Monetário Internacional
FNP Federação Nacional dos Portos
FSD Fórum Social de Debates
GEIPOT Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
IBAMA Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais
INCRA Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INPS Instituto Nacional de Previdência Social
ISCTC Instituto Universitário de Lisboa
JAPI Junta Administrativa do Porto de Itajaí
MDB Movimento Democrático Brasileiro
MOBRAL Movimento Brasileiro de Alfabetização
MP Medida Provisória
MPC Modo de Produção Capitalista
MTE Ministério do Trabalho e Emprego
NCST Nova Central Sindical dos Trabalhadores
NEPTQSAL Núcleo de Estudos e Pesquisas Trabalho e Questão Social e América Latina
NR Norma Regulamentadora
OAB Ordem dos Advogados do Brasil
OGMO Órgão Gestor de Mão-de-obra
OMC Organização Mundial do Comércio
ONU Organização das Nações Unidas
PAC Programa de Aceleração do Crescimento
PCB Partido Comunista Brasileiro
PDS Partido Democrático Social

PEC Proposta de Emenda Constitucional
PEE Plano de Estabilidade Econômica
PFL Partido da Frente Liberal
PIB Produto Interno Bruto
PIB Produto Interno Bruto
PIS Programa de Integração Social
PMDB Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PORTOBRÁS Empresas Portos do Brasil S/A
PP Partido Progressista
PPGSS Programa de Pós-Graduação em Serviço Social
PPP Parceria Público Privada
PRN Partido da Reconstrução Nacional
PRODEST Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes
PRONA Partido da Reedificação da Ordem Nacional
PROUNI Programa Universidade para Todos
PSD Partido Social Democrático
PT Partido dos Trabalhadores
PTB Partido Trabalhista Brasileiro
REUNI Reestruturação e Expansão das Universidades Federais
SEAL Sindicato Estivadores e Atividade Logística
SEP Secretaria Espacial dos Portos
SESSTP Serviço Especializado em Saúde e Segurança do Trabalhador
Portuário
SNI Sistema Nacional de Informação
SNTC Sistema Nacional de Transportes Coletivos
SPI Superintendência do Porto de Itajaí
STF Superior Tribunal Federal
SUS Sistema Único de Saúde
TCLE Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
TCU Tribunal de Contas da União
TEU Twenty Foot Equivalent Unit (Unidade equivalente de 20 ou 40 pés)
TPAS Trabalhadores Portuários Avulsos
TUP Terminal de Uso Privativo
UDN União Democrática Nacional

UFG Universidade Federal de Goiás

UFSC Universidade Federal de Santa Catarina

UNIFESP Universidade Estado de São Paulo

GLOSSÁRIO DOS PRINCIPAIS TERMOS PORTUÁRIOS.

Aduaneiro: relativo a alfândega.

Armador portuário: empresa proprietária das embarcações.

Armazém ou pátio: local para acomodar as cargas, contêineres que serão embarcadas ou desembarcadas.

Arrendamento: forma de privatização da atividade portuária de movimentação de mercadorias, a partir da concessão dos terminais portuários dos portos organizados a iniciativa privada.

Atracação: manobra para fixação das embarcações no cais e saída destas do mesmo.

Autoridade portuária: administradora do porto organizado via contrato de delegação firmado com a União, pode ser para o município (caso do porto de Itajaí), Estado ou Companhia Docas.

Bacia de evolução: área do porto reservada para as operações de atracação/desatracação das embarcações.

Bloco: atividade profissional em que a força de trabalho realiza as atividades de limpeza e conservação das embarcações.

Cabotagem: navegação de navios entre portos do mesmo território nacional.

Cais: estrutura destinada a atracação de navios para o embarque/desembarque de cargas.

Calado: é a distância entre a lâmina d'água e a quilha da embarcação, ou seja, a profundidade máxima da área em que o navio irá aportar.

Canal: área destinada a movimentação das embarcações.

Capatazia: trabalhadores que exercem a função de movimentar mercadorias no cais, na maioria dos portos estão vinculados aos operadores portuários, porém, a portos em que se encontra trabalhadores da capatazia avulsos.

Carga a granel: tipo de carga que não pode ser acondicionada em qualquer embalagem: se divide em sólidas e líquidas.

Carga frigorificada: cargas que necessitam ser acondicionadas a temperaturas constantes, aproximadamente -5°C (carnes, peixes, frango e outras).

Carga geral: mercadorias no geral, que necessitam do trabalho da estivagem para serem acondicionadas nos porões dos navios.

Carga perigosa: tipo de carga que oferta riscos a outras cargas e a saúde da força de trabalho portuária.

Carteira preta: carteira emitida pelo sindicato a seus associados (utilizada até a década de 1990), e levantada pelos trabalhadores no ponto de escalação, enquanto forma de concorrer a uma vaga no terno de trabalho.

Companhia Docas: órgão vinculado à União, possui a atribuição de realizar a administração dos portos organizados.

Concessão: a União outorga/concede a exploração das atividades portuárias ao Estado ou Município por determinado período, podendo este ser renovado diversas vezes a depender do interesse de ambas as partes.

Conferência: atividade laboral que consiste na fiscalização, conferência das mercadorias a serem embarcadas e desembarcadas.

Conferente: profissional que realiza a conferência das mercadorias.

Consertador: trabalhador que realiza o conserto de mercadorias que veem a sofrer avarias.

Contêiner: caixa metálica de 20 40 pés, utilizada desde os anos 1975 no Brasil, como forma de acondicionar mercadorias e agilizar o processo de sua movimentação.

Delegação: forma de concessão criada com a Lei nº 9.277/1996, em que autoriza a União a delegar a exploração e administração dos portos organizados e rodovias aos Estados ou Municípios. O prazo de concessão é de 25 nos, podendo ser prorrogados por sucessivas vezes.

Desatracar: movimento inverso ao da atracação.

Dragagem: serviço executado que objetiva aumentar a profundidade do cais.

Estiva: trabalho realizado no porão das embarcações, para retirará-las e/ou acondicionar as mercadorias nos mesmos.

Estivador: profissional qualificado para realizar a atividade de estivagem de cargas.

Faina: serviço denominado a movimentação de cargas, cais-navio-cais.

Grab: colher mecânica utilizada para movimentação de cargas a granel, por intermédio de um guindaste.

Granel: tipo de carga que é “largada” diretamente no porão dos navios, ou seja, não é embalada, podem ser líquidos ou sólidos.

Granel líquido: carga líquida que é transportada diretamente no porão dos navios. Ex: petróleo, gasolina, álcool etc.

Granel sólido: carga fragmentada ou granulada não embalada, depositada nos porões dos navios via grabs ou demais aparelhos. Ex: sal, grãos, minério de ferro etc.

Graneleiros: tipos de embarcações especializadas no transporte de cargas a granel.

Guindaste: equipamento mecânico, também, chamado de grua, utilizado para movimentação de cargas pesadas. Ex: contêineres, cargas paletizadas.

Instalação portuária: área do porto em que é utilizada para a movimentação de mercadorias, armazenagem, trânsito de caminhões, trabalhadores etc.

Lingada: serviço de amarração das cargas a serem movimentadas em guindastes.

Logística: processo de planejamento, execução e fiscalização do transporte de cargas do destinador ao destinatário final.

Multifuncionalidade: mesmo que polivalência, implantada no setor portuário pela Lei nº 8.630/1993 em seu art. 57. Tem por finalidade a formação de uma força de trabalho apta a laborar nas mais distintas atividades ao longo do cais.

Navegação de longo curso: navegação de longa distância entre portos nacionais e internacionais.

Navios de carga geral: embarcações utilizadas para o transporte das mais variadas cargas.

Navios Graneleiros: utilizados para o transporte de granéis sólidos ou líquidos.

Navios Roll-on/Roll-off (Ro-Ro): embarcações utilizadas para o transporte de automóveis, caminhões, ônibus etc. Sua principal característica é a existência de rampas de acesso laterais, na proa e na popa, pelas quais as mercadorias entram e saem sobre suas próprias rodas.

Navio de passageiros: sua finalidade é transportar passageiros, de um ponto a outro.

Navio porta contêineres: se assemelham aos navios de carga geral e são utilizados para transportar contêineres, que são depositados e transportados no convés.

Órgão-Gestor-de-Mão-de-Obra (OGMO): órgão criado pela Lei nº 8.630/1993, cuja finalidade é de substituir os sindicatos na organização da força de trabalho portuária avulsa.

Operação portuária: serviço de movimentação de pessoas e/ou cargas cais-navio-cais.

Operador portuário: órgão autorizado pela União via contrato de concessão, a explorar as atividades portuárias, nos terminais portuários dos portos organizados. Tem também por atribuição requisitar aos OGMO's trabalhadores portuários avulsos para o terno de trabalho.

Paletização: atividade de colocar as mercadorias sob um estrado de madeira ou metálico (palet).

Pau-de-carga: acessório utilizado para posicionar a carga suspensa por cabos, é uma vara geralmente de ferro e que possui um dispositivo de acionamento (gancho).

Peação: atividade que tem por objetivo, prender as cargas nos porões dos navios, evitando possíveis avarias ao longo do percurso.

Portêineres: guindaste utilizado para a movimentação de contêineres cais-navio-cais.

Porto: instalação localizada em determinada região, em que se realiza a movimentação, armazenamento, conferência, conserto etc. das cargas e/ou embarcações.

Porto organizado: complexo portuário construído e aparelhado para a realização das operações portuárias. Cabe a União a atribuição de manter, revitalizar estas áreas, bem como, cabe a mesma a atribuição de conceder via processo de licitação a administração dos mesmos a Estados, Municípios, Cia das Docas.

Porto seco: instalação portuária de localização distante do litoral.

Pré-qualificação: relativo a qualificação dos operadores portuários que executam as atividades portuárias, conforme disposto no art. 9º da Lei nº 8.630/1993.

Rodízio: sistema de distribuição equânime das vagas no terno de trabalho para os trabalhadores portuários avulsos.

TEU: unidade universal para a medida do contentor.

Terminal de uso privativo: instalação portuária autorizada a movimentar cargas próprias e de terceiros fora da área do porto organizado. Construídas e aparelhadas via recursos privados e autorizadas pela União.

Terno: se refere a cada equipe de trabalho para a movimentação das cargas cais-navio-cais. Sua composição, depender-se-á, do volume de cargas a serem movimentados.

TPA: expressão reduzida para trabalhador portuário avulso, estão filiados (registro ou cadastro) aos OGMO's.

Transteiner: semelhante ao portêiner, é utilizado para movimentar contêiner na horizontal, pode ser instalado sobre rodas ou linha férrea.

Unitização: trabalho realizado na junção de mercadorias em um pacote padrão, cujo objetivo é facilitar sua movimentação.

SUMÁRIO

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 1 INTRODUÇÃO | 29 |
| CAPÍTULO 1 | 42 |
| 1.1 NAVEGAR SEMPRE FOI PRECISO? DO SURGIMENTO DAS NAVEGAÇÕES POR RIOS E MARES | 42 |
| 1.2 ABERTURA DOS PORTOS À INDEPENDÊNCIA DO BRASIL | 46 |
| 1.3 DA ERA DOS REINADOS À PRIMEIRA REPÚBLICA | 66 |
| 1.4 OS PORTOS NA PRIMEIRA REPÚBLICA À DÉCADA DE 1960: OLIGARQUIA CAFEEIRA, REVOLTAS E O MOVIMENTO OPERÁRIO BRASILEIRO | 81 |
| CAPÍTULO 2 | 130 |
| 2.1 RECESSÃO DE DIREITOS, ESTADO DE SÍTIO E O ESBOÇO DE UMA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS: O BRASIL AO LONGO DOS ANOS DE CHUMBO (1964-1985) | 130 |
| 2.2 “ARES DE LIBERDADE?” REDEMOCRATIZAÇÃO, NEOLIBERALISMO E SEUS IMPACTOS NO SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL | 154 |
| 2.2.1 O avanço neoliberal nos portos brasileiros; “Lei de Modernização” ou “Lei de Privatização” dos portos? | 167 |
| 2.3 DE FERNANDO HENRIQUE À DILMA ROUSSEFF: A CONJUNTURA POLÍTICO-ECONÔMICA E A CONTINUIDADE DO PROJETO NEOLIBERAL | 179 |
| CAPÍTULO 3 | 212 |
| 3.1 PORTOS BRASILEIROS: FACES DE UMA ESTRUTURA | 212 |
| 3.2 SISTEMA PORTUÁRIO CATARINENSE | 222 |
| 3.2.1 Porto de São Francisco do Sul | 226 |
| 3.2.2 Porto de Imbituba | 228 |
| 3.2.3 Porto de Laguna | 231 |
| 3.2.4 Porto de Navegantes | 234 |
| 3.2.5 Porto de Itapoá | 235 |
| 3.3 PORTO DE ITAJAÍ: UMA CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA | 237 |
| 3.3.1 A formação e constituição da força de trabalho portuária em Itajaí: da gênese a atualidade | 279 |
| 3.3.2 A força de trabalho do porto de Itajaí na atualidade | 295 |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| CAPÍTULO 4 | 313 |
| 4.1 O COMPLEXO CATEGORIAL TRABALHO | 313 |
| 4.2 A CLASSE TRABALHADORA SUBSUMIDA AO CAPITAL..... | 316 |
| 4.3 RELAÇÕES DE TRABALHO E TRABALHO PORTUÁRIO: ANTES E DEPOIS DA LEI Nº 8.630/1993 E 12.815/2013..... | 322 |
| 4.4 A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E SEUS IMPACTOS NA SAÚDE DA FORÇA DE TRABALHO: UM LEGADO HISTÓRICO PARA A CLASSE TRABALHADORA | 349 |
| 4.5 O PROCESSO LABORAL NOS PORTOS E SAÚDE DA FORÇA DE TRABALHO PORTUÁRIA | 369 |
| 4.6 SAÚDE DA FORÇA DE TRABALHO DO PORTO DE ITAJAÍ EM NÚMEROS | 397 |
| 5 NOTAS CONCLUSIVAS | 415 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 434 |
| Apêndice | 469 |

1. INTRODUÇÃO

Antes de iniciarmos a apresentação de nossa tese, expliquemos o porquê da escolha do título e de nossas duas epígrafes. O título foi pensado junto ao livro de Fernando Teixeira da Silva (1995): “A carga e a culpa os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade: 1937-1968”. Em relação às epígrafes, decidimos por elencá-las pelo seguinte motivo: se trata de um pôem a sobre as atividades de movimentação de mercadorias nos portos aos olhos de um estivador, e a segunda é um conto de um grande camarada aqui da cidade de Florianópolis que retrata com “fidelidade” as características e realidade da força de trabalho.

Mas também a escolha do título e das epígrafes podem vir a servir como um acalanto, pois, por se tratar de uma pesquisa relativamente extensa, no momento em que estiverem se sentindo cansados/cansadas da leitura, que retornem as epígrafes e desfrutem do reflexo estético da análise das relações sociais no solo do modo de produção e reprodução da vida na atualidade. Realizada esta exposição, de certa forma até um pouco romantizada, caminemos para apresentação de nossa pesquisa.

Iniciamos nossas exposições destacando o motivo do porquê realizar, nesta tese, uma análise sobre as relações de trabalho e saúde da força de trabalho no porto de Itajaí. Buscar conhecer o que ainda não se conhece é uma atividade intrínseca do ser social, por mais que se “conheça” do mínimo ao máximo há ainda, a necessidade da intermitente busca pelos estudos, uma vez que as relações entre capital e trabalho por serem dialéticas, estão em constante transformação, impondo em consequências negativas para a classe trabalhadora

Ao nos sustentarmos na teoria social de Marx ao longo de nossa pesquisa na busca pelo conhecer a gênese e desenvolvimento do sistema portuário nacional, o fizemos *pari passu* a uma análise da formação sócio-histórica, econômica, cultural e política do Brasil, pois, a nosso entendimento ambos caminharam juntos. “Iniciando” sua história lá em 1808, com a chegada da família real portuguesa ao Brasil e o ato da assinatura, por Dom João VI, da Carta de Abertura dos Portos às Nações Amigas de Portugal. De lá para cá (1808-2023), diversas foram as pessoas que se sentaram na cadeira presidencial - 38 para sermos mais exatos. Entretanto, todas possuem um fio condutor, o ataque a classe trabalhadora portuária.

Algo que nos chamou a atenção ao longo desta pesquisa positivamente, foi estudar a história do sistema portuário nacional e catarinense nos permitiu navegar

pelos mares tempestuosos que acompanharam a formação sócio histórica, econômica e cultural do Brasil, da cidade de Itajaí e dos portos nacionais e, por conseguinte, da formação da classe trabalhadora portuária brasileira e itajaiense.

Não obstante, ainda em relação a escolha do tema há um “pequeno” déficit (em especial sobre a força de trabalho portuária itajaiense) de pesquisas, estudos, livros, dissertações e teses que se ancorem na crítica da economia política e do método em Marx, para discutir a organização do trabalho portuário e suas consequências sobre a corporeidade da força de trabalho que nos cais laboram diuturnamente. Para atingir tais objetivos, destacaremos abaixo a forma com qual esta pesquisa foi realizada. Após a delimitação de nosso objeto de pesquisa, realizamos uma seleção de leitura e análise aprofundada de artigos, dissertações, teses, livros e reportagens, indexadas nas plataformas Scopus, Scielo, Redalyc (em especial).

Tais referenciais nos proporcionaram se aproximar da realidade, da totalidade da vida social e das relações sociais do modo de produção capitalista. Por totalidade, entendemos, junto a Lukács (1995, p. 288)¹,

la categoria dela totalità, come ogni categoria autentica, riflette dei rapporti reali. (...). La categoria dela totalità significa dunque, da una parte, che la realtà oggettiva è un tutto coerente di cui ogni elemento è, in un modo o nell'altro, in rapporto con ogni altro elemento e, daltra parte, che questi rapporti formano, nella realtà oggettiva stessa, dele correlazioni concrete, degli insemi, dele unità, collegate tra loro in modi completamente diversi, mas sempre determinati.

Logo, concordamos com Carvalho (2017), sem uma análise da totalidade, toda e qualquer forma de interpretar a realidade se reduzirá a um amontoado teórico, rodeado de incoerências, redundâncias e fragmentos que “impedem” a produção do conhecimento com base no movimento da realidade. O que estamos querendo ressaltar é para atingir o objetivo de nossa pesquisa, se torna necessário uma concepção dialética do que é trabalho? Qual a função desempenhada pelo estivador? Pelo arrumador? O que é saúde do trabalhador? O que é meio ambiente de trabalho? etc. Estamos aqui, pois, nos referindo à relação entre fenômeno e essência², uma vez

¹ “A categoria da totalidade, assim como qualquer categoria autêntica, reflete a realidade. [...] A categoria da totalidade significa, de um lado, que a realidade objetiva é um todo coerente em que cada elemento está de uma forma ou outra relacionado a cada elemento e, de outro lado, essas relações formam, na própria realidade objetiva, correlações que são concretas, dos conjuntos, das unidades, que estão interligadas entre si de distintas maneiras, no entanto, sempre determinadas”. (LUKÁCS, 1995, p. 288, tradução nossa).

² Cabe ressaltar, junto a Tonet (2013, p. 90), que “o fenômeno não é uma simples e direta derivação da essência. Entre eles há uma determinação reflexiva e isto é possível porque a essência põe apenas o campo de possibilidades no interior do qual se darão os atos humanos singulares. Estes atos, tanto poderão reforçar como alterar os traços que compõem a essência, assim como poderão alterar ou reforçar os que compõem o fenômeno”.

que análises da realidade destoadas da dialética podem nos levar a equívocos analíticos, e transformar a produção do conhecimento em uma falsa consciência ou em uma mera denúncia. (CARVALHO, 2017, p. 91).

Para prosseguir com nossa pesquisa e para nos aproximamos ainda mais da realidade vivenciada por nosso objeto de estudo aplicamos um questionário a força de trabalho portuária (APÊNDICE 1). O mesmo foi elaborado com base no modelo *Job Content Questionnaire*, Karasek (1985), traduzido para o português por Araújo (1999), bem como com base na “Enquete operária”, de Marx, de 1880. Cada um destes possui um método de elaboração, possuem, entretanto, um fio condutor em comum: elaborar interrogações que versem sobre questões relacionadas ao controle do processo laboral, insegurança no trabalho, fatores físicos e psíquicos, entre outros. O questionário aplicado foi composto por perguntas abertas e fechadas, sendo que adaptamos uma pergunta aberta após uma fechada. Por exemplo, questionou-se, se o trabalhador se envolveu ou presenciou algum acidente de trabalho, caso ele tenha respondido sim, foi questionado sobre a gravidade do mesmo e se houve afastamento. A aplicação do questionário com a inclusão de perguntas fechadas e abertas é de suma importância num projeto de pesquisa, pois são elas (perguntas abertas e fechadas) que possibilitam uma relação de “confiabilidade” entre o sujeito e o objeto da pesquisa.

Na primeira parte, as questões foram sobre aspectos sociodemográficos da força de trabalho (nome, idade, escolaridade, tempo de trabalho no porto, jornada e turno de trabalho, atividade que realiza etc.). A segunda, sobre condições de trabalho e seus impactos sobre a saúde destes trabalhadores, percepção destes em relação as suas condições de saúde e segurança no ambiente portuário, ocorrência de acidentes de trabalho, doenças do trabalho, realização de cursos das normas de regulamentação do trabalho, entre outras.

Em relação a aplicação do questionário, um destaque de extrema importância. É conhecido que, desde o ano de 2019, o mundo foi e ainda vem sendo assolado pela pandemia da Covid-19 que levou a óbito, *em números oficiais*, mais de seis milhões de pessoas ao redor no mundo, no Brasil o número de mortes foi em torno de 680 mil (dados de 2023). Neste sentido, esta pandemia impactou diretamente o andamento desta pesquisa, pois, como toda pessoa defensora da ciência e da vida da classe trabalhadora brasileira, respeitamos as regras de afastamento e isolamento social propostas pela Organização Mundial da Saúde e do Sistema Único de Saúde

brasileiro. Logo, a aplicação dos questionários, que deveria ter sido realizada no ano de 2020 e 2021, teve de ser adiada até que fosse realizada a aplicação de ao menos 2 doses da vacina e possibilidade de sair às ruas. Apenas no ano de 2022, mais precisamente uma vez no mês de janeiro e outra no mês de fevereiro, é que tivemos a oportunidade de nos deslocar, da cidade de Florianópolis a cidade de Itajaí (aproximadamente 100 Km).

Dois pontos podemos destacar em relação a estas visitas, um positivo e um negativo. Em relação ao positivo, destacamos a oportunidade de tirar fotos do entorno do porto, conhecer o ponto de escalação dos trabalhadores, fachada do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) Itajaí. Foi também realizada uma visita a Superintendência do Porto de Itajaí (SPI), na qual foi realizada uma conversa informal com a secretária do superintendente do porto de Itajaí. Na oportunidade, dialogamos sobre: o cotidiano do porto; estrutura da administração do porto de Itajaí; impactos da pandemia no dia a dia do porto entre outros assuntos, a SPI nos forneceu alguns documentos e revistas sobre a luta do município de Itajaí pela continuidade na administração do porto, pois, conforme veremos ao longo de nossa pesquisa, o contrato de delegação do porto organizado a SPI se encerra no mês de dezembro de 2022, e a União está relutante em renovar o contrato, uma vez que o mesmo já está incluído no plano de desestatização. Em relação ao ponto negativo, destacamos que nos dois dias em que visitamos o porto, poucos eram os trabalhadores portuários por lá circulando, o que dificultou a aplicação do questionário.

Frente a esta realidade, em conversa com o orientador e a coorientadora, foi pensada a possibilidade de realizar as entrevistas via redes sociais. Foi neste momento em que contamos com a importante mediação de um companheiro que também estuda os portos e é trabalhador portuário no porto de Santos (João Renato da Silva Nunes) ao qual agradecemos desde o início pela mediação. Nunes nos passou o contato de alguns trabalhadores portuários de Itajaí, com quem entramos em contato via WhatsApp. Ao todo consegui o contato de 10 trabalhadores, que prontamente se disponibilizaram a participar, entretanto, mesmo após várias tentativas de contato, cinco destes responderam. Logo, as análises a serem aqui realizadas se sustentaram naqueles que responderam ao questionário e nos dados fornecidos sobre os acidentes de trabalho, número de afastamentos etc., disponíveis no *website* do OGMO/Itajaí.

As análises das informações contidas nas respostas dos trabalhadores, bem como dos dados fornecidos pelo OGMO, foram organizadas em tabelas e posteriormente realizou-se um movimento de reflexão a partir de uma perspectiva crítica, propositiva, interdisciplinar junto a um amplo rol de livros, pesquisas, artigos, dissertações e teses que versem sobre a temática da saúde e segurança do trabalhador, em especial, os que dizem respeito a força de trabalho portuária. Reiteramos que nossa pesquisa obedeceu a todas as leis que regem a ética em pesquisa com seres humanos, ou seja, foi elaborada uma carta de aceite institucional (assinada pelo OGMO/Itajaí) para pesquisa no referido porto e o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), em que estavam disponíveis todas as informações que garantem a preservação da identidade, de seus direitos enquanto participantes da pesquisa conforme disposto pelo Comitê de Ética e Pesquisa da Universidade Federal de Santa Catarina. Por fim, ainda em relação a aplicação do questionário, destacamos que apesar destas “barreiras” postas ao desenvolvimento de nossa tese, e que impactaram sobremaneira em nossas exposições, acreditamos que as saídas por nós encontradas nos proporcionaram a finalização da mesma, bem como chegar a tese de que a classe trabalhadora portuária itajaiense carrega nos ombros não apenas o peso de um trabalho árduo, desgastante, adoecedor, mas também, a culpa e responsabilização pelos gargalos portuários e o peso de relações de trabalho impostas pelo capital e pelo Estado, carregando em seus ombros **A CARGA DA CULPA E A CULPA DA CARGA.**

Perceberão vocês leitoras e leitores que o primeiro e o segundo capítulos desta tese são essencialmente históricos, pois, a nosso entendimento, isso é de suma importância para compreendermos o surgimento e desenvolvimento do sistema portuário nacional, bem como os marcos regulatórios que precederam a atual Lei nº 12.815/2013. Ao notarem ainda que, ao longo destes dois primeiros capítulos, muitas das informações relatadas foram sobre o porto de Santos, poderão se perguntar: por que contar uma história deste porto se o foco da pesquisa é o porto de Itajaí? A primeira justificativa se deve ao fato de ter uma seção especial dedicada ao porto de Itajaí. A segunda e, talvez a mais importante o berço do movimento operário nacional surge exatamente no porto de Santos. Isto não significa dizer que não existiram lutas em outros portos como o de Salvador, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Paraná etc., mas, que a imensa maioria dos registros históricos a que tivemos acesso se referem diretamente ao porto santista, com exceção de raras pesquisas. Tal realidade nos

mostra que muita história ainda a que se pesquisar e se descrever, seja em relação ao surgimento e desenvolvimento dos portos, seja da própria luta de classes nos portos nacionais.

Não obstante, importante ainda é nos atentarmos a qual leitura que estamos realizando. Estamos lendo uma história escrita por europeus, por abolicionistas, por defensores do capital? Ou uma história descrita por latino-americanos, por negros e negras, pelos povos originários, por defensores da classe trabalhadora. Esclarecemos de imediato que um porto não é apenas o ponto físico, a localização geográfica de entrada e saída de embarcações, pessoas e movimentação de mercadorias. A área portuária compõe todo um complexo infra e superestrutural, equipamentos de alta tecnologia, pátios de armazenamento, força de trabalho, entre outras. Mas talvez o que mais importe seja o local em que múltiplas culturas, costumes, saberes, experiências, objetivos se encontram, vezes ou outras se confrontando entre si gerando relações de conflitos, outras vezes se aliando e gerando relações de luta.

É no interior destas áreas portuárias que laboram os trabalhadores portuários, se caracterizando, em suma pela movimentação de mercadorias cais-navio-cais, bem como a limpeza e manutenção das embarcações. O labor portuário era marcado pela virilidade, exigindo um enorme dispêndio de força física e com o desenvolver das forças produtivas exigem um dispêndio menor de força física. No entanto, *pari passu* a esse processo se reduz o número de trabalhadores por setor, exigindo-se a mesma ou até uma maior produtividade durante a mesma jornada de trabalho etc. Neste contexto, há no setor portuário tanto uma extração de mais-valor-absoluto, como extração de mais-valor-relativo, uma vez que além de modernizar as forças produtivas intensifica-se o processo de trabalho.

Se formos delinear uma linha do tempo em relação a evolução do sistema portuário nacional e seus referidos marcos regulatórios, poder-se-ia destacar. De 1808 até os anos 1930, pouco pode se mencionar os marcos regulatórios que regem o sistema portuário nacional, uma vez eles ficaram “esquecidos” por nossos governantes. Entretanto, com a Revolução de 1930 e a conseqüente “subida” de Getúlio Vargas à presidência do Brasil, “novos” ventos passariam a soprar nos portos brasileiros. Em especial, destacamos o ano de 1934 e a implementação do projeto estatizante varguista, em que os portos passaram a ser considerados pontos de suma

importância para o desenvolvimento nacional. Tudo parecia ir “de vento e polpa”³ até o fatídico 1º de abril de 1964. Com a destituição de Jango e, por conseguinte, da democracia, e a consequente instituição do regime autocrático burguês no Brasil – os portos nacionais se tornaram entrepostos para a segurança nacional.

1975, um ano de extrema importância para o sistema portuário brasileiro e para os futuros rumos da atividade de movimentação de mercadorias. Pois, para além da criação da PORTOBRÁS (Empresa Portos do Brasil S/A), via Lei nº 6.222/1975, que passaria a ficar responsável pela administração e centralização do setor portuário sob sua atribuição, iniciar-se-ia, ainda que tímido, um processo de modernização dos portos nacionais. No entanto, foi uma modernização tímida, pois, a mesma passaria a se desenvolver com mais notoriedade apenas a partir da década de 1980.

As relações de trabalho sofreriam também importantes transformações, pois sob o controle total e repressivo do Estado ditatorial, por mais que tenham existido diversas greves e manifestações dos trabalhadores, conforme destacam Santos e Neto (2015 e 2020), em conjunto com estas manifestações da classe trabalhadora houve um amplo aparelho repressivo do Estado: caça a trabalhadores alinhados a ideologia comunista, prisões, torturas, exílios, entre outros. A imensa maioria destas prisões e torturas (em especial, dos trabalhadores portuários santistas), ocorreram no conhecido navio que levou e trouxe praças brasileiros que lutaram na Segunda Grande Guerra Mundial, o Raul Soares, que ficou reconhecido durante o regime dos militares como “Nau da Tortura”.

Até o ano de 1989 todas e quaisquer relações de trabalho nos Portos eram geridas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo, extinta no mesmo ano em que são então criadas as Delegacias Regionais de Trabalho Portuário, que deveriam seguir as incumbências atribuídas às Delegacias anteriores. Logo, em termos de leis, até o ano de 1993, os trabalhadores portuários eram segurados pelos Art. 254 ao 292 da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT). Após aprovação da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93) é iniciada uma nova fase de gestão da política portuária, ou seja, passaram a dispor de uma lei específica.

Durante a década de 1990, mais precisamente, aos 25 dias do mês de fevereiro de 1993, é promulgada a Lei nº 8.630 (conforme acima mencionado). Tal lei, que se tornou um marco divisório no sistema portuário nacional, foi convenientemente

³ Parecia ir, no sentido de que, mesmo Vargas se colocando a favor do desenvolvimento nacional, o mesmo lançou uma série de medidas e leis ditatoriais que viriam por coibir as lutas de classes.

chamada pelos seus escritores e apoiadores (leia-se: Estado e capital), de “Lei de Modernização dos Portos”. Esta trouxe inúmeras alterações, tais quais pode-se citar: criação de um OGMO em cada porto organizado, estava-se por fim, decretando o fim do sistema de escalação de força de trabalho por intermédio dos sindicatos; a lei traz ainda a prerrogativa de que seus dispostos introduziriam os portos brasileiros na competitividade internacional do comércio de movimentação de mercadorias; facilitação para uma maior inserção do setor privado nos serviços portuários, entre outros artigos que trazem consigo o atendimento aos objetivos do capital. Realizadas estas considerações, e junto às análises de Diéguez (2007, 2014), optamos por nos referirmos não como ‘lei de modernização dos portos’ e sim como “*Lei de Privatização dos Portos*”.

Destacamos, junto a Diéguez (2014), que o “resultado” das leis 8.630/93, revogada pela Lei nº 12.815/2013, foi explicitamente a mercantilização, flexibilização e precarização da força de trabalho, uma vez que “concluía-se assim, um ciclo de 60 anos de um modelo regido pelos trabalhadores para iniciar o ciclo de um modelo gerado, comandado e arbitrado pelo capital”. (DIÉGUEZ, 2014, p. 43).

Logo, especulamos que, desde a década de 1990, os trabalhadores portuários já sentiam na pele todas as vicissitudes e contradições da perda de direitos, ou seja, desde esta década, os trabalhadores portuários já viviam sob uma espécie de contrarreforma trabalhista, aos moldes da aprovada recentemente em 2017 para todas as categorias profissionais.

Passados vinte anos da promulgação da Lei nº 8.630/1993, é promulgada a Lei nº 12.815/2013. Teve por objetivo, “pretender” solucionar algumas problemáticas que a lei anterior não havia solucionado, bem como traz outras modificações tais quais citamos: autorização para construção de terminais de uso privado fora da área do porto organizado nestes terminais há a prerrogativa da liberdade de contratação de força de trabalho, ou seja, não tem de passar pela intermediação do OGMO.

O processo de privatização dos portos, bem como o de inserção de novas tecnologias no processo de movimentação de mercadorias, principalmente pós década de 1990, veio acompanhado de um contexto ininterrupto de redução do número de trabalhadores, perda do controle do processo laboral por parte da força de trabalho, perda do “poder” dos sindicatos, intensificação do ritmo de trabalho, do número de acidentes de trabalho, doenças do trabalho, entre outras. Acrescentamos aqui, que o elevado nível de exigência por produtividade, atenção redobrada por parte

da força de trabalho nos seus afazeres laborais etc., vem a impactar diretamente sobre à saúde e segurança da classe trabalhadora portuária.

Os Portos funcionam 24 horas por dia (isso para os TPA's, mas para os trabalhadores vinculados, a jornada é de 8 horas e vai depender de como se organizam os terminais privados). Como em outras esferas de trabalho, os turnos são divididos em seis horas de trabalho (no caso dos TPA'S), com intervalo para alimentação e descanso pré-determinados, podendo haver a extensão da jornada de trabalho (horas extras).

Sendo assim, destacamos aqui algumas das variáveis de extrema importância a se analisar, no que se refere ao ambiente de trabalho laboral portuário. São elas: condições socioeconômicas do trabalhador (remuneração, acesso a políticas de saúde, habitação, educação, lazer etc); condições de trabalho (jornada de trabalho, folgas, intensidade do trabalho, pressão por produtividade, relacionamento com os chefes e demais membros da equipe de trabalho, trabalho em turnos e noturno, ruído, vibração, queda de objetos, exposição a temperaturas distintas, condições sanitárias, condições do refeitório, entre outros); conhecimento do trabalhador em relação ao meio ambiente de trabalho e uso dos equipamentos de proteção individual (perigos a saúde e a vida no processo de trabalho, noções de primeiros socorros, manipulação de produtos químicos, risco de incêndio etc.), ocorrência de acidentes de trabalho (turno em que ocorreu o acidente, hora em que aconteceu, o trabalhador utilizava EPI, estava realizando dobra de serviço, motivo do acidente, quem provocou etc.).

Vale ressaltar em relação aos acidentes de trabalho que mesmo se utilizando dos EPI's alguns acidentes não podem ser evitados, a exemplo, a queda de um objeto, mesmo o trabalhador se utilizando do capacete de segurança, os danos a sua saúde não podem ser anulados. Cabe ressaltar, junto a Soares (2006), que os riscos à saúde e a vida do trabalhador portuário nem sempre são os mesmos, uma vez que distintos são os tipos de navios e as cargas que são manuseadas, bem como, por serem navios de várias nações, alguns podem não respeitar as mínimas condições de segurança no trabalho.

Destacamos aqui o exemplo da peaçon e despeaçon (amarra ou soltura das castanhas que prendem o contêiner ao porão do navio para que este não se desloque ao longo do trajeto). Estas atividades, que são exclusivamente exercidas com as mãos e que exigem também movimentos com os punhos, e que vão variar ainda de acordo com a carga, requerem o dispêndio de uma enorme força física. Ao longo da atividade

podem ocorrer acidentes como cortes, lacerações ou quedas, bem como o desenvolvimento de Lesões por esforços repetitivos e/ou Doenças osteomusculares relacionadas ao trabalho.

No trabalho portuário, algumas são as Normas Regulamentadoras (NR) do trabalho: a principal delas é a NR 29, específica para o trabalho portuário, ela institui as ações que visam a preservação e segurança e saúde dos trabalhadores portuários, e confirma as instruções da NR 4 e NR 5 são as mestras que instituem o Serviço Especializado em Segurança e Saúde no Trabalho Portuário (SESSTP) e a CIPA (Comissão Interna de Prevenção de Acidentes de Trabalho), ambos contam com a participação dos trabalhadores nas ações desenvolvidas. Outras normas correlatas ao trabalho portuário são: a NR 6 que versa sobre os equipamentos de proteção individual, a NR 7 sobre o programa de controle médico ocupacional, NR 9 programa de prevenção de riscos ambientais, NR 17 ergonomia, NR 33 trabalho em espaços confinados, NR 35 trabalho em altura.

Porém, frisa-se aqui dois pontos de suma importância: embora existam tais normas, muitas delas não abrangem a complexidade dos riscos à qual estão expostos os trabalhadores em sua jornada de trabalho, não obstante, usa-se ainda o discurso da culpabilização dos trabalhadores (por parte da administração da força de trabalho) em relação aos acidentes, adoecimentos sob o discurso do não respeito as normas de segurança, não utilização dos equipamentos de proteção, posturas anti naturais, entre outros.

Marcado por um espaço instável e imprevisível, no qual os trabalhadores interagem com a presença de gases, poeiras, temperaturas altas e/ou baixas, pouca ou muita luminosidade, ruído elevado (mesmo que se faça a utilização do protetor auricular), muitas vezes com a ingestão de alimentos gordurosos, alimentos com falta de nutrientes e/ou vitaminas necessárias para a reposição das forças ou em alguns casos a própria falta de alimentação, falta de hidratação, entre outros agravantes no ambiente de trabalho portuário, o trabalhador pode vir a desenvolver patologias relacionadas ao trabalho.

Dentre os adoecimentos associados ao trabalho estão os transtornos mentais, irritabilidade, perda de interesse e prazer pelas atividades diárias, doenças do sistema circulatório, doenças osteomusculares, doenças pulmonares, lombalgias, dores cervicais, problemas de audição. Na outra esteira, as doenças não diretamente

relacionadas ao processo produtivo destacam-se: o diabetes, colesterol alto, obesidade, doenças oftalmológicas, gastrointestinais etc.

Após ter realizado todo este movimento, seguiremos nossas exposições sobre o sistema portuário catarinense, com destaque para o porto de Itajaí, foco de estudo desta tese de doutoramento. O estado de Santa Catarina está situado na região sul do país, junto aos estados do Paraná e Rio Grande do Sul. Seu sistema portuário é composto por seis portos: Porto de Itapoá (porto privado); Porto de São Francisco do Sul (delegado ao Estado); Porto de Navegantes (portonave privado); Porto de Imbituba (delegado ao Estado); o Porto de Laguna sob administração da Santa Catarina Parcerias (SCpar) e o Porto de Itajaí (delegado ao município, lembrando o único caso no país), há ainda o Porto Seco de Dionísio Cerqueira no oeste de estado. Assim como os demais portos brasileiros e mundiais (Santos, Rio de Janeiro, Recife, Barcelona, Cartagena, Valparaíso, Lisboa, entre tantos outros), o Porto de Itajaí tem sua gênese e desenvolvimento *pari passu* ao desenvolvimento da cidade de Itajaí (e vice-versa).

O porto de Itajaí é hoje um dos principais portos catarinenses, tanto para exportação como para importação, principalmente devido a sua localização e “moderna” infraestrutura. Suas obras se iniciaram no ano de 1938, mas só passou a ser considerado porto organizado no ano 1966, por meio do Decreto 58.780/66. Hoje o Porto de Itajaí dispõe da seguinte estrutura física: bacia de evolução de 750 metros e largura de 400 metros, seu calado possui uma profundidade de 11 metros. Seu canal interno possui 3,2 mil metros de comprimento e profundidade de 11 metros, já o canal externo conta com 3,9 mil metros e 12 metros de profundidade. Além do porto organizado (porto público e APM terminais), o complexo portuário de Itajaí conta ainda com os seguintes terminais portuários de uso privativo: Portonave S.A. terminais portuários de Navegantes; Terminal Portuário Braskarne; Trocadeiro Portos e Logística; Poly Terminais, possui uma área total de 85 mil m²; Terminal Barra do Rio; Teporti Itazém; *APM Terminals*, e por fim, o porto público.

De acordo com a administração, o porto de Itajaí é hoje um dos maiores do país em movimentação de contêineres, e, é o maior exportador de congelados. No que se refere a movimentação de cargas no porto, esta pode ser dividida, ainda junto à exposições de Goulart Filho (2013), em três períodos: 1) início do Século XIX até inícios do Século XX, em que o porto atendia às demandas do Vale do Itajaí; 2) iniciando por volta dos anos 1920 até 1970, com o predomínio da exportação da

madeira, e; 3) iniciado nos anos 1970 aos dias atuais, que, acompanhando a diversidade produtiva do Estado, o porto importa e exporta cargas gerais, com destaque para as cargas containerizadas e congeladas.

O porto de Itajaí (objeto de nossa proposta de estudo no território brasileiro) é um porto organizado, delegado ao Município de Itajaí, muito embora, conforme matéria⁴ veiculada no dia 12 de novembro de 2020, na página eletrônica do jornal catarinense *Notícias do dia*, já existe uma data prevista para a privatização do porto em debate. Segundo aponta a reportagem, a privatização está prevista para o segundo semestre do ano de 2022, apresentado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) contratada pelo Ministério da Infraestrutura. O ato de apresentação do referido plano contou ainda com a participação de Tarcísio Gomes (Ministro da Infraestrutura) e do superintendente do porto, o senhor Marcelo Salles. Segundo aponta a matéria, será realizado um edital de licitação e a escolha da futura concessionária, que dar-se-á via leilão, com atenção ao maior valor de outorga oferecido pelas concorrentes. Não obstante, Salles reitera que até tentou, junto ao Tribunal de Contas da União, uma renovação no contrato com a União, no entanto, o Governo Federal declarou que abriria um novo processo de licitação em que prevê a concessão para uma empresa privada de toda a área operacional do porto⁵.

Em fins de 2022, o município de Itajaí e a União firmaram um acordo em que o município continuaria na gestão do porto até que o processo de desestatização do mesmo se concretizasse, bem como, a concessão dos terminais 1 e 2 que atualmente estão sob a gestão da Apm Terminals que se encerra em dezembro de 2022, passará a partir de janeiro de 2023 a outra empresa, que até então segundo o edital transitório de licitação ficará a cargo da CTIL logística.

Ao longo da história do porto de Itajaí, a força de trabalho que ali labora, sofreu todas as vicissitudes, imposições, contradições, carga de culpabilidade ecoada pelos discursos governamentais e empresariais por qual passaram todos os trabalhadores dos portos brasileiros: a culpabilidade do excesso de burocracia que atrapalhava na melhor oferta das atividades portuárias, a culpabilidade do excesso de direitos que tornava caro os serviços portuários.

⁴ Disponível em: <https://ndmais.com.br/infraestrutura/porto-de-itajai-deve-ser-privatizado-em-2022/>. Acesso em: nov. de 2020.

⁵ Tal projeto pode ser consultado em: <https://www.ppi.gov.br/desestatizacao-do-porto-organizado-deitajai-sc->.

Não obstante, esta classe de trabalhadores ousou lutar por vezes por melhores condições de salários, contra imposições do capital e Estado, ao longo de toda a história do sistema portuário nacional.

Na atualidade, em consulta ao *website* do Órgão Gestor de Mão de Obra do Porto de Itajaí, o quadro de trabalhadores portuários avulso (TPA's) do porto é constituído pelos seguintes números na ativa: 208 estivadores, 214 arrumadores, 5 consertadores, 40 conferentes, 6 vigias e 16 trabalhadores de bloco, totalizando assim 493 trabalhadores⁶. Ainda em relação a composição da força de trabalho portuária itajaiense destacamos as seguintes características: em relação a faixa etária, a maioria possui 50 anos ou mais (258 no total); no que se refere a condição de registrado ou cadastrado destaca-se, que segundo os dados fornecidos pelo OGMO, 387 trabalhadores que possuem habilidades para multifuncionalidade; em relação a escolaridade, os dados revelam que mais da metade (275) trabalhadores possuem ou o ensino fundamental completo ou o médio completo; entre outras configurações que veremos ao longo de nossa pesquisa.

⁶ Disponível em <http://www.OGMOitajai.com.br/portal/estatisticas/>. Acesso em 18 de agosto de 2022.

CAPÍTULO 1

1.1 NAVEGAR SEMPRE FOI PRECISO? DO SURGIMENTO DAS NAVEGAÇÕES POR RIOS E MARES.

Navegadores antigos tinham uma frase gloriosa: "Navegar é preciso; viver não é preciso." Quero para mim o espírito desta frase, transformada A forma para a casar com o que eu sou: Viver não É necessário; o que é necessário é criar. (PESSOA, 1969, p.15)⁷.

Registros históricos relatam que a primeira civilização a navegar e realizar troca de mercadorias por via marítima, foi a dos Fenícios. Os fenícios eram conhecidos como os “Povos do Mar”, que “colocaram” fim a Idade do Bronze, dominando o leste do mar mediterrâneo e se instalando ao longo da costa, onde hoje está localizado o Líbano. Os ‘povos do mar’ à época tinham como únicos instrumentos de navegação as características litorâneas, o sol, as estrelas e a direção do vento, bem como confiavam na experiência de seus capitães do mar. Por intermédio dos conhecimentos passados pelos “povos do mar”, foi possível a descoberta de novas rotas, novos territórios, como também a construção de embarcações mais robustas, adaptadas a navegar as rotas recém-descobertas.

Demandar-se-ia, a necessidade de construção de pontos para a atracação de embarcações à época de madeira, precárias, com resistência mediana (tanto as estruturas como as próprias embarcações) que na atualidade se transformaram em imensas áreas portuárias (a exemplo do Porto de Xangai na China que possui uma área de aproximadamente 550 mil metros quadrados, ou do Porto de Santos, maior Porto do Brasil e da América Latina com uma área de aproximadamente 8 mil metros quadrados), tais estruturas suportam o atracamento de diversas embarcações ao mesmo tempo, áreas de armazenagem de mercadorias, manutenção das embarcações, entre outras atividades. Frente ao breve contexto aqui apresentado,

⁷ Interpretamos esta breve passagem de Pessoa no que se refere ao ponto que, desde seus primórdios, o ato da navegação, o ato de navegar por rios e mares, para além de ser uma atividade econômico-produtiva, é também uma ciência precisa, ou seja, é necessário uma série de múltiplos estudos, múltiplas determinações que envolvem esta, que vão desde o conhecimento da chamada tábua de marés, até o conhecimento da previsão do tempo. De outro lado, sobre o ‘viver não é preciso’ entendemos uma pontuação não apenas em relação ao fato de que viver, ou melhor, sobreviver frente ao atual modo de produção e reprodução da vida em que vivemos jamais foi e jamais será uma atividade que podemos precisar, uma vez que, enquanto não superarmos esta ordem societária, padeceremos a todas as suas vicissitudes. Em pratos limpos, estamos querendo aqui ressaltar juntos as palavras de Pessoa (1969) à luz de Lukács (2013) e Marx (2017a), é que a história não é teleológica.

poder-se-ia apresentar a tese que a história e o desenvolvimento do transporte marítimo tiveram intrínseca relação com a satisfação das necessidades humanas de sobrevivência.

Com a Queda de Constantinopla (1453), dar-se-á, início ao período das Grandes Navegações, com isto, abre-se, um período de grandes inovações na navegação marítima, não obstante, as grandes potências à época (Portugal, Grã-Bretanha, Espanha, Holanda e França) dão impulso ao processo de colonização de novas áreas territoriais. Com suas Caravelas com velas triangulares, que possibilitavam realizar manobras antes impossíveis, como navegar em ventos contrários à sua orientação, com capacidade para cerca de 100 homens, ou mil toneladas, aproximadamente, estas naus eram embarcações maiores, mais robustas e resistentes aos mares mais violentos e possíveis guerras navais.

Este foi o caráter da colonização brasileira, de 1500 a 1808, sendo colônia de Portugal e pós 1808 se abrindo para o liberalismo inglês. “Em suma e no essencial, todos os grandes acontecimentos desta era a que se convencionou com razão chamar de ‘descobrimento’, articularam-se num conjunto que não é senão um capítulo da história do comércio europeu”. (PRADO JUNIOR, 1983, p. 14). Todo este sistema de relações coloniais, “descobrimento” de novas terras, nos trazem a forma com qual o povo europeu enxerga as Américas (Idem), inclusive de contar uma história a sua forma, no que se refere ao “Descobrimento” do Brasil e das Américas.

Segundo ressalta Williams (2012, p. 89), a descoberta das Américas (está se referindo à América Latina) saltou aos olhos dos europeus, mais em relação ao novo mercado que ali se instalaria aos produtos europeus do que em relação aos metais preciosos que ali poderiam ser encontrados. Com o passar das décadas, o comércio marítimo triangular se desenvolveu e segundo nos diz Williams (2012, p. 157-159), foi o comércio triangular que possibilitou a acumulação primitiva de capital e o conseqüente desenvolvimento industrial inglês, uma vez que foram os lucros obtidos com o comércio de mercadorias que abasteceram o sistema produtivo do país (Inglaterra). Entretanto, Williams (2012) nos chama a atenção para que não caiamos no equívoco de decretar que o comércio triangular foi o principal responsável pelo desenvolvimento econômico da Inglaterra, pois o comércio interno também teve enorme influência na captação dos lucros e seu investimento no desenvolvimento do capitalismo inglês.

E o “descobrimento” do Brasil? Os portugueses desembarcaram em nossas terras aos 22 de abril de 1500, no litoral sul da Bahia hoje Porto Seguro. Ao aqui “pisarem”, se depararam com povos originários, que foram gradualmente escravizados e dizimados pelos colonizadores europeus, seja por intermédio de batalhas travadas ou transmissão de doenças europeias ainda desconhecidas: como a gripe, a varíola e as pneumonias, seja pelo movimento de catequese.

Por se estender por duas regiões climáticas (intertropical e temperada), tal característica proporciona uma distinta variação climática ao longo de um mesmo território: chuvas intensas, calor e frio regulares em determinadas épocas do ano, falta de chuvas em outras regiões etc. Tal particularidade, fez-se formar um solo fértil propício “à agricultura tropical que efetivamente servirá de base econômica não somente da sua ocupação por colonos europeus, mas de ponto de partida e irradiação da colonização de todo o país”. (PRADO JÚNIOR, 1983, p. 09). Frente a isto, ao europeu acostumado com climas mais gélidos não interessou em um primeiro momento a colonização destas novas terras, a mesma se deu de forma modesta e as margens dos rios. Outro ponto de suma importância a se destacar junto as exposições de Prado Júnior (1993) se refere a população de povos originários aqui encontrada:

Outra circunstância ainda pesará muito nos seus [do Brasil] destinos econômicos: a população indígena que o habitava. (...). Os indígenas brasileiros não se submeteram com facilidade ao trabalho organizado que deles exigia a colonização: pouco afeitos a ocupações sedentárias (tratava-se de povos seminômades, vivendo quase unicamente da caça, pesca e colheita natural), resistiram ou foram dizimados em larga escala pelo desconforto de uma vida tão avessa a seus hábitos. Outros se defenderam de armas na mão; foram aos poucos sendo eliminados, mas não sem antes embaraçar consideravelmente o progresso da colonização nascente que, em muitos lugares e durante longo tempo, teve de avançar lutando e defendendo-se contra uma persistente e ativa agressividade do gentio. (PRADO JÚNIOR, 1983, p. 12).

No que se refere a este debate, o sociólogo brasileiro Darci Ribeiro (2015), em seu estudo sobre a formação e o sentido do Brasil, irá nos dizer que existiram quatro níveis de relação entre os recém-chegados europeus, e, os povos originários que ocupavam toda a costa atlântica: a) o biótico: trata-se de “uma guerra” bacteriológica travada entre os dois povos e se referem a todas as pestes trazidas pelos europeus; b) ecológico: se refere a disputas por territórios e das riquezas aqui presentes, cada qual para um usufruto distinto, os originários para habitação, caça, pesca etc., os europeus para acumular riquezas; c) econômico e social: relacionado a escravização dos povos originários pelos europeus, bem como pela mercantilização das relações

produtivas e; d) étnico-cultural: criação de uma nova etnia, uma vez que passar-se-ia a conviver em um mesmo território os povos originários, os europeus que chegavam aos poucos e posteriormente os negros e negras escravizados(as) trazidos(as) da África . “Era o brasileiro que surgia, construído com os tijolos dessas matrizes à medida que elas iam sendo desfeitas”. (RIBEIRO, 2015, p. 26). Ribeiro (2015), nos traz uma importante reflexão no que se refere a nossa crítica acima apontada, sobre a historiografia europeia que refere ao Brasil apenas pós 1500. Vejamos suas palavras.

É ele, também, quem relata o que sucedeu aos índios e aos negros, raramente lhes dando a palavra de registro de suas próprias falas. O que a documentação copiosíssima nos conta é a versão do dominador. Lendo-a criticamente, é que me esforcei para alcançar a necessária compreensão dessa desventurada aventura.

Na continuidade de suas exposições, Ribeiro (2015) declara que não demorou décadas para que as populações originárias desaparecessem⁸. Destes, mortos aos milhares e sem qualquer piedade, os que não morreram foram escravizados e não acostumados ao trabalho em fazendas, na terra etc., foram aos poucos definhando até sua morte. “Entretanto, esses eram tão só os passos iniciais de uma escalada do calvário das dores inenarráveis do extermínio genocida e etnocida”. (RIBEIRO, 2015, p. 37).

Aqui abrimos um parêntese: o ataque dos portugueses (em especial) a cultura dos povos originários não foi em vão, sabiam já eles que “matar”, dizimar a cultura de um povo, é, levar ao “extermínio” daquele povo. Estava iniciando aí, o projeto de exclusivismo colonial, que perduraria até 1808. Porém, a implantação de tal projeto não se fez sem resistência. Tal resistência, fez com que de 1500 a 1600, poucas seriam as transformações urbanas, sociais, políticas aqui no Brasil, pois, Portugal, ao menos naquele momento estava mais disposto a se interessar pelo setor econômico, ou seja, pelas riquezas aqui encontradas: extração do Pau-Brasil, metais preciosos, plantas para medicamentos, entre outras.

Com a decadência da exploração do pau-brasil, aproximadamente no ano de 1530, a exploração econômica da terra de *Pindorama*, se volta à agricultura, por ser uma atividade realizada em um local fixo. Demarca, assim, o início da colonização do

⁸ Estima-se que no ano de 1500 a população indígena no Brasil girava em torno dos 4 a 10 milhões, passados 520 esta população reduziu drasticamente, na atualidade a população indígena é de aproximadamente 815 mil pessoas. Lembramos, que até hoje a população indígena é alvo de ataques e assassinatos. A assertiva também é válida se fomos nos referir a população negra, a população LGBTQI, a população em situação de rua etc.

país por intermédio da instalação das primeiras empresas agrícolas e da instauração do trabalho cativo. Conforme pontua Prado Júnior (1983, p. 23),

É este o verdadeiro sentido da colonização tropical, de que o Brasil é uma das resultantes; e ele explicará os elementos fundamentais, tanto no social como no econômico, da formação e evolução histórica dos trópicos americanos. Se vamos à essência da nossa formação, veremos que na realidade nos constituímos para fornecer açúcar, tabaco, alguns outros gêneros; mais tarde, ouro e diamante; depois algodão, e em seguida café, para o comércio europeu. Nada mais que isto. (...). Virá o branco europeu para especular, realizar um negócio; inverterá seus cabedais e recrutará a mão-de-obra de que precisa: indígenas ou negros importados. Com tais elementos, articulados numa organização puramente produtora, mercantil, constituir-se-á a colônia brasileira. Este início, cujo caráter manter-se-á dominante através dos séculos da formação brasileira, gravar-se-á profunda e totalmente nas feições e na vida do país.

Na mesma esteira, Novais (2019, p. 117, grifos no original) pontua que

Aa *escravidão* foi o regime de trabalho preponderante na colonização do Novo Mundo; o *tráfico negreiro* que a alimentou, um dos setores mais tentáveis do comércio colonial. Se à *escravidão* africana acrescentamos as várias formas de trabalho compulsório, servil e semisservil – *encomenda, mita, indentured etc.*-, resulta que estreitíssima era a faixa que restava, no conjunto do mundo colonial, ao trabalho livre. A colonização do Antigo Regime foi, pois, o universo paradisíaco do trabalho não livre, o Eldorado enriquecedor da Europa.

Esse é o caráter social, político, econômico e cultural que perdurará pelos 522 anos de história do Brasil. Uma história marcada pela colonização, escravização, exploração, extermínio, dependência, submissão, racismo, preconceitos, golpes atrás de golpes, entre outros. Entrementes, se formos analisar literalmente, um questionamento surge, o Brasil de hoje é tão diferente assim do Brasil de 1500? Muito teríamos aqui a falar sobre as relações entre Portugal e Brasil entre os anos de 1500 a 1800, porém, a nós no momento interessa o ano de 1808, ano em que a família Real se “transfere” para o Brasil, e sua primeira atitude é assinar a Carta de Abertura dos Portos as Nações Amigas.

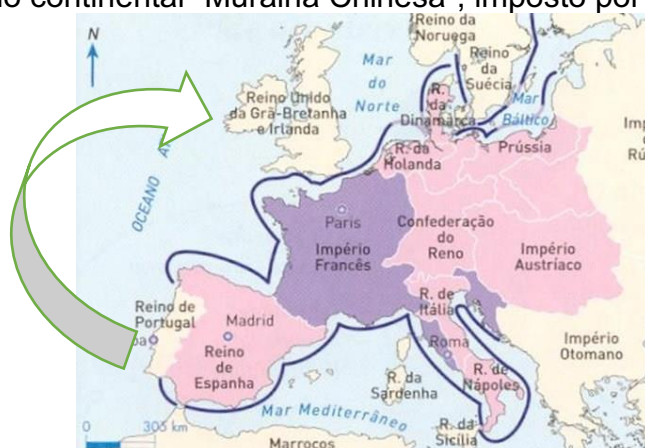
1.2 DA ABERTURA DOS PORTOS À INDEPENDÊNCIA DO BRASIL.

Antes de iniciarmos nossas exposições sobre a abertura dos portos brasileiros, é necessário, num primeiro momento, compreender o contexto europeu da época, uma vez que é em razão deste, que a Família Real se transfere para o Brasil com a ajuda da frota marítima militar inglesa.

Entre fins do século XVIII e início do XIX o continente europeu atravessa um contexto de efervescência política, econômica e social. As Guerras Napoleônicas (1803-1815) que tiveram origem na Revolução Francesa (1789-1799), dominavam o continente. O general Napoleão Bonaparte (1769-1821), se tornou um grande líder político e militar ao dominar um vasto território para o Império Francês. É preciso destacar brevemente que a Revolução Francesa se tornou em um dos principais acontecimentos da história do mundo ocidental, pois o ano de 1789, que marca seu início é tido também como o ano de início da Idade Contemporânea, ou seja, “o movimento revolucionário promove a demolição do Antigo Regime e a construção das novas instituições do Estado da época contemporânea”. (NOVAIS, 2019, p. 17). Napoleão ascende ao poder logo após a morte do líder da Revolução Francesa, Maximilien François Marie Isidore de Robespierre (1758-1794), Robespierre foi condenado a guilhotina no ano de 1794, marcando assim o início do último estágio da revolução.

As Guerras Napoleônicas (contrarrevolução burguesa), tiveram início aproximadamente no ano de 1803 e se caracterizaram pelo conflito entre a monarquia europeia e a França revolucionária, tiveram por volta de cinco coalizões. A que mais interessa é a última coalização no ano de 1807, a Rússia ainda em batalha com o exitoso exército francês é derrotada na Batalha de Friedland, no mesmo ano na cidade de Tilsit, é assinado um acordo entre franceses e russos do acordo, é formada a aliança franco-russa. A Rússia se juntara agora a França na guerra contra a Inglaterra, para fortalecer o bloqueio continental as Ilhas Britânicas do ano de 1806, com o bloqueio Napoleão tinha por objetivo, fazer com que os soldados ingleses definhassem de fome e assim se render à França.

Figura 1: Bloqueio continental “Muralha Chinesa”, imposto por Napoleão a Inglaterra.



Fonte: <https://culturabrasil.org/a-expansao-napoleonica-o-bloqueio-continental-fuga-da-familia-real-para-o-brasil/>. Acesso em: Abr. 2020.

Conforme podemos notar no mapa acima do Bloqueio continental de Bonaparte, a única nação que teria acesso a Inglaterra é exatamente Portugal. Bonaparte que já havia assinado um acordo com os russos, faltava-lhe, agora um acordo com Portugal, para dominar totalmente a Europa, e aqui o “caldo engrossa”.

Naquele contexto, Portugal era extremamente dependente da Inglaterra, o dinheiro e a maior parte dos importados eram provenientes desta Ilha. “Isto impedia Portugal de insistir numa política de neutralidade, levando-o a engolfar-se no torvelinho dos arranjos que beiravam o conflito armado”. (NOVAIS, 2019, p. 42).

Frente a esta realidade, o Rei de Portugal toma a decisão de não ceder as imposições de Napoleão. Frente a tal negativa, o Imperador francês manda um ultimato a D João: ou rompe com toda e qualquer relação com a Inglaterra, ou invadiremos seu território. O rei percebendo seu “decadente” exército, sem condições de enfrentar o forte exército francês encontra nos braços da Inglaterra a solução e o refúgio necessário. A transferência, ou melhor dizendo, a “fuga’ para sua colônia do além-mar, o Brasil.

E assim o foi feito, no alvorecer da noite do dia 22 de janeiro de 1807, às pressas, D. João, com toda sua corte, cerca de 15.000 pessoas, mais de 60 mil livros, animais domésticos, foge para o Brasil sob a escolta da marinha Britânica, reforçando ainda mais os laços de dependência de Portugal com a Inglaterra, chegando ao Brasil no dia 22 de janeiro de 1808. Na manhã seguinte ao dia 22 de janeiro de 1807, o exército francês invade Portugal com pouco mais de 30 mil soldados e encontra um Portugal ao relento.

Novais (2019), ao buscar apontar as relações entre Portugal e demais potências europeias, em especial; Inglaterra, França e Espanha, vai dar especial destaque ao acordo entre Portugal e Inglaterra pós queda da influência espanhola, acarretando, assim, em um suporte naval e militar dos ingleses para os portugueses, em troca de acordos comerciais. Paralelamente a este acordo, um outro acordo irá se formar na Europa entre França e Espanha. Segundo o autor, tais acordos serviram como alicerce para a manutenção das conquistas coloniais e dos domínios ultramarinos de Portugal e Espanha. Destaca ainda Novais (2019), imerso num contexto de efervescência política e econômica da Europa, Portugal assume uma política de neutralidade⁹.

A corte portuguesa chega ao Brasil no dia 22 de janeiro de 1808, a primeira atitude do agora D João VI (antes apenas D João) é assinar a Carta de Abertura dos Portos as Nações Amigas, aos 28 de janeiro de 1808. Bem como, ao se “transferir” para o Brasil, o Príncipe Regente, agora D. João VI transfere também, a sede do governo de Lisboa para o Brasil, dando início, assim, ao Período Joanino, que se estenderá até 1822.

Tal ato configura-se como uma inversão de papéis, ou seja, se de 1500 a 1808 Portugal administrava o Brasil de sua capital Lisboa, agora D. João VI comandava, a partir do Brasil, não só Portugal, mas todos os seus domínios. Neste sentido, vale dizer, no ato da transferência da corte, elevava o Brasil de condição de colônia a de metrópole. (MATTOS, 2016, p. 489). Novais (2019, p. 334-5) ressalta que

A abertura dos portos do Brasil, imposta pelas circunstâncias e decretada como provisória, seria na realidade irreversível. E assim se configurava a nossa ‘inversão do pacto’, fenômeno característico da crise do sistema colonial. No caso da Inglaterra, centro da Revolução Industrial, as colônias se tornam onerosas para a metrópole, que pode, contudo, romper unilateralmente o pacto e ainda manter o domínio político sobre elas. Aqui, ao contrário, é a colônia que se transforma em sede do governo. Daí a forma peculiar que assumiria, e um lado, nosso processo de independência política, e de outro, o advento do liberalismo em Portugal.

Não obstante cabe ressaltar, com o ato da liberação dos portos brasileiros uma consequência de significativa importância irá se manifestar. O antigo sistema colonial

⁹ Ainda sobre este tema, Novais ressalta que a política de neutralidade adotada por Portugal manifestar-se-ia na própria crise do sistema colonial. Vejamos suas palavras. “Em meio à crise que se avolumava, contudo, a política de neutralidade combinada com a aliança inglesa nas relações internacionais, de um lado, e de outro, as devassa e repressões às inconfidências, iam defendendo o patrimônio colonial. Para sobreviver a metrópole, dentro dos quadros do Antigo Regime, porém, havia ainda que preservar o exclusivismo do comércio da colônia. Nem era para que outras potências usufríssem as vantagens que se envidavam esforços para manter a colônia nas trevas do sistema”. (NOVAIS, 2019, p. 198).

que já vinha em crise desde fins do século 17, que foi impulsionada por diversos fatores: defasagem política e econômica das metrópoles ibéricas frente ao contexto europeu, disputa entre as potências que surgiam (França e Inglaterra) impactariam de forma contundente na importância das colônias do ultramar, crise do mercantilismo, intensificação do tráfico de escravos e da escravidão, e, por consequência da acumulação originária de capital que servia de base para o desenvolvimento industrial da Inglaterra entre outras, todos os elementos acima citados somados a abertura dos portos, acirra mais ainda esta crise, bem como, leva a derrocada do “exclusivismo” colonial entre Portugal e Brasil. Conforme ressalta Novais (2019, p. 338),

Efetivamente, organizado como um vasto mecanismo de aceleração da acumulação primitiva, o Antigo Sistema Colonial, na medida em que funcionava, ia se constituindo cada vez mais em fator da passagem para o capitalismo industrial; o que, por sua vez, significava a emergência de condições que se não compatibilizavam com a permanência desse mesmo sistema de colonização mercantilista: exclusivo, escravismo, de fatores de acumulação, tornam-se óbices ao desenvolvimento capitalista. Tal mecanismo básico operava no nível da estrutura fundante do sistema, subjacente a todo processo de colonização da Época Moderna. Neste sentido, no nível estrutural, pode dizer-se que, com o florescimento da Revolução Industrial, o Antigo Sistema Colonial estava condenado.

Mas, por que falamos em fim do pacto colonial se o Brasil ainda continuava sendo colônia de Portugal? Justifica-se pelo fato de que, a partir daquele momento, “encerravam-se” 308 anos de “total” domínio econômico de Portugal sobre o Brasil. Ou seja, desde 1500, o Brasil só poderia manter relações econômicas com Portugal; todo e qualquer metal precioso, produto tropical, matérias primas, entre outros teriam como destino obrigatoriamente o reino ultramarino português, bem como as importações brasileiras de produtos manufaturados deveriam ter como origem apenas Portugal.

Para Portugal esta perda impactou severamente Portugal, pois o Brasil era uma de suas mais lucrativas possessões, a colônia representava um de seus mais importantes centros comerciais, uma vez que era responsável por aproximadamente 1/3 dos produtos que Portugal trocava com outras nações. Por isso a manutenção do exclusivismo colonial era de substancial importância para Portugal. É necessário destacar, entretanto, que isto não significou na destituição da relação colonial entre a metrópole e a colônia, mas que tal ruptura enfraqueceu substancialmente a economia portuguesa. (NOVAIS, 2019). “A colônia, era, pois, a ‘conservação’ e o ‘remédio’ de Portugal, que se arruinaria sem ela” (Idem, p. 201).

Destaca-se, ainda, que mesmo que até 1808 existisse o tratado de exclusivismo colonial, não se excluía a existência de contrabandos, praticados em larga escala, e pelos principais aliados de Portugal, os ingleses (PRADO JÚNIOR, 1963, p. 228). Uma das principais formas de contrabando, em especial de produtos oriundos da Inglaterra e Holanda, era realizada via navios negreiros, ou seja, no mesmo navio eram acondicionados escravos e escravas e mercadorias, oriundos principalmente da Costa da África. É mister ressaltar que a política de contrabando praticada entre Brasil, Inglaterra e Holanda não significou, no sentido estrito do termo, um rompimento do pacto colonial, mas sim uma forma de burlar (o jeitinho brasileiro que sempre se mostrou presente) o pacto de exclusivismo colonial com Portugal. Se Portugal sabia ou não de tais práticas, não se sabe dizer¹⁰.

Logo, junto as exposições de Prado Júnior (1961), poder-se-ia dizer que o comércio de mercadorias do Brasil com as demais nações foi “monopolizado pelos portugueses, contrabandeado pelos ingleses, tais são os caracteres gerais do comércio da colônia nas vésperas da abertura dos portos”. (PRADO JÚNIOR, 1961, p. 229). Santos (2021) explana:

No princípio do século XIX, no Brasil como em quase toda a América Latina, a tendência a negociar diretamente com a Inglaterra fazia quebrar e pedaços o domínio da Coroa e dos comerciantes ibéricos. Faltava um ato público para transformar em realidade total esta tendência histórica. No Brasil, foram condições muito especiais que orientaram esta transição. (SANTOS, 2021. P. 37)¹¹.

Logo, frente as análises acima descritas e junto aos escritos de Gorender (2002), Prado Júnior (1963, 1983), Novais (2019), Santos (2012), Arruda (2008), Rabelo e Chaves (2006), entre outros ressalta-se, naquele momento histórico era *inevitável* que D. João VI não assinasse a carta de abertura dos portos, uma vez que a Inglaterra deu a sustentação e segurança necessária para a fuga da Família Real para o Brasil.

¹⁰ Novais (2021, p. 201) nos alerta que “o esforço pela preservação do exclusivismo metropolitano português se acentua ao longo do século XVIII, e vai num crescendo para atingir o clímax no período da administração pombalina. Assim, nas cartas instrutivas dirigidas ao Marquês de Lavradio, quando de sua designação para o vice-reinado, insiste-se em que era primordial ‘preservar os portos do Brasil do pestilencial contágio dos contrabandos’, em que estariam mancomunados os ingleses e os confidentes jesuítas”. Entretanto, conforme, vimos na escrita de nossa pesquisa, todos estes esforços foram em vão, pois, a política de contrabando não cessou. Porém, conforme ressalta o próprio Novais, a política de combate ao contrabando impelida por Portugal, fazia parte de uma tentativa de dar continuidade ao processo de mudanças dentro da fronteira do próprio sistema, ou seja, o sistema colonial.

¹¹ Poder-se-ia dizer, se com o ato de abertura dos portos às nações amigas, o Brasil se “livraria” do tratado de exclusivismo colonial com Portugal, estaria agora iniciando sua trajetória de capitalismo dependente? Este é um ponto a se debater.

Não obstante, assim como acontecia com as diversas nações europeias que detinham colônias no ultramar, as mercadorias de uma para outra nação passavam necessariamente pelos portos. Lembramos, ainda, que naquele contexto, o reino português estava dominado pelo exército francês, logo, era impossível que os portos lusitanos servissem de escoador de mercadorias brasileiras para as outras nações europeias.

Dito isto, a única forma de comércio de mercadorias entre Brasil e demais nações, em especial a Inglaterra, só e somente só tornar-se-ia possível via *abertura dos portos* (OLIVEIRA, 2007, p. 12). Complementando as análises acima, Arruda (2008, p. 13. Apuld, Rabelo e Chaves, 2006 p. 70-71) ressalta que:

A abertura dos portos brasileiros, decretada pela carta régia de 28 de janeiro de 1808, bem como os eventos anteriores e posteriores que a envolvem; a dinâmica transferência da Corte portuguesa, em 1807, e os tratados comerciais, de 1810, são partes inarredáveis de um mesmo processo em que a Metrópole portuguesa e a Colônia brasileira são figurantes rendidos, em que o lócus do poder decisório, das determinações históricas essenciais situa-se fora da colônia e para além dos limites do próprio Império português, pois se aloja no Foreign Office, no coração político do Império Britânico.

Sendo assim, ratifica-se que o início da derrocada do império português se dá justamente a partir de 1808 e se acirra dois anos depois, em 1810, com a assinatura do Tratado de Aliança e Paz e o Tratado de Comércio e Navegação (Brasil e Inglaterra), pelo qual o Brasil distanciara-se ainda mais de Portugal, se aproximando, desta forma, da Inglaterra.

Com o fim do pacto colonial (novamente aqui estamos nos reportando as relações comerciais), entre Portugal e Brasil, iniciava-se, o “longo caminho” até a emancipação política, “atingida” em 1822, com a declaração de Independência do Brasil.

Neste sentido, novamente ressaltamos, encerra-se o longo período do exclusivismo colonial no Brasil e abre-se espaço para a instauração de um sistema econômico pautado nas ideias de Adam Smith, o livre-comércio, o liberalismo inglês, cujo objetivo principal é garantir o processo de desenvolvimento industrial da Inglaterra.

O Brasil, a partir de então, segundo destaca Novais (2019), passa a emergir como uma “nação soberana e livre” para manter relações comerciais com diversas nações. Abaixo expomos um excerto do decreto de abertura dos portos, em que o Rei

autoriza a atracação, nos portos brasileiros, de navios de nações que mantenham acordos de paz com a Coroa portuguesa:

Sou Servido Ordenar interina, e provisoriamente, em quanto não Consolido um Systema geral, que effectivamente regule semelhantes materias, o seguinte. Primo: Que sejam admissiveis nas Alfandegas do Brazil todos, e quaesquer Generos, Fazendas e Mercadorias transportados ou em Navios Estrangeiros das Potencias, que se conservão em Paz, e Harmonia com a Minha Real Coroa, ou em Navios dos Meus Vassallos, pagando por entrada vinte e quatro por cento; a saber: vinte de Direitos grossos, e quatro do Donativo já estabelecido, regulando-se a cobrança destes direitos pelas Pautas, ou Aforamentos, por que até o presente se regulão cada huma das ditas Alfandegas, ficando os Vinhos, e Aguas Ardentes, e Azeites doces, que se denominão Molhados, pagando o dobro dos Direitos, que até agora nellas satisfazião. Secundo: Que não só os Meus Vassallos, mas tambem os sobreditos Estrangeiros possam exportar para os Portos, que bem lhes parecer a beneficio do Commercio, e Agricultura, que tanto Desejo promover, todos e quaesquer Generos, e Produções Coloniaes, á excepção do Pão Brazil, ou outros notoriamente estancados, pagando por sahida os mesmos Direitos já estabelecidos nas respectivas Capitancias, ficando entre tanto como em suspenso, e sem vigor todas as Leis, Cartas Regias, ou outras Ordens, que até aqui prohibiã neste Estado do Brazil o reciproco Commercio, e Navegação entre os Meus Vassallos, e Estrangeiros. O que tudo assim fareis executar com o zelo, e actividade, que de vós espero. Escrita na Bahia aos vinte e oito de Janeiro de mil oitocentos e oito. (BRASIL, 1808)¹².

Falamos anteriormente que a principal nação a ser beneficiada com o ato de abertura dos portos foi a Inglaterra. Entretanto, em que sentido se deu tal benefício? Vejamos. Em 1808, a Inglaterra conseguiu adentrar nos portos nacionais de forma livre, ou seja, sem a necessidade da política de contrabandos, o que já se configura como um benefício, concedido por D. João, em resposta a ajuda prestada pelos ingleses na fuga da família real de Portugal. Os benefícios à Inglaterra manifestar-se-ão com mais rigor no ano de 1810, após a assinatura de dois tratados: O Tratado de Comércio e Navegação (econômico)¹³ e o Tratado de Aliança e Paz (político).

Já em sua primeira página, o tratado de comércio e navegação expõe o desejo atendido pelos portugueses frente a demanda da Inglaterra, ou seja, adotar o livre comércio nos portos brasileiros.

Sua alteza Real o Príncipe Regente de Portugal e Sua Majestade do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda, estando igualmente animados com o desejo não somente de consolidar e estreitar a antiga amizade e boa inteligência, que tão felizmente subsistem e têm subsistido por tantos séculos entre as duas Coroas, mas também de aumentar e estender os beneficos efeitos dela em mutua vantagem dos Seus respectivos vassallos, julgaram que os mais eficazes meios para conseguir estes fins seriam adoptar um sistema liberal de comércio fundado sobre as bases da reciprocidade e mutua conveniência

¹² Conforme podemos notar pela leitura do excerto, embora a redação esteja de acordo com a língua portuguesa de Portugal de 200 anos atrás, a leitura é plenamente acessível a nosso entendimento.

¹³ Tal tratado só viria a se estender as demais nações no ano de 1822.

(...), de ambas as partes, às produções e indústrias nacionais (...). (BRASIL, 1810, p. 347)¹⁴.

O tratado de comércio e navegação, que foi assinado no dia 18 de fevereiro de 1810, possuía ao todo 34 artigos. O mesmo firmava/garantia à Inglaterra tarifas alfandegárias menores que de às outras nações, inclusive menor até que as de Portugal: a navios ingleses, tarifas de 15% sobre seus produtos, para os navios portugueses, a tarifa seria de 16% e para os navios das demais nações a tarifa cobrada seria de 24%, tais tarifas estão dispostas no art. 15º do tratado de 1810, o mesmo artigo estabelece ainda que a tarifa se aplica a todos os gêneros, mercadorias e artigos, sejam eles provenientes da manufatura ou indústria “...admitidos em todos e cada um dos Portos e domínios de Sua Alteza Real o Príncipe Regente de Portugal, tanto na Europa, como na América, África e Ásia, quer sejam consignados a vassallos britânicos, quer a portugueses”. (BRASIL, 1810, p. 370-371).

Necessita-se aqui abrir um parêntese de suma importância. A Inglaterra, que já vinha experimentando um processo de industrialização desde meados do século XVIII e que detinha condições favoráveis para a produção de mercadorias em larga escala, em menos tempo e com custos menores, poderia consolidar, agora com a redução das tarifas alfandegárias nos portos brasileiros, sua vantagem sobre as demais nações.

Gostaríamos, não obstante, de aqui lançar uma provocação: qual o papel de Portugal e do Brasil para a consolidação e desenvolvimento da Revolução Industrial na Inglaterra? A nosso entendimento, o papel foi significativo, uma vez que ambos os tratados de 1810 favoreceram a acumulação primitiva de capital para a Inglaterra. Se o tratado de comércio e navegação se relacionou mais a questões econômicas, o tratado de aliança e paz, conforme veremos posteriormente, teve cunho mais político – e um de seus principais pontos foi a exigência, por parte da Inglaterra, da redução gradual do tráfico de escravos.

Outro ponto a se destacar do tratado em tela é que a liberdade de comércio se estendera a todos os portos, cidades, vilas, países, províncias que pertencem a ambos os reinos. Não obstante, caso futuramente o tratado se estendesse a outras nações que não as constitutivas no acordo, ficariam os reinos de Portugal e Inglaterra isentos de conceder favores e/ou privilégios as colônias e quaisquer outros Impérios, salvo se

¹⁴ Todas as citações retiradas de ambos os tratados de 1810, foram traduzidas livremente por nós para as normas atuais da gramática brasileira.

e somente se, os mesmos sejam concedidos a alta cúpula do tratado (Portugal e Inglaterra), (art. 2º).

O art. 6º estipula que, tanto Portugal como a Inglaterra, se obrigam a não realizar quaisquer formas de acordos com outras nações que ponham em risco o acordo de comércio e navegação ali assinado, seja em nome do próprio Príncipe Regente de Portugal, Alteza Real Inglesa ou por seus herdeiros e sucessores (BRASIL, 1810, p. 356). No sentido estrito, tal tratado deveria ser eterno e imutável. Outro ponto que nos chama atenção no artigo em tela é a punição de atos anteriormente praticados entre Brasil e Inglaterra, ou a política de contrabandos. Uma política que foi por anos praticada pelo reino inglês – e que, ressaltamos, muito a beneficiou – passava agora a ser crime, uma vez que passaria agora a prejudicar seus objetivos, a saber a consolidação do modo de produção capitalista.

Outro artigo que merece destaque é o 22º, que versa sobre a autorização para a construção de um porto livre¹⁵, na região sul do Brasil, onde hoje se localiza o Estado de Santa Catarina O artigo previa que os navios ingleses que neste porto ancorassem estariam isentos do pagamento das tarifas aduaneiras.

Por fim, a abertura dos portos em 1808, beneficiou também a eminente elite agrária brasileira, que, a partir de então, poderia exportar seus produtos para outras nações além de Portugal, bem como poderiam importar mercadorias já manufaturadas, pagando valores menores que antes, consolidando ainda mais o liberalismo/livre comércio no Brasil.

Porém, o tratado de 1810 não foi bem recebido por uma parte do parlamento português, visto as inconsistências em alguns artigos do mesmo Em resposta a seu parlamento, D. João VI atende a algumas demandas daqueles, em especial a cláusula que o livre comércio entre Brasil e demais nações somente poderia ser realizada em cinco portos do Brasil, a saber: Belém, São Luís, Recife, Pernambuco e Rio de Janeiro. Lembramos que o porto de Pernambuco se firmou como uma das principais portas de entrada da força de trabalho escrava trazida da África. Outra reivindicação atendida pelo Príncipe Regente foi estabelecer que o comércio de cabotagem¹⁶ só poderia ser realizado por navios de bandeira portuguesa.

¹⁵ O artigo 22 do Tratado dava aos “*britânicos e aos portugueses o direito de usar a Ilha de Santa Catarina como Porto livre (Porto franco) assim como o de Goa na Índia para o comércio com os “Estados adjacentes aos domínios portugueses”*” (BRASIL, 1810, p. 378). Nesse ponto os ingleses estavam interessados na região do Rio da Prata adicionando assim mais este privilégio às baixas tarifas aduaneiras”.

¹⁶ A navegação de cabotagem provavelmente tenha se originado da expressão “*Navegar entre cabos*”. No Brasil a mesma é utilizada para se referir a navegação entre portos brasileiros. Até a primeira metade do século XX este

De posse das análises elencadas até o momento, é mister expressar que a circulação de mercadorias se têm demonstrado de extrema importância para a economia brasileira/portuguesa desde o século XV, adaptando-se, pois, a cada contexto histórico. Logo, ela, a circulação, além obviamente de circulação, é um processo produtivo, bem como impulsiona uma “nova divisão do trabalho”.

Neste sentido, ainda sobre o tratado de comércio e navegação e suas repercussões no Brasil, advoga-se que

A importação das manufaturas inglesas com direitos moderados seria um passo necessário para ‘elevar o Brasil aos maiores destinos’, o que não se poderia conseguir ‘sem chamar nações e cabedais de toda a Europa, que venham pôr em valor uma tal imensidade de terrenos incultos’; por outro lado, seria também importante que os produtos brasileiros pudessem entrar ‘nos maiores mercados da Europa com iguais facilidades às de toda e qualquer nação’. Assim se obteria para o Brasil ‘uma imensa exportação, e com ela o aumento de povoação e de riqueza que se pretende’”. (ALEXANDRE, 2007, p. 115).

No que se refere ao Tratado de Aliança e Amizade, assinado também no dia 18 de fevereiro de 1810 (ambos ratificados no dia 26 de fevereiro de 1810), este possuía 11 artigos. Destacamos aqui o que dispunham alguns dos artigos presentes no presente tratado: a) liberdade de culto religioso, os ingleses eram praticantes da religião anglicana e no Brasil era praticado predominante o catolicismo (e aqui ressaltamos, predominante, pois, naquele contexto o catolicismo era imposto), logo, os ingleses temiam a Inquisição; b) todo e qualquer inglês, mesmo que esteja em solo brasileiro, caso cometessem atos desviantes/criminosos, somente poderiam ser julgados por instituições inglesas à luz das leis da Inglaterra.

Entretanto, talvez o mais importante a se citar aqui seja o artigo X do presente tratado, que dispunha que o Reino Português deveria comprometer-se a reduzir gradualmente o tráfico de escravos, até chegar a Abolição da Escravatura. Gorender (1990), em concordância com as teses defendidas por Willians (2012), vai no cerne da questão por nós levantada

Os abolicionistas, inclusive os radicais, tinham o pensamento balizado pelas linhas da ideologia burguesa. O seu objetivo fundamental consistia em desonerar o país da escravidão sem protelações gradualistas, fazer do escravo um trabalhador livre e abrir o caminho da modernidade capitalista à sociedade brasileira. (GORENDER, 1990, p. 172).

modal foi muito utilizado, uma vez que as malhas rodoviárias e ferroviárias ainda estavam em construção. Já quando nos referirmos a navegação de longo curso, estaremos nos referindo a navegação entre portos internacionais.

Vejamos alguns excertos dos artigos do Tratado acima citados.

Sua Alteza Real o Príncipe Regente de Portugal, (...) convencido da injustiça e má política do comércio de escravos, e da grande desvantagem que nasce da continuidade de introduzir e continuamente renovar uma estranha e fictícia população para entreter o trabalho e indústria nos seus domínios na América do Sul, tem resolvido cooperar com a sua Majestade Britânica na causa da humanidade e justiça, adaptando os mais eficazes meios para conseguir em toda a extensão de seus domínios uma gradual abolição do tráfico de escravos. (...), o Príncipe Regente de Portugal se obriga a que aos seus vassallos não será permitido continuar o comércio de escravos em alguma outra parte da Costa da África (...). (BRASIL, 1810, P. 405-408).

De início gostaríamos de lembrar que mesmo que a Inglaterra tenha posto a abolição do tráfico de escravos como uma causa humanitária¹⁷, a realidade não é bem esta, pois o que estava por detrás dos objetivos dos ingleses era puramente a erradicação do trabalho cativo e a implantação do trabalho assalariado, elemento essencial para a consolidação do modo de produção capitalista em franco desenvolvimento no país europeu.

Este contexto, iniciado ainda na segunda metade do século XVIII, vai imprimir duas tendências: a primeira, a eminente e irreversível Revolução Industrial inglesa estava indissociavelmente relacionada a abertura do comércio ultramarino ao consumo de seus produtos manufaturados e industrializados; e segundo, com o desenvolvimentismo dos países ibéricos dificultar-se-ia, cada vez mais, a entrada dos produtos ingleses no mercado, o que imporia, em consequência, limites a consolidação da Revolução Industrial.

Era necessária então uma resposta da Inglaterra frente a estas duas tendências antagônicas. A “solução” encontrada foi desenvolver uma política que se orientasse para a total ruptura do pacto colonial (carta de abertura dos portos de 1808, tratado de comércio e navegação de 1810). (NOVAIS, 2019, p. 144). Entretanto, ainda faltava algo a ser solucionado: a questão da força de trabalho. Este foi o contexto da campanha “liderada” pela Inglaterra pelo fim do tráfico negreiro, pois, esta “era a forma indireta de atacar o Antigo Sistema Colonial no seu cerne; o que entra em crise é, pois, para o próprio sistema colonial como um todo”. (NOVAIS, 2019, p. 144).

Porém, mesmo que firmado o acordo entre Portugal e Inglaterra visando a redução do tráfico de escravos, esta demorar-se-ia a ocorrer e o fim do tráfico de

¹⁷ “A empresa escravista, fundada na apropriação de seres humanos através da violência mais crua e da coerção permanente, exercida através dos castigos mais atrozes, atua como uma mó desumanizadora e deculturadora de eficácia incomparável”. (RIBEIRO, 2015, p. 89).

escravos somente viria a ser assinado aos 4 de setembro de 1850 (ou seja, 40 anos depois), com a Lei Eusébio de Queirós – “apesar da aprovação da Lei Eusébio de Queirós, a década de 50 não registrou avanço político no movimento abolicionista”. (GORENDER, 1990, p. 141).

Antes da assinatura da lei acima mencionada, no ano de 1826, a Inglaterra impõe ao Brasil que abolisse a escravidão no prazo máximo de três anos, “a resposta” a investida inglesa viria apenas no ano de 1831, quando é então assinada a Lei Feijó, tal lei dispunha sobre a proibição do tráfico de escravos. Já em seu primeiro artigo, a mesma estipula que todos os escravos e escravas, que adentrassem no país pós 7 de novembro de 1831 estavam totalmente livres dos grilhões do trabalho cativo, e, caso houvesse comércio de escravos pós esta data, todos os envolvidos no comércio sofreriam as sanções previstas em lei. No entanto, a lei foi totalmente ignorada, tanto que a expressão, muitas vezes utilizada, “*lei para inglês ver*”.

Neste sentido, concordamos com as críticas de Gorender (1990) quando, ao se referir a todas as leis assinadas que propunham o fim da escravidão, afirma que elas todas foram fraudadas desde seu embrião. Invertendo aqui a clássica máxima de Marx (2011b), a história da abolição da escravatura no Brasil, primeiro se apresentou como farsa, pois nada tinha de questões humanitárias, e depois como tragédia, pois findou-se o trabalho cativo e, no entanto, inicia-se a exploração da força de trabalho sob o julgo de uma relação jurídica em que ambas as partes (vendedor e comprador da força de trabalho) concordaram.

Anteriormente, destacamos que, após 1810, era dever do Brasil reduzir gradualmente o tráfico de escravos. Também ressaltamos, que este disposto não foi cumprido pelo país, uma vez que o comércio de escravos continuava sendo realizado, mesmo após diversas investidas da Inglaterra. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística¹⁸ (IBGE) revelam, entre os anos 1531-1780¹⁹, desembarcaram no Brasil aproximadamente 1.895.500 escravos e escravas e entre os anos 1781-1810 foram desembarcados 696.000. Após assinatura do tratado de aliança e amizade, no período entre 1811-1855, desembarcam 1.371.800 negros e negras oriundos da África.

¹⁸ Disponível em: <https://brasil500anos.ibge.gov.br/territorio-brasileiro-e-povoamento/negros>. Acesso em: jan. de 2022.

¹⁹ “Os primeiros contingentes de negros foram introduzidos no Brasil nos últimos anos da primeira metade do século XVI, talvez em 1538. Eram pouco numerosos, porém, como se deduz pelas dificuldades que têm os historiadores em documentar esses primeiros ingressos. Logo a seguir, entretanto, com o desenvolvimento da economia açucareira, passam a chegar em grandes levas. A caçada de negros na África, sua travessia e a venda aqui passam a constituir o grande negócio dos europeus, em que imensos capitais foram investidos e que absorveria, no futuro, pelo menos metade do valor do açúcar e, depois, do ouro”. (RIBEIRO, 2015, p. 120).

Ou seja, exatamente o período em que supostamente deveria ter se reduzido o tráfico de escravos, foi o período em que houve uma intensificação do comércio de escravos para os domínios ultramarinos de Portugal.

Para dar sustentação, materialidade as teses por nós acima levantadas, demonstraremos três momentos do tráfico de escravos na história brasileira, a partir de mapas que nos mostram o destino dos navios negreiros²⁰. Na figura 2, podemos perceber que, embora o Brasil tenha sido destino dos navios negreiros, o principal destino destes eram outras nações das Américas, com destaque aqui para a América do Sul. Já na figura 3, no ano de 1820, ou seja, pós assinatura do Tratado de Aliança e Paz, a situação se inverte e o Brasil passa a ser o principal destino do tráfico de escravos. Por fim, a figura 4 nos demonstra que, mesmo após a assinatura da Lei Feijó em 1831, o tráfico de escravos continuou a existir. Estima-se que o tráfico de escravos somente vai cessar nos anos 1860.

Figura 2: Destino dos navios negreiros em 1807.



Figura 3: Destino dos navios negreiros ano de 1820.



²⁰ As animações podem ser acessadas do Website: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#timelapse>. Acesso em; jan. de 2022.

Figura 4: Destino do tráfico de escravos no ano de 1838.



Os dados acima apresentados são aproximados. Além da subnotificação do número de navios aportados e do número de escravos e escravas que desceram nos portos brasileiros, há também – uma variável de extrema importância – o número de negros e negras mortos durante as viagens (em virtude das deploráveis, na falta de um sinônimo de maior teor, formas de acondicionamento destes nos navios negreiros), ou até dos navios que naufragaram durante as viagens.

Frente a este contexto, uma frase revela os horrores do tráfico de escravos, *um legítimo e escancarado comércio de carne humana*, arrancados de sua terra mãe, sem ao menos "poderem" resistir, rumaram como "coisas" para servirem como "coisas" em terras desconhecidas. Sobre as condições dos navios negreiros, Williams (2012, p. 69-70) relata que

Os motins e os suicídios, naturalmente, eram muito mais frequentes nos navios negreiros do que em outros navios, e sem dúvida o tratamento brutal e as maiores restrições aos movimentos dos escravos tendiam a aumentar o índice de mortalidade. Mas as causas fundamentais dessa alta mortalidade nos navios negreiros, bem como nos navios de engajados e mesmo de passageiros livres, devem ser procuradas, em primeiro lugar, nas epidemias, consequência inevitável da longa duração da viagem e da dificuldade de manter os alimentos e a água em condições salubres, e, em segundo lugar, no costume de superlotar os navios. A única preocupação dos traficantes de escravos era ter os porões 'bem forrados de pretos'. Não são raras as notícias de um navio transportando 390 escravos ou de um navio de cem toneladas transportando 414. (...). O espaço destinado a cada escravo na travessia do Atlântico era de 1,65 metro de comprimento por quarenta centímetros de largura. Comprimidos como 'filas de livros em prateleiras', como disse Clarkson, acorrentados aos pares, a perna direita de um à perna esquerda do outro, a mão direita de um, a mão esquerda do outro, cada escravo tinha menos espaço do que um homem num caixão. Era como o transporte de gado negro – e, de fato, quando não havia negros suficientes, embarcavam-se cabeças de gado.

Fernandes (2005) ressalta que a revolução burguesa no Brasil teve um caráter estrutural se deu a partir de quatro momentos históricos distintos, porém, interligados: a) processo de independência, abolição da escravatura e a conseqüente derrocada da era dos reinados, momento este em que se instaura no país a República no Brasil; b) transformações no contexto social, histórico, político e econômico no país, propiciada pela presença de novos atores; c) interação entre a economia nacional e o grande capital internacional e; d) ascensão do capitalismo dependente e a chamada nova ordem competitiva mundial.

Entretanto, “diferentemente” de Fernandes (2005), Gorender (1990) é mais incisivo, pois, para este “a revolução abolicionista foi a revolução burguesa no Brasil” (GORENDER, 1990, p. 188). Ceifando a escravidão, as portas estariam abertas para a constituição do trabalho assalariado, logo, estava-se, pois, eliminando “o maior obstáculo à expansão das relações de produção capitalista e a estruturação da base econômica requerida pelo modo de produção capitalista”. (GORENDER, 1990, p. 188). Gorender (1990) ressalta ainda que foi exatamente a acumulação primitiva de capital, propiciada pelo trabalho cativo, que ofereceu condicionalidades para a estruturação do empreendimento industrial especificamente capitalista, no Brasil. Alertamos, ainda, junto a Prado Júnior (1983, p. 154) que

A abolição do tráfico ainda terá outro efeito indireto: põe termo ao longo conflito com a Inglaterra; e das relações políticas que então se estabelecem com aquele país, resultará novo afluxo de suas iniciativas e capitais para o Brasil.

Na esteira “oposta”, se assim podemos falar, em relação a pressão inglesa, encontram-se as análises realizadas em especial por Furtado (2003) e Carvalho (2008). Para Furtado, a abolição da escravidão teve mais a ver com uma questão política do que estritamente econômica, pois, a escravidão teve mais influência sobre um sistema de poder do que enquanto uma forma de organização da produção, uma vez que após abolição da escravidão não houve transformações significativas na organização do processo produtivo, bem como da distribuição de renda (FURTADO, 2003), temos concordância com as exposições de Furtado. Entretanto, entendemos que a abolição da escravatura implicou em demasiadas modificações, conforme veremos a seguir.

Nesta mesma linha de raciocínio, Carvalho (2008) compreende que a questão acima levantada tem de ser tratada enquanto um conjunto de políticas públicas,

“lançadas” pela ordem colonial em direção a abolição da escravidão. Para sustentar sua tese, o historiador e cientista político cita: a Lei Eusébio de Queirós (1850) que, como já indicado, proibia o tráfico de escravos, a Lei do Ventre Livre (1871), libertando a partir daquela data as crianças nascidas de mães escravas, a Lei dos Sexagenários (1885), libertando e beneficiando os escravos com mais de 65 anos e, por fim, a Lei Áurea (1888), que extinguiu o trabalho escravo no Brasil.

A última linha de pensamento estabelece que a campanha abolicionista dos ingleses está diretamente relacionada a questões humanitárias, pois, devido às mais desumanas formas de transporte nos navios negreiros (já elencadas anteriormente), as torturas, as condições das senzalas, bem como as condições as quais eram expostos, nos engenhos, fazendas etc., submetiam escravos e escravas a uma condição de animalidade/inumanidade. Tal linha de pensamento, é descrita no filme *“Jornada pela liberdade”*²¹. O filme citado, traz a história de William Wilberforce²², membro do parlamento inglês e líder do movimento abolicionista, a sua jornada se juntam outros dois personagens de extrema relevância para a luta pela abolição da escravidão: o ex-escravo Rufus Sewell e o ex-traficante de escravos John Nexton. Wilberforce, enfrentando todas as manifestações preconceituosas da época, enxergava os escravos e escravas aos olhos da religião, ou seja, estes/estas também eram filhos de Deus e como tais, não poderiam ser tratados enquanto um objeto, enquanto propriedade de outrem, logo, deveriam ser livres, e gozar da vida a seu bel prazer. Outrora, seus opositores (grande maioria), viam na escravidão a estabilidade do Império Inglês, logo, ela deveria ser mantida. Wilberforce, apresenta seu projeto no ano de 1791, porém, o mesmo seria aprovado apenas no ano de 1833. Joaquim Nabuco, em sua obra *“O abolicionismo (2003)”*, defende que a abolição da escravidão teve tantos critérios econômicos e políticos, indicando, entretanto, que o que mais pesava era exatamente a questão da moralidade, humanidade, discursando que apenas com a abolição dos escravos o Brasil poderia retornar a ser uma nação respeitada.

O fim da escravidão no Brasil ocorreu aos treze dias do mês de maio de 1888, momento em que a Princesa Isabel assina a Lei Áurea. Tal assinatura tornou-se pois, em um dos principais acontecimentos na história de nosso país, ainda que de forma

²¹ Título Original: *Amazing Grace*, Ano de Produção: 2006, Diretor: Michael Apted. Disponível em: <https://glo-ria.tv/post/1ruw2P6VsoZf4pUs48jiR7WPn>.

²² Ressalta-se, que de fato tal parlamentar realmente existiu. Outra curiosidade é que Wilberforce vem a falecer exatamente no mesmo ano em que é assinada a carta de abolição da escravatura inglesa, em 1833.

tardia, se formos comparar as demais nações, a exemplo da Inglaterra que assinou a carta de abolição da escravatura no ano de 1833. O contexto pós 1888 foi de incertezas, muitos agora ex-escravos foram abandonados, outros se mudaram para os emergentes centros urbanos a procura de condições de trabalho e vida dignas. Entretanto, a produção e reprodução da vida dos/das agora alforriados/as se traduziu em inúmeras manifestações de preconceito, repressões etc, seja por parte dos grandes proprietários rurais (que antes os detinham como posse), seja por parte de algumas autoridades da época. Para além do pensamento de que tais não passavam de meras coisas, ainda viviam sobre o *estigma* de serem vadios/malandros²³.

Muito falamos até o presente momento sobre a formação sócio histórica brasileira, e o fizemos no sentido estrito do termo. E em relação ao sistema portuário, o que aconteceu? Que transformações existiram? A resposta é simples. Nenhuma! De 1808 a 1822, com exceção do ano de 1810, em que foram assinados os dois tratados (um político e o outro econômico) com a Inglaterra, nenhum outro marco regulatório portuário foi sancionado.

Chegamos ao ano de 1888, entretanto, é necessário que retrocedemos alguns anos, pois, não conseguiremos entender a passagem do Brasil escravagista ao “Brasil capitalista”, sem retornarmos de forma extremamente breve aos anos anteriores a 1888. *O que isto tem a ver com os portos?* Extremamente tudo. Pois, toda e qualquer mercadoria que saia do Brasil, era 100% escoada via portos. É a partir desta realidade que podemos afirmar que os portos sempre tiveram significativa importância para a economia e desenvolvimento do Brasil. Não por outro motivo, muito embora não estejamos nos mencionando diretamente os portos, estudar a formação sócio-histórica e econômica do Brasil é estudar a história do sistema portuário nacional. Ou seja, a história dos portos nacionais caminha, *pari passu*, com a história do Brasil.

Se voltarmos um pouco na formação sócio-histórica do Brasil, é necessário que mencionemos um importante acontecimento, anterior ainda à abertura dos portos. Estamos nos referindo ao ato assinado pela Rainha Maria I em 1785, que proibia a instalação de algumas manufaturas, em especial a manufatura dos tecidos, ao passo que a manufatura do ferro era incentivada. A proibição dava-se por dois motivos em especial: o prelúdio da Revolução Industrial na Inglaterra sustentou-se na fabricação

²³ Sobre a tese aqui levantada indicamos a leitura de Clóvis Moura “*Negro de bom escravo a mal cidadão?*”, editora Dandara, 2021. Bem como, o texto que muitas vezes referenciaremos aqui de Lúcio Kowarick “*Trabalho e vadiagem: a origem do trabalho livre no Brasil*”, editora 34, 2019.

de tecidos, logo, outra nação amiga dos ingleses produzindo a mesma mercadoria atrapalharia a consolidação da industrialização naquele país e, um crescimento das manufaturas aqui no Brasil acarretaria diretamente na diminuição da agricultura, extração de minérios, ouro, diamantes etc. Lembremos que, naquele contexto, a economia da colônia girava em torno da agricultura.

Este é o quadro que se imprime quando da proibição da instalação das manufaturas no país. Ao passo que se proíbe a manufatura de tecidos, se estimula a manufatura do ferro, conforme já salientado, devido à eminente necessidade de estimular a produção siderúrgica no Brasil. Por fim, retornando as exposições deste importante historiador brasileiro (Fernando Novais), não tinha como objetivo principal a proibição de toda e qualquer manufatura, mas sim, a proibição “ao plano mais geral de desenvolvimento em que se julgava possível integrar, superando as contradições inerentes ao Antigo Sistema Colonial, o protesto da metrópole e da colônia”. (NOVAIS, 2019, p. 320).

Concluindo suas análises, Novais (2019, p. 337) destaca que,

...na própria proibição das manufaturas; buscava-se, ainda, uma integração das economias colonial e metropolitana, numa tentativa de harmonizar os interesses dos dois polos do sistema, de que resultaria a prosperidade comum. Tal esquema derivava de uma tomada de consciência da situação, elaborada nos trabalhos do movimento iluminista luso-brasileiro, que, nas suas expressões mais lúcidas, penetrou fundo na realidade que pretendia regenerar, mas que esbarrou em limitações advindas da posição dos seus mentores na estrutura em que atuavam; e essas barreiras intransponíveis imprimiram um inevitável componente ideológico nas suas formulações, levando-as a dilemas sem alternativa.

Em outro importante artigo, Novais (2000) expõe que o decreto em debate tinha por princípio fundamental dar continuidade à prática mercantilista tocada pela política colonialista, e ao defender tal tese, Novais (2000) vai concordar com as análises de Prado Júnior (1963), pois, para este, não se tratava senão, de um explícito “golpe de morte na indústria da colônia”. (PRADO JÚNIOR, 1963, p. 223)²⁴.

Por fim, o decreto em tela é revogado ao 1 de abril de 1808, quando D. João VI, assina a instalação de manufaturas no Brasil²⁵. No entanto, retornamos novamente

²⁴ Prado Júnior fala em morte da pequena indústria, pois, de acordo com os escritos do autor, à época do decreto, havia, por mais que muito precárias, pequenas manufaturas de curtume, fundição de ferro e artesanato.

²⁵ “Eu o **príncipe regente** faço saber aos que o presente **alvará** virem: que desejando promover, e adiantar a riqueza nacional, e sendo um dos mananciais dela as **manufaturas**, e melhoram, e dão mais valor aos gêneros e produtos da agricultura, e das artes, e aumentam a população dando que fazer a muitos braços, e fornecendo meios de subsistência a muitos dos meus **vassallos**, que por falta deles se entregariam aos vícios da ociosidade: e convindo remover todos os obstáculos, que podem inutilizar, e prestar tão vantajosos proveitos: sou servido abolir, e revogar toda e qualquer proibição, que haja a este respeito no Estado do Brasil, e nos meus **domínios ultramarinos**, e ordenar, que daqui em diante seja o país em que habitem, estabelecer todo o gênero de

às exposições de Prado Júnior (1963, p. 223): foram apenas “dois anos de glória”, pois os tratados de 1810 impuseram demasiadas consequências aos recém-iniciantes na manufatura de tecidos, se comparados com a industrializada nação inglesa.

Antes de chegarmos ao dia 7 de setembro de 1822, vamos recordar alguns importantes acontecimentos que culminariam no grito *“Independência ou morte”*. 1) 1815 – Brasil deixa de ser colônia e se torna Reino Unido a Portugal e Algarves; 2) 1821 – Revolução do Porto e retorno de D. João VI a Portugal; 3) janeiro de 1822 – em resposta às pressões do parlamento português, D. Pedro diz que fica no Brasil, em episódio ficou conhecido como “Dia do fico”, em contexto em que já estava se costurando um acordo entre D. Pedro e a elite brasileira em que D. Pedro levaria o país a independência, se manteria no poder e a elite brasileira estaria blindada das ameaças da burguesia portuguesa; 4) maio de 1822 – “o cumpra-se”, D. Pedro passa a analisar se as leis impostas por Portugal estariam sendo cumpridas no Brasil; 5) junho de 1822 – Convocação da primeira Assembleia Constituinte, era aqui, o embrião da primeira Constituição do Brasil, que foi outorgada em 25 de março de 1824, sob influência da Constituinte Francesa (1721) e espanhola (1812) e que tinham como orientação o liberalismo político e a participação da elite; 6) agosto de 1822 – D. Pedro declara que as tropas/navios portugueses que não jurassem a ele lealdade seriam consideradas inimigas, era o rompimento militar entre Brasil e Portugal; 7) 7 de setembro de 1822 – “Independência ou Morte”²⁶, as margens do Rio Ipiranga e 8) dezembro de 1822 – D. Pedro é coroado imperador do Brasil e passa a se chamar D. Pedro I.

Há que se destacar, não houve participação popular no processo de independência. Se assim fosse, o povo exigiria reforma agrária, igualdade de direitos, abolição imediata da escravidão, entre outras tantas demandas. Tal participação popular não era de interesse de D. Pedro, tampouco da elite agrária brasileira, e se houvesse ali a abolição da escravatura, eles perderiam uma de suas mais importantes posses, a força de trabalho cativa. Embora tenha se emancipado politicamente de

manufaturas, sem excetuar alguma, fazendo os seus trabalhos em pequeno, ou em grande, como entenderem que mais lhes convém, para o que. Hei por bem revogar o **alvará de cinco de janeiro de mil setecentos oitenta e cinco** e quaisquer leis, ou ordens que o contrário decidam, como se delas fizesse expressa, e individual menção, sem embargo da lei em contrário”. In: Coleção de leis do Brasil. (1891, p. 10). Disponível em: http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18319/collecao_leis_1808_parte1.pdf?sequence=4. Acesso em: abr. 2020.

²⁶ Ressaltamos, junto a Prado Júnior (1980, p.43), que “o certo é que, se os marcos cronológicos com que os historiadores assinalam a evolução social e política dos povos, não se estribassem unicamente nos caracteres externos e formais dos fatos, mas refletissem a sua significação íntima, a independência brasileira seria antedatada de 14 anos, e se contaria justamente da transferência da corte em 1808”.

Portugal, por um vasto espaço temporal mantiveram-se ainda muitos dos traços políticos, sociais, culturais dos portugueses. Ou seja, enquanto no velho continente estava-se se modernizando toda sua base econômica, política, social, cultural, no Brasil estava ainda preso a base econômica dos séculos XVII e XVIII. Também Portugal, por um tempo ainda, dependeu do Brasil, pois parte de sua riqueza provinha direta ou indiretamente de sua agora ex-colônia. “A ideia de ‘negócio’ ligado à antiga colônia, de tão fundas raízes históricas – e é por isso que nos interessa aqui –, não saíra mais do espírito do português”. (PRADO JÚNIOR, 1961, p. 234).

1.3. DA ERA DOS REINADOS À 1ª REPÚBLICA.

Pouco há a se falar em relação ao sistema portuário brasileiro no período que vai da independência do Brasil aos primeiros anos do século XX. Por dois motivos em especial: raras são as legislações, decretos editados neste período, bem como a falta de registros históricos sobre o tema aqui levantado. Entretanto, alguns estudos realizados merecem destaque. A dissertação de mestrado de Rita de Cássia Santana de Carvalho Rosado (1983), apresentada junto ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal da Bahia, intitulada, “*O Porto de Salvador modernização em projeto: 1854/1891*”.

De acordo com as análises da autora, o projeto/processo de modernização do Porto de Salvador foi frustrado desde seu início “face ao envolvimento e aos choques de interesses no seio da burguesia comercial” (ROSADO, 1983, p. ???) e conclui sua exposição sinalizando que o processo esteve relacionado às contradições da elite comercial brasileira no contexto da estrutura do poder no Período Imperial (1822-1889). Tal influência adveio da eminente necessidade de obras de expansão e manutenção do porto para o embarque e desembarque de mercadorias em franco crescimento, obras que iniciar-se-iam apenas 30 anos após a Proclamação da República.

Não obstante, cabe referenciar a dissertação de mestrado de Maria da Penha Siqueira (1980), apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Catarina, intitulada, “*O desenvolvimento do Porto de Vitória (1870-1940)*”. Neste estudo, a autora realiza uma análise do desenvolvimento do Porto de Vitória e seus impactos no desenvolvimento urbano da cidade e Estado,

dando um especial destaque para a modernização do Porto pós viragem do Século XIX para o XX.

Importante aqui fazer referência ao texto de Maria Lucia Caira Gitahy (1992), “*Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos – 1889/1914*”. Neste texto, Gitahy realiza um estudo sobre a gênese do movimento operário do Porto de Santos²⁷ nas primeiras décadas da Primeira República. Dentre os textos por nós encontrados sobre a época, trata-se, pois, de um dos poucos que realiza uma análise das atividades desenvolvidas pela força de trabalho portuária, suas contradições e consequências na classe trabalhadora portuária deste período, dando especial destaque ao movimento operário no Porto.

Sendo este de leitura obrigatória sobre os estudos sobre o trabalho portuário, este livro destaca ainda que a luta dos trabalhadores portuários santistas se inicia ainda no ano de 1889 (mesmo ano em que a Cia Docas de Santos assume a administração do Porto de Santos).

O movimento operário em Santos na *belle époque* foi mais importante pela sua própria existência, do que por eventuais ganhos materiais que tenha atingido. Direitos adquiridos e conquistas materiais, na época, não eram transformados em legislação e exigiam repetidas batalhas para durar. Estes esforços constantes, frequentemente escorregando para greves renhidas, alimentaram a lenda no movimento operário combativo de Santos durante a Primeira República. (GITAHY, 1992, p. 138).

Neste tocante, é mister lembrar a pesquisa de Érika Bastos Arantes (2010), “*O porto negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários do Rio de Janeiro na virada do século XIX para o XX*”²⁸. Na pesquisa em tela, Arantes realiza uma eximia análise, desde a escravidão até anos depois da abolição da escravatura, destacando que os primeiros trabalhadores portuários foram os escravos e pós libertos do trabalho cativo que encontraram no cais carioca sua fonte de renda, mas que, uma vez assalariados, disputando/concorrendo a vagas de trabalho²⁹ com os

²⁷ Diversos autores se referem ao Porto de Santos como sendo o berço esplêndido do movimento operário portuário nacional. Gitahy (1992), Silva (1995, 2003), Sarti (1981), entre outros.

²⁸ Disponível em: <https://www.historia.uff.br/stricto/td/906.pdf>. Acesso em: mai. 2020.

²⁹ Ranulpho Prata em seu romance “*Navios iluminados*”, que narra a história do imigrante e estivador José Severino, traz em uma de suas passagens esta relação entre a concorrência por uma vaga de trabalho no espaço urbano, “Procurou emprego por outras bandas. Tentou entrar na Companhia City e para a S. Paulo Railway. Não foi possível. Não havia vagas. Entretanto, na mesma semana, soube que muitos espanhóis e portugueses haviam sido admitidos. Sentiu-se com preterição. Que é que ele tinha? Não era aleijado, nem cego, nem doente, podendo trabalhar como os outros. Por que seria então?”. (PRATA, 1996, p. 12). Tal questionamento, nos faz refletir sobre a preferência dos empresários para a chamada para o trabalho. Severino, assim como os demais trabalhadores da Cia Docas de Santos, se depararam frente a frente com a fome, preconceito, falta de dinheiro, humilhação, entre outras vulnerabilidades. Prata, traduz aqui, a realidade vivida pelos trabalhadores das Docas de Santos, desvalorizados e esquecidos. A história contada por Prata, destaca ainda o embrião dos movimentos dos

recém-chegados imigrantes vindos em especial da Itália, Alemanha, Portugal, Espanha etc.

Em seus escritos, que foram para além do ambiente de trabalho, a autora menciona ainda sobre os espaços de interação, sociabilidade, lazer, habitação, intercâmbio cultural, experiências, entre outras. “Ligados ao escoamento do café, setor estratégico, e à constituição do próprio espaço urbano, este proletariado travará suas primeiras lutas em uma cidade, cujo caráter próprio vai sendo moldado, além destes outros fatores”. (GITAHY, 1992, p. 33). Ou seja, estaria aqui o embrião das ideias de luta de classe, reivindicação por direitos que acompanhara o espaço portuário e nacional até os dias atuais.

Segundo aponta Silva (2003, p. 28),

A construção civil e os transportes marítimos estiveram entre os primeiros ramos responsáveis por uma grande concentração de trabalhadores no Brasil, a partir do final do século XIX, quando se tornava imperativa uma melhor vinculação da economia do país com o mercado internacional, o que levou a construção de ferrovias e portos. Na medida em que crescia a importância do ancoradouro de Santos como principal instrumento de desenvolvimento local e poderoso elo de integração com outras regiões do país e do mundo, verificou-se um acelerado processo de urbanização e um correlato crescimento populacional.

Realizado este breve diálogo com as pesquisas que abordam o sistema portuário nacional ao longo da Primeira República, é necessário para seguir a linha adotada em nossa pesquisa que retornemos a contexto nacional pós Independência do Brasil.

O primeiro Reinado inicia-se logo após a coroação de D. Pedro como imperador do Brasil no ano de 1822, findando-se em 1831. Tratou-se, pois, de um período extremamente conturbado, no qual o agora D. Pedro I demonstrava toda sua autoridade. Sua primeira ação enquanto imperador do Brasil, foi realizar no ano de 1823 a constituinte, que culminou na outorga da Constituição Brasileira de 1824. Ao longo da assembleia constituinte de 1823, foi demandado que alguns poderes do Imperador fossem retirados. Ao se deparar com tais demandas D. Pedro I “rasga” o texto concluído pela constituinte de 1823, e passa a elaborar por ele mesmo uma nova Constituição. A carta constitucional, por ele redigida, era muito mais conservadora.

trabalhadores portuários santistas, que deu sustentação a tese criada e ressaltada por autores como Sarti (1981), Tavares (2001, 2007), Silva (1995, 2003), entre outros, do Porto Vermelho e da Barcelona Brasileira. Por fim, o romance, destaca a rotina de precarização, insalubridade, trabalho braçal etc., da força de trabalho portuária, em um contexto em que o desenvolvimento das forças produtivas, era ainda incipiente.

Nesta já estavam previstos os três poderes: executivo, legislativo e judiciário. Entretanto, havia um quarto poder, o poder moderador, e, conforme previsto na Carta Magna de 1824, este poder seria por ele comandado e prevaleceria sobre todos os três acima citados, tendo inclusive o poder de veto.

Neste contexto, emerge a Confederação do Equador (1824), tal movimento surge na província de Pernambuco, e tinha como princípio resistir as medidas impostas por D. Pedro I, bem como, intentavam realizar a separação de Pernambuco do território nacional, seu objetivo principal era, criar uma República própria, com suas próprias leis com nortes liberais. Vendo a extensão do movimento revolucionário, o governo que à época ainda tinha como sede a cidade do Rio de Janeiro, envia uma tropa de soldados liderados pelo brigadeiro Francisco de Lima e Silva. Novamente como ocorreram em outros momentos na história do país, Portugal passa a pressionar pelo retorno de D. Pedro I a Portugal. O imperador vai ceder às investidas de Portugal no ano de 1831. Antes de rumar para sua terra mãe, D. Pedro I deixa o comando do Brasil para seu filho, D. Pedro de Alcântara. Impossibilitado de assumir o comando da nação, por sua tenra idade, dar-se-ia, início ao período regencial, que se inicia em 1831 e se finda em 1840.

Este contexto de período regencial não foi senão uma forma de ocultar o golpe que viria anos depois, uma vez que D. Pedro de Alcântara seria coroado aos quatorze anos como imperador do Brasil, passando a se chamar D. Pedro II. Tal movimento, ficou reconhecido como “Golpe da maioria” e pôs fim ao período regencial.

Com a coroação de D. Pedro de Alcântara agora D. Pedro II, iniciar-se-ia no Brasil o segundo reinado, com início no ano de 1849 e que se finda com a Proclamação da República em 1889. O ano de 1889 é um marco significativo no país, pois estaria pondo fim na era das monarquias iniciado ainda 389 anos antes, com a chegada dos portugueses ao Brasil, ou na linguagem deles (dos colonizadores), o “Descobrimento do Brasil”. Durante o II reinado importantes foram as transformações a nível sociais, culturais, políticas, econômicas ocorridas no país, inclusive ocorreram transformações no setor portuário, ainda que limitadas a alguns portos.

Começamos do início. Em relação à economia, será realizado um destaque aqui ao ciclo do café (1840-1860), conhecido como Era Mauá. O café viria a se tornar o principal produto brasileiro, sendo exportado para diversos países. A produção do café estava localizada em três locais especialmente: Vale do Parnaíba (RJ/SP), Zona da Mata (MG) e Oeste Paulista (SP). Na lavoura do café era usada essencialmente

mão-de-obra escrava ao menos até 1880, momento em que passa a se reduzir a utilização do trabalho escravo no Brasil, tal redução da força de trabalho cativa está associada a chegada dos imigrantes no país (italianos, alemães, espanhóis etc.). Outro ponto merece aqui referência neste contexto, o leve surto industrial (têxteis, alimentos, construção civil etc.), entretanto, com a persistência do trabalho cativo, seu desenvolvimento estava comprometido. “Com a extinção da escravidão em 1888, as indústrias tiveram um grande auge e se criou, ao final do século, uma base industrial relativamente importante”. (SANTOS, 2021, p. 45-46). Não obstante, ainda em relação ao II Reinado é importante ressaltar sobre a abolição da escravatura. Vejamos resumidamente as principais leis que foram expedidas e tinham como objetivo o “combate” ao tráfico e trabalho escravo, colocamos entre aspas, pois, conforme já mencionado, elas foram fraudadas desde seu embrião, vejamos elas.

A Lei Eusébio de Queiróz (1850), proibia veementemente o tráfico de escravos, dispunha ainda que todos os escravos e escravas que aportaram no Brasil entre os anos 1831 e 1845 seriam mantidos como escravos e escravas. Um fato deveras curioso, é que Queirós quando atuava enquanto chefe de polícia do Rio de Janeiro (1833-1844), fez vista grossa aos navios negreiros que aportavam no porto do Rio de Janeiro. Embora, tenha sido aprovada e assinada em 1850, ela de fato se efetivou apenas em 1856³⁰, ano em que foi registrado o atracamento do último navio negreiro. Observando as manifestações incontestes da elite escravocrata e latifundiária em relação ao fim do tráfico negreiro, D. Pedro II assina, em 18 de setembro de 1850, a Lei de Terras (Lei nº 601), tal lei tinha como objetivo principal, regulamentar e organizar a propriedade privada no Brasil. Logo, o objetivo do governo imperial com a mencionada lei era o de arrecadar impostos e taxas com o registro e demarcação de terras.

Outra lei a se destacar é, a Lei do Ventre Livre, aprovada em 28 de setembro de 1871, proposta pelo Visconde do Rio Branco, tinha por intuito determinar que todos os filhos de escravas nascidos a partir daquela data estariam na condição de livres. Entretanto, tratou-se, de uma lei extremamente conservadora, pois, por detrás de seus dispostos estava o interesse de tardar o fim do trabalho escravo. Antes de se referir a Lei Áurea, cabe mencionar, sobre a Lei dos Sexagenários, convertida na Lei nº 3.270, foi promulgada no dia 28 de setembro de 1885. De forma direta, a finalidade da citada

³⁰ Estima-se, que entre os anos de 1850 e 1856, desembarcaram no Brasil, um número de aproximadamente 40 mil escravos e escravas. Novamente, se observa uma lei que foi editada e não cumprida no país.

lei era, que se considerasse livres todos os escravos e escravas com sessenta anos ou mais.

A Lei Áurea, convertida na Lei N° 3.353, foi assinada pela Princesa Isabel no dia 13 de maio de 1888. Com a assinatura, mais de 700 mil escravos e escravas foram considerados livres. Tal lei junto com as leis anteriormente citadas, se tratou de uma “dupla vitória”, se assim podemos dizer: por um lado do movimento abolicionista que almejava o fim da escravidão desde inícios do século, e da ala conservadora que conseguiram aprovar a abolição da escravidão, sem a necessidade de realizar a indenização à elite agrária nacional, nem aos recém-libertos e libertas. Entretanto, a família imperial perdeu apoio político. Já para os/as agora ex-escravos e ex-escravas que almejavam a tão sonhada liberdade, foram “jogados” na sociedade, no sentido mais lato do termo, sem quaisquer formas de políticas sociais, integração social, escola do trabalho, entre outras. A citada lei possuía apenas dois artigos: o primeiro dispunha que: estava declarado a partir desta data o fim da escravidão no Brasil; e o segundo: estavam revogadas toda e qualquer disposição que fosse ao contrário.

Após 1888, escravos e escravas estavam libertos do trabalho cativo, entretanto, lhes são colocados outros grilhões e que se mantém até a atualidade, o “trabalho livre” assalariado. Marx (2017), no primeiro tomo de *O capital*, destaca que são trabalhadores livres em dois sentidos, pois, “nem integram diretamente os meios de produção, como os escravos, servos etc., nem lhes pertencem os meios de produção, como no caso, por exemplo, do camponês que trabalha por sua própria conta etc., mas estão livres e desvinculados desses meios de produção”. (MARX, 2017a, p. 786). Friedrich Engels, em *“A situação da classe trabalhadora na Inglaterra”*, que vai denunciar sobre as condições de vida e trabalho da força de trabalho inglesa nos primórdios da revolução Industrial, nos traz uma exímia explanação sobre esta diferença entre o trabalho cativo e o “trabalho livre”:

Toda a diferença com relação à escravatura declarada da Antiguidade consiste em que o operário moderno parece ser livre, uma vez que não é vendido de maneira definitiva, mas pouco a pouco, diariamente, semanalmente, anualmente – e não é vendido por um proprietário a outro, mas vende-se ele mesmo, porque não é escravo de um indivíduo, é escravo de toda a classe proprietária. No fundo, para o operário, as coisas não mudaram; se essa aparência de liberdade, por um lado, oferece-lhe certa liberdade real, por outro lhe traz a desvantagem de ninguém lhe garantir a sobrevivência, de poder ser despedido pelo patrão a qualquer momento e ser condenado à morte pela fome a partir do instante em que a burguesia não interesse mantê-lo vivo. Por seu turno, nesse estado de coisas, a burguesia está muito mais à vontade que no antigo escravismo, já que pode dispensar quando quiser sem perder nada do capital investido – e, ademais, obtém um

trabalho muito mais barato que aquele obtido com escravos, como, para o conforto dos burgueses, bem o demonstra Adam Smith. (ENGELS, 2010, p. 121).

Estar-se-ia posta a condição necessária para a estruturação do modo de produção capitalista no Brasil, entretanto, é mister ressaltar, que conforme analisa Costa (2018), este processo de transição do trabalho cativo, para o trabalho “livre”, não se deu de forma tranquila e pacífica, mas sim, rodeado de extrema violência. Nas palavras da autora, “a violência foi também um instrumento de enquadramento dos sujeitos à ordem emergente; portanto, um mecanismo a favor do capital para exercer o controle sobre a força de trabalho e ampliar a extração da mais-valia”. (COSTA, 2018, p. 18). Não podemos deixar de destacar, que a escravidão não foi um fato isolado ela o foi, a condição necessária, conforme já destacado, para a acumulação originária de capital, Marx, no excerto reproduzido abaixo é dialético ao explicitar que:

Com isso, o movimento histórico que transforma os produtores em trabalhadores assalariados aparece, por um lado, como a libertação desses trabalhadores da servidão e da coação corporativa, e esse é único aspecto que existe para nossos historiadores burgueses. Por outro lado, no entanto, esses recém-libertados só se convertem em vendedores de si mesmos depois de lhes terem sido roubados todos os seus meios de produção, assim como todas as garantias de sua existência que as velhas instituições feudais lhes ofereciam. E a história dessa expropriação está gravada nos anais da humanidade com traços de sangue e fogo.

Na história da acumulação primitiva, o que faz época são todos os revolucionamentos que servem de alavanca à classe capitalista em formação, mas, acima de tudo, os momentos em que grandes massas humanas são despojadas súbita e violentamente de seus meios de subsistência e lançadas no mercado de trabalho como proletários absolutamente livres. (MARX, 2017a, p. 786-7).

Mencionamos anteriormente, os ex-cativos foram imersos na “nova” sociedade de classes, sem quaisquer formas de estruturação e integração social, cabe aqui debater sobre as condições com quais estes/estas ex-libertos/libertas foram “inseridos” no seio da sociedade, principalmente em relação as condições de moradia e de labor. Mesmo com a abolição do trabalho cativo em 1888, muitos dos escravos e escravas: continuaram a laborar nas mesmas fazendas em que antes eram escravos, muitos outros/outras foram para outras fazendas, bem como para o centro urbano, “tentar a sorte grande” de encontrar uma vaga no mercado de trabalho que não a lavoura, a qual era a única atividade em que foram “ensinados” a realizar, boa remuneração, boas condições de moradia, entretanto, ao chegar nestes espaços, disputariam uma vaga no mercado de trabalho com migrantes e imigrantes. Assim ao

rumarem para os centros urbanos, em cidades como: Santos, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo, entre outras., e “... sem condições econômicas e sociais de habitarem e construírem moradias dignas do ambiente citadino, são expurgados para os morros dando origem às primeiras favelas” (NUNES, 2018, p. 46). Conforme aponta Gomes (1990, p. 10)³¹:

Lojas, porões, cortiços, barracos construídos na periferia da cidade passam então a ser alternativas encontradas pelo escravo para construir um espaço de vida para si, independente do controle do senhor. Se o ganho propicia ao escravo urbano apropriar-se de uma parte do produto de seu trabalho, a qual lhe permitirá arcar com as despesas de sua própria manutenção, ele se constituirá, igualmente, elemento importante para o acesso à alforria remunerada, o que, por si só, toma o escravo urbano mais "privilegiado" do que aquele do meio rural.

Neste sentido, frente aos expostos acima, poder-se-ia dizer que o que existiu na realidade foi uma “abolição inacabada”, pois, os/as ex cativos continuaram por um longo período desprovidos de direitos, condições indignas de moradia, trabalho, recebendo remunerações pífias que mal lhe asseguravam a compra de sua alimentação, agora recém-libertos foram formar os cortiços. Os cortiços originaram-se a partir de grandes casarões que durante o Império, serviam de morada para pessoas ricas e abrigavam apenas uma só família.

Por fim, entretanto, o mais importante para prosseguimento de nossa pesquisa, foram as condições com quais os ex-escravos e escravas foram postos no mundo do trabalho imersos numa tempestade de incertezas e sem direitos passaram ainda a presenciar a concorrência com os imigrantes para o mercado de trabalho.

A concorrência é a expressão mais completa da guerra de todos contra todos que impera na moderna sociedade burguesa. Essa guerra, uma guerra pela vida, pela existência, por tudo e que, em caso de necessidade, pode ser uma guerra de morte, não se trava apenas entre as diferentes classes da sociedade, mas também entre os diferentes membros dessas classes: cada um constitui um obstáculo para o outro e, por isso, todos procuram eliminar quem quer que se lhes cruze o caminho e tente disputar seu lugar. (ENGELS, 2010, p. 117).

Logo, ao adentrar na disputa por uma vaga no competitivo mercado de trabalho, os imigrantes, deslocam o “... ex-escravo do centro de produção para a sua periferia, criando as premissas econômicas da sua marginalização”. (MOURA, 1977, p. 30). Kowarick (2019, p. 53), ao analisar o contexto vivido pelos ex-escravos pós abolição, realiza a seguinte reflexão:

³¹ Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/1352/1/3102-7255-1-PB.pdf>. Acesso em: mai. 2020.

Marginalizados desde os tempos coloniais, os livres e libertos tendem a não passar pela ‘escola do trabalho’, sendo frequentemente transformados em itinerantes que vagueiam pelos campos e cidades, vistos pelos senhores como a encarnação de uma corja inútil que prefere a vagabundagem, o vício ou o crime à disciplina do trabalho. O importante neste processo de rejeição causado pela ordem escravocrata é que qualquer trabalho manual passa a ser considerado como coisa de escravo e, portanto, aviltante e repugnante. Não poderia ser diferente numa ordem em que o elemento vivo que levava adiante as tarefas era tratado como coisa, desprovido de vontade, que não tinha escolha de onde morar ou quando e quanto deveria trabalhar, e que, brutalizado por toda sorte de violências, o mais das vezes morria em cativeiro.

Não obstante Kowarick (2019), reitera que a perpetuação deste discurso da não aptidão a determinados mercados de trabalho, da vadiagem³² e vagabundagem serviu, enquanto força objetiva e ideológica para a “promoção” das mais nefastas manifestações de preconceito, racismo, bem como, para a reprodução das arcaicas formas de dominação de uma classe sobre a outra, em tempos de trabalho livre e assalariado. E se a cidade era o destino a busca por uma oportunidade de trabalho, nada como ir aos portos, procurarem emprego na carga e descarga de mercadorias, pois, conforme já mencionamos com brevidade, estes quando escravos lá laboravam nos portos, enquanto escravos de ganho. A escravidão por ganho, consistia na seguinte característica, a parcela escrava que laborava nos espaços urbanos e que deveriam passar a maior parte de seus ganhos conseguidos com o trabalho e repassar a seus donos. Ele (o dono), estabelecia ao escravo quanto ele deveria lhe entregar ao final do seu dia de trabalho no centro urbano, a diferença entre o que o escravo recebeu e o que repassou a seu dono, ficaria consigo (escravo). Entretanto, se no final do dia o/a escravo/escrava, não atingisse o estipulado pelo seu dono, ele poderia sofrer castigos. Tratou-se, pois, de uma forma de trabalho que atendia a ambos os lados: os escravos e escravas, “alcançariam” uma liberdade que não tinham na fazenda; já os donos de escravos se isentavam dos seus gastos com alimentação e vestuário com os cativos, bem como, ainda conseguiam uma renda sem realizar quaisquer esforços. Segundo aponta Arantes (2010):

Se dermos olhada em alguns relatos de viajantes, veremos que desde a primeira metade do século XIX, os escravos de ganho que trabalhavam no porto carioca não só dominavam o mercado de carregamento de café, como

³² Costa (2015, p. 73-74), estabelece que: “A compreensão do ‘mito da vadiagem’ ao trabalhador nacional nos permite justificar a importação de mão de obra estrangeira, uma vez que os imigrantes europeus já docilizados pelo trabalho assalariado, vindos de uma Europa em crise, sequiosos de novas oportunidades para as suas vidas, serviriam melhor aos propósitos de exploração dos os ex-escravos fujões e rebeldes da incipiente mão de obra nacional arisca e indolente. A concepção do chamado ‘mito da vadiagem’ – entendendo mito como uma ideia falsa, sem corresponder à realidade – imposta pela oligarquia rural no período do Império e na República velha, esta inserida no bojo da sociedade dominante, (...).”

também impuseram uma maneira própria de organização do trabalho, estando longe de representar a figura dos negros apáticos e submissos que dominou a literatura da escravidão durante muito tempo. (ARANTES, 2010a, p. 134).

O setor (portuário), era constituído de empresas privadas que eram contratadas para realizar os serviços de embarque e desembarque de cargas e o armazenamento destas, estas empresas não dispunham de nenhuma previsibilidade exata do quanto de cargas iria ser movimentado, logo, também não saberiam o quanto de força de trabalho chamariam para a realização das tarefas, uma vez que tudo dependeria do número de navios que atracariam no cais (o que passou a ser denominado de trabalho ocasional, tal, princípio mantém-se até os dias de hoje, porém, hoje em dia se sabe com mais rapidez, a quantidade de carga que será movimentada, o dia, e a quantidade de trabalhadores a serem chamados)³³.

Logo, não era vantajoso para as empresas manterem em seu quadro funcional força de trabalho fixa, ou seja, optaram por manter um número diminuto de trabalhadores e chamariam os demais a depender da demanda, advêm desta relação, o termo “trabalhadores portuários avulso”, pois, estes dependem diretamente, da flutuação do mercado de movimentação de mercadorias dia a dia. (ARANTES, 2010). Cumpre salientar, que mesmo após serem libertos, era comum as manifestações de racismo e xenofobia³⁴. Tavares (2011, p. 40), também, desmente o discurso de que não só espaço laboral portuário, mas outros como a construção civil, era “famoso” por sua diversidade étnica e de total harmonia.

Em condições de miserabilidade e disputando diariamente uma vaga no mercado de trabalho, era comum que o sentimento de estranheza e preconceito sobrepujasse a identidade dos ‘proletários’, dificultando a sistematização de reivindicações conjuntas. A situação dos operários da construção civil era diversa: eles constituíam um menor contingente de trabalhadores e se dividiam entre as 25 firmas da cidade, além de possuírem uma maior estabilidade no emprego.

Nesse sentido, a visão mitológica do porto como um espaço idílico onde os trabalhadores das mais diversas origens estariam unidos reivindicando uma sociedade mais justa é praticamente o oposto da realidade do cais no período, tendo em vista que os trabalhadores não se viam como portuários e, muito menos, como ‘vermelhos’.

³³ Prova disto, foi o dia 11 de janeiro de 2022, o dia em que visitei a cidade de Itajaí, cujo objetivo, era conhecer o ambiente do entorno do porto de Itajaí, neste dia exato, não havia nenhum navio para carregar ou descarregar, logo, o movimento de trabalhadores era extremamente pequeno.

³⁴ Prata (1996, p. 76), demonstra tais manifestações, no seguinte excerto de seu romance “ As duas fileiras e trabalhadores, a que ia carregada e a que vinha de mãos limpas, estavam sempre a trocar os gracejos, chalaças e indiretas, bulindo uns com os outros. – Portuga unha de fome. – Saí daí cabeça chata. – Mussolini dos infernos, por que não vai pra sua terra? – Olha a catinga do negro. – Amarelo do olho torto, afirma as pernas. – Boca de bagre. – Chupa peito. – Feijoadá”.

Apenas para adiantar, pois, voltaremos ao debate em momento mais oportuno, o processo laboral na movimentação de mercadorias cais-navio-cais, assim como, a chamada (escalação) para o trabalho, variava muito pouco de um porto a outro. A movimentação de mercadorias, se concentravam no transbordo das mercadorias do ponto A ao ponto B no cais portuário, bem como, a arrumação das mercadorias nos porões das embarcações ou então nos pátios de armazenamento ao longo da área portuária. Já em relação a contratação da força de trabalho portuária, pouco se alterou daquela época para os dias atuais, e, consistia basicamente da seguinte forma: diariamente uma grande massa de trabalhadores compareciam a “parede”³⁵ - cujo intuito era ser elencado para uma vaga no “terno”³⁶ de trabalho “... e a escolha dos homens era feita através de ‘chamada livre’, sem obedecer nenhum critério pré-definido”. (ARANTES, 2010, p. 40). No entanto, embora Arantes destaque a inexistência de critérios para a chamada ao trabalho, a organização da chamada para o trabalho tinha regras de antiguidade, de parentesco, de proximidade aos sindicalistas, de serem carteira preta (caso da estiva) etc. Em tal sistema de contratação, aqueles que queriam concorrer a uma vaga de trabalho no porto, deveria comparecer aos pontos de chamada e levantarem as mãos e torcer para que fossem escalados. Tal sistema de chamada de trabalhadores emerge entre os séculos XIX e XX, nos principais portos do mundo.

Três parênteses devem aqui serem mencionados: 1) se lá como explicitou Arantes, não existia nenhum critério preestabelecido na escalação de trabalhadores, esta realidade irá se alterar ao longo do contexto histórico (mais informações, veremos no decorrer da pesquisa); 2) esta concorrência entre a força de trabalho, em nada favorecia estes, muito pelo contrário, favorecia o empresariado, uma vez que com um abundante exército industrial de reserva³⁷ a sua disposição, o empresariado do setor portuário, levaria conseqüentemente a uma depreciação do valor da força de trabalho e a redução dos gastos sociais com esta força de trabalho; e 3) este sistema de

³⁵ Pontos de escalação dos trabalhadores portuários.

³⁶ Se refere a cada equipe de trabalho que irá laborar a bordo das embarcações.

³⁷ Categorizada por Marx (2013, p. 707), como “[...] população trabalhadora excedente é um produto necessário da acumulação ou do desenvolvimento da riqueza com base capitalista, essa superpopulação se converte, em contrapartida, em alavanca da acumulação capitalista, e até mesmo numa condição de existência do modo de produção capitalista. Ela constitui um exército industrial de reserva disponível, que pertence ao capital de maneira tão absoluta como se ele o tivesse criado por sua própria conta. Ela fornece a suas necessidades variáveis de valorização o material humano sempre pronto para ser explorado, independentemente dos limites do verdadeiro aumento populacional”.

concorrência entre trabalhadores por uma vaga no mercado laboral portuário, imporia em consequências na própria forma de organização desta força de trabalho.

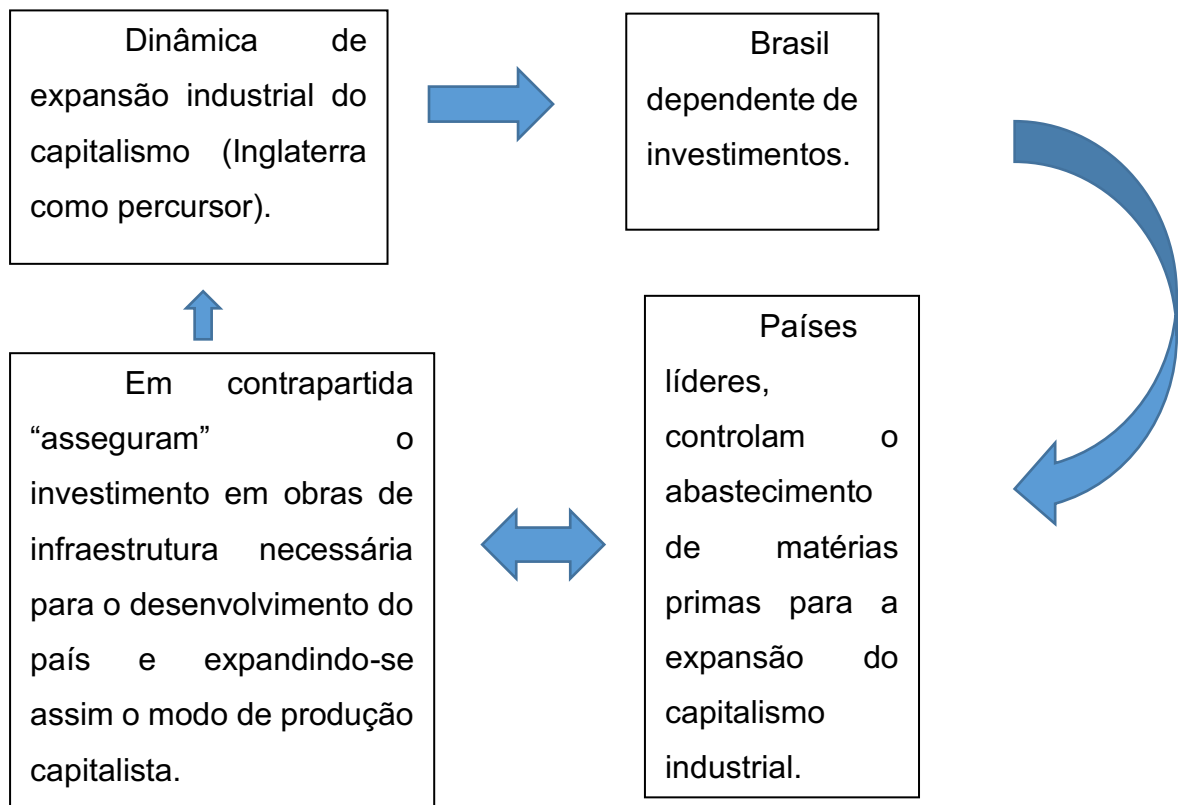
Retornando as exposições sobre a infraestrutura portuária ao longo do II Império, destacamos junto a Rosado (1983), que neste período foram apresentados aproximadamente 14 projetos para obras de melhorias e expansão no porto de Salvador, porém, nenhum destes foi aprovado. No ano de 1854, é realizada a primeira reivindicação dos comerciantes junto ao Império, cujo objetivo era a realização de obras que facilitassem a ancoragem de embarcações no porto de Salvador, no entanto, apenas 27 anos depois desta manifestação é que a Companhia Docas de Melhoramentos da Bahia iria instalar nas dependências do porto um marco simbólico, indicando o início das obras, quando falamos em marco simbólico é no sentido estrito do termo, pois, as obras só se iniciariam 15 anos depois. Destacamos que neste contexto, os investimentos realizados nas obras da infraestrutura dos portos, eram oriundos de países em que a expansão do modo de produção capitalista já estava em curso, aqui em especial, a Inglaterra. Neste sentido, com o objetivo de atrair recursos, o estado brasileiro, garantia a seus investidores o total controle sobre o comércio de mercadorias.

Destaca-se, ainda neste contexto a publicação do Decreto Imperial Nº 1746 de 13 de outubro de 1869, o mesmo dispunha sobre autorização concedida ao governo para "... contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação". (BRASIL, 1869). Tal decreto, conforme destacam Queiróz e Geraldo (2015), se mostrou enquanto um marco para o desenvolvimento das atividades nos portos nacionais. Vejamos brevemente, o contexto da edição do citado decreto.

Teoricamente, o governo imperial não se mostrava contra a modernização e expansão dos portos, concretamente, não realizava investimentos. Logo, segundo Vieira (2014), ao se referir as obras de desenvolvimento do porto do Rio de Janeiro, as rodadas de negociações que por muitas se mostraram conflituosas no que se refere as obras passaram uma falsa ideia de que a expansão do porto se deu de forma harmônica e linear, e que acompanhou o desenvolvimento comercial do país. A autora destaca ainda, que mesmo com a edição de leis como o decreto acima mencionado, a lei que garantia aos investidores a geração de juros sobre o capital total investido, não foram suficientes para que o Brasil se tornar atrativo para investidores. Pois, à época, o principal destino dos investimentos, sobretudo dos britânicos, era para as

estradas de ferro, uma vez que estas resultariam em um lucro de aproximadamente 7% sobre o total investido. Neste sentido, amparado nas exposições acima, bem como nas análises realizadas por Prado Júnior (1963, 1980, 1983), Novais (2019), Santos (2021), Fernandes (2009), Cardoso (1975), entre outros, podemos compreender o ciclo da dependência do Brasil em relação aos investimentos exteriores, no esquema abaixo.

Figura 5: Esquema do ciclo de dependência do Brasil.



Fonte: Elaboração própria.

A dinâmica desta relação tinha por objetivo, fortalecer os laços de dependência entre as colônias e as metrópoles ultramarinas. Assim, salientamos o debate a ser realizado em relação aos investimentos nas obras de infraestrutura, está diretamente relacionado as ações, limites e objetivos do Estado, para com o desenvolvimento do país, pois, à época, “O Estado apresentava-se ambigualmente constituído nos seus fundamentos políticos e ideológicos...” (ROSADO, 1983, p. 54), tal ambiguidade repercutia diretamente em suas relações com o grande capital externo e com a

sociedade civil³⁸. Porém, a questão que fica é, até que ponto na época o Estado brasileiro estava comprometido com os interesses da sociedade civil?

Se anteriormente mencionamos, que os investimentos públicos nas obras de infraestrutura esbarravam na falta de receita do Estado, a situação se agravaria com a crise de subprodução, mais conhecida como a grande depressão da década de 1870³⁹. Lembramos, as atenções estavam voltadas para a construção de ferrovias, logo, era o momento propício para a construção de portos (nos locais em que fosse possível) próximos as ferrovias, uma vez que o escoamento de mercadorias se daria mais rápido que o habitual, como também, os custos seriam menores. No entanto, a tentativa tinha de ser vã, pois, o mundo estava sendo assolado pela crise da década de 1870, tal crise estender-se-ia, até inícios da década de 1890, entretanto, seus efeitos seriam sentidos até 1914, quando se inicia o primeiro grande conflito mundial, dando início a um “período de prosperidade econômica”.

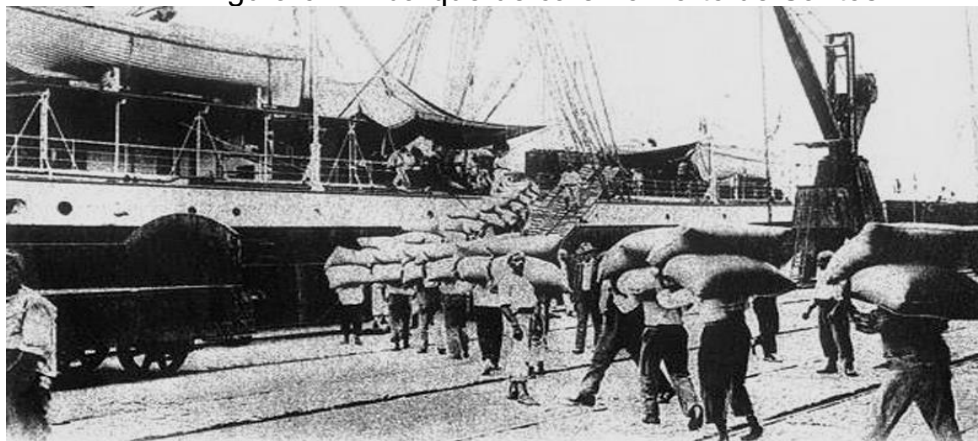
Nesta conjuntura, conforme já observamos, o país passava pelo ciclo do café que já vinha em expansão desde os anos 1850, e o principal modal de transporte utilizado para a exportação do produto, era os portos. A época, todo o embarque do café, era realizado exclusivamente via força física, a partir da força de trabalho de escravos e imigrantes. Gitahy (1992, p. 24), aduz que:

Com o aumento de sua movimentação a partir de 1867, produziram-se sérios problemas devido às condições precárias em que se encontrava o Porto. As embarcações de alto-mar ficavam a mais de cem metros dos velhos trapiches, ligadas a eles por simples pontes de madeira onde transitavam escravos e outros trabalhadores do Porto, transportando virtualmente nas costas todas as mercadorias inclusive os milhares de sacas de café que por ali eram exportadas todos os anos. (...). Apesar desta situação calamitosa, as primeiras tentativas para a construção do cais serão infrutíferas.

³⁸ Um importante livro a se mencionar aqui sobre o tema em tela é “O estado no centro da mundialização: a sociedade civil e o tema do poder”, de Jaime Osório. Expressão popular, 2019.

³⁹ Tratou-se de uma crise decorrente da própria evolução do modo de produção capitalista, tal crise, gerou uma descontinuidade no ciclo produção-distribuição-consumo de mercadorias, pois, havia uma imensidão de mercadorias no mercado, entretanto, havia também uma imensa parte da população sem condições de adquirir tais mercadorias. A perda do poder de compra da população se deu em razão do aumento do exército industrial de reserva (desemprego) e a conseqüente redução do valor da força de trabalho.

Figura 6: Embarque de café no Porto de Santos.



Fonte: <https://jornal.usp.br/cultura/navios-iluminados-fugidios-cenarios-de-ilusao/>. Acesso em: julho de 2021.

Com a expansão do Porto de Santos, o Porto do Rio de Janeiro que até então era o principal porto de escoamento de mercadorias do Brasil, vai se tornando secundário, principalmente em relação a investimentos. E, se durante o Império os Portos não receberam a devida atenção do governo, durante a República Federalista novos olhares se dariam a este modal de transporte, pois, segundo Rosado (1983), abrir-se-iam novos horizontes para as demandas nacionais. Destaca-se ainda, neste alvorecer da última década do Século XIX, a ascendente e continua entrada de imigrantes italianos, portugueses, espanhóis, alemães etc no país. Esta realidade, vai proporcionar o surgimento de relações de conflitos/disputas entre imigrantes e brasileiros, porém, não estariam descartadas relações de amizades, intercâmbios de culturas, credos, saberes e costumes:

Esses laços emergem de convívio daqueles trabalhadores durante o processo de trabalho, mas também nas moradias coletivas, nas ruas, praças e outros lugares de encontro como bares e associações de cunho recreativo. (...). Entre os portuários, o convívio tendia a ser ainda mais intenso do que para os outros setores da classe trabalhadora, pois a forma peculiar de contratar a mão de obra estimulava a circulação para além do cais do Porto. (ARANTES, 2010, p. 15).

Concluindo nossas exposições sobre o período Imperial, sinalizamos que envolto num universo de contradições, o império de D. Pedro II começa a ruir. A imprensa liberal brasileira passa a acusar D. Pedro II de ir de encontro ao projeto de modernização que o mundo vinha passando, seu exército sob influências positivistas passara a exigir “Ordem e Progresso” (daí o lema que até hoje está estampado na bandeira nacional), oposição da igreja, sem apoio da elite agrária etc.

1.4. OS PORTOS NA PRIMEIRA REPÚBLICA A DÉCADA DE 1960: OLIGARQUIA CAFEEIRA, REVOLTAS E O MOVIMENTO OPERÁRIO BRASILEIRO.

Com a ruína do I e II Impérios em 1889, o sistema portuário nacional adentra no século XX sob a esperança de maiores investimentos para o seu desenvolvimento e modernização. Porém, o processo de modernização de fato dos portos dar-se-á, pós anos 1970 com a introdução dos contêineres na movimentação de cargas. Antes de chegar a este contexto faremos um relato do contexto brasileiro que compreendeu a Proclamação da República ao golpe civil-militar de 1964, dando especial destaque ao sistema portuário nacional, sua legislação e lutas de classe.

Liderada pelo Marechal Deodoro da Fonseca, a Proclamação da República emerge num contexto de crise acirrada do II Reinado, destacando-se: a *questão religiosa*, em que no ano de 1864 o Papa Pio IX redige algumas encíclicas condenando diversa teorias, entre elas estavam o comunismo, ações anticristãs e a maçonaria; a *questão militar*, pós Guerra do Paraguai (1864-1870), centrada no exército que passava a questionar o comando do imperador e passaria a se aliar aos ideais positivistas, sustentados nestas ideias e liderados por Fonseca, a base militar propunha racionalizar a política, para eles era necessário que a administração do Brasil deveria pautar-se a partir de critérios lógicos. O atual lema de nossa bandeira nacional inserido no brasão aos 19 de novembro de 1889 “Ordem e Progresso”, foi inspirado nestes princípios “fundados” por Augusto Comte, ou seja, a ideia do progresso de uma nação deve pautar-se na razão; e pôr fim a *questão da força de trabalho*, vinculada diretamente a Abolição da Escravatura, assinada um ano antes da Proclamação da República, e , por conseguinte, instituiu-se, ainda que a passos graduais o “trabalho livre” e assalariado, gerou prontamente uma contestação da elite latifundiária brasileira, que imediatamente solicitou/impôs que o governo imperial os/as indenizasse pela libertação dos escravos⁴⁰.

A primeira República, mais conhecida como República Velha, se estendeu de 15 de novembro de 1889 até a Revolução de 1930, “... foi uma expressão da conciliação entre os interesses regionais, que tiveram sua expressão final na ‘política dos governadores’”, (SANTOS, 2021, p. 56), sendo dividida em dois períodos: a “República da Espada” (1889 a 1894), e foi liderada pelos marechais de exército

⁴⁰ Não por outro motivo, que segundo relatam historiadores no ato da assinatura da carta de abolição da escravatura, os opositos a princesa Isabel, chegaram a sua face e dissertaram, “Você libertou os escravos e escravas, mas o preço será, a perda da nação”

contando com o apoio dos republicanos e o segundo período inicia-se no ano de 1894 e vai até 1930, denominada “República Oligárquica”.

Com a deposição de D. Pedro II e a derrocada do II Reinado assume a presidência do Brasil interinamente, Deodoro da Fonseca, presidindo o país de 1889 a novembro de 1891. Seu governo é marcado por um período de crise econômica e política (liberais x positivistas), pouca participação popular, separação entre Igreja e Estado, naturalização de todos os imigrantes/estrangeiros que aqui residiam, as províncias foram convertidas em Estados, sendo pelo presidente nomeados seus governadores. Antes do término do seu governo, promulgou a primeira constituição republicana do país, no ano de 1891.

Entre os principais princípios da carta de 1891 estava: a promoção da liberdade de religião, ensino primário gratuito, voto universal para todo e qualquer cidadão alfabetizado, exclusão do poder moderador, entre outros. Convergindo ao propósito de nossa pesquisa o setor portuário, o art. 8º está elenca que “É vedado ao Governo Federal criar, de qualquer modo, distinções e preferências em favor dos Portos de uns contra os de outros Estados” (BRASIL, 1891). Ou seja, caso decidisse o governo nos Portos investir, ele deveria o fazer nos demais Portos que assim o fizessem projetos de modernização de suas instalações, diferentemente de como era realizada no período imperial que existia a primazia de um Porto em relação a outro, em especial o centralismo dos investimentos estava focado no Porto do Rio de Janeiro, cidade que à época era a capital federal do país.

O mandato de Fonseca começa a declinar durante o próprio ano de 1891, ao entrar em contradição com os parlamentares, que o acusavam de autoritário e sem qualquer identidade política, tais críticas iam também a esfera da nomeação de determinados governadores, porém, a maior contestação do parlamento foi em relação a nomeação do monarquista Barão de Lucena para a pasta do que equivaleria hoje a pasta do Ministério do Trabalho. Envoltos em um tsunami de contradições, críticas e ataques a seu governo, Deodoro da Fonseca toma uma atitude drástica e autoritária, anuncia a dissolução e o fechamento do Congresso. Tal atitude, gera uma resposta eminente do setor civil e de parte dos militares, bem como a eclosão de uma greve entre os ferroviários do Rio de Janeiro no dia 22 de novembro de 1891, a principal bandeira era a crítica ao golpe de Estado promovido pelo então presidente do Brasil, em solidariedade as bandeiras dos ferroviários os militares ameaçaram bombardear a capital do país (à época Rio de Janeiro), caso Fonseca não reabrisse

o congresso nacional. Frente a tal contexto e com o receio de eclodir uma guerra civil no país, Deodoro da Fonseca abdica do cargo aos 23 de novembro de 1891, em seu lugar assume o também marechal Floriano Peixoto, conhecido como, “Marechal de Ferro”. O governo de Peixoto inicia-se aos 23 de novembro de 1891 e finda-se em 15 de novembro de 1894.

Durante seu mandato, Peixoto busca contornar/estabilizar a crise política e econômica que estava instaurada no país, sustentado nos ombros dos marinheiros e da elite cafeeicultora paulista representada na pessoa do Ministro da Fazenda, Rodrigo Alves. Entretanto, conforme apontam alguns historiadores, o governo de Floriano não foi senão um dos mais atormentados, se formos pensar o período republicano brasileiro. Desde o início de seu mandato, demasiadas foram as contestações realizadas, frente a tal contexto, assim como seu antecessor, Peixoto toma uma medida autoritária, exonera do cargo todos os governadores nomeados por seu antecessor, no lugar Floriano da posse a nomes apoiadores a sua plataforma político-ideológica, demarcando assim, uma política autoritária. Ao longo de seu mandato presidencial Peixoto lida com duas revoltas que colocariam em xeque seu governo: a primeira foi a Revolta Armada e a segunda à Revolução Federalista.

A revolta da Armada inicia-se no ano de 1893, e eclode em meio a manifestações insatisfatórias dos marinheiros a política autoritária de Floriano Peixoto, que exiia imediatamente eleições diretas para presidente do país. No entanto, o estopim/ápice da revolta deu-se, aos 13 de outubro de 1893, momento em que os marinheiros armam uma quantidade significativa de civis na Baía de Guanabara visando atacar e tomar a capital da República, ao passo que a Revolta Armada ganhava força eclodia também na região sul do país a Revolução Federalista.

No que se refere a Revolução Federalista, um dos maiores acontecimentos fatídicos de nossa história, teve como marco inicial o ano de 1893 findando-se em 1895, a mesma eclode em meio as contradições no interior do governo florianista, travada entre os membros da oligarquia do Rio Grande do Sul. Tal estado desde os anos de 1889 vinha sendo alvo de disputas entre os republicanos liderados na pessoa de Júlio Castilho apoiado pelo presidente republicano em exercício e os federalistas liderados por Gaspar Silveira Martins. O resultado? Foi estrondoso e avassalador. Culminando na morte, ou melhor, execução/assassinato de inúmeros revoltos incontestes ao governo de Peixoto, muitos destes foram presos e enviados a Ilha de

Anhatomirim⁴¹, e lá foram covardemente executados a tiros ou enforcados. Versam os registros que as pessoas condenadas ao enforcamento eram os de mais baixa patente, já os com mais alta patente, ou seja, os líderes eram condenados ao fuzilamento. Ao visitar a Ilha de Anhatomirim hoje, pode-se notar as balas dos fuzis dos militares de Floriano nas paredes da fortaleza.

O legado da Revolução permanece até os dias atuais para os habitantes da capital do estado de Santa Catarina, pois, a capital catarinense que até o ano de 1894 se chamava Desterro, da noite para o dia, passou a se chamar Florianópolis, ou seja, no sentido etimológico da palavra, *Flori* (Floriano) + *polis* (cidade) = Florianópolis – Cidade de Floriano. Seu governo chega ao fim nas eleições de 1894, perdendo as eleições para Prudente de Moraes (candidato apoiado pelos oligarcas paulistas), eleito com 90% dos votos, Moraes assume a cadeira presidencial, tornando-se assim o primeiro presidente civil do período republicano brasileiro. Dando início a República do café com leite.

A política do café com leite, ficou conhecida pelo acordo entre São Paulo e Minas Gerais, à época os maiores produtores de café e leite respectivamente, o acordo estabelecia que hora seria indicado/eleito um presidente de São Paulo, hora um de Minas Gerais, bem como foi estabelecido também um acordo entre os governadores e o presidente, ou seja, os governadores dos estados deveriam apoiar o presidente indicado/eleito, em contrapartida, o presidente lhe daria autonomia na administração de seu estado. O objetivo de tais acordos, era o de dar continuidade a ordem política e econômica ditada pelos dois estados, ou seja, a manutenção do poder nas mãos da elite latifundiária.

E para tal, sustentou-se, nos ombros do mandonismo (controle de uma pessoa sobre outra), coronelismo (um grande proprietário de terra detinha grande influência sobre a população local incitando-os a votar em seu candidato), clientelismo (troca de favores por votos), voto do cabresto (manipulação de votos e/ou imposição de votos, ou seja, chega-se a comparecer à urna de votação para ver se determinada pessoa votou no candidato X), entre outras. A que se destacar aqui, um surto modernizador no porto do Rio de Janeiro, que tinham dois objetivos em específico (agilizar e ampliar

⁴¹ A Ilha de Anhatomirim está localizada no litoral norte de Santa Catarina, no município de Governador Celso Ramos. Junto com a fortaleza de São José da Ponta Grossa, fortaleza de Santo Antônio de Ratonés (sendo estas as mais importantes), compõe o sistema de fortalezas construídas pelos portugueses para defender o litoral sul brasileiro de possíveis invasores. Destarte, voltaremos ao debate.

a movimentação de mercadorias e redução da força de trabalho com a introdução de tecnologia). Gonçalves e Costa (2020, p. 82-83), nos relatam sobre estas obras.

As reformas do porto do Rio de Janeiro promovidas por Rodrigo Alves, que presidiu o Brasil no período de 1902 a 1906, buscaram modernizar os serviços portuários e ampliar a capacidade de escoamento de mercadorias, de modo a facilitar a entrada de produtos industrializados provenientes da Europa e Estados Unidos, e atrair mão de obra estrangeira para a lavoura cafeeira após o fim da escravidão.

As obras federais no porto do Rio de Janeiro desenvolvidas durante o governo de Rodrigo Alves respondiam à tendência internacional de substituir o trabalho humano por guindastes e máquinas a vapor, como havia se dado pioneiramente no porto de Londres e mais tarde no de Buenos Aires.

Durante o período que compreendeu a República Velha, chegou-se a se esboçar/ensaiar um projeto de industrialização do país, mas, apenas concentrado na cidade de São Paulo e Rio de Janeiro. Tal surto leva conseqüentemente a um desenvolvimento urbano, criação de uma massa de operários, aumento da população, intensificação do movimento operário, entre outras. Segundo os estudos de Gitahy (1992), a formação do movimento operário no Brasil, surgiu ainda em fins do século XIX, a autora em seu texto apresenta a eclosão de algumas greves ocorridas nas últimas décadas do século 19, embora que poucas sejam as informações sobre a eclosão destas.

A presença da classe operária começa a ser notada no Brasil, no final do século passado⁴², com o surgimento das primeiras greves. Santos foi o palco de algumas das primeiras greves operárias no país. Em 1877, os carregadores de café entraram em greve por aumento de salários; em 1888, ocorreram greves na indústria da construção civil; em 1889, os trabalhadores do Porto de Santos entraram novamente em greve. No mesmo ano, também os cocheiros pararam. Durante a década de 1890, Santos tinha a maior ocorrência de greves (dez), depois do Rio de Janeiro. A greve de 1891, a primeira greve geral de nível local no país, foi significativa para o nascimento do movimento operário santista. (GITAHY, 1992, p. 59).

Gitahy (1992), traz um destaque para a greve generalizada de 1891, a mesma eclode em maio, e se deu entre a categoria dos carregadores, e pouco depois se estende para os estivadores, trabalhadores ferroviários, trabalhadores do cemitério, trabalhadores que realizavam obras no cais e trabalhadores das pedreiras. Devido a paralização destas categorias a alfândega, o comércio, os bancos também paralisaram. Estima-se, que aproximadamente 4 mil trabalhadores aderiram à greve. Devido ao resultado da greve, os empresários locais solicitam a ajuda do governador

⁴² Lembremos que o texto da autora é de 1992, logo a mesma está se referindo ao século XIX. Grifos nossos.

e da força policial para interceder no movimento grevista. É neste momento, em que chegam a cidade uma leva de “fura greves”, navios da marinha e a força policial. No mesmo momento, o governador envia para ser o mediador da greve o tenente da marinha José Augusto Vinhares. Atento aos rumos do movimento e a negativa dos empresários em realizarem um acordo, o tenente foi a favor das demandas dos trabalhadores, garantindo inclusive a retirada da polícia da área de greve e colaborando ainda com uma ajuda financeira o movimento grevista. Devido a sua posição contrária aos empregadores, estes se dirigem a polícia solicitando que Vinhares fosse retirado da cidade. Após este fato, a greve chega ao fim.

Finalizando nossas exposições citamos mais três greves ocorridas neste período: a greve de 1903, a mesma ocorreu em razão da resposta negativa do setor da estiva em não implantar três turnos de trabalho, ao todo foram 27 dias de paralização sob forte repressão por parte do governo com o envio de tropas ao porto e centenas de prisões. A greve de 1908 (lembramos que anteriormente estacamos a ousadia da Cia Docas em determinar a proibição de greves neste ano), a pauta da greve foi novamente a redução da jornada de trabalho para 8 horas e aumento salarial. Novamente o governo responde de forma repressiva os grevistas, também com o envio de tropas e ocorrência de prisões. De acordo com Sarti (1981)⁴³, o ritual de violência só começa a cessar, no momento em que a associação comercial vê uma montanha de café empilhado ao longo do cais, a partir de então sentam para negociar com os representantes dos trabalhadores. A luta chega ao fim, após a promessa do governo de se responsabilizar diretamente pelo aumento salarial da categoria.

Novamente, em 1912, os trabalhadores das docas realizam uma nova paralização, após, o governo não cumprir sua promessa, a resposta do governo não foi diferente: repressão, prisões e deportações, uma vez mais, o movimento dos trabalhadores saí derrotado e sem nenhuma de suas demandas atendidas. (SARTI, 1981). As manifestações grevistas, retornariam apenas no ano de 1919, com o fim da Primeira Guerra Mundial, ano em que mais uma paralização é realizada cujo objetivo era o aumento salarial e outros benefícios, a greve durou aproximadamente dois meses, as manifestações não foram atendidas e a Cia Docas realizou a substituição

⁴³ Sarti, em seu livro *“Porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política”*, traz um importante estudo no que se refere as características do labor portuário e a atuação do sindicato dos estivadores no período que compreende os anos 1940-1964. Ademais a autora realiza ainda, uma crítica a sociologia da época, que via os sindicatos dos estivadores enquanto corruptos, fechados e contra a democracia, na qual buscavam um tipo ideal de estivador. Em vista disto, a autora ao longo de seu texto realiza uma reconstrução da história do sindicato dos estivadores, traçando seus avanços, desafios e limites.

de aproximadamente 2000 trabalhadores por “fura greves”. (Idem). Entretanto, mesmo após esta derrota, uma vitória pode ser celebrada, a fundação da Sociedade dos Estivadores de Santos em 1919, fechada em 1926 pela polícia. Prata (1996, p. 142), em seu romance reproduz a violência exercida sobre os trabalhadores pela Cia Docas na greve de 1919, na figura do feitor Florêncio (importante que nos portos o termo feitor, herança do sistema colonial escravagista ainda se mantém):

Ninguém como ele sabia fiscalizar as turmas, dispondo-as onde eram necessárias, distribuir os volumes pelos pátios de modo a não os atravancar, expedito nas cargas e descargas. Mas era violento, exigente, duro com o pessoal que o trazia atravessado na garganta. Na greve de 1919, a chamada greve das oito horas, a luta foi feia e morreu gente. Florêncio tomou parte ativa contra os trabalhadores e andando sempre na vanguarda da polícia, a pegar operário para forçar ao serviço, recebeu uma bala no peito, ao dobrar a esquina de um armazém.

Retornando aos estudos de Gitahy (1992), é importante destacar o ano de 1886, que de acordo com a autora é marcado pela chegada no Brasil, do primeiro manifesto de cunho socialista, “... o jornal *O socialista* surgiu em 1888 e que o Partido Operário de Benedito Ramos foi criado em 1892. (...), os socialistas deste partido objetivavam criar ‘seguros mútuos, associações de ofício e cooperativas de crédito e consumo’”. (GITAHY, 1992, p. 60). Neste sentido, frente as análises acima elencadas podemos defender a tese que o movimento operário no Brasil surgiu antes mesmo da formação das primeiras indústrias, que vem a surgir no país no final do século XIX.

Destaca-se ainda neste período, a eclosão de diversas revoltas: a Guerra de Canudos (1896-1897), a Guerra do Contestado (1912-1916), a Revolta da Vacina (1904), a Revolta da Chibata (1910), o Cangaço (1890-1938), a Revolta do Forte de Copacabana (1922), entre outras tais revoltas ocorreram nos distintos estados do país Bahia, Ceará, Santa Catarina, Paraná, Rio de Janeiro cada qual com suas particularidades e demandas. Outros acontecimentos merecem aqui serem destacados, uma vez que tiveram papel significativo na história do país como: a Semana da Arte Moderna em 1922 em que se propunha uma nova visão/manifestação de arte, literatura, música, poesia sob influência da estética vanguardista europeia e a Coluna Prestes (1924-1927), tendo como líder o comunista Luís Carlos Prestes a mesma surge em meio a insatisfação dos militares de baixa patente durante o pleito eleitoral de 1922, e se caracterizou pela marcha realizada pelos militares ao longo do interior do Brasil, seus objetivos? Enfraquecer o governo de Arthur Bernardes, direito ao voto feminino, reforma agrária, entre outras demandas. Com seu enfraquecimento

no ano de 1927, os participantes baixaram suas armas e seus principais líderes tiveram de se exilar. Prestes ficou conhecido como “cavaleiro da esperança”, visto sua liderança no movimento, tornando-se um ícone revolucionário e popular entre o setor da esquerda socialista e comunista⁴⁴.

Em fins da década de 1920, o mundo será assolado por uma imensa crise, a crise de 1929, mais conhecida como Grande Depressão e pôs em xeque e em queda o liberalismo econômico, suas principais causas foram: a superprodução (ou seja, a exemplo da crise da década de 1870, o poder de compra da população não acompanhou a produção de mercadorias), levando em contrapartida a uma estagnação das vendas e uma reserva exorbitante de mercadorias nas prateleiras dos comércios; a especulação financeira, ou seja, demasiada oferta de créditos sem atenção as flutuações da bolsa e da regulação econômica. Entrementes, ambas as causas estavam interligadas.

A crise vem a explodir no mês de setembro de 1929, com o *crash* da bolsa de Nova York, isto vai desencadear um *tsunami* de recessão econômica nos Estados Unidos e conseqüentemente em escala global, pois, à época os Estados Unidos já apareciam como a primeira economia do mundo, bem como principal credor para inúmeras nações e um dos principais importadores de matérias primas e produtos, em especial o Brasil com a importação do café. As conseqüências da crise foram deletérias e estouraram de maneira soberana sobre a classe trabalhadora: desemprego generalizado, perda do poder de compra, redução do valor da força de trabalho, entre outras.

No Brasil, a crise de 1929 vai estourar/atingir em especial sobre a exportação do café, principal produto brasileiro exportado, impactou em inúmeras perdas para os cafeicultores brasileiros. Não obstante, outras características podem ser aqui citadas: queda na movimentação de outras mercadorias além do café, crescimento do desemprego, logo, queda no poder de compra e por conseqüência estoque de mercadorias, entre outras. Porém, em se tratando de Brasil, se pudéssemos retirar algo de “positivo” da crise é o fortalecimento da morna indústria nacional, pois, com a

⁴⁴ Santos (2021, p. 73), retrata que: “Os anos 1920 no Brasil foram os anos de rebelião das classes médias. No plano cultural, a semana modernista de 1922 deu o grande grito por um Brasil novo. No plano militar, o assalto ao forte de Copacabana por 18 oficiais jovens no mesmo ano, o levantamento do Marechal Izidoro, em 1924, e a formação, em seguida da Coluna Prestes, que percorreu todo o país sem ser derrotada pelas forças armadas, formaram a liderança do ‘Tenentismo’, que veio a transformar-se num mito heroico para as classes médias, a pequena burguesia e também importantes setores do operariado”.

desvalorização do dólar e o receio de investir fora, os cafeicultores passaram a investir no Brasil.

Os impactos da crise de 1929 sobre os portos nacionais e internacionais, destacamos junto aos estudos de Silva (2003, 187-190), que os impactos foram avassaladores, e se traduziram: na intensificação do ritmo de trabalho, no aumento expressivo do aumento do exército industrial de reserva portuário, e por consequência, os pontos de escalação de trabalhadores se transformaram em um verdadeiro mercado de mão de obra barata, ou nos dizeres do autor, um “mercado de escravos” não apenas no Brasil, mas, em diversos portos mundiais.

No Brasil especificamente, devido as baixas no câmbio (dólar-reis) e a restrição aos créditos impostos pelo governo, fizeram com que a renda da Cia Docas reduzisse em grande escala, tal queda justificou-se pela queda na movimentação de mercadorias. Em razão da redução dos lucros da Cia Docas, bem como das companhias de navegação, as respostas de ambas a esta crise que se avolumava recaíram sobre os ombros da força de trabalho portuária, levando assim, “... em vários países a uma crescente intolerância à organização operária, mesmo onde havia uma história de conciliatórias relações entre capital-trabalho e em que os sindicatos tinha linha moderada”. (SILVA, 2003, p.188). Entretanto, esta realidade conforme ressalta o autor mencionado, não fez parte do movimento dos trabalhadores portuários santistas (e em outros portos nacionais), uma vez que fortalecidos por suas lutas contra as imposições da Cia Docas, dar-se-ia, “... início a um forte e coeso movimento em direção à conquista e solidificação de uma das mais extraordinárias e duradouras experiências de controle dos trabalhadores na história do movimento operário brasileiro” (SILVA, 2003, p. 190), a *closed shop*, tal luta foi fortalecida com a “ascensão” de Getúlio Vargas a cadeira presidencial.

Conforme veremos posteriormente, foi ao longo da Era Vargas que finalmente os trabalhadores portuários conquistaram/oficializaram a *closed-shop*, ou seja, o controle da administração da força de trabalho, bem como, da realização das atividades dos trabalhadores dos portos, concentrar-se-iam, nas mãos dos sindicatos da categoria, entretanto, a realidade se “inverteu”, pois, se agora eram os sindicatos quem estavam com tal poder e controle, este mesmo sindicato estava sob o “controle” do governo, “... na tentativa de desmontar toda a forte tradição política sindicalista operária santista formada no século XIX com o anarquismo e, depois, o comunismo”. (SANTOS, 2009, p. 41).

A República Velha chega ao fim envolto numa montanha de contradições: crise de 1929, rompimento do acordo entre São Paulo e Minas Gerais, surgimento de diversos movimentos de oposição, com destaque para a Aliança Liberal (MG, RS e PB) e sua indicação de Getúlio Vargas para o pleito eleitoral para a disputa contra Júlio Prestes. O resultado do pleito confirma a vitória de Prestes. Incontestes com o resultado e sob a acusação de terem sido fraudadas as eleições a Aliança Liberal rebelou-se contra Washington Luís. Desta “rebelião” culmina na Revolução de 1930 e na deposição de Luís do mandato presidencial, antes mesmo de Júlio Prestes assumir, em seu lugar é empossado “interinamente” Getúlio Vargas, seu mandato que era para ser interino durou 15 anos, com o fim da República Velha dar-se-ia início a um novo capítulo da história brasileira: a Nova República.

Vargas e sua plataforma política populista dariam outra face ao país. Logo quando assume a cadeira presidencial, Vargas toma uma medida singular, com o objetivo de solucionar a crise que se estabeleceria no setor cafeeiro, determina que o governo compre 80 milhões de sacas de café que estavam paradas nos depósitos e em seguida manda que as mesmas fossem incineradas. Seu objetivo era que com a diminuição do produto seu preço se elevasse e assim impedir que a economia nacional entrasse em colapso

Furtado (2005), ressalta que a medida tomada por Vargas, não apenas ajudou/protegeu o setor cafeeiro, pois, ao aplicar recursos para a compra do café estaria em contrapartida contrabalançando a economia nacional, aumentando o poder de compra e reduzindo os custos com as exportações, não obstante, conseguiria ao mesmo tempo, “amenizar” os impactos da crise mundial no país. Em suas palavras:

Dessa forma, a política de defesa do setor cafeeiro nos anos da grande depressão concretiza-se num verdadeiro programa de fomento da renda nacional. Praticou-se no Brasil, inconscientemente, uma política anticíclica de maior amplitude que a que se tinha sequer preconizado em qualquer dos países industrializados. (FURTADO, 1995, p. 192).

Denominada de “Era Vargas”, o período que se estendeu de 1930 a 1945 não compreendeu todos os anos em que Vargas esteve à frente da presidência do país, pois, Vargas retornaria à presidência em 1951 permanecendo até 1954, momento em que comete suicídio, com um tiro no peito no dia 24 de agosto de 1954. Seu primeiro governo pode ser dividido em três momentos: Governo Provisório (1930-1934); Governo Constitucional (1934-1937) e Estado-Novo (1937-1945), as principais características de seu governo são. A *centralização do poder*: ficou mais explícita no

período do Estado-Novo e consistiu na adoção de medidas que objetivavam o enfraquecimento do poder legislativo (câmara dos deputados e senado federal) e o fortalecimento do poder executivo; a *política trabalhista*⁴⁵: a partir da criação da pasta do Ministério do Trabalho (uma de suas primeiras iniciativas), Vargas passa a “conceder” mais direitos a classe trabalhadora, sua política de conciliação com a classe trabalhadora culminará na Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) em 1943 (retornaremos a este debate em breve, visto sua importância para o objeto de estudo de nossa pesquisa), bem como instituiu o voto secreto e o voto feminino, ainda que com alguns limites (incorporado na Constituição Federal de 1934); a *propaganda política*: Vargas talvez tenha sido um dos principais presidentes do país que se utilizou da propaganda para demonstrar os aspectos positivos de seu governo e censurar toda e qualquer notícia que demonstre as medidas negativas de sua gestão, tal ponto ficou ainda mais latente durante o terceiro período de seu mandato, com a criação do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) em 1939, tal órgão era responsável pela transmissão da “Hora do Brasil”, existe até hoje, basta nos atentarmos a figura vendida por este órgão em torno da CLT, a vendendo para a população como uma doação de Vargas para a classe trabalhadora e, a *negociação*⁴⁶: capacidade esta qualificada ao longo de sua atuação na esfera política e consistia na sua capacidade singular de negociação/conciliação entre interesses antagônicos.

Aqui é necessário abrir um importante parêntese, sobre a concepção de política. E para realizar tal debate, se faz necessário nos reportarmos a Lukács (2013), em sua obra *“Para uma ontologia do ser social. 2”*, no capítulo *“Ideal e ideologia”*, vai ressaltar que existem duas formas de ideologia. Lukács (2013), sustentado nos escritos de Karl Marx, em especial na *“Ideologia alemã”* (2007), vai nos dizer que a

⁴⁵ Jorge Amado em seu romance *“Os ásperos tempos. Subterrâneos da liberdade I”*, em uma de suas passagens sobre o personagem Eusébio de Lima, articulador de Vargas junto aos sindicatos (muito provavelmente, Amado esteja se referindo à Waldemar Falcão, ministro do trabalho de Vargas entre os anos 1937-1941, que antes da nomeação atuava como jornalista e apoiador de Vargas junto aos integralistas). Diz Amado (1963, p. 128), “Trabalhando desde 1930 no Ministério, agindo nos sindicatos, Eusébio se tornara um técnico daquilo que chamavam nos meios governamentais a “política trabalhista”. Viera a São Paulo com importante missão: devia preparar o terreno para a visita de Vargas, alguns dias depois do golpe, ao centro da oposição ao seu governo. Essa visita devia ser realizada à base de um inventado “convite dos trabalhadores” e culminar numa grandiosa manifestação ao ditador que pronunciaria então um discurso deixando os rumos da política social do novo regime, a “conciliação de classes”, a harmonia entre o capital e o trabalho. Essa manifestação seria uma advertência aos políticos inimigos do regime, serviria para ampliar a base social do governo, golpearia também a agitação comunista”.

⁴⁶ Em outra passagem do mesmo texto acima referenciado Amado (1963), descreve a capacidade política de Getúlio, “Getúlio é um político inteligente, ele sabe conduzir esse barco melhor que ninguém: engana os operários com leis trabalhistas às quais vocês, de um conservadorismo retrógrado, torcem o nariz; trabalha com os americanos mas ao mesmo tempo percebe a importância dos alemães e não lhes fecha as portas. Um homem hábil, menino, ele pode até terminar Imperador”. (AMADO, 1963, p. 109).

ideologia, é um ato teleológico e emerge a partir do momento em que o ser social passa a deter de consciência em si e para si, dos conflitos que emergem no seio da sociedade de classes. É necessário alertar junto a Lara (2017), que a partir do momento em que a ideologia, compreendida aqui enquanto momento ideal da práxis de homens e mulheres, em que tal práxis irá orientar no enfrentamento dos conflitos que surgem das relações em sociedade, estes, em determinados casos, podem se caracterizar, enquanto estranhamentos. Entretanto, não se pode afirmar que qualquer pensamento, qualquer teleologia é uma ideologia, pois, "... o pensamento torna-se ideologia quando desempenha uma função na vida prática". (LARA, 2017, p. 126). Ou seja, a ideologia só é ideologia quando as ações do ser social transformam a realidade na qual estão inseridos. Caso contrário, não passam de um discurso ideológico.

A história nos mostrará, que no século XXI, outro político atingirá tal feito. Por fim, para sustentar nossas teses do poder do manejo político de Vargas, o que Mészáros chama de "*mistificação*", e aqui estamos nos reportando em especial a Consolidação das Leis Trabalhistas, sinalizamos junto a Mészáros (2012, p. 472):

O poder da ideologia predominante é indubitavelmente imenso, mas isso não ocorre simplesmente em razão da força material esmagadora e do correspondente arsenal político-cultural à disposição das classes dominantes. Tal poder ideológico só pode prevalecer graças à vantagem da *mistificação*, por meio da qual as pessoas sofrem as consequências da ordem estabelecida podem ser induzidas a endossar: 'consensualmente', valores e políticas práticas que são de fato absolutamente contrários a seus interesses vitais.

Getúlio Vargas com o objetivo de difundir nacionalmente sua plataforma política, tinha em suas mãos o Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), tal departamento por ele mesmo criado, teve papel fundamental na difusão de sua ideologia, este aparato de propaganda se aproxima daquilo que Gramsci (2007), nominou de "aparelho privado de hegemonia", ou seja, criar instituições que tem por finalidade, a difusão de suas ideias, a difusão das ideias da classe dominante, com vistas a obter a hegemonia, no entanto, além de difundir a ideologia da classe dominante, era necessário também, difundir os ideais da classe trabalhadora, e assim o foi feito, quando Vargas lança "A hora do Brasil", pois, naquele contexto, tal veículo de informação, divulgava informações de ambas as classes.

Ademais, a Era Vargas, expressou também o estímulo à modernização das relações de produção capitalistas no país, via investimento direto na industrialização, que se expressou na criação de uma base industrial em diversos segmentos: na

siderurgia com a criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em 1941; na mineração com a criação da Companhia Vale do Rio Doce em 1942; na energia com a criação da Companhia Elétrica de São Francisco no ano de 1945; já em seu segundo governo tem-se a criação da Petrobrás no ano de 1953. Realizado este primeiro aporte muito geral sobre o governo de Vargas, vejamos, a partir de agora, as ações do presidente populista, para o sistema portuário nacional. Em relação ao sistema portuário nacional que a muito havia ficado ao “mausoléu”, teve durante o governo de Vargas uma franca atenção, ao menos no seu discurso, no ano de 1933 Vargas envia uma mensagem à Assembleia Constituinte, cuja matéria se referiria aos portos nacionais, dizia o presidente em seus escritos:

O aparelhamento dos Portos nacionais, não é supérfluo observar, tem sido encarado até agora com lamentável desatenção. Possuímos, certamente, grandes ancoradouros, dispendo de instalações completas e até suntuosas, como as dos grandes Portos abertos ao intenso tráfego da navegação internacional. Não se pode chamar a isso, porém, obra completa de organização portuária, principalmente, num país de extensa costa e com toda a circulação da sua economia dependente das comunicações marítimas. Existem ancoradouros em alguns Estados totalmente desprovidos da mais rudimentar aparelhagem. (BRASIL, 1933).

Para enfrentar estes históricos gargalos no sistema portuário nacional, Vargas apontava as seguintes ações na mesma carta: realização de obras de dragagem para aumentar a profundidade do cais, construção de molhes, adquirir equipamentos modernos para a movimentação de mercadorias, abertura de canais mais profundos com o objetivo de receber embarcações de maior porte, entre outras. Vargas continua ressaltando, que as primeiras ações seriam realizadas apenas nos portos de maior porte, visto seu elevado custo, já as segundas seriam estendidas aos demais portos, o pensamento de Vargas era o seguinte, as dragas realizariam a dragagem em um porto, ao terminar rumariam para outro, e assim por diante. (Idem).

Um ano depois, Getúlio, assinaria o Decreto nº 24.599/34, o mesmo dispõe sobre a autorização concedida pelo governo para realização de obras para o aparelhamento e melhoramento dos portos, o objetivo de Vargas era impulsionar o escoamento de mercadorias, seja na navegação de longo curso, seja na de cabotagem. Ao ser promulgado, o Decreto nº24.599/34, revoga os seguintes marcos regulatórios: a Lei nº 1.748/1869, que dispunha sobre a autorização da construção de doca armazéns e portos nacionais, bem como da necessidade de busca por investimentos estrangeiros para os portos brasileiros e estabelecia a necessidade de

“enxergar” o porto enquanto um serviço privado que deveria ser administrado pelo Estado; a Lei nº 3.314/1886, tal lei estabelecia o investimento em diversos setores, entre eles os portos nacionais, cujo objetivo era o de realizar obras de expansão e/ou melhoramentos infraestruturais, não obstante, a lei previa em seu art. 4º a concessão da administração dos portos a uma empresa terceira.

Ainda se referindo ao ano de 1934, dois outros decretos serão editados antes ainda do acima debatido, e que estão diretamente relacionados ao sistema portuário nacional: o Decreto nº 24.447 de 22 de junho de 1934, em que estipulava a atribuição dos diferentes Ministérios do governo nos portos organizados e regulamenta os serviços portuários, não obstante, é este decreto quem em seu segundo artigo, nos traz a primeira concepção de porto organizados. São portos organizados aqueles que tenham sido melhorados, aparelhados e que se tem por objetivo atender as demandas de navegação, movimentação e armazenagem de mercadorias, bem como “... cujo tráfego se realize sob a direção de uma ‘administração do porto’, a quem caiba a execução dos ‘serviços portuários’ e a conservação das instalações portuárias”. (BRASIL, 1934a). Bem como, cabe também citar o 2º art., pois, de acordo com a redação do mesmo, a administração do porto pode ser realizada diretamente pelo Governo Federal, ou por um concessionário, ou arrendatário via delegação, no entanto, não deixa especificado se este concessionário ou arrendatário não pode ser uma empresa privada.

Em relação a distribuição das atribuições aos Ministérios, o decreto dispõe que: ao Ministério de Viação e Obras Públicas, compete a realização de obras de melhoramento do complexo portuário, entretanto, caso o porto esteja sob a concessão de outra empresa (que não a União), a esta compete tal atribuição, ficando sob responsabilidade deste Ministério a fiscalização das obras; o Ministério da Fazenda, ficaria a responsabilidade de fiscalizar a arrecadação de impostos, liberação das embarcações e mercadorias, bem como, os contrabandos; ao Ministério da Marinha, compete realizar o registro das embarcações e a matrícula dos trabalhadores avulsos, tal Ministério estaria representado pela Capitania dos Portos; o Ministério do Trabalho, tem por atribuição assegurar o pleno cumprimento da legislação social vigente, logo, poder-se-ia, ressaltar, que ambos (Ministério do Trabalho e Ministério da Marinha), tinham como atribuição principal, regular o trabalho portuário. (DIÉGUEZ, 2007).

Para complementar, Getúlio Vargas, edita o Decreto nº24.508 e o Decreto nº 24.511 ambos de 29 de junho de 1934. O primeiro tem por objetivo, definir sobre os

serviços prestados pelas administrações dos portos organizados e das outras providências (BRASIL, 1934b). O mesmo em seu artigo primeiro, passa ao Ministério da Viação e Obras Públicas, na “pessoa” do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegação, a exploração dos portos organizados, ou fiscalizar tal exploração caso seja passada para uma concessionária ou arrendatária.

Em complemento ao decreto acima exposto, é editado o Decreto nº 24.511/1934, seu objetivo é regular sobre a utilização das instalações portuárias dos portos organizados ao longo de todo o território brasileiro, não obstante, o decreto estabelece ainda que um porto organizado apenas poderia atender a área em que estivesse instalado (BRASIL, 1934c). Por fim, ao que se refere aos marcos regulatórios editados por Vargas em seu primeiro mandato que abarcam o sistema portuário, tem-se a sanção do Decreto-Lei nº 6.460 de 2 de maio de 1944, este versa sobre a construção e exploração das áreas portuárias dos portos organizados brasileiros. Já em seu primeiro artigo, dispõe que todas as instalações portuárias localizadas em cidades ou vilas ao longo do território nacional terão os Municípios e Estados permissão para construí-las, explorá-las e conservá-las desde que seu valor não ultrapasse a cifra dos Cr\$ 1.000.000,00 (um milhão de cruzeiros), os termos do decreto se aplicarão também as instalações portuárias construídas pela união cujo valor chegue a esta cifra e tenham sido concedidas aos municípios explorá-las e conservá-las.

Entretanto, em seu segundo artigo está previsto que mesmo sendo os Estados ou Municípios os responsáveis pelos investimentos na construção, reaparelhamento, conservação de tais instalações, elas seriam ainda consideradas instalações federais. (BRASIL, 1944). Outrora, as instalações portuárias que ultrapassassem o valor de Cr\$ 1.000.000,00 (um milhão de cruzeiros), estariam elas regidas pelos dispostos do Decreto nº 24.599/1934. Para manter a didática de nossa pesquisa, de analisar a evolução do sistema portuário nacional paralelo a formação sócio-histórica brasileira, retornemos ao ano de 1934.

Retrocedendo ao ano de 1934, teremos um acontecimento de extrema importância para a formação sócio histórica do Brasil, a promulgação da Constituição Federal de 1934, aos 16 de julho de 1934. Tal carta foi resultado direto da Revolução Constitucionalista de 1932, que foi o primeiro levante contra o governo de Vargas e consistiu na revolta ocorrida em São Paulo que ia de encontro a deposição de Washington Luís da presidência, a elite paulistana participe direta da revolta exigia

novas eleições para presidente, bem como a elaboração de uma nova Carta Magna que deveria ser promulgada e não outorgada⁴⁷.

A Carta Magna de 1934 tinha como principal objetivo a melhora nas condições de vida da população brasileira, ao longo de seu texto estão dispostos artigos que abrangem a educação, cultura, saúde, entre outras “ampliando” alguns direitos a uma população até então “invisível”, a exemplo, o voto feminino como já destacado nas linhas anteriores. Suas principais características são: dissolução dos poderes em executivo, legislativo e judiciário tornando-os, independentes entre si; criação de um Tribunal do Trabalho e esboço de uma carta contendo os direitos para a classe trabalhadora, entre eles um de seus mais elementares, a liberdade de associação sindical; possibilidade de nacionalização de empresas internacionais, as eleições dar-se-iam via voto secreto, direto e por maioria dos votos válidos; forma de governo seria de República Federativa; redução dos poderes do executivo, entre outras. No tocante as garantias concedidas aos cidadãos podemos elencar: ensino primário gratuito e obrigatório, liberdade de crença religiosa, igualdade a todos e todas perante a lei, assistência aos menos favorecidos, o salário deveria ser o suficiente para que o trabalhador e a trabalhadora satisfizessem suas necessidades de reprodução e de sua família, jornada laboral de oito horas, proibição do trabalho a menores de 14 anos, entre outros.

A Constituição de 1934 previa ainda por força do art. 5º inciso XIX era de atribuição da União legislar o que compete ao “... regime de Portos e navegação de cabotagem, assegurada a exclusividade desta, quanto a mercadorias, aos navios nacionais”. (BRASIL, 1934). Não obstante, a carta previa ainda a proibição de se estabelecer diferentes cargas de impostos ao longo do território brasileiro, bem como estabelecia que não deveria haver quaisquer formas de distinção de um Porto para o outro (conforme Art. 18). Ainda sobre este tema, pela primeira vez, vai aparecer em um artigo de uma Constituição brasileira a menção a contratação da força e trabalho nos Portos, ao estabelecer em seu art. 132º, que “Os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, bem como os tripulantes na proporção de dois terços pelo menos, devem ser brasileiros natos, reservando-se também a estes a praticagem das barras, Portos, rios e lagos”. (BRASIL, 1934).

⁴⁷ Sinteticamente falando a diferença básica entre a constituição outorgada e promulgada é enquanto a primeira é imposta pelo governante sem a participação do povo a segunda é mais democrática, conta com a participação deste (representados pelos deputados e senadores), não por outro motivo que a Carta Magna em vigência no Brasil é apelidada de Carta Cidadã.

Logo, se anteriormente havia uma disputa de "igual para igual" entre brasileiros e imigrantes na disputa pelo mercado de trabalho, agora, estariam os brasileiros saindo com uma "vantagem" na disputa pelo mercado de trabalho ilustrando nossa análise teríamos a seguinte realidade, pressupondo que para o terno e serviço do dia seriam chamados 100 trabalhadores para operação de embarque e/ou desembarque de mercadorias, destes 100 necessariamente 66 teriam de ser brasileiros natos. Entretanto, não podemos nos enganar, pois, tal artigo não se tratava de uma dádiva ou uma proteção a classe trabalhadora nacional, mas sim, de blindar a classe trabalhadora das ideias anarquistas e/ou comunistas. Pois, de acordo com Vargas, esta grande massa de imigrantes trazia consigo, a ideologia anarquista e comunista, e, abria pressupostos, para que tais ideias adentrassem no interior do movimento operário nacional.

E se ao promulgar a carta da 1934 Vargas estaria mostrando seu lado "democrático" em 1937 uma reviravolta ocorre. Vargas adota uma postura totalmente autoritária e que feriria o art. 52º parágrafo 1º da CF de 1934⁴⁸, pois sob a suposta ameaça de uma invasão comunista no Brasil cancelas as eleições que ocorreriam naquele ano, Vargas se referiria ao Plano Cohen⁴⁹. De posse deste discurso, o presidente dissolve o Poder Legislativo e anula a Carta Magna de 1934 instaurando assim o terceiro e último período de seu primeiro governo, o Estado-Novo (1937-1945). Ao passo que anula a Constituição de 1934 que havia sido promulgada, outorgou a Carta Constitucional de 1937 no dia 10 de novembro de 1937 (Golpe do Estado Novo), tendo como norte a Constituição Polonesa sendo assim, a carta de Vargas ficou conhecida como Constituição Polaca, uma vez que seus dispostos se aproximavam dos ideais fascistas. Sua principal característica?

A concentração do poder nas mãos do Presidente da República, bem como proibição do direito de greve tratando esta como um "recurso antissocial nocivo ao trabalho e ao capital e incompatíveis com os superiores interesses da produção nacional", conforme expresso no art. 139º (BRASIL, 1937), ou seja, se lá em 1934

⁴⁸ A saber " Art. 52 - O período presidencial durará um quadriênio, não podendo o Presidente da República ser reeleito senão quatro anos depois de cessada a sua função, qualquer que tenha sido a duração desta. § 1º - A eleição presidencial far-se-á em todo o território da República, por sufrágio universal, direto, secreto e maioria de votos, cento e vinte dias antes do término do quadriênio, ou sessenta dias depois de aberta a vaga, se esta ocorrer dentro dos dois primeiros anos". (BRASIL, 1934).

⁴⁹ Trata-se de um possível plano apreendido pelas forças armadas, em que estava previsto uma nova revolução armada, e que constava a libertação de presos políticos, incêndios de casas e prédios públicos etc. Anos mais tarde, em meio a crise de seu governo em 1945 o general Góes Monteiro revelou que o plano não passou de uma conjectura, o objetivo de citá-lo era apenas um, manter Vargas no poder.

havia se concedido o direito à liberdade de filiação sindical e conseqüentemente o direito à greve, aqui, ele retira da classe talhadora, seu principal meio de luta. Amado (1963), destaca que a nova Carta Constitucional de Vargas, mostrou a cara de seu governo uma carta parafascista de um governo extremamente autoritário, que colocou em xeque a liberdade política e institucional, bem como, Vargas fechou diversas vias institucionais e partidos, como o Partido Comunista Brasileiro, sofreram diversos tipos de repressão, Vargas para manter seu poder, colocou os sindicatos sobre o poder do Estado, impactando diretamente a força de trabalho.

Entretanto, dentre todas as suas medidas, talvez a que tenha sido o “carro-chefe” de seu governo, tenha sido a “criação” da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT)⁵⁰ em 1943. Era necessário, segundo seu discurso trabalhista e desenvolvimentista não apenas modernizar o país, modernizar o processo produtivo era necessário também modernizar as relações de trabalho, era necessário unificar as leis existentes com as que surgiam e consolidá-las em uma só. E se lá nos idos de 1888 com a Abolição da Escravidão tenha emergido a classe trabalhadora assalariada, agora, com a CLT ela teria sido legalizada⁵¹. Estava-se, pois, se efetivando neste momento o caráter corporativista do Estado Varguista.

O Decreto-Lei nº 5.452, foi promulgado no dia 1º de maio de 1943 (dia em que é comemorado o Dia do trabalho), tendo como principal objetivo regular as relações de trabalho entre empregador e trabalhador, “coibindo” desta forma práticas abusivas do empregador e o “proteger” perante a lei, “garantindo” assim, condições mínimas e trabalho. A inspiração da CLT brasileira, foi a *Carta del lavoro* de Benito Mussolini de 1927. Ao longo de seus 922 artigos, a CLT possui uma ampla abrangência, entre seus principais pontos estão: a obrigatoriedade da carteira de trabalho e previdência social para qualquer profissão; instituição do salário mínimo; direito a greve (este que ele havia retirado na Constituição de 1937); jornada de trabalho de oito horas e não podendo exceder as 44 horas semanais; descanso semanal remunerado; horas extras remuneradas com adicional sobre o salário base; em caso de trabalho noturno implica

⁵⁰ Paranhos (1999, p. 196) alerta-nos que “A CLT, que chegou a ser chamada de ‘Código Getúlio Vargas do Trabalhador Brasileiro, era um lance estratégico engenhosamente engendrado. Desde a constituição de uma comissão de técnicos para elaborá-la, em fevereiro de 1942, passando pela publicação de seu anteprojeto para recolher sugestões, em 10 de novembro do mesmo ano, até sua promulgação pelo ditador, em 1º de maio de 1943, quinze meses haviam transcorrido. Aproximava-se a data de sua entrada em vigor, 10 de novembro de 1943, e o governo mais uma vez buscava tirar partido disso, anunciando, entre outras coisas, uma edição popular da CLT, que deveria, na medida do possível, estar presente em todo ‘lar operário’”.

⁵¹ Sobre este debate, muito embora tenha sido escrito para o contexto francês da década de 1970, importa-nos para leitura se realizadas as devidas mediações com a realidade do Brasil dos anos 1940. Trata-se do livro de Bernard Edelman “A legalização da classe operária”, editado pela editora boitempo em 2016.

a empresa o pagamento de 20% sobre o salário base; direito a férias de 30 dias sem prejuízo de remuneração; licença maternidade; 13 salário; 11 horas de intervalo entre jornadas de trabalho; proibição do trabalho a menores de 18 anos (exceto se for menor-aprendiz); criação da justiça do trabalho; bem como, a atenção a saúde e segurança do trabalhador, tais estão dispostas entre os artigos 154 e 223, compreendendo os deveres das empresas no tocante ao meio ambiente de trabalho seguro e saudável que não adoeça o trabalhador ou trabalhadora, inspeção prévia, necessidade das empresas criarem o órgão de segurança e medicina do trabalho, necessidade do uso de equipamentos de proteção individual a serem entregues pelas empresas, entre outros dispostos sobre iluminação, conforto, penalidades etc.

Tal medida para o autor, não vista com bons olhos pelos trabalhadores portuários, gerando assim, uma sensação de dúvidas entre os trabalhadores ao longo do cais, após uma série de manifestações por parte dos portuários a cláusula foi retirada da CLT. Visto que desde meados dos anos, a intimidação pela implantação do salário-produção ganhava mais corpo por parte da Companhia Doca de Santos, pois, de acordo com o discurso destes os trabalhadores faziam corpo mole na movimentação de cargas, uma vez que independentemente do volume de mercadorias movimentadas eles receberiam seu salário, assim, “Eles supunham que assim acabariam definitivamente com as táticas de ‘corpo mole’ dos portuários”. (SILVA, 1995, p. 62).

A recusa pela implantação de tal modalidade foi instantânea, os sindicatos dos trabalhadores verbalizavam ser inadequada, uma vez que por ter um perfil etário em sua maioria mais velhos, teriam estes muito a perder, pois, seria difícil estes acompanharem o ritmo dos mais novos, com mais energia e mais fortes perdendo, assim, abrindo pressupostos para redução de sua remuneração. Não obstante, a modalidade de salário por produção (o salário produção na atualidade é utilizado como forma de remuneração da força de trabalho tanto no meio rural, o mais conhecido é no corte da cana, como também no meio urbano, destacando aqui os portos e a construção civil), traz ainda outra vantagem ao empresariado, pois, aos trabalhadores estarem “competindo” entre si, abre-se pressupostos reais para o aumento de produtividade e para o rebaixamento do valor da sua força de trabalho, “Dado o salário por peça, é natural que o interesse pessoal do trabalhador seja o de empregar sua força de trabalho o mais intensamente possível, o que facilita ao capitalista a elevação do grau normal de intensidade.” (MARX, 2013, p, 624).

Marx (2013), ressalta ainda que a modalidade de salário por produção/peça é uma forma modificada do salário por tempo e apresenta-se ao trabalhador como uma ilusão, pois, “o preço desse trabalho não é determinado, como no salário por tempo, pela fração valor diário da força de trabalho/jornada de trabalho de dado número de horas, mas pela capacidade de produção do produtor”. (MARX, 2013, p. 621). Desta forma, o pagamento por produção cria condicionalidades para a criação de um trabalhador fetichizado, sob uma aparente liberdade, uma vez que passa ao trabalhador/trabalhadora uma impressão de quem são eles que controlam suas próprias atividades laborais, de que não estão sob o rígido controle do empregador, bem como que podem escolher quantas horas trabalhar, ou até, se vão comparecer ou não para o dia de trabalho, entretanto, conforme já mencionado, é apenas uma liberdade aparente. (TAVARES, 2004, p. 146). Ou seja, aqui no salário por produção, a “Exploração dos trabalhadores pelo capital se efetiva, (...), mediante a exploração do trabalhador pelo trabalhador” (MARX, 2017a, p. 624).

Silva (1995), ressalta ainda que durante o Estado Novo, o tema do pagamento por produção foi o que mais fez a categoria dos trabalhadores portuários se mobilizarem. Governo e empresários se sustentavam no Decreto-Lei nº 24.743/1934 (institui as Delegacias de Trabalho Marítimo), como discurso para a introdução do pagamento por produção para as atividades de estiva e capatazia, “... expressando o desejo de otimizar a produtividade, sobretudo diante da perspectiva do fim da guerra, quando a movimentação de cargas seria normalizada”. (SILVA, 1995, p. 63). No ano de 1941, uma nova tentativa de Companhia Docas de Santos de implantar o salário produção seria realizada para a movimentação de mercadorias, porém, novamente o sindicato se recusa, agora sustentados nos princípios etários, ou seja, os trabalhadores mais envelhecidos não conseguiriam acompanhar o ritmo de trabalho dos mais novos e receberiam assim uma remuneração menor que estes.

Silva (idem), ressalta ainda que durante os anos de 1939 (pré CLT) e 1945 (pós CLT), teve um significativo aumento no número de associados nos sindicatos e de participantes nas assembleias, O autor ora mencionado, aponta que o número passou de 5,5 associados em 1939 para 168 em 1944. “As pautas de reivindicações e discussão sobre os problemas da categoria atraíam uma maior quantidade de associados às assembleias” (SILVA, 1995, p. 85), mesmo nunca tendo participado de

assembleias, reuniões etc. Cada vez mais chegavam participantes, sendo muitas vezes partícipes diretos nos debates⁵².

Envoltos num mar de “ilusões”, sindicalismo corporativista, tendo de “negociar seus direitos”, entre outras determinações sociais, políticas, econômicas ao longo da segunda metade da década de 1940, um expressivo número manifestações e greves eclodiram em alguns portos sendo o porto de Santos o precursor das manifestações dos trabalhadores, e, em meio as mais variadas demandas, uma ia passar a ser frequente, a oposição ao regime autoritário varguista.

A exemplo dos trabalhadores portuários brasileiros, que realizaram inúmeras greves, manifestações em solidariedade a classe trabalhadora como um todo, os estivadores do porto de Durban (África do Sul), também as realizaram, citamos, a paralisação realizada no porto no ano de 1935 em solidariedade a seus pares etíopes, naquele contexto, a Etiópia havia sido invadida pela Itália fascista na ocasião os estivadores de Durban se recusaram a embarcar carne congelada para o porto etíope, que seria destinada às tropas italianas; nos anos 1969-1970. Os estivadores negros do porto de Durban realizaram manifestações por melhores condições de salário e em resistência ao Apartheid na África; os estivadores de Durban também atuaram em solidariedade ao Estado Palestino, entre os anos 2009 e 2014 realizaram protestos contra embarcações de bandeira israelita devido a suas campanhas militares que assassinaram diversos palestinos civis. (COLI, 2019).

Retornando ao Brasil. Em meio a resposta do governo frente as suas reivindicações, os doqueiros não retrocederam em sua luta e fizeram com que suas vozes ecoassem por toda a cidade de Santos. Frente as negociações e pressões por parte da Companhia Docas, governo e fura-greves o desfecho final da greve se deu no momento em que “Márcio Celestino, representante direto do Presidente da República, atendeu todas as reivindicações, sendo que os operários resolveram abrir mão de 2% do reajuste salarial ‘para mandar cigarro para as forças brasileiras’ em campanha na Itália”. (SILVA, 1995, p. 93). Por fim, ainda se utilizando dos ensinamentos deixados por Silva (1995), a CLT de 1943 “proposta” por Vargas foi foco de intensos debates entre os participantes da assembleia dos trabalhadores das

⁵² Sobre este momento, Amado (1976, p. 25), aponta que “Muitos daqueles estivadores e doqueiros não eram habituais às reuniões, certas vezes enfadonhas, do seu sindicato, quando discutiam sobre organização, sobre finanças e contas. Preferiam ficar nos botequins ou ir dormir, pois o trabalho no cais era pesado. Mas, quando se tratava de reivindicações, era certo encontrar-se atulhada a sala do sindicato, ocupadas todas as cadeiras e muita gente em pé, se acotovelando para ver e ouvir melhor.”

docas no ano de 1945, na ocasião dois pontos foram debatidos: a) ao passo que uns defendiam a necessidade de alterações na lei, visto que a mesma não era respeitada, outros defendiam que a CLT era boa faltando apenas que a mesma fosse regulamentada; b) um outro estivador defendeu que era necessário que se enviasse um documento ao Congresso Nacional solicitando que o governo cobrasse do empresariado o respeito a CLT, pois, estes estavam atentos apenas a seus interesses, neste contexto, sintetiza o autor:

Esse debate revela que a lei em si não era um problema, mas sim o seu cumprimento e o desrespeito dos patrões. Ou seja, havia uma clara distinção entre a lei e a justiça vista como efetivações e garantia dos direitos. A discussão revela que a crença nos direitos, a aceitação e a exigência da intervenção do governo na regulação das relações de trabalho. (...). A 'mistificação' em torno da figura de Vargas não deve ser tributada a uma 'falsa consciência' dos trabalhadores, à sua suposta 'alienação' baseada em uma crença cega nas virtudes da autoridade paternalista. O 'mito' define-se muitas vezes em relação à função que lhe é atribuída e a determinadas demandas em situações sociais concretas. Se se pode dizer que a figura de Vargas foi 'fabricada' no Estado Novo, ela também pode ter sido elaborada por seus admiradores, que não deixaram de impor algum tipo de exigência em relação ao poder. (SILVA, 1995, p. 106).

Paranhos (1999), em *“O roubo da fala: origens da ideologia do trabalhismo no Brasil”*, também defende a tese de que o jargão, o mito do pai dos pobres⁵³ “... desencarnado, como a nação, impunha-se, portanto, a celebração de um mito provido de dimensão corpórea, que falasse imediatamente aos sentidos, particularmente ao da visão” (PARANHOS, 1999, p. 61) e do doador da CLT⁵⁴ atribuída a figura do presidente Vargas foi elaborada por seus seguidores. Neste sentido, a pedra angular da tese defendida por Paranhos, da ideologia do trabalhismo (CLT) não nasceu da noite para o dia e/ou de sua livre e espontânea bondade e preocupação com a classe trabalhadora, mas sim, no momento em que seu governo estava perdendo o apoio

⁵³ Silva (1995, p. 214), destaca que este mito do paternalismo de Vargas não foi o suficiente para esfriar os movimentos sociais, ou “criar uma única sociedade de classes”. “Onde comumente se vê apenas subordinação, cooptação e passividade operária pela dominação ideológica populista, constituindo-se as leis trabalhistas em amarras diluidoras da ação dos trabalhadores, é possível vislumbrar uma dinâmica castrada por algumas análises que deduzem a ideologia formal as representações e práticas dos trabalhadores. A ‘crença simbólica nos direitos’ e a percepção de que estes podiam ser procurados em algum lugar do poder público, longe de terem rompido a potencialidade dos conflitos, foi um elemento constitutivo da cultura das lutas dos trabalhadores”. Ou seja, de acordo com Silva (1995), e aqui concordamos com suas análises, uma parte da classe trabalhadora não se deu por convencida, que a CLT era um dádiva de Vargas em proteção a classe trabalhadora, pelo contrário, esta parcela tomou consciência de classe, de que o verdadeiro objetivo de Getúlio era justamente o de apaziguar os conflitos entre capital e trabalho, e isto fez com que a luta não esmorecesse.

⁵⁴ Conforme ressalta Paranhos (1999, p. 146), “A foto de ‘doador’ da legislação trabalhista, foi assim, propagada por todos os cantos do país. Nesse ponto, convém lembrar que a criação mítica não agia no vazio. Pelo contrário, a construção mítica do trabalhismo se sustentava sobre as bases concretas – a legislação social – e falava, sob vários aspectos, aos desejos das massas, atuando também sobre seu subconsciente”.

político e social que ainda dispunha, visto suas medidas/ações autoritárias e repressivas. Logo, destacamos junto as exposições de Costa (2015), que este “canto sedutor da ideologia trabalhista”, esta concessão de direitos não foi senão, a maneira encontrada por Vargas em conluio com o capital, de “... cooptar a mão de obra para um jogo de consenso com o capital”. (COSTA, 2015, p. 98).

Costa (2015), ressalta ainda, esta forma de cooptação por parte da classe dominante nada tem de inovação, para defender a sua tese o mesmo, menciona dois decretos anteriores: a) o Decreto nº 979 de 1903, o mesmo dispõe sobre a autorização para a organização em sindicatos dos trabalhadores rurais para a defesa de seus direitos em seu Art. 2º o decreto dispõe, que a organização nesses sindicatos é livre de quaisquer formas de ônus aos trabalhadores que nestes sindicatos se filiares e b) Decreto Legislativo nº 1.637/1907: assim como o decreto anterior, autoriza agora a criação de sindicatos e cooperativas no meio urbano. Chama-nos atenção, o art. 8º, o mesmo expõe que naqueles sindicatos em que coexistir uma harmonia entre trabalhadores e empregadores que se empenharem em dirimir as divergências entre capital e trabalho, “... serão considerados como representantes legais da classe integral dos homens do trabalho e, como tais, poderão ser consultados em todos os assuntos da profissão”. (BRASIL, 1907).

Sendo assim, seja nos anos 1903 e 1907 e agora no ano de 1943, com Vargas, a intenção do governo era primeiramente uma – dar continuidade e intensificar o controle da classe trabalhadora nas mãos do Estado, pois, a partir de tal controle, estaria se “colocando freios” as manifestações de trabalhadores e trabalhadoras. (COSTA, 2015). Os “ataques” de Vargas as entidades sindicais, iniciam-se, ainda nos anos 1931 com a assinatura da Lei de Sindicalização (Decreto nº 19.770 de 19 de março de 1931⁵⁵), tal lei passaria a regular a sindicalização seja nos sindicatos patronais seja nos sindicatos dos trabalhadores. A lei prevê ao longo de seus 21 artigos que: os sindicatos só e somente só poderiam atuar após a aprovação oficial do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, conforme exposto no art. 2º, os requisitos necessários para a aprovação dos mesmos estão dispostos ao longo do art. 3º.

Chalhoub (2001), importante historiador brasileiro, em seu livro “*Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no rio de janeiro da belle époque*”, ao se

⁵⁵ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Antigos/D19770.htm. Acesso em: mai. de 2020.

reportar a classe trabalhadora carioca, e, em especial a força de trabalho portuária, expressa que o cotidiano dos trabalhadores portuários do Rio de Janeiro nos primeiros anos do século XX, é marcada por diferenças que se limitaram a organização desta classe trabalhadora, entretanto, não podemos deixar de frisar que se tratava de um grupo coeso e forte que demonstrava em suas manifestações, consciência das suas condições de produção e reprodução da vida, enquanto força de trabalho disponível para a exploração do capital.

Entretanto, se na cidade carioca, “não existia” tal influência, o mesmo não se pode dizer de São Paulo, pois, a cidade passa a ter fama de cidade revolucionária, justamente, por influência do movimento anarquista, visto que naquele contexto, distinto do Rio de Janeiro, concentrava grande parte da população que era de imigrantes. Arantes (2010), a partir das análises realizadas por Cruz (1998), expressa que a crise no movimento dos trabalhadores, não se deu em primazia pela desorganização de classe, mas sim, em razão da crise institucional dos sindicatos, atrelado à perda dos fundos sindicais proporcionada pela falência do banco união do comércio. Corroborar com tal crise, de acordo com Amado (1963, p. 69), as prisões de diversos militantes comunistas.

Neste sentido, a partir de tal controle o Estado não estaria senão intervindo no movimento operário, “ditando” a política sindical a ser tocada no país, ou seja, o sindicalismo corporativista e assistencialista. Prova de nossa defesa, está nas ações varguistas de policiamento e repressão as lutas dos trabalhadores, que se basearam em especial na prisão de membros que se aliavam aos ideais de esquerda, para substituí-los foram indicados nomes que se alinhavam e defendiam sua plataforma política. Ainda sobre a lei de sindicalização Antunes (2007), nos faz um alerta importante:

Mas, contraditoriamente, a ‘Lei de Sindicalização’ que reprimia os sindicatos autônomos existentes, permitiu a outras categorias o ‘direito’ de organizarem-se em sindicatos. Vale lembrar ainda que Vargas, ao decretar sua legislação social, o fez desde que os trabalhadores fossem filiados ao sindicato oficial, desestruturando desse modo o sindicalismo autônomo existente pré 30. (...). E assim desenvolveu-se o trabalhismo varguista, combinando dádiva, manipulação e repressão controlando a legislação sindical e fazendo concessões a legislação trabalhista, o mito varguista pode se desenvolver. Mas isso não impediu que as lutas operárias, sociais e sindicais se desenvolvessem amplamente durante os anos 1930-64. (ANTUNES, 2007, p. 289-90).

Diéguez (2007), destaca que citado Decreto, dava início a política do sindicalismo corporativista, e o que estamos querendo dizer ao falar de sindicato

corporativista? Nada mais, nada menos do que o Estado controlando toda e qualquer ação dos sindicatos. Não obstante, cumpre ainda mencionar o artigo 9º ao estabelecer que caso se forme um ou mais sindicatos de uma só classe (trabalhadores ou empregadores), será considerado representante apenas aquele em que reunir o maior número de associados, bem como, acima dos sindicatos estariam apenas as federações e confederações nacionais. De acordo com Silva (2004), tal lei (a lei de sindicalização), impactou significativamente no movimento operário, principalmente, para aqueles que possuíam identificação com o ideal socialista.

Para ilustrar sua defesa Silva (2004), menciona os estivadores do Porto de Itajaí. De acordo com o mesmo, o "... reconhecimento dos sindicatos dos estivadores de Itajaí, foi morosa..." (SILVA, 2004, p. 225), esbarrando em diversos trâmites burocráticos, sendo por parte dos dirigentes do sindicato uma imensa capacidade de articulação e negociação, uma vez que Estado exigia uma série de ações, tendo os sindicatos de respeitarem, caso almejassem serem reconhecidos oficialmente como representantes da categoria.

O processo de reconhecimento do sindicato dos estivadores, iniciou-se, ainda no ano de 1931 e contou com a presença nas reuniões do então Ministro do Trabalho, Agripino Nazareth. Sendo assim, os estivadores de Itajaí foram os primeiros a converterem suas entidades representativas em sindicatos, aos moldes impostos por Vargas, seu reconhecimento se deu aos 2 de novembro de 1931, passando a chamar-se União dos Operários Estivadores de Itajaí.

Talvez este tenha sido o verdadeiro motivo para que em sua primeira reunião com Nazareth, logo após ter sido reconhecido oficialmente, ter sido realizada na sede da união dos estivadores, buscando desta forma, "... dar exemplo às demais entidades". (SILVA, 2004, p. 229). Os sindicatos dos estivadores que haviam sido oficializados em 1931, apenas viriam a se adequar a esta estrutura nos anos 1942. Retornando ao disposto na CLT, junto as análises de Silva (2003, p. 202-203), destacamos uma importante conquista dos trabalhadores portuários, e lembramos, conquistas e não benesse de Vargas, estamos nos referindo a instituição do *closed-shop*:

... a *closed-shop* foi finalmente institucionalizada, em 1943, pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). De acordo com o artigo 257, ' a mão-de-obra na estiva das embarcações só poderá ser executada por operários [...] de preferência sindicalizados, devidamente matriculados na Capitania dos Portos'. Tratava-se de uma medida que, definitivamente, reconhecia a prática do controle do mercado de trabalho pelo sindicato;

somente hoje, com o programa de modernização iniciado no governo de Fernando Collor, tal preferência encontra-se fortemente ameaçada.

Mesmo com uma ampla aceitabilidade por grande parte da classe trabalhadora do governo de Vargas, já em inícios da década de 1940 estava imerso em uma crise político-institucional, a crise se assevera em 1944, momento em que o Brasil se une aos Estados Unidos e forças aliadas na luta contra as forças nazistas e fascistas na 2ª Guerra Mundial. A ida a guerra pôs em contradição seu governo autoritário, e, em outubro de 1945 chega ao fim o primeiro mandato presidencial de Getúlio Vargas. Vargas é deposto pelos militares em aliança com a União Democrática Nacional (UDN), ou seja, o autointitulado presidente que assumiu após um “golpe” de Estado, acabou sendo ele mesmo deposto, o que nos faz repetir um jargão muito utilizado aqui no Brasil “ele provou do seu próprio veneno”. Vargas voltaria, ao poder no ano de 1951 ao ser eleito no pleito de 1950 pelo Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) com aproximadamente 49% dos votos, contra 29% do candidato da UDN Eduardo Gomes dando início ao seu segundo mandato à frente do país, agora democrático. Porém, antes de falar do segundo Vargas, voltemos a meados dos anos 1940.

Em um de seus últimos atos ao menos no que se refere aos trabalhadores portuários, enquanto presidente da República Getúlio Vargas edita o Decreto-Lei nº 2.032 em 23 de fevereiro de 1940, a mesma “Revê a legislação referente ao serviço de estiva e sua fiscalização nos portos nacionais, e dá outras providências”. (BRASIL, 1940). Dentre seus 35 artigos, destacamos: a) artigo 5º: dispõe sobre a matrícula dos estivadores, sob a responsabilidade da Capitania dos Portos, traz algumas obrigatoriedades como: idade mínima de 18 anos e máxima de 35, atestado de vacinação, prova de robustez física emitida pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões (IAP dos estivadores), folha de antecedentes criminais, prova de quitação do serviço militar (somente a brasileiros natos ou naturalizados), em caso de estrangeiro será exigido também, a prova de permanência legal no Brasil; b) artigo 19º: dispõe sobre a remuneração dos estivadores, e estabelece que a mesma terá por base a tonelagem, cubagem e/ou unidades de mercadorias movimentadas; c) artigo 29º: trata dos deveres dos estivadores: ser assíduo e comparecer com antecedência aos postos de trabalho; não praticar nem deixar que se pratique o contrabando ou desvio de mercadorias; cuidar dos instrumentos de trabalho; zelar pela conservação, educação e limpeza do seu ambiente de trabalho; entre outras.

Santos (2021), ressalta que 1945 demarca a queda do Estado Novo implantado por Vargas ainda em 1937, no mesmo ano tem-se uma retomada da democracia liberal, porém, mesmo com o fim do Estado Novo e o “retorno” da democracia, não foi o suficiente para derrotar de vez a política varguista. Prova disto, está no fato de que o presidente do Brasil entre os anos 1946-1951, não foi senão, o ex ministro de guerra de Vargas, Eurico Gaspar Dutra, e mesmo após a morte/suicídio de Vargas, seu pensamento continuaria vivo, agora na figura do vice João Goulart este indicado pelo próprio Getúlio Vargas.

Mesmo num contexto político autoritário, repressor de caça a difusão das ideias comunistas, destaca-se junto aos escritos deixados por Silva (1995), as greves ocorridas em Santos em oposição ao governo Dutra. A exemplo, a greve de 1945 em que os doqueiros do Porto de Santos cruzaram seus braços, pois, 150 operários haviam sido suspensos após paralisarem suas atividades laborais às 23 horas, contrariando as ordens dos feitores que deram ordens de encerrar às 3 horas da manhã. Os trabalhadores alegaram que a interrupção da jornada se deu em razão do retorno a suas residências, pois, se saíssem as três da manhã a volta para casa dar-se-ia a pé/bicicleta ou teriam de esperar pelo bonde que só sairia nas primeiras horas da manhã. Em seguida, foi a vez dos trabalhadores dos armazéns e carga e descarga cruzarem seus braços, em solidariedade àqueles trabalhadores. Demonstrando assim, a crítica que já realizamos a estrutura sindical herdada desde os anos de Vargas, seu caráter corporativista atrelado aos interesses do Estado e do capital.

“Até onde sabemos, a greve não parece ter sido ‘provocada’ por ‘inimigos da classe trabalhadora’, mas decidida em torno de problemas relativos às condições de trabalho e da suspensão arbitrária de 150 operários” (SILVA, 1995). Os anos que se seguiram até o findar de seu mandato, foram marcados por constantes ataques a classe trabalhadora e criminalização dos movimentos sociais e operários, em contrapartida, a classe trabalhadora não recuou a suas investidas autoritárias, realizando diversos boicotes. Neste contexto, Tavares (2007), destaca os nomes atribuídos a cidade de Santos e ao porto, neste período:

‘PORTO MALDITO’, ‘Central sindical nº 1 do Brasil’, ‘Barcelona Brasileira’, ‘Montecarlo do café’, ‘Cidade vermelha’, ‘Moscouzinha’, ‘Porto vermelho’, ‘Cidade heroica’, ‘Moscou brasileira’, ‘Cidade de Prestes’, ‘República sindicalista’ foram alguns dos epítetos recebidos por Santos. A história da cidade e de seu porto tem aguçado a sensibilidade daqueles que dela fizeram parte ou dos que a vislumbram: euforia, nostalgia, medo, êxtase ojeriza,

orgulho, preconceito, cautela, respeito etc. são sentimentos recorrentes quando o assunto é o porto ou a cidade de Santos.

Com a construção do cais em local insalubre ('Porto maldito'), com a especulação cafeeira ('Montecarlo do Café'), com a agitação anarquista ('Barcelona brasileira'), com a ação comunista ('Moscuzinha'), e com os temores das elites ('Cidade de Moscou' e 'República sindicalista'), o imaginário santista ficou impregnado desses estigmas. Mais do que uma análise 'objetiva', Santos parece estar mais sujeita a opiniões, visões e imagens: resultado, principalmente, das décadas de resistência dos trabalhadores locais. (TAVARES, 2007, p. 29).

Em seu livro anterior, “*O porto vermelho: a maré revolucionária (1930-1950)*”, de 2001, o autor menciona que:

O mito da *cidade vermelha*, que exalta o papel do herói portuário e a história do município, esvazia-se de significados. O termo 'trabalhadores' foi aí utilizado porque, como vimos, outras categorias profissionais eram mais 'revolucionárias' do que as do porto. Já o termo 'anos de luta', em vez de 'décadas de luta', 'tradição de luta' ou 'história de luta', explica-se pela ausência de embates expressivos encabeçados pelo PCB na cidade. (TAVARES, 2001, p. 44).

Neste contexto, conforme vimos nas análises acima citadas a cidade de Santos recebe ao longo dos anos 1920-1930, o nome de “Barcelona brasileira”, devido à grande leva de imigrantes que aportou na cidade oriundos da Península Ibérica entre os anos 1879-1927, tais imigrantes tinham como orientação político-ideológico o anarco-sindicalismo. Outrora, ao longo do Estado Novo e pós Segunda Guerra a cidade de Santos passa a ser referenciada como “Moscuzinha Brasileira”, visto a grande influência da ideologia comunista sobre o movimento operário, e, em especial sobre o movimento dos trabalhadores portuários.

“Essa nova ideologia sindical promoveu transformações que levaram à eclosão de conflitos entre os próprios estivadores, por acusação de mau uso dos recursos do sindicato e a prática de favoritismo nas escalões na parede”. (SIQUEIRA, 2014, p. 19). Silva (2003, p. 276), expressa a seguinte crítica em relação tanto em relação a “Barcelona” como em relação a “Moscuzinha brasileira”. “Entre a Barcelona e a Moscuzinha brasileira fortaleciam-se as mal-intencionadas raízes reformistas ...”.

Com o fim da II Guerra Mundial, a ideologia sindical comunista é posta em dúvida ao longo da luta pela democratização da estiva e teve como fim, a deposição do sindicato comunista da estiva. Não obstante, Santos e Neto (2020), realizam uma importante consideração em relação à crise da década de 1950, tal crise influenciou diretamente no golpe 1964, seus desdobramentos irão impactar de forma muito expressiva nos movimentos da classe trabalhadora. Os autores acima citados,

mencionam ainda que os aparatos repressivos do Estado ao movimento dos operários, desde fins do século XIX foram se organizando e se transformando *pari passu* ao crescimento da classe trabalhadora.

Seu governo (Dutra) chega ao fim nas eleições presidenciais de 1950, após, o candidato em que Dutra apoiava, Cristiano Machado ser derrotado no pleito por Getúlio Vargas. Iniciara-se aí o segundo governo Vargas⁵⁶. A principal característica de seu segundo mandato? A política nacional desenvolvimentista e a defesa dos recursos naturais, destaca-se aí a campanha por ele implementada, **“O petróleo é nosso”**, neste contexto, Vargas cria em 1953 a empresa estatal Petrobrás (Petróleo Brasileiro S.A.).

Mesmo, “ditando” uma política voltada pela defesa do nacionalismo⁵⁷, uma crise política e uma tensão social se instaura ao longo de seu segundo governo. Em relação à crise política, cabe destacar o papel de oposição da UDN, que já havia sido participe no golpe que derrubara o Estado Novo, tendo como principal líder, Carlos Lacerda. Neste contexto, Silva (1995), destaca que:

Durante os dois primeiros anos do mandato de Getúlio foi mantido o arrocho salarial que caracterizou o governo Dutra, e, desde 1952, começou a se ampliar o quadro das mobilizações operárias. Em setembro de 1951, os trabalhadores das docas reivindicaram um aumento salarial de 70%, mas a CDS ofereceu apenas 20%, ao passo que o Ministério do Trabalho propôs o índice de 35% mais 5% de pagamento retroativo a agosto de 1951. Em assembleia cada categoria um operário considerou o aumento muito reduzido, sendo preferível ir à greve ‘do que sujeitar-se [sic] a manobras dos empregadores e a burocracias prejudiciais dos governantes’. Outro, talvez comunista, acusou os elementos da comissão salarial de ‘pelegos do governo’. (SILVA, 1995, p. 146).

Importante destacar, ao longo de seu segundo mandato, Vargas vai dar “início” a uma “nova” plataforma política do populismo: gestou-se, pois, uma forma de liderança que “lutava” em nome da população, sustentado na análise da relação entre industrialização e justiça. Este “novo” braço do populismo tinha por finalidade (bem ao

⁵⁶ Sobre este segundo mandato de Vargas, Amado (1963, p. 124-125), faz a seguinte ponderação, “O melhor era mesmo começar sozinho, recoberto de um simpático manto nacionalista, e esperar que o tempo indicasse o melhor caminho. Pensou numa ordem aos jornais por ele financiados: uma pequena campanha sobre a necessidade de desenvolvimento dos capitais nacionais, de empresas brasileiras para a exploração de “nossas” riquezas. Uma coisa bem equilibrada, um pouco de patriotismo, um pouco de independência e de progresso...”.

⁵⁷ Santos (2021, p. 86), destaca que “O ponto de partida do pensamento nacionalista é a comprovação da diferença entre o nacionalismo dos países desenvolvidos e dos países subdesenvolvidos. Naqueles países, o nacionalismo seria um instrumento de expansão colonial, enquanto que nestes seria de caráter defensivo, procurando garantir as riquezas nacionais para usá-las plenamente no seu desenvolvimento. Tal atitude é necessária porque as forças dominantes dos países desenvolvidos mantêm uma política contrária ao desenvolvimento econômico dos países subdesenvolvidos. Eles estão interessados em manter a divisão internacional do trabalho entre os países produtores de matérias-primas (subdesenvolvidos) e os países produtores de manufaturas (desenvolvidos), o que permite o seu domínio no mundo”.

estilo do Vargas de 1943, quando na promulgação da CLT), a conciliação de classe entre uma burguesia industrial em franca expansão, que estava amparada pelos braços do Estado e a classe trabalhadora que cada vez mais se avolumava e que reprimida pelas forças coercitivas do Estado, tal quadro, se assevera com a insurgência de uma parte de operários aliados aos interesses desta burguesia e por eles protegidos, os “pelegos”. (SANTOS, 2021, p. 81). “Seja do ponto de vista político, seja mesmo ideológico, esta aliança representava uma coalizão de forças sociais interessadas na industrialização do país”. (Idem, p. 81).

Cabe fazer referência ao histórico ano de 1953, em que uma imensa manifestação tomou as ruas de São Paulo, a chamada de Greve dos 300 mil iniciou-se, nas indústrias têxteis alastrando-se rapidamente para os demais setores, tornando-se, pois, a principal e mais significativa manifestação durante todo o governo Vargas. A greve dos 300 mil “sagrou-se” vitoriosa após alcançarem um aumento de 32% nos salários, bem como a greve demonstrou também a solidariedade e aliança entre os diferentes setores laborais, outrora, ela mesma mandou um recado direto e curto para o presidente: seu governo está perdendo força e prestígio entre a classe trabalhadora. Neste contexto e “já ciente” da crise instaurada em seu governo, Vargas nomeia para Ministro do Trabalho João Goulart, tal ação não foi senão mais uma das manobras de Vargas para “esfriar” as crises que se instauram em seu governo.

Neste contexto de reivindicações por aumento salarial, os doqueiros de Santos demandam em setembro de 1951 um aumento salarial de 70% em contrapartida, a CDS lhes oferta um aumento de apenas 20% (ou seja, nem a metade da reivindicação dos trabalhadores). O Ministério do Trabalho, entra em cena para intermediar as negociações, propondo um aumento de 35% de aumento e mais um aumento retroativo de 5%. Houve um “racha” na assembleia dos trabalhadores, uma parte discursava ser mínimo o aumento e para atingir os objetivos a única forma seria a greve, outrora, outra parte verbalizava que a palavra greve não devia fazer parte dos planos, pois, colocaria tudo por água abaixo. Ao fim, os trabalhadores decidiram por aceitar a proposta do ministro.

Silva (1999) nos alerta, que conscientemente ou não a CDS se beneficiava com as reivindicações e/ou greves dos trabalhadores, pois, a cada nova manifestação de greve a Cia Docas recebia uma quantia que lhe assegura a cobertura do aumento salarial e ainda restara uma quantia suficiente para pôr em seus bolsos. “Além disso, a empresa parecia sempre à vontade para negociar o valor das taxas portuárias, sem

que os órgãos governamentais fiscalizassem suas contas” (SILVA, 1995, p. 151). Outrora alerta o autor, parece que o sindicato estava ciente de tal realidade, pois, na perspectiva de obter melhorias nos salários e melhorias nas condições de trabalho, o sindicato realizava contato com as autoridades, solicitando que fosse repassado a Cia Docas um quantum suficiente para cobrir o aumento salarial dos trabalhadores. Ou seja, sindicato e CDS se aliavam, com a finalidade de atingir seus objetivos.

Ainda em relação ao ano de 1951, Vargas com o objetivo de salvaguardar os ex-combatentes que lutaram na 2ª Guerra, edita o Decreto nº 30.078/1951 e dispõe sobre a entrada de ex-combatentes nas categorias de estiva, conferência de carga e descarga, vigia portuário e consertadores de carga nos portos brasileiros. Em seu artigo primeiro decreta, todo e qualquer ex-combatente que estiver na condição de desempregado e esteja apto ao trabalho, possui preferência sobre os demais.

Uma última reivindicação/greve viria a estourar pouco antes do suicídio de Vargas. A esta altura, Vargas não mais contava com seu principal articulador com a classe trabalhadora, Jango. O ex-ministro fora “forçado” a renunciar a pasta após oito meses no comando. O motivo? As constantes e intransigentes ofensivas, por vezes violentas da União Democrática Nacional em conluio com os jornais opositores ao governo, que vezes ou outras chegavam a acusá-lo de transformar o Brasil em uma República de Sindicalistas.

O desfecho final do governo Vargas foi “trágico” e encerra-se no ano de 1954, em meio a uma constelação de contradições: crise econômica, insatisfação da classe trabalhadora, avanço da oposição, tentativa de *impeachment*, manifesto dos coronéis, tentativa de assassinato de Carlos Lacerda, entre outras. Getúlio Vargas suicida-se com um tiro no peito no dia 24 de agosto de 1954. Antes de tirar sua própria vida, Vargas deixa uma carta testemunho, pontuando todas as dádivas de seu governo, seu suicídio deu um impulso ao getulismo, bem como “... significou para o PTB uma crescente influência de sua denominada ‘ala programática’ ou ‘reformista’, cuja orientação caminhava para uma plataforma social mais agressiva” (SILVA, 1995, p. 153), “Só morto sairei do Catete” (VARGAS, 1954), sua frase foi cumprida, pois em sua carta testemunho, transcrita antes de cometer suicídio, o “criador” da ideologia do trabalhismo, dissera:

Era escravo do povo e hoje me liberto para a vida eterna. Mas este povo de quem fui escravo não mais será escravo de ninguém, meu sacrifício ficara para sempre em sua alma e meu sangue será o preço do seu resgate. Lutei contra a espoliação do povo. (...). Eu vos dei a minha vida. Agora ofereço

minha morte. Nada receio. Serenamente dou o primeiro passo a caminho da eternidade e saio da vida para entrar na história. (VARGAS, 1954).

Figura 7: Repercussão da morte de Vargas no Rio de Janeiro.



Fonte: <https://br.pinterest.com/pin/669699407076803724/>. Acesso em: jan. de 2022.

Com seu suicídio, assume interinamente a cadeira presidencial Café Filho, por se tratar de um governo provisório pouco teve tempo de governo, visto que em novembro de 1955 afasta-se do cargo devido a problemas de saúde, assumindo em seu lugar o presidente do senado, o catarinense Nereu Ramos, que deixa a presidência em 1956, após Juscelino Kubitschek vencer a corrida presidencial de 1955. Silva (1995, p. 156), destaca que este contexto mesmo que de transição, significou tempos ásperos e obscuros para o movimento operário, uma vez que ao passo que eclodiam manifestações e greves, o governo respondia com posturas autoritárias e antidemocráticas, subvertendo “... o ‘atestado ideológico’, intervindo em diversos sindicatos cujas bases totalizavam cerca de quatrocentos mil operários, desse rolo compressor não escapou o SOSPS”. (SILVA, Idem).

Anterior ao texto de Silva (1995), Sarti (1981), relata que se tratou também de um período de renovação no quadro do sindicalismo brasileiro (em especial aqui o Sindicato dos Estivadores santistas - SES), pois, a partir da reivindicação dos trabalhadores/associados, estar-se-ia, se portando enquanto “... mola propulsora da atuação reivindicatória de sua vanguarda” (SARTI, 1981, p. 107), ou seja, “... a mobilização das bases pela direção tem a contrapartida no fortalecimento do poder de barganha da liderança junto ao Estado, apoiada massiva e esclarecidamente pelo conjunto do quadro social”. (Idem).

Juscelino Kubitschek assume, em 31 de janeiro de 1956, após vencer o pleito eleitoral do ano anterior com 35% dos votos, contra 30% de Juarez Távora e 20% de Ademar de Barros. A principal característica de seu governo foi a execução do Plano de Metas e a construção de Brasília, vindo a se tornar a capital do país. O início da

construção de Brasília deu-se, após a aprovação no Senado Federal, de se transferir a capital do país do Rio de Janeiro para Brasília. Seu projeto⁵⁸ arquitetônico foi realizado pelo arquiteto modernista Oscar Niemeyer (1907-2012), e executada por Lívio Costa. Cabe salientar, que a possibilidade de uma transferência da capital já estava prevista desde a Carta Constitucional de 1891 que em seu art. 3º dispunha que “Fica pertencendo à União, no planalto central da República, uma zona de 14.400 quilômetros quadrados, que será oportunamente demarcada para nela estabelecer-se a futura Capital federal” (BRASIL, 1891). O parágrafo único regia ainda que, findada a transferência o Distrito Federal, passaria a se constituir enquanto um Estado. A construção da nova capital iniciou-se no ano de 1956, sendo inaugurada em 21 de abril de 1960.

Convergindo, nossas análises para o foco de nossa pesquisa, o setor portuário, ainda no programa de 1958 estava previsto o “Reaparelhamento e ampliação de portos e aquisição de uma frota de dragagem com o investimento de 30.000.000 de dólares” (KUBISTSCHEK, 1958, p. 09). Tais investimentos seriam injetados na construção, ampliação dos portos do norte ao sul do Brasil. Em seu discurso proferido em 1957 na Associação Comercial de Santos sobre o café, relações internacionais, investimentos estrangeiros e outras questões relacionadas ao desenvolvimento nacional, o presidente ressalta a importância da captação e da aliança com o capital estrangeiro para concretizar seus objetivos:

Os portos de mar e as cidades situadas nas fronteiras se parecem e se identificam na mesma preocupação de saber, de conhecer, de distinguir o que se passa no mundo, de verificar em que situação nos encontramos diante dos outros países com que mantemos relações. O mar vizinho e o chão estrangeiro ao alcance da vista importam nessa dupla maneira de ver e sentir as coisas, que é simultaneamente amor acendrado ao solo pátrio e uma curiosidade pelo que vai do outro lado. O orador desta Associação, com o tato que se manifesta em todo o seu discurso, alude às campanhas que no Brasil têm sofrido os Estados Unidos da América e parece demonstrar o desejo de uma definição sobre esse assunto, de minha parte. Compreendo bem que em Santos, o maior centro de exportação de café do mundo, haja preocupação com o estado das relações brasileiras com o país amigo, que é, além do mais, o maior comprador da nossa produção cafeeira. (KUBISTSCHEK, 2009, p. 18).

⁵⁸ Apenas a título de conhecimento, o Congresso Nacional transformou-se em um dos principais símbolos de Brasília. Constituído de dois prédios com 27 andares cada (blocos administrativos) e duas conchas a sua frente, uma voltada para baixo que representa a demanda dos Estados na Foto dos Senadores e a concha voltada para cima simbolizando a voz do povo lá representada pelos deputados federais.

Retornando ao discurso de JK, pode-se presenciar (ao menos no que está escrito), o caráter de seu governo atuante na economia, no entanto, é de extrema importância que o país mantenha relações amigáveis com os demais países, visando, pois, a captação de recursos financeiros e assim investir em especial nas obras de infraestrutura. Retornando ao programa de metas de 1958, ainda em relação aos portos o mesmo prevê: realização de obras para a ampliação da faixa de ancoragem de navios em diversos portos, investimento na compra de equipamentos modernos que agilizassem e facilitassem a carga e descarga de mercadorias, obras de dragagem em 23 portos brasileiros. Dentre os portos abarcados pelo plano do presidente estava o Porto de Itajaí em Santa Catarina, estando previstos investimentos em obras de complementação do porto (KUBISTCHEK, 1958), o presidente chegara em 1957 a vir a cidade de Itajaí para realizar a inauguração das obras de ampliação do porto, ao fim da cerimônia o presidente visitaria ainda a sede dos estivadores para o recebimento de uma homenagem, na ocasião o então governador do Estado de Santa Catarina, Jorge Lacerda, além de instituir o dia 18 de agosto como dia dedicado ao estivador itajaiense, aproveitou a oportunidade para se autoproclamar “amigo do estivador” (SILVA, 2004, p. 252).

Nesta fase de renovação da organização sindical a mobilização dos associados funciona como mola propulsora da atuação reivindicatória de sua vanguarda. Em outras palavras, a mobilização das bases pela direção tem a contrapartida no fortalecimento do poder de barganha da liderança junto ao Estado, apoiada massiva e esclarecidamente pelo conjunto do quadro social. Na medida em que desaparece o caráter de manipulação, a categoria é vista como um setor homogêneo e capaz de pressionar por conquistas de caráter econômico⁵⁹: sua aparente unidade tornou das reivindicações de uma liderança agressiva constitui-se num elemento significativo de fortalecimento de seu poder de pressão. (SARTI, 1981, p. 107).

Ademais, retornando as políticas de JK voltadas ao setor portuário nacional, caberia ainda a solução de outro grande gargalo que impediria o desenvolvimento do sistema portuário nacional. Os portos brasileiros ainda não dispunham de capacidade organizativa e administrativa para se portar enquanto uma atividade econômica, e ficaria de atribuição do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (DNPRC) criado em 31 de dezembro de 1943 via Decreto nº 6.166/1943, a função de se

⁵⁹ Grifos nossos, Sarti (1981), ao se referir ao desaparecimento do caráter da manipulação e o conseqüente ganho na disputa de classes, está falando diretamente do fim da Era Vargas e seu poder que detinha sobre os sindicatos, um poder, no sentido mais estrito do termo manipulatório que os fazia realizar uma política de conciliação de classes com o capital.

reestruturar e equipar e assim, centralizar e coordenar os portos nacionais, os adequando ao modelo econômico em voga. Neste sentido, foi necessário que JK encaminhasse um projeto ao Congresso Nacional para a transformação do DNPRC em uma autarquia, desvinculando-o assim, do antigo Ministério da Viação e Obras públicas (GOULART FILHO, 2007), entretanto, mesmo ante a tantas promessas de investimentos e reestruturação do sistema portuário nacional “...dez anos após a elaboração do Plano, pouca coisa havia sido feita.

E, para resolver o problema da falta de recursos, foi encaminhado para o Congresso, no final de 1956, um projeto de lei para instituir o Fundo Portuário Nacional”. (Idem). O autor está se referindo a Lei nº 3.421 de 10 de julho de 1958. Conforme expresso em seu art. 2º, constitui-se receitas do fundo: 60% do produto da arrecadação da taxa de melhoramento dos portos; 8% do produto da arrecadação dos direitos de importação para consumo, entre outros (BRASIL, 1958). Posterior à lei acima mencionada, é criado por força do Decreto nº 44.203 de 30 de julho de 1958, o Plano Nacional Portuário, com o objetivo de garantir o melhoramento e a expansão dos portos nacionais.

Tal lei segundo asseveram Santos e Neto (2020, p. 40), por um lado, foi bem recebida pela família Guinle, pois, via investimentos federais o porto de Santos seria ampliado, por outro, o fundo portuário os atingia, uma vez que a lei em tela, não favorecia um porto em exclusivo, mas sim, o sistema portuário nacional como um todo, gerando desta forma, “... condições para o surgimento de outros portos, aumentando a concorrência para a Cia. Docas de Santos”. (Idem). Como podemos perceber até o momento de nossas análises as obras de melhoramento, desenvolvimento dos portos brasileiros esbarrou na falta de investimentos por parte do poder público, e a saída para a resolução de tais por parte do governo, foi a busca no setor privado.

Em suas análises Silva (1995, p. 160-161), divide o período Kubistchek (1956-1959), em dois períodos: no primeiro, trabalhadores e governo reestabeleceram diálogo, o governo se comprometeu a atender as reivindicações dos trabalhadores, Jango que havia sido Ministro do Trabalho de Vargas e tido pelos trabalhadores (portuários) como um símbolo, agora era Vice-presidente, e interveio diretamente junto ao governo em “defesa” da classe trabalhadora portuária, emitindo parecer favorável a todas as demandas levantadas pelos trabalhadores, dentre as principais estavam o aumento salarial e o abono por tempo de trabalho.

Já o segundo período de seu mandato, se caracterizou, em especial pela política de congelamento dos salários, em especial pós 1958 com seu Programa de Estabilização Monetária, que além do congelamento dos salários, decretou também o incentivo aos cafeicultores, contenção do crédito e aumento do imposto de renda e sobre o consumo.

Neste contexto, não tardou para a explosão de sumários protestos. Mesmo frente a tamanha resistência, Juscelino manteve sua posição suas medidas só iriam ser retraídas um ano depois, ao JK, romper as negociações com o Fundo Monetário Internacional, gerando desta forma uma insatisfação dos sindicatos dos portuários, em especial a estiva que durante o primeiro semestre de 1958 "... parece tomar um impulso no sentido de uma atuação política mais agressiva". (SARTI, 1981, p. 114), e visando a manutenção do diálogo que acabara de ser reestabelecido "...lançaram a proposta de criação de comissões de controle dos preços com participação operária, apoiando o congelamento, mas exigindo a elevação do salário mínimo" (SILVA, 1995, p. 161). A força da mobilização era tamanha que a classe trabalhadora portuária viu seus salários se elevarem a níveis maiores que desde os anos 1945, entretanto, a "alegria" foi de curta duração, pois, com o aumento da inflação, o aumento do salário não seria suficiente para a estabilização monetária e/ou aumento de seu poder de compra, para a classe trabalhadora portuária brasileira (Idem).

Com os salários congelados, e, o súbito aumento do custo de vida com o aumento da inflação entre outras contradições, foi o a válvula propulsora, para a eclosão de novas paralisações. Os trabalhadores portuários que desde as décadas anteriores se mostraram demasiadamente atuantes na luta por seus direitos, novamente demonstraram sua força. Os trabalhadores paralisaram as atividades de carga e descarga no dia 12 de fevereiro, reivindicando que fosse realizado o pagamento de seus salários que estavam atrasados (o pagamento era para ser realizado no dia 10), no período da tarde o pagamento foi realizado e as operações foram retomadas.

Dias depois outra assembleia é realizada os trabalhadores reclamavam o reajuste em seus salários, visto o aumento de 43% nos gêneros alimentícios, 36% na habitação e 40% no vestuário, em assembleia os trabalhadores decidiram então pleitear um aumento salarial de 70%, em contrapartida, o governo havia calculado que o aumento do custo de vida não havia sido superior a 30%. Sendo assim, o aumento salarial não deveria ser superior a este percentual, acrescido de um abono de 150

cruzeiros per capita. A proposta enviada pelo governo foi debatida entre os presentes na assembleia e aceita pelos trabalhadores. (SILVA, 1995, p. 165). O que queremos demarcar aqui? Não é a preposição dos trabalhadores terem aceitado o aumento de 30% sem ao menos lutarem por um aumento maior, mas sim, o fato de terem força e mobilização aguerrida de ousarem demandar e conseguir aumento em tempos de contenção salarial imposta por Kubistchek.

Ainda em 1959, outra crise se precipita sobre os ombros do chefe de estado a “crise da carne”, tal crise não se expressou devido a uma superprodução ou alta demanda do produto, mas, devido a uma reivindicação dos trabalhadores portuários e de outros setores laborais da cidade de Santos⁶⁰, que na tentativa de intervir na regulamentação do preço do produto no mercado interno, optaram por não exportar nenhum tipo de carne brasileira as atividades de exportação só retornariam, se e somente se os preços da carne reduzissem a preços acessíveis para a classe trabalhadora brasileira. Frente o quadro alarmante, com toneladas de carne estocadas nas câmaras frigoríficas nos armazéns portuários, o presidente impõe que fossem tomadas medidas urgentes para o enfrentamento da reivindicação dos trabalhadores com o objetivo de retornar o mais rápido possível as atividades no cais santista, solicitando que seus representantes entrassem em contato com o sindicato dos estivadores, após o diálogo, os trabalhadores decidiram por retornarem as atividades, estabelecendo ao governo um prazo de 30 dias para solucionar a questão da alta do preço (SARTI, 1981, p. 118).

Frente ao que presenciamos até o momento, proporcionou a força de trabalho portuária não apenas ultrapassar as barreiras dos interesses exclusivos a sua categoria, como também, a força que esta categoria possuía, força esta maior, ousamos dizer, que nos tempos de Vargas e sua política trabalhista de manipulação das massas. Em resumo, o período que compreende os anos 1956 a 1959, é destacado por Silva (1995), como ‘a gestão mais espinhosa’.

⁶⁰ Em matéria veiculada no Jornal da época “Diário da noite”, se referiu a mobilização dos trabalhadores destacando que “Quarenta mil trabalhadores santistas decidiram tomar posição na luta pela carne impedindo o embarque de quantidade da mesma para o exterior, enquanto não for normalizado o abastecimento interno do produto. (...). Trata-se de um movimento organizado que visa estrangular por mar, todas as vias de escape da carne, devendo dentro de alguns dias adquirir o caráter de movimento nacional.... Organizados, estivadores e portuários seguem a orientação de seus poderosos sindicatos, dando início a um movimento destinado a ter repercussão profunda no caso da carne, porque os trabalhadores do maior porto brasileiro começam a compreender que o caso da carne é muito estranho e que parece haver alguém interessado em que tudo fique como está”. (Diários da noite, 20/XI/1959. Apuld SARTI, 1981, p. 117).

Frente a todas estas contradições acima elencadas, o governo de Kubistchek assim como o governo de seus antecessores termina com o país imerso em uma grande crise política e econômica, e chega ao fim no pleito de 1960. Ao fim das eleições é eleito Jânio Quadros, com aproximadamente 48% dos votos e novamente João Goulart para vice-presidente com aproximadamente 36% dos votos. O mandato de Quadros foi curto apenas seis meses, seu governo foi turbulento e marcado por decisões confusas e que foram contra os interesses da população, suas decisões contrariavam inclusive a política tocada por seu partido a União Democrática Nacional (UDN), o que serviu para aprofundar ainda mais a crise institucional política que acompanhava o país.

Entre suas principais medidas destaca-se o plano de austeridade para combater a inflação, as principais medidas eram: a) desvalorização do cruzeiro e b) retirada de subsídios do petróleo e do trigo. As consequências não poderiam ser mais desastrosas. Preço do combustível, passagem de ônibus e pão sofreram uma ligeira alta que associada ao congelamento dos salários da classe trabalhadora e o veto no acesso a fundos de crédito, levou a perda do poder de compra e queda no consumo. Em relação aos portos, no sentido mais estrito do termo, ficaram a ver navios. Sarti (1981), disserta que no início da década de 1960 a ameaça de greve, manifestações poderiam se tornar um instrumento importante para mobilizar os trabalhadores na luta por direitos, entretanto, "... mesmo um setor fortalecido como o da estiva encontra maiores dificuldades para a resolução dos conflitos no curto período da presidência de Jânio Quadros". (Idem, p. 74). E dois motivos veem a fortalecer a tese acima apontada: a) o próprio curto período em que Quadros se manteve na presidência; e b) a negação de Quadros em apoiar a classe trabalhadora e abrir os braços para o capital. No entanto, podemos apontar ainda, e que de certa forma também vêm a "frear" o processo de reivindicações, a histórica relação de "contradição" entre a estiva democrática e estiva combativa.

Ainda se utilizando das análises de Sarti (1931) e Silva (1995), citamos o caso de agosto de 1961. O caso em questão, se refere aos rumos ditados pelo movimento sindical da estiva a época sob a orientação "janista" que mudou os rumos do movimento, ou seja, de uma reivindicação puramente econômica, se transformou em um caso político, uma vez que ao não terem suas reivindicações atendidas os estivadores se recusaram a trabalhar para aquela agência de navegação, que estava descumprindo as normas relativas a remuneração destes trabalhadores em resposta,

o capitão dos Portos age de forma repressiva e envia ao porto de Santos uma tropa de militares, cujo objetivo era substituir os trabalhadores que estavam de braços cruzados. A resposta dada pelos demais trabalhadores foi direta, se recusaram a trabalhar com os fuzileiros navais, uma vez que eram ‘elementos estranhos’ aos estivadores, não obstante, presenciaram ainda a prisão do presidente do sindicato dos estivadores e do sindicato dos trabalhadores em administração, que ao ser chamado pelas autoridades do porto foi violentamente jogado para dentro do camburão e levado à delegacia, tal ato vêm a provocar a paralisação do porto, as atividades só retornariam se ambos os dirigentes fossem liberados, caso não fossem soltos a ameaça de uma greve geral em Santos era uma realidade. (SARTI, 1981), (SILVA, 1995). A autora ainda, destaca um excerto publicado no jornal *A tribuna* de agosto daquele ano, em que Oswaldo Pacheco, comenta sobre as ações truculentas do Capitão dos Portos, “Em 24 anos de sindicalismo, esse é o primeiro caso de prisão arbitrária de um presidente do sindicato que chega ao meu conhecimento”. (Idem). Diante de tais atrocidades, os representantes dos sindicatos enviam ao presidente Jânio uma carta mencionando as atitudes repressivas do Capitão dos portos (SILVA, 1995). O autor expressa ainda que:

Uma vez libertados os presidentes dos sindicatos e atendendo ao apelo do ministro do trabalho, os portuários retornaram ao serviço, reafirmando a confiança no governo. Em tom de reconciliação e em nome de Jânio, o ministro Castro Neves pediu desculpas aos trabalhadores pelo ‘erro momentâneo’ do capitão dos portos. Contudo, essa manifestação humilde só atiçou a ira do imprevisível presidente. Jânio enviou uma mensagem a Castro Neves repudiando sua manifestação de solidariedade aos grevistas⁶¹. (SILVA, 1995, p. 172-173).

“Os portuários de Santos não apenas deram continuidade às suas mobilizações no cais e na cidade, mas também iniciaram diversas lutas e organizações em âmbito nacional”. (SILVA, 1995, p. 192). Antes de retornarmos ao governo de João Goulart, destacaremos brevemente sobre algumas das manifestações, greves ocorridas entre os anos 1959-1961. Os portuários vão realizar

⁶¹ Dizia o bilhete de Jânio ao ministro, “Mais uma vez, sem que tenham procurado as autoridades, isto é, as desse Ministério, ou as da própria Presidência, trabalhadores do porto de Santos recusaram-se a descarregar navios, paralisando momentaneamente o porto. Estranho o fato. Supunha esses trabalhadores meus amigos, e incapazes por sua formação, de causar danos ao país este instante difícil; advirta-os, **Vossa Excelência, o governo não tolerará movimentos desta natureza, ilegais e atentatórios ao progresso nacional, nem Vossa Excelência se entenderá com grevistas, nestas condições, fique bem claro**”. (Grifo nosso). (JORNAL ÚLTIMA HORA, 1961. Apuld, SILVA, 1995, p. 173). Percebe-se, pois, na parte em que grifamos, a postura extremamente autoritária do presidente

uma primeira tentativa de se organizar nacionalmente no ano de 1960, quando é então realizado na cidade de Recife, o primeiro Congresso Nacional dos Portuários. Durante os diálogos saiu uma carta de reivindicações, implantação de reformas nos portos nacionais em nível estrutural, bem como, a formação de uma entidade nacional dos trabalhadores portuários com o objetivo de realizar uma ampla campanha nacional, para que se efetive as reivindicações dali retiradas. A entidade nacional demandada pelos trabalhadores que participaram do congresso foi enfim criada em fins de 1960, após a denominada “greve da paridade”, esta conforme o próprio nome revela, demandava a paridade dos salários de funcionários civis e militares e foi organizada por estivadores, ferroviários e marítimos, ao todo foram três dias de paralisação.

A partir de então, a Federação Nacional dos Portuários (FNP), começa a ganhar destaque e força no cenário nacional, e, em janeiro de 1961 a mesma envia ao Ministério do Trabalho e Viação uma carta contendo inúmeras reivindicações. Em resposta, o ministério “se retrai” dizendo que a “...CDS tinha lucros suficientes e não podia ‘transferir uma responsabilidade para o governo’”. (SILVA, 1995, p. 194). Sentindo-se “traída” pelo governo a CDS, “age na surdina” junto com alguns membros do governo, para que a equipe da pasta do trabalho fosse destituída do cargo, uma vez que a mesma não estaria agindo a favor CDS. Após diversas rodadas de negociações, os portuários conseguiram 25% de aumento salarial. A partir de então, toda e qualquer reivindicação dos trabalhadores portuários deveria ser encaminhada a FNP, “... sendo os portuários de Santos o carro-chefe das mobilizações: suas conquistas serviram de parâmetro para os demais portos”. (Idem, p. 195). Por fim, Silva (1995), destaca a greve pelo “salário-chuva” e salário-produção, iniciada ainda em 1961, no entanto, é no ano de 1962 que ela viria a ganhar maior força e proporção mais exatamente no dia 15 de março de 1962, em que os doqueiros em assembleia decidiram por iniciar uma greve no dia posterior, aos doqueiros que em solidariedade de classe se juntaram os estivadores, ao total foram aproximadamente 13.500 trabalhadores de braços cruzados no mesmo dia a situação estava resolvida, com a “vitória” dos trabalhadores. Em relação ao salário produção, o governo edita uma portaria, decretando que a Cia Docas apresentasse uma nova tabela em 30 dias. Entretanto, a situação não estava resolvida, pois, as propostas enviadas pela Cia Docas, não foi aceita pelos doqueiros. Desencadeando uma rodada de negociações entre as partes (governo, CDS e trabalhadores), tendo o Estado enquanto mediador, e que na imensa maioria das vezes atuava a favor do capital.

Mas as reivindicações dos doqueiros de Santos faziam parte de um movimento unificado com todos os portuários do país, que exigiam um novo acordo coletivo de trabalho. Tratava-se de uma equiparação com todos os direitos conquistados pelos trabalhadores da CDS e, em outubro, a FNP iniciou os preparativos para uma greve nos 56 portos do país. (...). Todavia, o movimento não se concretizou, pois em poucos dias foi assinado o acordo que se constituiu na maior conquista dos portuários em nível nacional, consubstanciadas no chamado 'acordo de 1962'. (SILVA, 1995, p. 199).

João Goulart, ou Jango, como era mais conhecido toma posse no dia sete de setembro de 1961 e seu mandato se estende até 1 de abril de 1964, quando por intermédio de um golpe civil-militar é deposto do governo. Seu governo ficou marcado por uma tensão política, iniciada antes mesmo de sua posse, pois, a ala militar não queria aceitá-lo como presidente da nação, outra ala, liderada pelo então governador do Rio Grande do Sul Leonel Brizola (PTB), iniciou uma campanha pela sua posse chamando a população para formar um grupo civil para protestar contra as posições da ala militar, ainda neste contexto houve a distribuição de armas aos civis, levando o país à beira de uma guerra civil.

Frente a tantas contestações em especial dos militares, a saída encontrada foi a adoção de um sistema parlamentar, ou seja, Jango poderia assumir a presidência do país, desde que seus poderes fossem reduzidos em relação aos poderes do primeiro-ministro. O sistema parlamentar durou aproximadamente quatorze meses e chegou ao fim após a população ser consultada via plebiscito para decidir ou não pelo retorno do sistema presidencialista, sendo então decidido por seu retorno.

Pouco se pode falar dos 14 meses de sistema parlamentar: profunda crise econômica, inflação alta, falta de dinheiro nos cofres públicos, não realização da reforma agrária, produção de alimentos em queda etc. No campo político internacional a relação entre Brasil e Estados Unidos foi conturbada, uma vez que o então presidente estadunidense John F. Kennedy considerava Jango de esquerda que no contexto de Guerra Fria ser considerado de esquerda e/ou simpatizante era tido como "inimigo" dos EUA, lembremos que a crise com os norte-americanos já havia se iniciado durante o governo de Quadros, quando este homenageia o comunista Ernesto Che Guevara com a medalha da Ordem do Cruzeiro do Sul.

A crise entre ambos os países se aprofunda quando em 1962 Jango assina a Lei de remessas de lucros, a lei impedia que fosse enviado para fora do país mais de 10% do lucro adquirido por empresas internacionais em operação no solo nacional. Com o referendo de 1962 decidindo pelo retorno do presidencialismo Goulart assume

de vez a presidência do país, agora com “plenos” poderes suas duas primeiras ações são: instauração do Plano Trienal e as Reformas de Base. Cumpre ainda salientar junto as exposições de Silva (1995, p. 213):

Jango tinha raízes no getulismo: sua figura inscrevia-se do legislador cuja memória a movê-lo era a dos ‘pais fundadores’, apelando para o bom exemplo dos grandes ancestrais, fiel às suas mensagens, aos princípios e instituições que fundaram. Esse resgate, cravado no tempo da lembrança, procurava corresponder aos desafios do presidente. Assim, nenhum governo pareceu tão eficaz quanto o de João Goulart na utilização de determinados princípios da ‘invenção do trabalhismo’, cujo fundamento básico era o de criar uma cidadania corporativista com base na qual os trabalhadores deveriam reivindicar seus direitos, se sentir participantes das decisões políticas e retribuir com manifestações de gratidão.

A crise econômica e política instaurada no Brasil durante o governo de Jango vai causar uma instabilidade nos portos nacionais, a exemplo, o porto de Santos. Em que a Cia Docas demandava do governo uma posição política que os favorecesse em detrimento das demandas da força de trabalho. Tal tese se confirma, ao analisarmos o documento emitido pela Cia Docas, “Medidas exequíveis para o aumento da produtividade nos portos”, de acordo com Santos e Neto (2020, p. 52-53), tal documento trazia que o governo baixasse um decreto proibindo os sindicatos de realizar a paralisação das atividades e caso as realizassem. Deveriam estes realizar o pagamento indenizatório dos danos causados a administração portuária pelas paralisações das atividades. Não obstante, o referido documento trazia ainda no seu primeiro item que *o intervalo para almoço deveria ser realizado durante a troca de equipe, assim, o serviço não pararia durante a jornada de trabalho, não atrapalhando desta forma a produtividade das atividades*, inclusive poderiam os operadores portuários fazer uso das horas extras, caso julgassem necessário.

Em fins de 1963, seu governo afundado numa enorme crise política, estava isolado e sem quaisquer forças no congresso nacional para aprovar seus projetos. Na seara política duas frentes acentuariam ainda mais o radicalismo político: na ala direita sob a liderança de Carlos Lacerda, realizaram a proposta que as forças armadas tomassem o poder antes que o “espectro” do comunismo o faça; na ala esquerda, estava, Leonel Brizola, que demandava de Jango postura firme na aprovação de suas propostas. Eram notórios o enfraquecimento e desgaste de seu governo, estava aí se traçando, o caminho para o golpe de 1964. Netto (2015), nos oferece uma importante contribuição sobre este contexto, iniciado em 1963 até o fatídico março de 1964:

Toda a movimentação sociopolítica de 1963 a março de 1964 gira em torno da solução a ser encontrada. O arco de alianças que sustenta Goulart vai perdendo a sua relativa autonomia política em face da premência de decisões que a dinâmica econômica precipitada pela crise) impõe. O campo democrático é atravessado por divisões (substantivas umas, adjetivas a maioria) enquanto a direita, que vinha de longo processo conspirativo, vai colecionando adesões e saindo da sombra – naturalmente, com a utilização intensiva das instâncias do aparelho estatal sob seu controle e com as posições que detinha e que amplia na sociedade civil, com o veloz deslocamento de forças vacilantes.

O desfecho de abril foi a *solução política* que a força impôs: a força bateu o campo da democracia, estabelecendo um *pacto contrarrevolucionário* e inaugurando o que Florestan Fernandes qualificou como ‘um padrão compósito e articulado de dominação burguesa’. (NETTO, 2015, p. 41).

O golpe ganha força em março de 1964 após o discurso realizado por Jango na Central do Brasil, o presidente no mencionado discurso com pulsos firmes, assumiu o compromisso com a população de implantar de quaisquer formas suas propostas de reform, e ainda em março cerca de 500 mil pessoas foram às ruas em protesto contra seu discurso e contra sua plataforma de governo. O golpe final e aqui não apenas a Jango, mas em especial a *DEMOCRACIA*, ocorre aos 2 de abril de 1964, quando em seção no Congresso Nacional é decretada a vacância do cargo de presidente do país, depondo assim, o presidente eleito democraticamente João Goulart.

Durante os cinco anos que precederam o golpe civil-militar de 1964, um gargalo ainda “insistia” em rondar o sistema portuário nacional a *ineficiência dos portos brasileiros*. Com a produção da soja em crescente expansão, os portos tornar-se-iam, indispensáveis para o escoamento desta mercadoria, de acordo com Manteli (2010, p. 17), defensor assíduo do grande capital a produção de soja se alastrou por todo o Brasil mais especificamente no sul do país, no estado do Rio Grande do Sul, logo, seria de extrema importância que os portos situados nesta região recebessem o investimento necessário para estes tivessem condições de desenvolver-se e reaparelhar-se, para atender a demanda de movimentação da soja. No entanto, como poderemos perceber nas próximas páginas a culpa da ineficiência dos portos, a culpa do alto custo das operações de carga e descarga de mercadoria e jogada sobre os ombros da classe trabalhadora, uma vez que conforme expressa Manteli (2010), a classe trabalhadora portuária é extremamente protegida por um excesso de direitos (discurso este propalado pelo capital e pelo Estado), bem como, menciona a falta de interesse do governo investir no desenvolvimento desta indústria de transportes, e, todo o complexo de complexos que envolvem sua operacionalização.

Frente a este complexo de problemas, o Governo Federal na tentativa de solucionar seus principais gargalos tomaria duas medidas restritas ao setor portuário nos anos 1960: criação de subsídios a importadores e exportadores abrindo assim, condicionalidades para diminuição dos custos com as operações portuárias e concessão de benefícios aos trabalhadores portuários, que segundo o discurso deles paralisavam suas atividades por qualquer motivo, ou seja, os trabalhadores portuários que cruzavam seus braços apenas para demonstrar sua força política ou demonstrar sua solidariedade de classe a outros trabalhadores dos mais distintos setores laborais (MANTELI, 2010).

Assim, seria preferível para o governo subsidiar importadores e exportadores e culpabilizar os trabalhadores pelo excesso de burocracia e pelo alto custo das operações portuárias em detrimento de “simplesmente” investir no sistema portuário nacional. Frente a este contexto de ataque a classe trabalhadora, ao longo dos anos 1960-1963 a classe trabalhadora santista realizou diversas paralisações, Silva (1995) nomeou tais paralisações de ‘greves políticas’ e ‘greves de solidariedade’ tendo como núcleo central o recém-criado (1956), Fórum Social de Debates (FSD) e abrangia 53 entidades sindicais dos trabalhadores santistas.

Uma das primeiras manifestações de solidariedade de classes deu-se ainda, nos primeiros meses da década de 1960, e teve como alvo a empresa Moinho Paulista (atual Nita alimentos S/A), à época a empresa tentava transferir 31 trabalhadores estáveis da empresa que moravam na cidade de São Paulo para uma filial no estado do Paraná. Após o parecer favorável emitido pelo Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo a empresa, autorizando a transferência dos trabalhadores, o FSD orienta que os sindicatos realizassem manifestações e que ficassem de prontidão para um eminente chamado de greve geral.

Ao que se refere a entidade dos trabalhadores portuários, foi realizado uma assembleia na SOSPS, lá de posse da palavra o então presidente do sindicato, Antônio Rodrigues, alertava os demais sindicatos do FSD, que devido a atual conjuntura (ataque do governo aos trabalhadores e sindicatos), qualquer opção em votar pela greve seria “errada”, antes mesmo de ouvir os trabalhadores dos portos sobre esta possibilidade, o diretor estaria criticando a postura da FSD de querer decretar por si os rumos do movimento operário sem uma decisão coletiva entre os trabalhadores de todos os sindicatos que compõem o FSD. (SILVA, 1995, p. 170).

Não podemos cruzar os braços ante esta situação provocada pelos capitalistas estrangeiros, porque isso era dar margem a que a cia. Docas faça a mesma coisa com nós outros. Por isso, se a solução é a greve, e se o Fórum Social resolver que devemos fazer a greve, nós devemos acatar, porque não está em jogo os interesses dos trabalhadores do moinho, mas também, os nossos. (SOSPS, 1960. Apuld. Silva, 1995, p. 170).

Num primeiro momento a fala de Antônio Rodrigues pode parecer contraditória, uma vez que o mesmo expressa ser “errada” se decretada a greve naquele momento, pois, os interesses dos trabalhadores dos portos também estão na berlinda, porém, o que devemos nos atentar é a chamada importante que o mesmo realiza, não é que é errado fazer a greve, errado é decretar uma greve geral sem realizar com antecedência uma oitiva com os trabalhadores. A greve “geral” foi deflagrada no dia 1º de julho de 1960, Santos parou totalmente (porto, estiva, comércio, trabalhadores do transporte coletivo, entre outros setores) e chega ao fim após a intervenção do prefeito de Santos e do presidente Juscelino, que se colocaram a favor dos trabalhadores, “forçando” a empresa moinho, a remunerar os dias em que os trabalhadores ficaram parados, pois, era o único entrave para o término da greve. (SILVA, 1995).

Ainda no ano de 1960, é realizado o III Congresso Nacional dos estivadores, deste congresso saíram uma série de reivindicações dos trabalhadores, dentre eles destacam-se, no plano geral da classe trabalhadora: direito de greve, reformas estruturais no sindicato, extensão dos direitos da CLT aos trabalhadores do campo, criação de uma unidade nacional dos estivadores, dentre outros. Em relação a organização do trabalho dos estivadores e seus direitos: considerar o trabalho do estivador como atividade insalubre, extinção do meio-dia e meia-noite de trabalho, equiparação dos salários a nível nacional, estabilidade do trabalhador da estiva, direito a greve, autonomia e liberdade para o sindicato etc. (NUNES; ASSIS; QUEIRÓZ, 2019). Destacam os autores ainda que

A repercussão do III Congresso dos Estivadores foi maior pois enviou aos órgãos competentes as suas exigências e ao mesmo tempo efetuou uma ação unificada em todos os portos do país com data aprazada para uma greve nacional, através de uma senha, ‘Maria chega de manhã’, caso as reivindicações não fossem ouvidas. Como as reivindicações continuavam paradas nos setores do Ministério do Trabalho, o presidente da Federação, Oswaldo Pacheco, marca a data de 18 de outubro de 1960 para a paralisação dos portos no Brasil. (Idem, p. 229).

Em setembro de 1962, uma nova greve dos portuários explodiria, desta vez os trabalhadores paralisaram suas atividades em solidariedade aos trabalhadores do Sistema Nacional de Transportes Coletivos (SNTC), que demandavam melhorias nas

condições salariais, a cidade de Santos novamente ficou paralisada por cinco dias, apenas alguns setores não paralisaram e apenas no dia 18 do mês corrente é que os empresários da SNTC atenderam as demandas propostas pelos trabalhadores, em nota a FSD expressava sua satisfação com a solidariedade de classe, pois, apenas com a união da classe trabalhadora é que nossa força será mostrada. (SILVA, 1995).

Ainda no seio das lutas sociais, cabe destacar a influência dos trabalhadores portuários no plebiscito nacional, que questionava o retorno do presidencialismo no Brasil, porém, o apoio a Jango teria outro objetivo, a reivindicação dos trabalhadores pelo 14º salário, embora tal luta tenha se restringido aos trabalhadores do Porto de Santos. Até o presente momento, podemos perceber a defesa da tese de Silva (1995), de que as lutas dos trabalhadores portuários ao longo dos anos 1960-1963 foram manifestações políticas ou de solidariedade, e, aqui merece um alerta, ao autor defender esta tese nada quer dizer que o autor está criticando o movimento dos trabalhadores, mas sim, que os trabalhadores portuários tanto estavam se politizando como levando a luta por melhores condições de trabalho e salariais para além das fronteiras do cais.

Neste contexto, uma nova assembleia foi chamada para debater sobre a decisão. Em assembleia um verdadeiro “racha” se formou entre os participantes, uns apoiavam a deflagração imediata da greve, outros inclusive alguns dirigentes sindicais alertavam para a não realização da greve, ao menos nesse momento, pois, era necessário esperar o desfecho final do processo na justiça do trabalho, bem como a deflagração da greve neste momento não seria senão uma forma de “armar os inimigos” contra a força de trabalho. Após todas as falas, a greve foi deflagrada. Durante dois dias o porto ficou totalmente deserto, a greve juntou pouco mais de 14 mil trabalhadores.

Com o objetivo de acabar com a greve, Goulart interveio ordenando a soltura imediata dos líderes sindicais que haviam sido detidos pelo DOPS⁶², bem como que lhe fossem garantidos aos trabalhadores o direito de realização de assembleias. Entretanto, não mencionara sobre as reivindicações dos trabalhadores tal fato, fez com que as atividades só retornassem após a assinatura de um acordo em que a CDS

⁶² “A partir de abril de 1964, surge um novo pacto entre empresários, policiais e, agora também, militares. Nesse período, surge a infiltração policial-militar no seio dos operários, a burocracia sindical se torna um novo alicerce no processo repressivo, instituem-se novos órgãos repressivos como as Assessoria de Segurança e Informações (ASI) no interior das estatais e dos ministérios e o setor de recursos humanos das empresas atua como verdadeiro braço da repressão ao fornecer as chamadas “listas negras” para o Dops, Doi-Codi e órgãos empresariais”. (SANTOS e NETO, 2020, p. 65).

se comprometera a realizar o pagamento de uma bonificação de 1/12 no mês de dezembro, 30 dias de férias e os trabalhadores não seriam punidos e que seriam remunerados pelos dois dias parados. (SILVA, 1995).

A situação do governo de Jango se adensaria ao longo dos últimos meses do ano de 1963, ao passo que mais manifestações e greves surgiam o governo respondia de forma truculenta e autoritária as demandas dos trabalhadores, chegando por vezes a decretar a prisão imediata dos representantes sindicais. Os ecos do golpe soavam cada vez mais alto, Santos já estava tomada por militares fardados, empunhando seus fuzis.

A repressão violenta/truculenta as greves, não é uma exclusividade do Brasil, segundo Schwartz (2019), durante uma greve em 1916, um membro da ILA de Oakland (Califórnia), foi morto a tiros por um guarda que atuava em defesa dos fura-greves, dias depois, outro membro do ILA seria morto ao ser baleado nas costas em uma doca do porto de São Francisco (EUA), cerca de um mês depois um membro do comitê de greve viria a ser esfaqueado ao tentar impedir que fura-greves trabalhassem no cais de Tacoma (Washington), no mesmo cais outro membro grevista viria a receber um tiro, após um guarda disparar contra os grevistas.

Figura 8: Militares no cais de Santos em 1964. O objetivo? Coibir as greves.



Fonte: <https://www.novomilenio.inf.br/santos/h0285z8.htm>. Acesso em: set. de 2021.

Em abril de 1964 iniciar-se-ia, vinte anos de cerceamento de direitos, restrição da liberdade de expressão e caça a todos e todas incontestes ao regime autocrático burguês. Partidos de esquerda foram cassados seus membros presos e torturados,

outros foram assassinados, muitos destes até hoje não se sabe sequer onde foram enterrados, outros se exilaram em países ao longo do mundo⁶³. Tais ações:

Mergulharam a sociedade brasileira numa das mais 'infelizes páginas de nossa história': o golpe militar de 1964 que ficou marcado na memória e que feriu muitos corpos num passado recente. Sendo motivo de revisitação de alguns entrevistados que viveram a *belle époque* e o golpe que a destruiu, se não no aspecto econômico, no político. (SILVA, 2004, p. 277).

Figura 9: Primeiro dia do golpe civil-militar, Polícia Marítima fecha o sindicato dos operários portuários de Santos.



Fonte: Santos e Neto (2020, p. 122).

Neste contexto, entre os dias 31 de março e 1 de abril a repressão dos militares já mostrava sua face é o sindicato dos operários portuários de Santos, os primeiros a sofrer a intervenção⁶⁴. Não obstante, só por estarem nos sindicatos seja qual for o

⁶³ “1964 veio para mostrar ao movimento operário e sindical que a correlação de forças não lhe favorecia. A impressão que fica do período é a de que se obtinha o consenso em questões que se situavam no âmbito da nação ou mesmo do sindicalismo de modo geral. O dissenso surgia, contudo, quando estas questões envolviam o específico das relações de trabalho operário, seu sindicato, seu partido, nos diferentes setores. (...). Depois de 1964, a história dos estivadores é ilustrada por uma longa lista de perdas, que inclui até mesmo o direito exclusivo de realizar o serviço de estivagem e desestivagem, que sempre definiu a entidade estivadora”. (SARTI, 1981, p. 164).

⁶⁴ Prova disto foi o editorial lançado pela Capitania dos Portos do Estado de São Paulo, no dia 6 de abril de 1964, em que destituía todos os membros diretores, suplentes e conselheiros fiscais do sindicato dos trabalhadores portuários, sob um regime de intervenção. (SANTOS e NETO, 2020, p. 127).

motivo da visita, era prerrogativa para a Polícia Marítima os levarem presos, para prestarem esclarecimentos.

Com as prisões que se avolumavam, os centros carcerários foram ficando lotados, e, como saída os militares passaram a liberar os “presos comuns”, ficando lá apenas aqueles que atentavam contra a ordem nacional. Domingos Garcia (1997. Apud, SANTOS e NETO, 2020, P. 101), em entrevista à Fundação Arquivo e Memória de Santos, expressa a forma com que foram tratados após a intervenção dos militares no sindicato:

(...). Todos nós sabemos que a Revolução foi deflagrada no dia 31 de março. (...) então, nós recebemos um comunicado no dia 31 de março (...) dizendo que no dia seguinte a Polícia ia invadir os sindicatos, que a gente tomasse cuidado. (...). Eu fui pro Sindicato cedo, (...) reuni os companheiros, às 7 horas da manhã, expliquei a situação. (...). Tínhamos uns 400 homens lá no nosso Sindicato, de manhã cedo, sem saber o que estava havendo, (...) pedimos que o pessoal fosse para suas casas. (...). Aí chegou a polícia, Polícia Marítima, num ônibus desse da Viação São Vicente, dois ônibus cheinhos de policiais marítimos, armados de metralhadora. Nós tínhamos deixado as portas do Sindicato abertas para evitar quebra-quebra (...), mas eles chegaram quebrando tudo. Quebraram vidros, quebraram tudo. (...). Aí prenderam a gente. Prenderam e me levaram junto com outros companheiros, (...) me levaram pra central, ficamos dois meses ali. (...) Depois de dois meses, ficamos dois meses sem ser ouvidos, (...) depois desses dois meses, me soltaram. (...). Eu fui trabalhar na Estiva. (...) Vinte dias depois que estava trabalhando, me prenderam novamente. Aí me mandaram pro Raul Soares, que já tinha lá uma meia dúzia de doqueiros que estiveram comigo na Central. Aí no Raul Soares ficamos; eu, pelo menos, fiquei quatro meses. Depois desses quatro meses, eu fui libertado, voltei ao meu trabalho, e só em 1966 fui julgado. Aí fui condenado a um ano. (Grifo nosso).

CAPÍTULO 2

2.1 RECESSÃO DE DIREITOS, ESTADO DE SÍTIO E O ESBOÇO DE UMA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS: O BRASIL AO LONGO DOS ANOS DE CHUMBO (1964-1985).

Com a deposição de Jango em de abril de 1964, assume o poder executivo uma junta militar, dando início a duas décadas de repressão, criminalização dos movimentos sociais, censura, entre outras. Lembramos, que a censura imposta pelos militares não recai apenas sobre a esquerda e sobre os apoiadores de Jango (ainda que fossem os mais afetados), mas também, sobre os próprios partidos/políticos da ala liberal (alinhados a Vargas, Kubitscheck e Mauro Borges), e posteriormente sobre os líderes dos movimentos dos militares que se mostravam incontestes ao regime implantado pelos militares⁶⁵. Destaca-se aqui, a prisão do ex-comandante militar Mário Fonseca preso em Porto Alegre aos 6 de abril de 1964, sob a acusação de ser agitador Brizolista, bem como, no dia 7 de abril do mesmo ano a polícia invade a casa de um estivador em São Paulo, e, apreende no forro de sua casa, supostos materiais de divulgação do comunismo no mesmo dia, diversos trabalhadores alinhados a ideologia comunistas foram presos, entre eles o trabalhador portuário e comunista, Sérgio Martins (preso no dia 5 de maio de 1964), apontado por ser um dos mais influentes membros do Partido Comunista em Santos, nesta prisão os militares mostraram uma de suas faces mais nefastas e de desumanidade, o mesmo foi preso em uma Santa Casa, enquanto se preparava para realizar uma cirurgia de emergência, ainda de acordo com a chamada da matéria percebe-se o jornal comemorando a prisão do trabalhador.

⁶⁵ Conforme pontua Santos (2021, p. 137-138), “Poucos brasileiros entenderam, em 1964, o significado real deste regime. Não se tratava de um regime que viesse defender as velhas oligarquias agrário-exportadoras aliadas do velho imperialismo. Ao contrário, a ditadura militar, apesar de que salvava estas classes de um movimento reformista que as tinha como principais inimigos, e lhes oferecia um caminho de readaptação forçada, propunha-se, ao mesmo tempo, modernizar a estrutura econômica, social e política do capitalismo brasileiro, de maneira a abrir caminho para o grande capital monopólico nacional e internacional. (...). A ditadura modernizou, tecnicizou e aperfeiçoou os órgãos policiais e as forças armadas segundo os princípios e as tendências do aparelho burocrático do Estado monopolista contemporâneo”.

Figura 10: Matéria do jornal A Tribuna de 5 de maio de 1964, noticiando a prisão de Sérgio Martins.



Fonte: Santos e Neto (2020, p. 134).

Expressa-se ainda, a participação de duas tradicionais famílias no golpe de 1964, uma diretamente relacionada aos portos a Família Guinle, administradora da Cia Docas de Santos e a família Marinho, dona da Rede Globo de Televisão. Em relação a primeira, uma das mais tradicionais da elite burguesa brasileira, seu envolvimento se deu na crítica realizada pela empresa ao governo anterior, seja em relação as políticas de transporte, seja em relação aos direitos alcançados pelos trabalhadores “sob o aval” do Estado, que veio para afetar os lucros da empresa. O envolvimento da família foi de tal gradação que a mesma, chegou a financiar órgãos do Estado que eram utilizados para centralizar todas as decisões sobre o golpe de 1964 (a exemplo podemos citar o Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais e o Instituto Brasileiro de Ação Democrática).

Por fim, ainda em relação a participação de outros setores no golpe, destacamos aqui a participação dos Estados Unidos. A participação dos EUA no golpe de 1964, se expressou em dois momentos: primeiro quando os EUA enviam ao Brasil uma tropa de fuzileiros navais para apoiar os militares caso a tomada do Congresso Nacional não desse certo; e segundo, o governo norte-americano reconhece de forma diplomática o governo golpista dos militares antes mesmo de o golpe ser consolidado. Não obstante, o governo estadunidense por intermédio da Agência Central de Inteligência (CIA) e do Departamento Federal de Investigação (FBI), participaram

diretamente desde o início de todo o processo do golpe. (SANTOS, 2021). Em um certo momento do exílio de Darci Ribeiro no Uruguai (1964-1968), o mesmo escrevera uma importante reflexão, sobre o período em debate, “Por que, mais uma vez a classe dominante nos venceu?”. (RIBEIRO, 2015, p. 12). Se formos analisar de perto este questionamento, perceberemos, que até os dias atuais acompanha a história de lutas da classe trabalhadora brasileira e mundial.

Um dos principais instrumentos utilizados para a perpetuação e manutenção de seus aparatos repressivos, foi a edição de Atos Institucionais (AI's), tratavam-se, pois, de decretos que estavam acima da Constituição, ao todo, foram editados 16 AI's nos 21 anos de regime militar. Cinco foram os generais que passaram pela cadeira presidencial, do fatídico abril de 1964 a 1985. Mantendo a didática da pesquisa até aqui apresentada, faremos uma exposição geral sobre as duas décadas de regime militar, apontando para uma análise político-econômico e social, retornando para o campo principal de nossa pesquisa, o sistema portuário nacional, mencionando os principais acontecimentos que refletiram na força de trabalho, que nestes espaços desempenhavam suas atividades laborais e devido a seu histórico de luta, e ideias alinhadas a defesa dos direitos, em especial a liberdade de expressão, foram alvos constantes e diretos dos generais-presidentes.

O primeiro a assumir a pasta de chefe de Estado foi o general Castello Branco, no dia 15 de abril de 1964 e se estendeu até 15 de março de 1967, à época Branco disputara as eleições (indiretas) com Juárez Távora e Eurico Gaspar Dutra, sangrando-se vencedor ao obter praticamente 99% dos votos. Castello Branco é apontado como o idealizador do aparelho repressor de Estado, durante os denominados “anos de chumbo”. Sua primeira atitude é a instituição do AI-1.

O AI-1, realizou algumas transformações na Carta Constitucional de 1946, concedendo a Branco alguns poderes antes inexistentes ao Chefe de Estado, entre eles, o exílio/expurgo seja de civis ou militares que manifestassem oposição a seu governo, suspensão das imunidades dos parlamentares (assim caso votassem contra seus projetos, o mesmo poderia mandar que os reprimissem) em sua ampla maioria aqueles parlamentares relacionados ao PTB, bem como, mandou que fossem cassados os direitos de governadores que se manifestassem contrários ao golpe de 1964.

Os presos políticos durante o AI-1, eram encaminhadas as delegacias e lá seriam instaurados os inquéritos policiais pelos militares (muito destes conforme já

mencionamos, no caso dos trabalhadores portuários, eram presos e interrogados nas próprias instalações da Cia Docas de Santos sob seu aval). Neste sentido, a política ideológica de Castello Branco ia mostrando cada vez mais seu objetivo – “acabar com a política reformista de esquerda e centro-esquerda dissolver os movimentos sociais organizados e reorganizar o Estado na direção de uma nova etapa de acumulação de capital”. (NAPOLITANO, 2014, p. 71).

O AI-1 estaria em vigor até 31 de janeiro de 1966, entretanto, ainda em fins de 1965 Castelo Branco sanciona o AI-2, pondo fim, as esperanças de que os ares democráticos poderiam voltar a soprar no país. Assim, com o apoio da burguesia, do capital internacional (leia-se EUA), o regime dos militares ia se consolidando ao passo que a burguesia continuaria no domínio dos meios de produção e controle da classe trabalhadora (BRASIL, 1965). Segundo apontam (SANTOS E NETO, 2015, p. 29):

A burguesia brasileira e o capital estrangeiro sabiam que, para aplicar um novo plano econômico, seria necessário acentuar a exploração da classe trabalhadora. (...).

Portanto, um golpe militar de curto alcance não resolveria a crise burguesa. Era preciso todo um sistema político com objetivos claros e planos de ação bem definidos. Se não fosse assim, seria apenas uma quartelada de milicos de extrema-direita. Era preciso muito mais que isso. O golpe de Estado foi uma aula de como uma classe que quer governar deve fazer. (Grifos nossos).

Delimitando nossas análises para nosso tema em específico a Lei nº 4.860 de 1965, dispunha sobre o regime e a organização de trabalho nos portos organizados, dando também outras providências ao Chefe do Executivo (Presidente da República). A mencionada lei, em seu artigo primeiro estipulava que toda e qualquer decisão dentro dos limites da área do porto organizado, seriam de atribuição da administração portuária e aqui lembramos, a “pessoa” responsável pela administração do porto, era uma instituição ligada ao governo, logo, defenderia os interesses do capital em detrimento dos interesses da força de trabalho portuária. Prosseguindo na análise da lei em tela, o artigo terceiro estipulava que a duração da jornada laboral seria estipulada pela administradora do porto, logo, caso esta definisse os trabalhadores deveriam, sem pestanejar realizar horas extras, não que os mesmos (força de trabalho) não poderiam se opor, mas, suas oposições seriam cerceadas pelas polícias marítimas e suas mais distintas formas de repressão, entre outros artigos.

O AI-2, tinha por princípio fortalecer os poderes do presidente da República (art. 3º), bem como estabelecer, que as eleições presidenciais vindouras dar-se-iam, de forma indireta (conforme versa o art. 9º) frente a edição de tal artigo, a ala

conservadora do governo mostrou-se, incontestemente e rompe definitivamente com os militares. Liderados pelo jornalista e político, Carlos Lacerda, que havia pretendido lançar-se como candidato à presidência no pleito daquele ano. É neste contexto que é então criada a Frente Ampla, que tinha como principais demandas: revogação das eleições indiretas, retorno do projeto de desenvolvimento nacionalista, dentre outras pautas. Com o objetivo de ampliar e fortalecer a recém-criada frente, Lacerda entra em contato com Jânio Quadros e com Jango que estavam exilados (Lacerda que havia sido opositor aos dois ex-presidentes durante o mandato de ambos), seu intuito principal? Unir forças para o reestabelecimento da democracia no Brasil. Ainda em 1966, vira a ser editado o Decreto-Lei nº 3, de 27 de janeiro de 1966, o mesmo versa sobre a disciplinarização, das relações jurídicas entre os trabalhadores portuários, bem como altera algumas disposições da CLT e dá outras providências. Seu objetivo principal era o de vigiar, punir e controlar a classe trabalhadora portuária.

Dentre os 15 artigos que compõe o Decreto-Lei em tela destacamos: 1) o artigo nono, dispõe sobre a proibição de atividades sindicais e vinculação a sindicatos nos portos nacionais, são as guardas portuárias enquanto forças de policiamento que possuem a atribuição de fiscalizar tais prerrogativas podendo estes, prenderem os trabalhadores que estiverem as realizando; 2) art. 11º, incisos a e b: este artigo em complemento ao art. 9º, estabelece que considerar-se-á atentado à segurança nacional, além dos outros dispostos definidos em lei, “a) Instigar, preparar, dirigir ou ajudar a paralisação de serviços públicos concedidos ou não ou de abastecimento; b) Instigar, publicamente ou não, desobediência coletiva ao cumprimento de lei de ordem pública” (BRASIL, 1966c); 3) como meio de intimidar, pressionar os trabalhadores a não realização de greves, manifestações ou piquetes o art. 12º, parágrafo único inclui no art. 482º da Consolidação das Leis do Trabalho, que dispõe sobre os motivos para demissão por justa causa (BRASIL, 1943), acrescenta que “Constitui igualmente justa causa para dispensa de empregado, a prática, devidamente comprovada em inquérito administrativo, de atos atentatórios à segurança nacional” (BRASIL, 1966c). Sendo assim, o citado decreto, ataca diretamente um dos direitos mais fundamentais da classe trabalhadora, o direito à greve.

Em fevereiro de 1966, outro ato viria a frear ainda mais as esperanças da redemocratização, a edição do AI-3 tal ato reforça o bipartidarismo (o pluripartidarismo já havia sido extinto por força do art. 18 do AI-2), ou seja, só poderiam apresentar

candidatos ao pleito presidencial o recém-criado, Movimento Democrático Brasileiro (MDB), para a disputa contra os candidatos do ARENA (partido dos militares).

Três outras medidas ganhariam destaque ao longo do governo de Branco, a instituição do Sistema Nacional de Informações (SNI) instituído pela Lei nº 4.341 de 13 de junho de 1964, tinha por objetivo conforme expresso em seu art. 2º “superintender e coordenar, em todo o território nacional, as atividades de informação e contrainformação, e particular as que interessem à segurança nacional”. (BRASIL, 1964b). O SNI, respondia diretamente o presidente da República, tal aparelho de Estado se tornou em um dos principais instrumentos de controle “... sobre o pessoal do serviço público” (SANTOS, 2021, p. 161), cujo objetivo era descobrir se entre eles havia opositores ao regime dos militares.

Cabe salientar, neste contexto o mundo estava dividido pela Guerra Fria (1947-1991), ou seja, a polarização entre Capitalismo e Comunismo, desencadeando uma miríade de embates político-ideológicos (não necessariamente armados). É o caso da Revolução Cubana (1953-1959). E o foi em meio a este contexto de uma possível disseminação das ideias comunistas para o Brasil, que o golpe civil-militar de 1964 eclodiu no país. Neste mesmo contexto, os demais países da América Latina, atravessam por realidades semelhantes à do Brasil, ou seja, golpe e instauração do regime militar: Argentina (1966-1983); Bolívia (1971-1985); Chile (1973-1990); Equador (1972-1979); Honduras (1963-1974); Panamá (1968-1989); Paraguai (1954-1989); Uruguai (1973-1984), para citar alguns. Por fim, ainda na seara política, há a edição do AI-4, que tinha por objetivo, organizar e debater a redação de uma nova Constituição Federal, que se alinhasse a nova realidade nacional, nasce aí, nossa quarta Carta Magna outorgada⁶⁶ em 1967.

A Constituição Federal de 1967⁶⁷, entra em vigor em março daquele ano e é tida como último ato do presidente Branco, pois Artur Costa e Silva, assumiria a presidência do país o mesmo dia. No contexto, de uma possível invasão do “espectro o comunismo” no país, a carta de 1967 assim como a carta de 1937 e sob o mesmo discurso, a defesa da segurança nacional, reforço e extensão dos poderes conferidos ao chefe de Estado, restrição da autonomia individual, manteve a separação entre os

⁶⁶ Embora a mesma tenha sido outorgada, pois, contou com a participação de um número seleto de pessoas, a mesma se autoproclamou promulgada, conforme constam nos registros do Senado Federal.

⁶⁷ Theotonio dos Santos (2021, p. 256-257), destaca “... a Constituição de 1967 visava levar o país a uma situação de certa regularidade, sob a inspiração de uma doutrina liberal-conservadora, que excluía os partidos comunistas e as forças de esquerda tradicionais e estabelecia um certo marco de vida democrática, ainda que restrita”.

poderes executivo, legislativo e judiciário, entretanto, o poder executivo ainda detinha plenos poderes sobre os demais. Incorporou-se ainda, no texto de 1967 os AI's 1, 2 e 3. Cabe ainda salientar da carta: o poder conferido ao presidente de decretar o Estado de Sítio sempre que julgasse necessário, inclusão da pena de morte a crimes cometidos contra a segurança nacional, proibição de greves dos servidores públicos e de trabalhadores de atividades essenciais, aumento do poder da justiça militar estendendo seus poderes agora sobre os civis, entre outras medidas de coerção. (BRASIL, 1967). Um ano após a carta de 1967 Costa e Silva, edita o AI-5 de 1968. A carta constitucional de 1967 só viria a ser revogada em 1988, com a edição da Constituição Federal de 1988, mais conhecida como, "Constituição Cidadã".

No plano econômico, o mandato de Castello Branco ficou marcado por uma política de austeridade, que se traduziram no combate à inflação e controle do endividamento público. Neste contexto, Branco sanciona o Plano de Ação Econômica do Governo, tinha como principais focos: combate à inflação que estava em curva ascendente desde antes de 1964, incentivo de investimento público em obras de infraestrutura, desenvolvimento de planos para a reformulação do aparato financeiro do país, busca de investimentos externos, políticas de retração das desigualdades no país etc. (KORNIS, s/d). Segundo aponta Santos (2021, p. 132-133):

A classe operária e os assalariados em geral tiveram que baixar seus já miseráveis níveis de vida para assegurar a recuperação do capitalismo. Mas também foram prejudicados os pequenos e médios proprietários, esmagados por uma política implacável, cujo objetivo era recuperar a taxa de produtividade do conjunto da economia em favor da grande empresa moderna, em geral, de origem estrangeira. (...).

Foi assim que o governo Castelo Branco conseguiu recuperar a economia brasileira, às custas dos assalariados e pequenos e médios proprietários.

Castello Branco, adotaria ainda medidas para a reformulação do sistema financeiro nacional criando o Banco Central, que passaria a ser responsável pela impressão do papel-moeda e pelo controle de operações financeiras, e, a criação do Banco Nacional de Habitação, tendo como foco principal atuar na problemática que envolve a resolução dos problemas habitacionais. O mandato de Castello Branco chega ao fim em 1967, quando a junta militar, indica o nome de Arthur da Costa e Silva para sua sucessão, dar-se-ia, início aos anos mais duros para os opositores do regime.

O mandato de Costa e Silva inicia-se em março de 1967 e se estende a agosto de 1969, e ficou marcado como sendo o período em que se instituiu a ditadura

propriamente dita, logo, se durante o governo anterior “ainda existia” alguns resquícios de liberdade e de direitos, durante o governo de Costa e Silva tais resquícios seriam incinerados, avivando ainda mais a repressão sobre os movimentos sociais e críticos ao governo dos militares.

Outro grupo a ser perseguido pelo presidente foram aqueles com viés comunistas, inspirados nos ideais do partidão (PCB) que propunham além do reestabelecimento da democracia no país, a substituição do Modo de Produção Capitalista (MPC) via projeto revolucionário socialista. Por fim, estava o movimento estudantil, oriundos em especial das salas das universidades brasileiras, tal movimento atuou diretamente na crítica aos militares e sua plataforma política. Todos os três grupos acima citados foram postos na ilegalidade com a edição do AI-5. No entanto, a ilegalidade, as repressões, torturas, prisões, mortes e exílios não calaram a voz destes que ainda insistiam aguerridamente em lutar pela restituição dos direitos, reorganização do movimento estudantil, reestabelecimento da democracia, entre outras.

A radicalização do governo de Costa e Silva se deu com a edição do AI-5 em 13 de dezembro de 1968, sendo considerado por diversos estudantes do tema como, “o golpe dentro do golpe”. Tratava-se, pois, de um ato que poria em voga a intimidação e o medo geral a todos e todas que ainda se mostrava críticos ao governo dos militares. Foi a partir dele que a segurança nacional obteve carta branca para perseguir, reprimir, torturar, exilar todo e qualquer cidadão que manifestasse contra os militares. Cabe ainda citar o art. 10º que suspendia o direito ao habeas corpus em casos de crimes políticos realizados contra a ordem nacional (BRASIL, 1968).

No entanto, um dos artigos que mais atentaram contra a já “falida” democracia, foi o art. 2º que dispunha sobre o fechamento do Congresso Nacional, em sua redação está determinado que ao presidente da República fica autorizado o fechamento do Congresso⁶⁸, Assembleia e Câmara mediante ato complementar estando o país em Estado de Sítio ou não, os mesmos só retornariam as suas atividades se o presidente assim o convocasse. (Idem). Lembremos, tal atitude autoritária, cerceando os poderes que emanam do povo só foi realizada por outro presidente, também militar e ditador, Getúlio Vargas, quando à época em 1937, havia decretado o Golpe do Estado Novo.

⁶⁸ “O congresso é fechado por vários meses e ainda assim novos parlamentares são expulsos do parlamento; professores universitários e funcionários públicos são demitidos de suas cátedras ou funções e aposentados por decreto presidencial; líderes de massa são presos, torturados, e começa uma repressão maciça contra o incipiente movimento de guerrilha urbana surgiu em 1967”. (SANTOS, 2021, p. 127).

Citamos aqui uma importante reflexão realizada por Gorender (1998), embora não aceita por uma parte dos pensadores brasileiros, o autor entende ser falsa a tese que identifica o regime militar com o fascismo pois, para o mesmo defender esta tese, estar-se-ia escondendo o que de mais específico que existiu durante os anos 1964-1985, o fato de o Estado estar sendo “presidido” de forma ostensiva pelas Forças Armadas (e não por um pequeno grupo de militares). Para finalizar, o mesmo destaca que o que de fato existiu não foi uma fascistização, mas sim, uma militarização do Estado. Críticos ou não, podemos pressupor que esta tese pode ser aceita.

Para além de reforçarem muitos dos elementos já abarcados pelos atos anteriores, o AI-5 garantiria ainda ao chefe de Estado sua manutenção por tempo indeterminado, confisco de bens de empresas privadas, interferência nas políticas municipais e estaduais, entre outros. Logo, amparados nos artigos de 1968, os “fantoques” manobrados pelos dedos autoritários de Costa e Silva, obtiveram liberdade plena para realizar suas torturas, prisões, abertura de processos judiciais, censura a liberdade de imprensa contra aqueles e aquelas que eles julgassem merecedores. A revogação do AI-5 dar-se-ia, 10 anos após sua publicação, com a chegada de Ernesto Geisel a presidência. Anivaldo Padilha, que havia sido preso político no governo militar, relata a Lu Sodré, repórter do jornal Brasil de Fato, que ao ser mantido nas carceragens do DOI-CODI e se negar a passar informa es sobre o paradeiro dos demais militantes, sofreu diversos tipos de tortura.

Eu comecei a ser torturado no momento em que cheguei l . O capitão Albernaz, que já era conhecido como um dos piores carrascos do DOI-CODI, me disse: 'Começa a falar porque a guerra acabou pra você. Se não falar o que sabe, vai virar presunto' Esse era o termo que usavam no esquadrão da morte para os cadáveres que 'surgiam', que eram encontrados nos terrenos baldios de São Paulo, assassinados pela polícia. (PADILHA, 2019)⁶⁹.

Na economia, continuaria com algumas das medidas sancionadas por seu antecessor, no entanto, a principal política de seu foi a implanta o de um plano econômico desenvolvimentista. Distinto de Castello Branco, o presidente promoveu o incentivo ao consumo e ao investimento público. Tais medidas promoveram, um aquecimento da economia e gera o de empregos, no entanto, a concentra o de renda continuaria a crescer ainda mais. Neste contexto, retornando aos estudos de Santos (2021, p. 204), destaca-se que:

⁶⁹ Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2019/10/31/entenda-o-que-foi-o-ai-5-ato-ditatorial-defendido-por-eduardo-bolsonaro>. Acesso em: jun. de 2020.

Chegamos assim a 1968, quando se inicia o auge econômico tantas vezes chamado de milagre econômico'. Por que demoramos tanto para chegarmos a este ponto crucial? A razão é óbvia: tratamos de analisar o fenômeno e reduzi-lo às suas verdadeiras proporções. Muitos tentaram associar o crescimento econômico a ditadura militar, estabelecendo uma relação direta entre segurança e desenvolvimento (1964-1967).

Os apologistas da ditadura, ecoavam com suas vozes firmes “este é um país que vai para a frente” (SANTOS e NETO, 20015, p. 56), na época conforme frisam ainda os autores diversas kombis anunciavam oferta de emprego, bem como o caderno de classificados do jornal. Não por outro motivo, que à época o regime militar ganhou diversos apoiadores da burguesia industrial, da classe média e até de determinados setores da classe trabalhadora. (Idem). Entretanto, após alguns anos de “amor” com determinados setores a ditadura começava a mostrar seus limites neste contexto, ecos de oposição novamente passaram a se mostrar mais presentes, bem como as denúncias ao regime em especial, as denúncias por enriquecimento ilícito dos militares, via corrupção nas obras da rodovia Transamazônica, hidrelétrica de Itaipu, Ponte Rio-Niterói, Rodovia dos Imigrantes etc. Tal contexto, levou a eclosão de diversos protestos e greves, em contraproposta ao movimento, o presidente se utilizando de toda sua autoridade prevista em lei ordena: prisões, torturas aos manifestantes e líderes do movimento, bem como o fechamento das entidades sindicais.

O governo de Costa e Silva chega ao fim em março de 1969, quem assume é Ernesto Garrastazu Médici. Médici torna-se o 28º presidente do país, governando o país de outubro de 1969 a março de 1974. Durante seu governo, Médici, dá continuidade ao aparelho repressivo institucionalizado por seu antecessor, o AI-5. Sua primeira atribuição é a edição de um decreto que incorporaria o ato institucional a Carta Magna de 1967, endurecendo, assim, ainda mais o contexto de repressão iniciado em 1964, seu mandato ficou popularmente conhecido como: “Anos de chumbo”.

Cabe ainda salientar, ao mesmo tempo em que Médici promovia a censura intensa aos meios de comunicação, utilizou-se massivamente destes para divulgar a população brasileira os aspectos “positivos” do regime militar. Voltando páginas atrás, perceberemos que outro presidente havia se utilizado destes meios para promover seu governo, estamos falando do presidente Vargas. A campanha de Médici que se tornou mais conhecida foi, a disseminação em nível nacional de adesivo e cartazes,

com as seguintes palavras “Brasil, ame-o ou deixe-o”. A mensagem escondida por detrás do slogan é mais do que explícita as leis são estas, não concorda deixe o país, se ficar o ame sob estas condições. Suponha-se que que tal slogan tenha sido copiado do perpetuado nos Estados Unidos pelo radialista, Walter Winchell nos anos 1950, em que tinha os seguintes dizeres “America: love it or leave it” (América, ame-a ou deixe-a. Tradução nossa). A similaridade entre ambos e tamanha que até o desenho plotado nos adesivos e cartazes são parecidos.

Cabe expor, que durante o governo Médici houve a criação do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), o Plano de Integração social (PIS), o Movimento Brasileiro de Alfabetização (MOBRAL), entre outros. Na seara industrial, a expansão do acesso ao crédito propiciou seu desenvolvimento, bem como, a política adotada pelo presidente de manter os índices salariais incentivando o consumo (casa, carro, alimento, roupa etc.). Entretanto, um acontecimento fulcral poria fim aos sonhos dos militares com seu “milagre econômico” a crise do petróleo dos anos 1970. Com a alta do preço no barril do petróleo, as exportações caíram demasiadamente e não tardou para a eclosão da crise econômica e da alta da inflação. O dito “milagre econômico” teve seu fim decretado

Médici deixa a cadeira presidencial aos 15 de março de 1975, em seu lugar assume Ernesto Geisel. Ao assumir a cadeira presidencial em 15 de março de 1974, se tornaria o 4º presidente do regime dos militares e fica no comando do país até 15 de março de 1979. Geisel era conhecido dentro do exército brasileiro como um general da ala moderada, uma vez que sustentava a ideia que o regime militar não seria senão um estágio de transição para o liberalismo, a partir de então seu governo passar-se-ia, a dar início a transição para a democracia⁷⁰, no entanto, como sustentava o próprio general a mesma deveria se dar de forma gradual e segura. Entretanto segundo destaca Santos (2021), o que era para se tornar um governo de abertura política, se mostrou enquanto um governo de grande retrocesso. Neste contexto, no plano internacional, os Estados Unidos já não se demonstravam mais aliados aos militares, e passaram a colocar “em xeque a ditadura militar brasileira”. (Idem).

⁷⁰ “Depois de 10 anos de ditadura, o povo brasileiro encontrava-se cansado e desesperado. Seu único desejo era tirar esse peso dos ombros. Os mesmos militares já se sentiam cansados de vigiar policialmente e torturar um povo que todos os dias mostrava o seu ódio a estes ‘defensores da ordem’. Mas a situação era difícil. O povo temia exasperar os militares e assistia perplexo ao fracasso dos grupos armados com os quais nunca teve relação”. (SANTOS, 2021, p. 233).

Entre seus atos tidos como “democráticos”, Geisel suspende alguns dos preceitos impostos pelos atos institucionais sancionados por seus antecessores, tais quais, pode-se citar: suspensão da cassação dos direitos políticos, permissão para propagandas políticas, bem como uma de suas principais a revogação do AI-5, entre outras. Entretanto, a perseguição e censura à imprensa continuaram, o caso mais emblemático deste período foi o “suicídio” do jornalista Vlademir Herzog em 1975, nas celas do DOI-CODI, Herzog havia sido preso devido a suas manifestações contrárias ao regime militar.

Mesmo se dizendo aberto a transição para a democracia, algumas ações tomadas pelo general se mostraram o inverso, como: a tentativa de reformulação do sistema jurídico brasileiro em 1977, o denominado Pacote de Abril, que tinha por intuito sustentar as propostas do Arena freando desta forma um possível avanço do MDB visto que nas eleições de 1976, o partido havia ganhado 16 das 22 cadeiras disponíveis. Visto as manifestações contrárias da oposição. Geisel, estava preparando uma outra ofensiva, assim como seu antecessor queria fechar totalmente o Congresso, porém, foi uma tentativa em vão, pois, a oposição resistiu veementemente e o presidente voltou atrás em seu plano. Vendo o fracasso do plano de abril, Geisel põe fim a linha sucessória ao demitir seu Ministro de Exército, estava ele dado o primeiro passo para a redemocratização?

Na seara econômica, durante seu mandato a crise se aprofundou ainda mais. A crise do petróleo iniciada no ano anterior continuava a influenciar na alta da inflação, redução da renda *per capita*, aumento da dívida externa, redução do poder de compra etc., na tentativa de frear a grave crise que assolava o país, Geisel lança o II Plano Nacional de Desenvolvimento, que tinha como medida principal o investimento as indústrias de base e no setor energético. Ainda neste contexto, surge Luiz Inácio Lula da Silva em 1979 líder sindical dos metalúrgicos de São Paulo, “responsáveis” pela eclosão de diversas greves, Lula viria nos anos posteriores a se tornar em uma das figuras políticas mais importantes do país, sendo eleito para presidência do país no ano de 2003 ficando no cargo até o ano de 2011. O mandato de Geisel chega ao fim em 15 de março de 1979 em seu lugar toma posse, João Batista Figueiredo.

Figueiredo foi o último presidente do regime militar, seu mandato inicia-se, com a saída de Geisel e se estende até 15 de março de 1985. Uma das principais características de seu governo é a abertura política, expressa na Lei da Anistia (Lei nº 6.683 de 28 de agosto de 1979), bem como revogou os artigos que impunham eleições

indiretas para governadores, prefeitos e congresso, porém, as eleições indiretas para a presidência da república continuariam a acontecer.

Para a reabertura política era extremamente necessária que se revogasse o artigo constitucional que autorizava que apenas dois partidos pudessem disputar as eleições com o retorno do pluripartidarismo diversos partidos políticos viriam a surgir: PDS (Partido Democrático Social); PMDB (Partido Movimento Democrático Brasileiro, hoje MDB); PT (Partido dos Trabalhadores); PDT (Partido Democrático Trabalhista); PTB (Partido Trabalhista Brasileiro); e PP (Partido Progressista). Ao iniciar o processo de abertura democrática, o presidente teve de conviver com um contexto contraditório e pantanoso, os grupos de extrema direita que apoiavam o governo dos militares passaram a realizar inúmeras críticas, bem como houve uma série de atentados, a exemplo: o atentado realizado a uma banca de jornais e revistas de orientação socialista, envio de cartas bombas a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), atentado ao Rio centro e a Câmara Municipal do Rio de Janeiro.

No cenário econômico, o contexto enfrentado por Figueiredo não distinguiu do de seu antecessor. A crise do petróleo ainda imprimia suas consequências, como tentativa de resolução da dependência do petróleo. Todo este contexto: crise econômica, inflação em alta, elevado custo de vida, abertura política, oposição da própria direita, entre outras contradições gera uma profunda crise no governo de Figueiredo mais ainda, no governo dos militares, tal desgaste fez com que se criasse uma frente de oposição, na qual demandavam: eleições diretas para presidente, tais manifestações ficaram conhecidas como o movimento “diretas já”. Durante um ano de inúmeras manifestações, comícios e passeatas contando com o apoio de artistas, escritores, políticos, estudantes, trabalhadores, entre outros.

Imersos num oceano de contradições e críticas, avanços e retrocessos, “sobrou” aos militares a tentativa de um acordo com o governo com o objetivo de colocar fim ao regime. Numa manobra política entre os governadores da região nordeste, Tancredo Neves é indicado a disputa do pleito de 1985, seu opositor seria indicado por São Paulo, Paulo Maluf. Porém, as eleições ainda se deram de forma indireta e o nome de Tancredo é o mais votado para a sucessão presidencial. Findava-se aí, 21 anos de: repressão, censura, torturas, exílios, mortes, clandestinidade etc. Tancredo não chegou a receber a faixa presidencial, pois, viria a ser internado com fortes dores no abdômen (vindo a falecer pouco depois), em seu lugar assume José Sarney, os acontecimentos vindouros a 1984 serão analisados no próximo subitem.

Por fim, ainda se utilizando das análises de Netto (2015), ao que se refere a relação conflituosa entre regime militar e organizações de esquerda, destacamos que:

Resumamos: o fundo golpe que a autocracia burguesa desferiu sobre o que podemos chamar de *cultura de esquerda* (parte constitutiva da cultura brasileira) – que, naturalmente, não se reduz à inspiração marxista, mas que tem nesta um seu componente axial – não se esgota no fato de ter interrompido brutalmente um acúmulo crítico que, nos anos sessenta, começava a configurar uma tradição marxista no Brasil, que avançava naquela década diferenciando-se, desbordando as fronteiras do movimento comunista organizado e lançado raízes na cultura brasileira. (...). a autocracia burguesa foi ainda mais adiante: no seu legado, deixou componentes macroscópicos e específicos que conspiram vigorosamente contra a possibilidade de resgatar criticamente o patrimônio arduamente acumulado em mais de meio século de lutas sociais e confrontos ideológicos. (NETTO, 2015, p. 148).

Anteriormente, mencionamos que constantes ainda que sem sucesso foram as tentativas do governo militar de atrair investimento do setor privado para as empresas estatais, e o setor portuário não ficou imune a tal investida. A defesa de nossa tese se encontra no Decreto-Lei nº 5 de 4 de abril de 1966 que tinha como objetivo, estabelecer normas para recuperação da economia do país nas atividades portuárias, marinha mercante e ferrovias.

Em relação aos portos, o Art. 27º se refere ao arrendamento dos portos, ao estabelecer que seja armazéns ou instalações portuárias poderão ser arrendados a seus usuários ou a outrem que quiserem alocar investimentos para expansão e aparelhamento dos portos nacionais. (BRASIL, 1966d). Não obstante, ainda em seu art. 26º o referido decreto traz ao sistema portuário nacional, uma primeira concepção de instalação portuária de uso privativo, ao permitir, desde que não impute em ônus ao Estado e a segurança nacional a construção e/ou exploração de instalações portuárias por terceiros para seu próprio uso, bem como, por força dos artigos 28 e 29, estão estabelecidas as atribuições e movimentação de mercadorias para importação e exportação nos portos organizados. (Idem).

Um ano decisivo a época para o setor portuário nacional foi o ano de 1975, com a criação da Empresa de Portos do Brasil S/A – Portobrás via edição da Lei nº 6.222 de 10 de julho de 1975. Com a sua criação estaria se extinguindo o Departamento Nacional dos Portos e Vias navegáveis, a partir de então todas as decisões, atribuições, projetos etc. referentes ao sistema portuário nacional centralizar-se-iam, nesta autarquia estatal. Sendo assim, a União detinha o “monopólio” dos portos. Em seu art. 3º a lei expressa que a Portobrás tem por finalidade primeira, desenvolver e

realizar atividades que se relacionem a “...construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores, exercendo a supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre tais atividades”. (BRASIL, 1975). Muito embora, com a criação da estatal Portobrás teria por finalidade concentrar nas mãos da União o monopólio da administração dos portos organizados nacionais, a mesma disporia em seu art. 6º parágrafo único, a possibilidade de coparticipação de terceiros e/ou dos estados e municípios, ou seja, a Portobrás poderia ser constituída seja como uma sociedade mista ou empresa pública (Idem).

Cumpre-nos destacar, junto a Kappel (s/d), que à época as relações de trabalho centravam-se no Estado, o que para o mesmo em crítica ao Estado e sua falta de investimento no setor, não permitia um avanço na modernização das atividades portuárias, tornando-as cada vez mais contraditórias. Os portos eram explorados naquele contexto (e muitos hoje ainda o são), pelas Companhias Docas, que possuíam também como atribuição: fiscalizar a concessão dos terminais portuários aos estados e municípios, Machado (2016), em crítica à atuação do Estado sobre o sistema portuário nacional, ressalta que neste contexto tem-se, um expressivo aumento da burocracia o que viria a aumentar ainda mais os gargalos e a ineficiência do setor portuário nacional.

Entretanto, mesmo numa conjuntura de poucos investimentos frente ao que havia sido prometido no Plano Portuário do Brasil, a Portobrás teve significativo papel para o reaparelhamento, fiscalização, construção de novos terminais, entre outros. A “falta” de verbas para o referido investimento nos portos, se agravaria com a desvinculação da taxa de melhoramento dos portos, uma vez que conforme expresso no art. 9º da Lei nº 6.222/1975, “... o produto da arrecadação da taxa de melhoramento dos portos será destinado integralmente ao Fundo Portuário Nacional” (BRASIL, 1975). Ou seja, a taxa constituiria parte expressiva da receita da Portobrás. Logo, com a perda de tal receita, tornou-se cada vez mais insustentável financiar a manutenção, modernização, conservação, construção de novos terminais etc. Em consequência, o país adentrava na década de 1980 com enormes gargalos: estrangulado, arcaico (em relação a tecnologia), canais de acesso pouco profundos o que não possibilitava o atracamento de navios de grande porte, entre outros.

Porém, um parêntese aqui tem de ser aberto, a “busca” incessante pela otimização das atividades portuárias⁷¹ é muito mais uma demanda imposta pelo grande capital do que um “capricho” do próprio Estado, pois, como nos ensina Marx (2013, 2017), é na esfera da circulação que o mais-valor captado na esfera da produção se realiza, quantos mais desenvolvida for a movimentação de mercadorias, quanto mais rápido ela chegar ao consumidor, mais eminentemente será realizado o mais-valor, e assim, ser reinvestido. A circulação do capital mercadoria, é *conditio sine qua non* para o processo produtivo, bem como, é um impulso pra a “criação” de uma nova divisão internacional do trabalho. Não obstante, o autor destaca ainda que:

Por isso, um porto não pode ser reduzido apenas a um lugar de trânsito, a uma etapa do transporte de mercadorias, ou a um ponto de contato entre dois modos de transporte; suas atividades, estrutura, e seus usuários, refletem a grande diversidade de produtos que o mesmo recebe, a multiplicidade de navios que perpassam, e a complexidade de suas ligações marítimas e terrestres, portanto, o dinamismo, as interações espaciais e suas áreas de influência são intensas. (Ibidem, p. 8).

Pós 1970, um acontecimento histórico iria determinar expressivamente “os rumos” do setor portuário nacional e da movimentação de mercadorias. Estamos nos referindo a introdução dos contêineres para a movimentação de cargas, navios *roll-on/roll-off* e paletização. E a partir do momento em que se tem uma maior introdução de tecnologias, força de trabalho vai se tornando cada vez mais “supérflua”. Entretanto, *jamais desnecessária*. Mas, por que defendemos a tese de que a força de trabalho jamais será desnecessária? Porque, esta, é a eterna e imutável fonte de criação do valor e do mais-valor. Não devemos nos enganar, o objetivo por trás de tal investimento não teve por finalidade a preocupação com a carga de trabalho a qual estavam submetidos os trabalhadores nos portos, tampouco, com as questões relacionadas a saúde e segurança do trabalhador, estavam preocupados em barrar a lei tendencial da queda da taxa de lucro. Tal análise tem de ser pensada a partir de seu caráter tendencial (lembramos aqui, para Marx, toda e qualquer lei econômica tem um caráter tendencial, uma vez que estão sujeitas ao contexto histórico de cada época), neste sentido, há alguns elementos que “interagem” contrapondo tal tendência e desta forma a mesma se vê impedida de se tornar absoluta. Marx (2017b), descreve

⁷¹ “... os transportes – tanto na esfera da produção como na esfera da circulação – são fundamentais para a evolução do capitalismo através do complexo processo de circulação do capital. Ele está em todas as fases, ou seja, desde a montante até a jusante das relações sociais e econômicas (suprimentos, produção, distribuição e consumo)”. (SILVEIRA, 2011, p. 66).

seis causas contraarrestantes, quatro nos interessam diretamente: 1) aumento do grau de exploração da força de trabalho; 2) compressão do salário abaixo de seu valor; 3) barateamento dos elementos do capital constante; 4) aumento do exército industrial de reserva.

O contêiner foi inventado nos anos 1950 pelo americano Malcom McLean, seu objetivo era transportar um número maior de mercadorias com a maior rapidez e num único espaço McLean criou então uma “caixa de aço”, que passou a ser chamada de contêiner. No entanto, McLean esbarra em uma nova situação a adaptação dos navios a esta novidade, foi quando o mesmo adquire um navio petroleiro e realiza diversas modificações ao final, o mesmo conseguiu sobrepor na adaptada embarcação, 58 contêineres. Em sua primeira experiência McLean obteve uma redução de 25% nos custos do transporte com a carga containerizada em detrimento do formato anterior. Até aquele momento os contêineres possuíam 30 pés (pelo sistema de medida oficial, um pé equivale a 12 polegadas; 30 pés equivalem a aproximadamente 9,15m).

Para além da redução dos custos, do tempo de movimentação de cargas cais-navio-cais, do efetivo de trabalhadores no terno de serviços, a introdução dos contêineres nos portos permite ainda uma outra realidade, uma melhor otimização/utilização dos espaços nas embarcações, bem como, posteriormente possibilita a introdução do Sistema de Transferência Eletrônica de Dados (TED). No Brasil, a utilização do contêiner se deu entre fins dos anos 1960 e inícios dos anos 1970 alterando profundamente o modo com qual se movimentaria mercadorias, bem como alterou toda a infraestrutura dos portos.

O extinto Departamento Nacional dos Portos e Vias Navegáveis adquire os primeiros equipamentos que comportariam a movimentação dos contêineres: os *stradle-carries* em tradução livre significa transportador de carga com rodas, e como o próprio nome revela é utilizado para transportar contêineres de um local a outro e o *side-loaders*, são caminhões industriais, utilizados para a elevação de carga de um ponto a outro. Seriam distribuídos entre o Porto do Rio de Janeiro, Porto de Paranaguá e Porto de Santos. Já em meados da década de 1970, o Porto de Santos era responsável por transportar aproximadamente 60% das mercadorias via contêiner, tal percentagem serviu como justificativa para que se dessem imediatamente início as obras de construção de um terminal portuário específico para contêineres, o mesmo viria a ser inaugurado no ano de 1981, passando a ser chamado de Terminal de Contêineres (Tecon) e ficou situado na margem esquerda do porto.

Abaixo, apenas para efeitos de ilustração traremos 4 figuras em que demonstram os contêineres, navio porta-contêiner e a evolução das embarcações transportadoras de mercadorias.

Figura 11: Contêiner de 20 e 40 pés, e navio porta contêiner.



Fonte: <https://www.fazcomex.com.br/blog/conheca-os-tipos-de-container>. Acesso em mai. de 2020.

Figura 12: Gerações de navios pós 1956.

| GERAÇÕES | Tipo | Comp. | Calado | TEU | Vel. (nós) |
|------------------------------------|----------------------------|--------|--------|-----------------|------------|
| Primeira Geração (1956-1970) | Navio Cargueiro Convertido | 135,0m | 9,0m | 500 | 10/12 |
| Segunda Geração (1970-1980) | Navio Tanque Convertido | 200,0m | 9,0m | 800 | 10/12 |
| Terceira Geração (1980-1988) | Navio Contêiner Celular | 215,0m | 10,0m | 1.000/ 1.200 | 12/18 |
| Quarta Geração (1988-2000) | Classe Panamax | 250,0m | 11,0m | 3.000 | 18 |
| | | 290,0m | 12,0m | 4.000 | 22 |
| Quinta e Sexta Geração (2000-2011) | Post Panamax | 275,0m | 11,0m | 4.000 | 22/26 |
| | | 305,0m | 13,0m | 5.000 | |
| Quinta e Sexta Geração (2000-2011) | Post Panamax Plus | 335,0m | 14,0m | 6.000 | 28 (+) |
| | | 365,0m | 15,0m | 12.000 | |

Fonte: Cruz (2016, p. 132).

O incentivo ao uso do contêiner no Brasil, bem como de sua implementação deu-se pós edição da Lei nº 6.288 de 11 de dezembro de 1975, ou lei do contêiner como ficou conhecida (revogada pela Lei nº 9.611/1998). A lei estabelece as regras, procedimentos, equipamentos a serem seguidos e utilizados para o transporte de cargas contêinerizadas.

Retornando a análise da lei acima mencionada, destaquemos alguns de seus principais artigos: a) art. 3º, estabelece que o contêiner não deve ser considerado como uma embalagem de mercadorias, mas sim, acessório utilizado para o transporte de mercadorias; b) art. 4º, ao se utilizar os contêineres é necessário que se atenda todas as normas de segurança dispostas pelas leis nacionais e internacionais, inclusive aquelas que tratam do controle fiscal; c) art. 9º, quando se tratar de comércio de cabotagem, apenas serão autorizados o uso de empresas nacionais, que tenham

diretores brasileiros e no mínimo de dois terços do capital social de brasileiros, entretanto, em seu parágrafo único o artigo deixa uma brecha para empresas que não atendam a estes requisitos, tais empresas que adentrarem na exploração do transporte doméstico de contêineres terão um prazo de 18 meses para se adequar à lei; d) art. 25º, isenção de sobretaxa de peso no transporte de contêineres seja ele cheio ou vazio; art. 26º, versa sobre as demais isenções no transporte de contêineres: de taxa de melhoramento dos portos, adicional de frete e taxas de armazenagem; dentre outros artigos. (BRASIL, 1975b).

Conforme mencionamos a lei de 1975 que acabamos de analisar foi revogada pela Lei nº 9.611/1998 ainda em vigor dispõe sobre o transporte multimodal de cargas, e trouxe algumas alterações em relação à anterior dentre as principais, destacamos: exclusão da palavra contêiner, ou seja, na nova lei, a palavra contêiner não é utilizada uma única vez assim como, foram excluídos também os artigos que dispunham sobre a isenção de taxas na movimentação de contêineres, por fim, a lei de 1998 exclui ainda os dispostos que se referiam ao transporte de cabotagem, que na lei anterior só poderia ser realizado por empresas nacionais. (BRASIL, 1998).

Não obstante, cumpre mencionar que com a introdução dos contêineres para a movimentação de cargas traz novas exigências a classe trabalhadora – esforços de natureza mental, cognitiva e visual, “...sob a nova forma organizacional que estabelece um maior domínio do capital sobre o trabalho portuário”. (QUEIRÓZ, 2019, p. 76). A autora destaca ainda que a divisão do trabalho com os contêineres dar-se-á, da seguinte forma: 1) os contêineres devem estar em locais de fácil acesso, visto a necessidade de otimizar o tempo de trabalho; 2) nas embarcações é necessário que os contêineres têm de ser acondicionados em ordem inversa aos portos de desembarque, ou seja, os primeiros contêineres a serem embarcados devem ser os que serão desembarcados por último, bem como, a distribuição dos contêineres nas embarcações deve ser realizada de maneira uniforme (tamanho, peso, dimensão), de forma a impedir que a embarcação adorne/incline e venha a virar, todo este processo é realizado pelo coordenador da estiva e tráfego para o portaló, sendo este quem orienta o operador do pórtico ao longo deste processo há ainda o labor do conferente de cargas, este é quem se certifica que não ocorra erros na distribuição das cargas; 3) realizado este momento, entra em cena o labor dos estivadores estes realizam a acomodação das cargas nos porões, ou no caso dos contêineres eles realizam a peação dos contêineres cujo objetivo é impedir que os mesmos tombem um sobre os

outros ou no mar, ou no caso dos trabalhadores do cais (capatazia), que realizam o movimento inverso, de despeação dos contêineres.

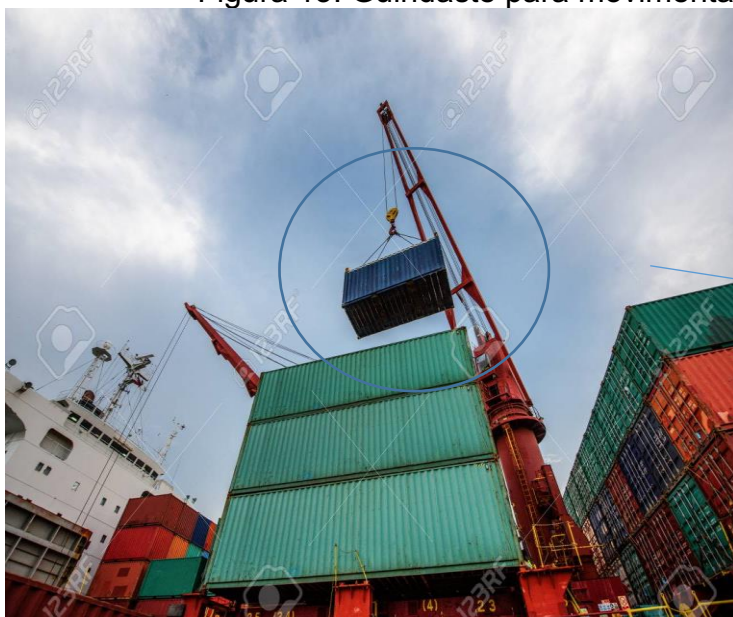
Neste contexto, conforme expressam Monié e Vidal (2006), a inserção da contentorização nos portos, possuíam ainda outro objetivo, além dos já apontados, inserir os portos nacionais ainda que a passos lentos, no mercado competitivo, tal defesa (da necessidade de inserir os portos brasileiros no mercado competitivo de transporte do capital mercadoria), conforme veremos posteriormente, foi utilizado pelos defensores da aprovação da (por eles) denominada “Lei de Modernização dos Portos” (Lei nº 8.630/1993). Nas análises os autores:

Para que os portos, dentro da lógica dominante da competitividade, pudessem apresentar fatores de diferenciação em relação aos seus concorrentes, foram necessárias reformulações que objetivaram uma diminuição de custos operacionais, com ganhos de produtividade, e o processo de containerização, tido como fundamental para o alto investimento em equipamento fixo. (MONIÉ e VIDAL, 2006, P. 980).

Os mesmos destacam ainda, a importância das cidades-portuárias enquanto espaços fundamentais para a circulação do capital mercadoria, em um contexto de desterritorialização da economia global, visto a complexificação do setor produtivo e distributivo ao longo do desenvolvimento do modo de produção capitalista, *pari passu* a este processo (de desenvolvimento do MPC). Cabe ainda destacar, que tal processo intensificar-se-á, pós década de 1990 com o movimento de mundialização do capital.

A utilização dos contêineres evoluiu a tal patamar, que na atualidade os mesmos são utilizados como escritórios em canteiro de obras, salas comerciais, salas de aula etc. Abaixo traremos algumas figuras, que mostram o guindaste, portainer e do pátio de armazenamento de contêiner da *Apm Terminals*, no porto de Itajaí.

Figura 13: Guindaste para movimentação de contêineres.



Esses 4 cabos que vemos, são presos e soltos pelo estivador, ou trabalhador da capatazia no caso do trabalho em terra.

Fonte: https://es.123rf.com/photo_92918541_unidade-de-levantamento-de-cont%C3%AAneres-pelo-guindaste-do-navio-para-acomoda%C3%A7%C3%A3o-no-armazenamento-do-c.html. Acesso em: fev. de 2022.

Figura 14: *Portêineres* no porto de Itajaí.



Fonte: Própria em visita do autor ao porto no dia 11/01/2022.

Paralelo a inserção do contêiner para o transporte de mercadorias, implantou-se também a passos graduais o sistema Roll-on/Roll-off (RoRo), sua principal característica é que as cargas entram e saem dos navios sobre rodas (próprias ou de terceiros) e possuem vários conveses para armazenamento de cargas. Os navios RoRo possuem rampa de acesso na popa (traseira), na proa (dianteira) e nas laterais, na qual as cargas são embarcadas e desembarcadas, possuem em média 600 metros de comprimento, 100 metros de altura e 100 metros de largura com capacidade de armazenamento de 2 a 4 mil veículos. Uma curiosidade aqui a ser exposta, assim

como o escopo do que hoje são os contêineres, é que embarcações similares já haviam sido utilizadas na 2ª Guerra Mundial, no desembarque da Normandia (6 de junho de 1944), no qual, tais embarcações chegavam, próximos a faixa de areia e realizavam o desembarque de carros, tanques e soldados. Na atualidade, existem quatro tipos de navios RoRo: a) *RoRo passenger* (transporte de veículos e passageiros); b) *RoRo cotentos* (transporte de veículos e contêineres); c) *RoRo pure car carrier* (transporte apenas de veículos); *RoRo purê car and truck carrier* (transporte de caminhões e automóveis).

No Brasil, o sistema RoRo começou a ser utilizado no ano de 1977, de início apenas no transporte de cabotagem (entre os portos nacionais), depois se estendendo para a navegação de longo curso. A exemplo da containerização a utilização dos RoRo além de transformar toda a dinâmica do cotidiano laboral nos portos, também imprimiu outras consequências a classe trabalhadora. Entretanto, outro projeto estava em curso em especial pós década de 1980 o de privatizar os portos nacionais.

Seguindo o método que estamos desenvolvendo até o presente momento em nossa pesquisa, abaixo traremos figuras em que demonstram as embarcações Ro-Ro, e o embarque/desembarque das mercadorias nestas.

Figura 15: Protótipo do que hoje são os navios Ro-Ro.



Fonte: <https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/entenda-o-que-foi-o-dia-d-maior-invasao-anfibia-ja-realizada-na-historia/>. Acesso em: fev. de 2022.

Figura 16: Navios Ro-Ro hoje, percebemos que as cargas ali estão saindo sobre suas próprias rodas.



Fonte: <https://tsl-log.com.br/o-que-e-um-embarque-ro-ro/>. Acesso em; fev. de 2022.

Por fim, ainda neste período referente a modernização dos portos tem-se a paletização. A paletização significa na organização de mercadorias sobre *palets*, e depois serem transportadas para seu referido destino com empilhadeiras. Entre as vantagens (*para o capital*) a serem citadas com o uso dos palets estão as mesmas já apresentadas anteriormente com os contêineres e navios RoRo. Abaixo mostraremos em imagens as três formas de unitização de cargas mais utilizadas nos portos.

Figura 17: Formas de unitização de carga.



Fonte: <https://pt.linkedin.com/pulse/unitiza%C3%A7%C3%A3o-de-cargas-cristiane-silva-moreira-1e>. Acesso em: fev. de 2022.

Destacamos a introdução de outras tecnologias para a realização das atividades portuárias: destacamos aqui o *grab* e o *shiploader*. Os primeiros são pás mecânicas e são utilizadas para retirar diretamente a carga do porão do navio e despejar diretamente dentro da carreta do caminhão e/ou sobre a esteira para ser levada até os armazéns. Os segundos, tratam-se de uma torre ou funil (o produto vem dos pátios por esteira e cai no shiploader), são utilizados na movimentação de granéis diretamente dos pátios de armazenamento até os porões dos navios, aumentando também a produtividade e diminuindo o tempo de movimentação.

Figura 18: *Grab* e *shiploader* respectivamente.



Fonte: <https://pt.dreamstime.com/Figura-de-stock-o-quindaste-da-carga-do-dockside-carrega-o-carv%C3%A3o-no-porto-fluvial-kolyma-image63444382> e <https://fateclog.com.br/anais/2019/A%20IMPLANTA%C3%87%C3%83O%20DO%20SHIPLOADER%20EM%20SANTOS.pdf>. Acesso em; fev. de 2022.

Zotto (2002, p. 35-39) realiza ainda uma importante consideração, a distinção entre equipamento automático e operação automatizada. Em relação a operação automatizada dispensa qualquer intervenção da força de trabalho, outrora, o equipamento automático é aquele que necessita de tal ação, ainda que em uma ou outra etapa do processo. Entretanto, Zotto (2002) não destaca que uma vez a saca posta no porão da embarcação é o estivador quem arruma a carga, sendo este um trabalho exclusivamente braçal, a arrumação da carga é necessária para que a embarcação não aderne (pende) de um lado ou outro.

Conforme, expressamos nas páginas anteriores, todo este contexto de crise econômica e político-institucional impactou diretamente no regime dos militares, e sua derrocada passaria a ser decretada com o crescimento do movimento “Diretas já”. O “Diretas já”, foi um movimento de cunho político popular, no qual, demandava-se o retorno de eleições diretas para a presidência da República, ou seja, os futuros presidentes deveriam ser eleitos pelo povo, via voto secreto. O movimento se iniciou em 1983 e contou com a participação de milhares de pessoas (políticos, artistas, intelectuais e sociedade civil) e perdurou até o ano de 1984, no entanto, as eleições diretas para chefe de estado só ocorreria em 1989. Além da demanda pelas eleições diretas, o movimento, denunciava a grave crise econômica, a alta da inflação que em 1983 bateu 211%, a elevação da dívida externa, a corrupção do governo militar etc.

Duas décadas depois, estaria “enfim” decretado o fim do regime militar. Iniciar-se-ia, décadas de liberdade, direitos e prosperidade? É o que veremos na próxima seção.

2.2 “ARES DE LIBERDADE”? REDEMOCRATIZAÇÃO, NEOLIBERALISMO E SEUS IMPACTOS NO SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL.

Com a destituição do regime militar e com a internação de Tancredo Neves às vésperas de sua posse, assume a cadeira presidencial, o político e membro de uma das mais tradicionais e ricas famílias do Maranhão, José Sarney. Sarney, que durante o regime dos militares ingressa no Arena defendendo suas pautas, foi tanto governador (eleito indiretamente) do estado do Maranhão (1966-1970), como senador durante os anos de 1971-1985). O mesmo reflete ainda tenha sido manipulação ou não, a verdade é que com a morte de Tancredo e a posterior ascendência de Sarney ao posto de presidente do país, os militares conseguiriam ficar mais 5 anos à frente do poder do país (4 anos de mandato presidencial, mais um ano que Sarney conquistaria no Congresso Nacional), a tese defendida por Santos, se justifica pelo “total” desprestígio que tinha Sarney tanto na ala do Governo, como no setor popular.

Sarney assume a presidência da República no dia 15 de março de 1985 (interinamente) porém, com a morte repentina de Neves em 2 de abril do mesmo ano toma posse definitivamente no dia posterior. Estando à frente do poder até 15 de março de 1990. *Uma das principais senão a principal medida tomada durante seu governo, foi a chamada para a Assembleia Constituinte de 1987, que resultou na redação da Carta Constitucional de 1988, promulgada aos 5 dias do mês de outubro de 1988, ficando conhecida como “Constituição Cidadã” e vigente até a atualidade no país. Ainda de acordo com Santos (Ibidem, p. 340), com a nova Constituição e a ameaça eminente da realização da reforma agrária, iniciar-se-ia dentro do Congresso uma forte mobilização da centro-direita, cujo objetivo era fazer garantir os interesses das forças conservadoras.*

Com 245 artigos e mais de 15 mil dispositivos, a Carta Magna de 1988 é uma das mais extensas já escritas, no entanto, ainda se mostra “carente” de abrangência a todos os setores da sociedade.

Dentre suas principais características, pode-se citar: retorno das eleições diretas e em dois turnos; independência do Poder Judiciário, possuindo agora plenos poderes para julgar crimes e anular projetos e medidas do legislativo e do executivo; direito de voto a analfabetos e pessoas a partir dos 16 anos (sendo facultativo dos 16 aos 18); ampliação de direitos fundamentais; criação das Medidas Provisórias, o presidente por força do art. nº 62 pode sancioná-las, em situações de emergência e

só depois passariam pela apreciação do Congresso Nacional (BRASIL, 1988), (a exemplo as medidas provisórias decretadas pelo presidente Bolsonaro no contexto da pandemia da Covid-19 no ano de 2020); redução da jornada semanal de 48 para 44 horas; direito de greve e associação sindical; instituição do décimo terceiro salário também aos aposentados; todo e qualquer cidadão possui direito à liberdade, segurança e propriedade; direito à liberdade de manifestação e pensamento; igualdade de gênero; sistema de seguridade social em três pilares: saúde, previdência e assistência; criação do Sistema Único de Saúde (SUS); igualdade de direitos a trabalhadores com vínculo empregatício formal⁷² e a trabalhadores avulsos, dentre outras. Em relação ao nosso tema geral, ou seja, a classe trabalhadora e seus direitos.

Entretanto, e acertadamente em tom de crítica o mesmo autor alerta, por mais que a Carta Constitucional de 1988 tenha ampliado alguns dos direitos já expressos na Consolidação das Leis Trabalhistas a mesma deixou “brechas”, para a ocorrência de uma futura lei que colocasse em xeque os direitos trabalhistas historicamente conquistados e que flexibilizasse a legislação trabalhista para dar teor a sua tese Vogel, cita os incisos VI, XIII e XIV do art. 7º, que dispõe sobre a prerrogativa para a redução do valor da força de trabalho e da jornada de trabalho (Idem, 2013), não obstante, sua tese defendia ainda no ano de 2013, veio a confirmar seus pressupostos no ano de 2017 ao longo do governo de Michael Temer, estamos falando da aprovação da Lei nº 13.467 de 2017, em que altera, como veremos posteriormente uma série de dispositivos da Lei trabalhista de 1943.

Retornando a Lei nº 2.283/1986 ressaltamos o art. 19º, que dispõe sobre o salário mínimo brasileiro que passaria a ser de 800 cruzados (convertendo para o real e levando em conta a inflação equivale a aproximadamente 0,29 reais, hoje em dia), e que todos os salários deveriam ser convertidos em cruzados, a partir da média aritmética dos últimos seis meses (conforme art. 21º). (BRASIL, 1986). Com tais medidas o presidente e sua equipe econômica tinham por objetivo, incentivar o desenvolvimento econômico e a queda da inflação.

Acresce-se as medidas acima mencionadas: o congelamento do preço dos produtos durante um ano, sendo que os valores de tais não poderiam exceder o fixado no dia 27 de fevereiro de 1986; congelamento da taxa e câmbio; adiantamento de 33%

⁷² Apenas a título de informação, ao falarmos em mercado de trabalho formal, estamos nos referindo aquelas relações entre a venda e compra da força de trabalho tenha como base a Consolidação das Leis Trabalhistas, ou seja, qualquer relação trabalhista que esteja fora deste “espectro”, poder-se-ia ser considerado como mercado de trabalho informal.

do salário mínimo; criação de um fundo nacional de desenvolvimento, entre outros. Não em sua totalidade, mas, suas medidas surtiram algum efeito, se nos anos 1983 a 1985 a inflação girava em torno dos 230% ao ano, e, o previsto para o ano de 1986 era de 400%.

Em tom de crítica ao plano de Sarney, Theotônio dos Santos (2021), destaca que o mesmo, “Em vez de propor reformas, em vez de explicar a relação entre a inflação a luta de classes e os interesses em jogo, elaborou-se uma teoria da inflação ‘inercial’”, (SANTOS, 2021, p. 334). Este talvez tenha sido para o autor, o motivo do plano ter fracassado, a análise “equivocada” da realidade brasileira naquele contexto histórico.

Entretanto, sua política macroeconômica não surtiu o efeito desejado, pois, ao realizarmos uma análise entre oferta, consumo e ainda a taxa de juros “as contas não fecham”, uma vez que Sarney, preteria que a população reduzisse o consumo e aplicasse na poupança, mas, a população fez o contrário, com a inflação em relativa queda aumentou o consumo, gerando desta forma uma assimetria entre oferta e demanda de produtos. Com o fracasso de seu primeiro plano, Sarney lança um segundo plano, o Cruzado II no dia 2 de novembro de 1986, este tinha como objetivo principal “tapar” os buracos deixados pelo plano anterior.

A crise econômica brasileira agravava-se cada vez mais, ao longo dos últimos dois anos de seu mandato a inflação subiu assustadoramente, chegando a bater 980% (dezembro de 1988 – dezembro de 1987), a inflação anual de dezembro de 1989 em relação a dezembro de 1988 alcançou 1.972,92% (maior índice já registrado no país naquele ano), e no último mês de seu governo em março de 1990 a inflação estava em 82% ao mês registrando assim uma percentagem anual de 6.390,52% (março de 1990 – março de 1989)⁷³. Todo este contexto que sucedeu o fim do regime militar, marcou a história brasileira, ficando conhecida como “década perdida”.

Marangoni (2012), destaca, citando Plínio de Arruda Sampaio, que à época da Constituição de 1988 ao se referir ao desenvolvimento econômico brasileiro, duas características deveriam ser observadas: a) condições de infraestrutura (transportes, comunicação, energia etc.), e b) aspectos humanos (saúde educação, organização social etc.) e termina sua exposição apontando que o ano de 1982 foi marcado por uma elevação na taxa de desemprego, bem como, a educação e a saúde “viam” seus

⁷³ Disponível em: <https://www.inflation.eu/pt/taxas-de-inflacao/brasil/inflacao-historica/ipc-inflacao-brasil-1987.aspx>. Acesso em: mai. De 2020.

recursos diminuiriam cada vez mais. (MARANGONI, 2012). Logo, os efeitos da crise e da alta da inflação rebateram diretamente sobre a classe trabalhadora que assistiu à diminuição de seu poder de compra, falta de empregos, rebaixamento dos salários, políticas públicas com sérias dificuldades, entre outras contradições.

No ano de 1990 é editado um importante livro e que merece ser debatido entre os pesquisadores e pesquisadoras alinhados a crítica da economia política, este nos ajuda a compreender a política econômica da década em debate, *“Livre para crescer: propostas para um Brasil moderno”*, pela Federação das Indústrias de São Paulo (FIESP), muito embora, sejam válidas as críticas realizadas ao governo e seu pacote de medidas, principalmente em relação à “década perdida”, não podemos romantizá-la, pois, a crítica da FIESP endereçada ao governo não vai diretamente a sua “má gestão”, mas sim, em relação à sua intervenção na economia (ainda que parca), ou seja, a FIESP defendia já nos anos 1990 uma política de privatização das empresas públicas.

O Brasil está doente. O processo inflacionário tem resistido a todas as terapias. A estagnação econômica já dura uma década e o país caminha assolado por violência, corrupção e decadência de valores. A desigualdade social é escandalosa. (...). Em termos políticos, atingimos o alvo: em termos econômicos, perdemos o rumo. (...). Não há firmeza no combate ao déficit público, por que reduzi-lo não faz sentido se quisermos menos Estado na economia, mas não faz tanto sentido se o objetivo for aumentar a estatização no país. Essas questões ainda estão sem resposta: assim, a sociedade brasileira não consegue encontrar solução para muitos de seus problemas: estamos sem projetos para o futuro. (FIESP, 1990, p. 14-15).

Com a economia em crise, cofres públicos vazios, educação e saúde em colapso, outros setores públicos sofreriam ainda mais os impactos da recessão econômica e da política adotada por José Sarney, a exemplo, o setor portuário. Visto o “fechar de olhos” do governo para esta indústria de transportes, um grupo de empresários privados, criam em 1989, a Associação Brasileira de Terminais Portuários Privativos (ABTP)⁷⁴. Com sede em Brasília/DF, a ABTP é uma empresa sem fins lucrativos e atualmente administra cerca de 100 portos brasileiros arrendados ou privativos que estão dentro ou fora dos portos organizados. As atividades administradas pela associação representam em média 145% do PIB brasileiro e 70% da movimentação de mercadorias nos portos nacionais. Dentre seus principais

⁷⁴ A ABTP, teve atuação direta na redação e luta pela aprovação da Lei nº 8.630/1993. A mesma como veremos em breve, permite que as atividades e serviços portuários possam ser privatizados. Advém daí o explícito interesse da ABTP pela aprovação da citada lei.

objetivos podemos citar: a) defesa do desenvolvimento do setor portuário nacional junto às esferas governamentais; b) proporcionar a relação entre público e privado no setor portuário; c) atuar na defesa dos princípios e dispostos da Lei nº 8.630/1993; d) instituir nos portos um novo modelo flexível de relações de trabalho, entre outros.

O lento percurso para a modernização dos portos nacionais iniciado nos anos 1970 é continuado a passos lentos e graduais ao longo dos anos 1980, foi apenas em 1986 em que se elaborou um Plano de Desenvolvimento Portuário (1986-1989), em que se previa uma série de investimentos no setor de transportes marítimos, bem como, foi elaborado outro projeto mais abrangente, o Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes (PRODEST). Em seu relatório sobre os portos brasileiros sustenta a falta de uma política específica para o sistema portuário nacional.

Sendo assim, o PRODEST atuaria e investiria em três pontos: racionalização das atividades nos portos, qualificação e treinamento da força de trabalho portuária e investimentos no reaparelhamento e modernização dos portos. Queiróz, Lara e Mariano (2019) expõe que para os operadores portuários, é de extrema necessidade que a força de trabalho não apenas se qualifique, mas também, que se adéque ao discurso ideológico do capital cujo objetivo principal é ficar comprometido com a missão, visão da empresa.

Para aqueles que não buscam se qualificar para a operação com contêineres, portêineres etc. lhes sobrarão quando existir, os trabalhos mais extenuantes, mal remunerados, a exemplo, citamos o trabalho da peação e despeação de contêineres. A previsão de investimentos distribuir-se-iam ao longo dos três anos de vigência do plano com a seguinte fração (Em Cz\$):

Tabela 1: Previsão de investimentos em Cz\$, nos portos (1986-1989).

| Ano | Racionalização das atividades nos portos | Investimentos no reaparelhamento e modernização dos portos | Qualificação e treinamento da força de trabalho portuária |
|-------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| 1986 | - | 1.325,31 | - |
| 1987 | 20,06 | 2.945,42 | 4,18 |
| 1988 | 14,93 | 5.622,12 | 10,82 |
| 1989 | 4,00 | 4.677,14 | 10,00 |

Fonte: Elaboração própria, a partir das informações de Goularti Filho (2007, p. 476)

No ano de 1988 uma revisão seria realizada no citado plano, seu tempo de atuação seria ampliado até 1991, entretanto, com a chegada de Fernando Collor a presidência, o PRODEST entrou para o esquecimento. Neste contexto, ainda em fins da década de 1990 o sistema portuário nacional, apresentava os gargalos que impediam seu desenvolvimento e modernização, em razão da falta de investimentos e interesse do setor público. “A criação da Portobrás foi mais uma tentativa ilusória de que, com apenas uma nova organização institucional, os problemas portuários seriam solucionados. Ledo engano, a espera continuava”. (GOULARTI FILHO, 2007, p. 480).

Com a chegada de Collor a presidência ‘novos ares’ soprariam aos portos nacionais, *mas para o capital*, pois, ao Collor adotar o receituário neoliberal, o Estado passou a intervir cada vez menos nos assuntos econômicos, o setor privado se animou, uma vez que a tempos já vinham pressionando o governo a privatizar os portos, pois, de acordo com eles, essa seria a única forma para solucionar os problemas dos portos brasileiros e inseri-los no mercado mundial de movimentação de mercadorias. (Idem). Silva (2003), destaca que neste contexto, não apenas o porto de Itajaí como os demais portos organizados nacionais, ficaram desorientados, pois, com a posterior extinção da Portobrás, estar-se-ia dando o primeiro passo para a exploração das atividades portuárias pela iniciativa privada. Paiva (2006), ressalta que no alvorecer da década de 1980, os portos brasileiros entraram em sua terceira geração, sendo a primeira anterior a 1960 – as atividades nos portos se restringiam ao transporte terra – mar e se concentravam nas movimentações e armazenagem de mercadorias, bem como, como vimos anteriormente parca atuação do setor público e a segunda de 1960 a 1980 – trabalho em conjunto governo e autoridades portuárias, além da movimentação e armazenagem de mercadorias as atividades se distribuíam também na embalagem e etiquetagem de cargas, bem como, ainda que irrisórias foram realizadas obras de ampliação e investimento no desenvolvimento das forças produtivas.

Ao passo que a movimentação de cargas via contêiner expandia-se cada vez mais nos portos mundiais, os portos brasileiros tiveram de se adaptar a esta “nova” onda tecnológica, de modo a se inserir no mercado competitivo de transporte de mercadorias. Tais transformações, “trouxeram” novas características ao sistema portuário e suas atividades, tais quais destacamos: maior velocidade na movimentação de cargas, expansão das atividades intermodais (tráfego misto de modalidades de transporte), surgimento de novas cadeias logísticas, construção de

portos para a realização de transbordo de mercadorias, monitoramento das mercadorias em tempo real, entre outras. Cruz (2016, p. 154), nos alerta que

Em muitos casos, as estratégias logísticas atenuam os estrangulamentos e as deficiências existentes no sistema viário nacional, sem que isso signifique melhorias no quadro da materialidade. Assim, adotar novas rotas – mais curtas, com maior fluidez e com melhores condições de sinalização e asfaltamento (este último, no caso do modal rodoviário) – influencia os custos de transportes. No caso do transporte marítimo, muitas vezes, os armadores optam por atracarem nos portos que apresentam melhores condições infraestruturais e de profundidade nos berços de atracação para que possam receber embarcações de maior calado, bem como na realização de mais escalas para utilizarem a capacidade máxima dos navios (evita-se a ociosidade da capacidade de escoamento de cargas).

Logo, para o capital a eficiência/eficácia das infraestruturas dos portos são de extrema importância para a circulação do capital mercadoria, ou em termos marxianos falando, para que o mais-valor produzido na esfera da produção se realize. (Voltaremos a esta análise posteriormente, ao destacarmos a importância dos portos para a mundialização do capital).

Emerge desta demanda, a importância do setor de transporte e mais especificamente do sistema portuário nacional para a mundialização do capital e circulação de mercadorias. Neste sentido, concordamos com Queiróz e Geraldo (2015a, p. 33), ao estabelecerem que “Os portos representam uma posição central no capitalismo global por realizarem a troca de mercadorias e por estabelecerem relações conjuntas de trabalhadores, empregados e oficiais do Estado, nas quais coexistem diferentes formas de trabalho articuladas”. E para a realização desta movimentação do capital mercadoria, a força de trabalho portuária possui um papel seminal para a “... valorização desta indústria de transporte”. (COSTA, 2015, p. 163), entretanto, as atividades desenvolvidas pelos trabalhadores portuários nos cais nacionais, são uma das molas propulsoras do desenvolvimento da economia nacional, regional e/ou municipal - aqui no caso, citamos o porto de Itajaí, que está sob a administração do Município (RAMONIGA, 2010).

Não nos alongaremos sobre a questão da logística, pois, retornaremos em breve ao debate, por fim, vale mencionar as análises do economista Pedro Brito, que foi ministro do Estado e Integração Nacional entre março de 2006 e março de 2007, destaca que “... A logística é fundamental para o desenvolvimento econômico do Brasil, considerando as demandas necessárias à sustentação da expansão que se projeta para os próximos anos”. (BRITO, 2010, p. 33). E continua ressaltando que a

logística tem de ser entendida/analísada enquanto elemento fundamental e estratégico para o desenvolvimento da economia nacional. A partir dos anos 1990, com a intensificação da mundialização do capital, da movimentação de mercadorias e, por conseguinte do mercado competitivo, entre outros, ver-se-ia a eminente necessidade de uma reorganização do processo de produção e de circulação de mercadorias, neste contexto, uma “nova” palavra de ordem passou a figurar na indústria de transportes “redução do tempo e dos custos”, sendo os portos o principal meio de transporte que passaria a ser utilizado.

Tais reorganizações que ocorreram no processo de produção e circulação tinham por objetivo, atender as demandas do consumidor final que também demandava, redução dos custos e do tempo de compra e entrega de suas mercadorias. Não por outro motivo, que diversas empresas como: Magazine Luíza, Casas Bahia, Mercado Livre, Amazon, Americanas, entre tantas outras, tem se utilizado de uma rede própria de transportes e/ou de convênios com empresas de logísticas terceirizadas, algumas destas ofertam até frete grátis, como é o caso da Amazon, que para aqueles/aquelas que possuem uma conta no Prime Vídeo não pagam frete na compra de mercadorias ofertadas pela empresa, para além desta funcionalidade, seus assinantes (por apenas R\$ 9,90 por mês) tem acesso a canais de entretenimento (filmes, séries, músicas etc.). Logo, se nas décadas anteriores houve um avanço sobre a captura da subjetividade do trabalhador, agora este avanço intensifica-se, sobre o “tempo de não trabalho”.

Finalizando o debate sobre o governo Sarney, salientamos que envelopado num turbilhão de contradições, equipes econômicas rotativas, medidas político-econômicas fracassadas, profundas críticas seja da classe trabalhadora, seja do empresariado a seu governo, entre outras, Sarney perdia cada vez mais prestígio e com a aproximação das eleições presidenciais de 1989, os principais candidatos ao pleito se utilizaram destes artifícios como plataforma de campanha.

Em 1989 brasileiros e brasileiras foram as urnas votar pela primeira vez após 21 anos de regime militar, outra particularidade daria destaque as eleições daquele ano, o número de candidatos disputando o cargo presidencial, ao todo foram vinte e dois candidatos. Dentre os principais estavam: Fernando Collor de Mello (PRN), novamente destaca-se aqui o papel da Rede Globo de Televisão, esta que já havia apoiado o golpe civil-militar, apoiado Sarney, passaria agora a apoiar a plataforma política de Collor de Mello. Collor de Mello, era um jovem governador do estado de

Alagoas e neto de Lindolfo Collor, figura conhecida no cenário político nacional, primeiro Ministro do Trabalho (indicado por Getúlio Vargas) e sócio da Rede Globo de Televisão (na qual possuía uma reprodutora no estado de Alagoas), esta realidade o fez adotar uma plataforma de campanha basicamente midiática (SANTOS, 2021

Além de Collor e seu slogan da “caça aos marajás” e a promessa de um “novo Brasil”; o líder sindical dos metalúrgicos do ABC Luiz Inácio Lula da Silva (PT) que encantou multidões com sua vinheta “Lula lá, brilha uma estrela”; Leonel Brizola (PDT), antigo político conhecido no Brasil; Mario Covas (PSDB), figura conhecida em São Paulo; Paulo Maluf (PDS), que havia sido candidato da situação quando Tancredo Neves foi eleito indiretamente e Enéas (PRONA), político irreverente e radical em suas explanações, quem não se lembra de sua longa barba e de seu jargão rouco “Me nome é Enéas”. A apuração das urnas teve como resultado Fernando Collor de Mello com 30% dos votos e Luiz Inácio Lula da Silva com 17% dos votos, o terceiro foi Leonel Brizola com 16% dos votos, sendo assim, a disputa eleitoral iria para segundo turno, marcado para o dia 17 de dezembro de 1989, ao final das apurações Collor de Mello sagra-se vencedor com 53% dos votos ao passo que Lula recebera 46%, uma margem extremamente pequena, a polaridade entre esquerda e direita teria naquelas eleições início.

Fernando Collor de Mello, ou autoproclamado “caçador de marajás”, subiu ao palácio do Planalto no dia 15 de março de 1990, se tornando o 32º presidente da República brasileira, se mantendo no cargo até o ano de 1992, quando então envolvido em escândalos de corrupção é alvo de *impeachment* e deixa o cargo, em seu lugar assume seu vice, Itamar Franco. Durante sua campanha, Collor, cresceu nas intenções de voto devido sua plataforma de campanha, prometendo o controle da inflação, desenvolvimento econômico, reformas políticas, entre outras. Seu jargão mais conhecido foi o da “caça aos marajás”, tendo como alvos principais a corrupção e os funcionários públicos com altos salários, bem como, a endereçada aos trabalhadores e trabalhadoras, com a seguinte frase, “não fale em crise. Trabalhe”.

Ao assumir o cargo presidencial, Collor de Mello se depara com uma inflação de 82,39% (março de 1990 – fevereiro de 1990). Sua primeira medida é na seara econômica, colocando em prática seu Plano de Reconstrução Nacional, que consistia basicamente em: confisco à poupança, cujo objetivo era conter a alta da inflação e o fortalecimento da nova moeda, o cruzeiro, que viria a substituir o cruzado novo, nos primeiros meses de 1990 (um cruzeiro equivaleria a um cruzado novo). Ainda em

relação ao confisco da poupança, Collor limitou o saque a 50 mil cruzeiros. Ademais seu plano previa o congelamento dos preços dos produtos ao passo que aumentara a taxa de juros; corte nas despesas públicas; adoção da política de privatização de empresas públicas; redução de impostos para mercadorias provenientes de outros países, entre outras. Collor acreditava que contendo a liquidez, poder-se-ia também, conter a alta da inflação, entretanto, isto funcionaria apenas por alguns meses, uma vez que sem liquidez não há possibilidade da economia se manter em funcionamento, tampouco, se desenvolver (SANTOS, 2021).

Tais medidas tinham como principais finalidades: a redução da intervenção estatal na economia, redução do número de funcionários públicos, abertura do mercado brasileiro para o grande capital, bem como, a privatização de empresas estatais, sob o discurso principal de que estas traziam mais prejuízos que ganhos aos cofres públicos, ao colocar seu plano político em prática, Collor não estava senão, abrindo as portas do país para a adoção do receituário neoliberal.

Cabe ainda mencionar mesmo que em breves palavras, junto a Dardot e Laval (2016, p. 68-69), o neoliberalismo é diferente de novo liberalismo. Ao passo que o segundo consiste em uma revisitação dos aparatos jurídicos, morais, políticos, econômicos e sociais que proporcionam a todos e todas a “liberdade”. O neoliberalismo, vêm enquanto uma separação do “novo liberalismo” em certos aspectos, e em outros, surge enquanto uma alternativa “aos tipos de intervenção econômica e reformismo social pregados pelo ‘novo liberalismo’”. Ele compartilhará amplamente a primeira proposição com o último”. (Ibidem). Em últimas palavras:

... os neoliberais opõem-se a qualquer ação que entrave o jogo da concorrência entre interesses privados. A intervenção do Estado tem até um sentido contrário: trata-se de não limitar o mercado por uma ação de correção ou compensação do Estado, mas de desenvolver e purificar o mercado concorrencial por um enquadramento jurídico cuidadosamente ajustado. Não se trata mais de postular um acordo espontâneo entre os interesses individuais, mas se trata de produzir as condições ótimas para que o jogo de rivalidade satisfaça o interesse coletivo. (DARDOT e LAVAL, 2016, p. 69).

Não obstante, a “virada” a esta nova racionalidade política, social e econômica não surge da noite para o dia, tampouco em razão exclusiva da crise do capital dos anos 1970-1980, mas também, acompanhou a luta ideológica em que se criticava veementemente, as políticas de Estado de Bem-Estar (Idem, p. 193). Ou seja, de acordo com o discurso neoliberal, o indivíduo tinha de condicionar a reprodução de sua vida por si mesmo, sem o amparo do Estado, não por outro motivo, que um dos

principais pontos da política neoliberal, a onda de privatização de empresas estatais, foi adotada não apenas por Collor. Assim, ao adotar as égides neoliberais, o Estado passa a incentivar a lógica da concorrência, nesta concorrência que se mostra cada vez mais desigual, advertimos parafraseando Galeano (2018, p. 17), “... alguns se especializaram em ganhar e outros em perder”. Neste contexto, não apenas o Estado passa a se adaptar e incentivar o receituário neoliberal, mas, também, introjeta na sociedade o pensamento de que cada indivíduo é empreendedor de si mesmo. (DARDOT e LAVAL, 2016). Ou seja, “O homem neoliberal é o homem competitivo, inteiramente imerso na competição mundial. (Idem, p. 322). Logo, o individualismo está no cerne da política neoliberal, e ao assumirem tal perspectiva, os indivíduos “... buscam a maximização de sua utilidade ou bem-estar por meio de relações contratuais em que os benefícios são comparados com os custos ...” (VOGEL, 2013, p. 60). Entrementes, a política neoliberal se utiliza de uma “arma” que vezes ou outras coopta a classe trabalhadora a irem a seu favor, pois, se utilizam do discurso de que não estão falando em revogar direitos, mas sim, de negociá-los diretamente com os trabalhadores e trabalhadoras (VOGEL, 2013, p. 63).

Neste contexto, muito embora esteja se referindo ao contexto inglês, Antunes (2009, p. 91), relembra que “A vigência do projeto neoliberal, com seus enormes significados na estruturação jurídico-política e ideológica, e o processo de reestruturação produtiva do capital acabaram acarretando enormes consequências no interior da classe trabalhadora...”. Destacando-se: precarização estrutural do trabalho, flexibilização, multifuncionalidade, derruição dos direitos trabalhistas, avanço da informalidade, incentivo ao empreendedorismo, entre outras, sendo assim, como consequências diretas têm-se: aumento da informalidade, redução da força de trabalho, rebaixamento de salários, intensificação das atividades desempenhadas, deterioração da saúde do trabalhador e da trabalhadora, multifuncionalidade etc.

Realizado este breve debate, voltemos, ao debate sobre o governo de Collor de Mello. O plano de Collor ao ser posto em prática, não gerou as consequências esperadas – uma onda de recessão econômica se instaurou no país, assim como, houve uma queda nos preços das mercadorias nacionais, ao “fechar” empresas federais como alternativa de superá-las o presidente lança então o Plano Collor II que entre outras ações previa: redução de 10% dos gastos do governo, ataque a sonegação de impostos, ampliação de impostos sobre operações financeiras, incentivo a busca de investimentos do setor privado etc. porém, tal plano novamente

se mostra fracassado, instaurando assim, uma completa crise econômica e político-institucional no país.

Destaca-se ainda, e aqui convergindo ao objeto de nossa pesquisa, no que se refere ao marco jurídico portuário brasileiro, a sanção da Lei nº 8.029 de 12 de abril de 1990, que dispõe sobre a extinção e dissolução de entidades sob a administração do Governo Federal, entre elas a Portobrás, que havia sido criada ainda em 1975 durante o regime militar. Conforme expresso no art. 4º alínea I “É o poder executivo autorizado a dissolver ou a privatizar as seguintes entidades da administração pública federal. I – Empresa de portos do Brasil S.A. Portobrás”. (BRASIL, 1990a). Ou seja, mais do que autorizar a “extinção” de empresas estatais, a referida lei, autorizava ainda a privatização das mesmas, ao todo foram privatizadas 18 empresas estatais entre os anos de 1992 e 1993 (estão inclusas as privatizações no governo de Itamar Franco). Neste contexto, conforme ressalta Ramoniga (2010, p.119):

A intervenção do Estado ocorre pelo planejamento e/ou pela elaboração de normas para o disciplinamento da economia, em conformidade com a corrente política econômica, por exemplo: as tarifas alfandegárias os contratos de concessão de serviços públicos a empresas particulares, privatização dos serviços portuários e o transporte aquaviário.

Mencionamos ainda o Decreto nº 99.244 de 10 de maio de 1990⁷⁵, que dispõe sobre a criação da Secretaria Nacional de Transportes (SNT) e do Departamento Nacional de Transportes Aquaviários (DNTA), estando estes diretamente subordinados ao Ministério da Infraestrutura, as atribuições do DNTA estão expostas no art. 227 do citado decreto. O mesmo é revogado pelo Decreto nº 9.917 de 18 de julho de 2019, que, revoga outros 322 decretos editados anteriormente. Já o Decreto nº 99.475 de 24 de agosto de 1990⁷⁶, versa sobre a descentralização da administração dos portos, hidrovias entre outras atribuições.

Contrariamente à sua plataforma de campanha, Collor, não soluciona a crise instaurada no país. Ao sair no ano de 1992, entrega nas mãos de Itamar Franco um país com uma inflação de aproximadamente 25% ao mês. No entanto, a maior contradição de seu governo foi, a corrupção. Collor, que havia prometido o combate

⁷⁵ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D99244.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%2099.244%2C%20DE%2010,Minist%C3%A9rios%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAsncias.. Acesso em: mai. de 2020.

⁷⁶ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D99475.htm#:~:text=DECRETO%20No%2099.475%2C%20DE,menciona%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAsncias.. Acesso em: mai. de 2020.

massivo a corrupção, foi acusado de se envolver em diversos destes casos: e talvez o mais emblemático tenha sido, o caso PC Farias, as investigações apontavam que Farias recebia elevadas quantias em dinheiro, e, em troca facilitaria que os empresários recebessem verbas públicas. Ante a tantos escândalos é instaurado uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), que após investigações comprovava o envolvimento de Collor no esquema. Tal situação leva milhões de brasileiros e brasileiras as ruas, com seus rostos pintados em verde e amarelo e aos gritos “Fora Collor”, exigindo seu *impeachment*, tal manifestação ficou popularmente conhecida como, “caras pintadas”.

“Ouvindo” o movimento que ecoava e juntava multidões nas ruas, em setembro de 1992, a câmara aprova com 441 votos a abertura do processo de impedimento do presidente, a votação iria agora para o Senado Federal, com o receio de ter seus direitos políticos cassados, Collor, renuncia à presidência no dia 29 de dezembro de 1992. Entretanto, o senado o considera culpado das acusações (em 1995, o Superior Tribunal Federal (STF) o consideraria inocente das acusações de corrupção) e, o condena por crimes de responsabilidade, perdendo seus direitos políticos por oito anos (na atualidade Collor é desde 2007 senador pelo Estado do Alagoas), quem assume em seu lugar é seu vice Itamar Franco. De acordo com Santos (2021), ao se concretizar o processo de *impeachment* de Collor, estar-se-ia encerrando, o ciclo da ditadura no país.

Itamar, assume o cargo presidencial no dia 29 de janeiro de 1993, pouco se pode falar de seu mandato, pois, o mesmo ficaria à frente do país apenas por um ano, com o desgaste de seu governo visto a crise político-institucional deixada por Collor, Franco, não concorre as eleições de 1994. Com vistas a recuperar a estabilidade ao país, busca uma política de aliança governamental entre distintos partidos políticos, em especial, com o Partido Movimento Democrático Brasileiro (PMDB atual MDB) e o Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), ainda em 1993, conforme expresso na seção, “Ato das disposições constitucionais transitórias”⁷⁷, é realizado um plebiscito em que consultaria a população sobre o sistema político a ser adotado no país, o resultado final foi pela continuidade do sistema presidencialista.

⁷⁷ Art. 2º “No dia 7 de setembro de 1993 o eleitorado definirá, através de plebiscito, a forma (república ou monarquia constitucional) e o sistema de governo (parlamentarismo ou presidencialismo) que devem vigorar no País”. (BRASIL, 1988). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: mai. de 2020.

2.2.1 O avanço neoliberal nos portos brasileiros: “Lei de modernização” ou “Lei de privatização dos portos”?

Em nossas páginas anteriores realizamos um breve parêntese sobre o discurso neoliberal e seu “aceite” pelo Estado brasileiro no início da década de 1990. Com o fim da Guerra Fria e a queda do Muro de Berlim outros países entrariam no cenário do comércio mundial, neste contexto, um aumento da movimentação de mercadorias entre os diferentes países do globo se fez presente. Sendo, o setor portuário, um dos principais, senão o principal modal de transporte a ser utilizado para o escoamento das mesmas. Consequentemente, os portos, tornar-se-iam, em uma das principais fontes de geração do Produto Interno Bruto de um país e/ou região, a exemplo, o Brasil. Os portos brasileiros são responsáveis por aproximadamente 90% do escoamento de mercadorias de exportação e importação, segundo apontam os dados da ANTAQ, o setor portuário brasileiro (portos organizados, terminais autorizados e arrendados), movimentaram aproximadamente no ano de 2021, 1,20 bilhão de toneladas, um crescimento de 4,8% em relação ao ano de 2020⁷⁸.

Fleury (2007), ressalta que um dos principais efeitos da mundialização do capital é o crescimento do comércio mundial, o autor expressa ainda que entre os anos de 1995 e 2003 o crescimento do comércio mundial foi o dobro da taxa do PIB mundial. No Brasil não foi diferente, no mesmo período, o montante de transações comerciais (importações e exportações), saltou de US\$ 80 bilhões para US\$ 120 bilhões, sendo o modal marítimo o principal responsável pela movimentação destas mercadorias, correspondendo à aproximadamente 95% do montante total exportado e importado.

Não obstante, capital e governo, discursavam que ao passo que os mais diversos países estavam se adaptando a “nova” onda neoliberal, “modernizando”, “privatizando” seu sistema portuário, o Brasil estava preso a um sistema arcaico e ineficiente, perdendo assim espaço no cenário competitivo mundial de transbordo de mercadorias. Assim no discurso por eles preparado, a lei de 1993 promoveria as necessárias transformações para que o sistema portuário nacional se adequasse as exigências internacionais. Nas palavras de Manteli (2010), um dos maiores expoentes na luta pela aprovação da lei de 1993, “a qualidade dos portos não melhorava porque

⁷⁸ Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/transito-e-transportes/2022/02/setor-portuario-bate-recorde-e-movimenta-mais-de-1-2-bilhao-de-toneladas-em-2021>. Acesso em: fev. de 2022.

todo o sistema era estatizado” (MANTELI, 2010, p. 36). Neste ínterim, este foi um dos principais objetivos alcançados pelo capital, com a aprovação da lei em tela de acordo com Brasil (2001b, p. 43):

A tendência da política de governo no Brasil para o setor é reduzir ao mínimo sua participação nos projetos e investimentos, transferindo tal responsabilidade, quando possível, para o setor privado. Paralelamente, deve-se estudar, junto com a Administração do Porto, uma solução que possa incluir a tomada de recursos de terceiros ou o aumento de sua receita própria gerada pela tarifa ou pelas rendas de outros empreendimentos. A participação financeira direta do governo federal deve constituir-se na última instância, esgotadas todas as outras possibilidades.

Entretanto, apenas a privatização dos terminais portuários, não seria suficiente para os anseios do capital, era necessário também, que o capital incidisse diretamente sobre a força de trabalho portuária, o capital queria “liberdade para trabalhar, liberdade para contratar, liberdade para operar”. (MANTELI, 2010, p. 45). E para tal atingir tal objetivo, era necessário retirar das mãos dos sindicatos a responsabilidade pela administração da força de trabalho e repassá-la a um órgão aliado aos interesses do capital, assim é então criado o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), que passaria a ter todas as atribuições antes inerentes aos sindicatos.

Diéguez (2014) em sua tese de doutoramento, disserta que capital e governo ao redigir o projeto de “modernização dos portos”, buscavam essencialmente como já asseveramos, a inserção do país na economia mundial, “... levando-os a empreender uma cruzada de difamação aos portos na mídia brasileira” (Idem). A autora se refere aqui a odisseia midiática realizada desde os anos de 1991, quando o então Projeto de Lei 8/1991, ainda estava em trâmite. Neste contexto, um número considerável de matérias fora ao ar nos principais veículos de comunicação do país, tais, versavam em especial sobre ineficiência e ineficácia do sistema portuário nacional.

Uma vez mais mídia, Estado e capital jogavam na força de trabalho toda a culpa pela ineficiência e custos das operações portuárias. A despeito disto, Manteli (2010), entusiasta assíduo da lei 8.630 e da privatização dos portos, expõe que:

Considerando a retrógrada realidade portuária vigente na época, a ABTP entendeu que aquele projeto de lei, que acabaria se transformando na Lei dos Portos, mesmo com algumas impropriedades, constituía para o país, um grande avanço na tentativa de modernizar os portos brasileiros. O projeto estabelecia um novo regime jurídico de exploração, priorizando a privatização, a quebra do monopólio dos sindicatos dos estivadores e a liberdade para os terminais privados operarem, querendo cargas de terceiros como forma de otimizarem as suas instalações portuárias, que requeriam pesadas inversões financeiras. Na realidade, o Governo Federal estava

começando a derrubar o ‘muro de Berlim’ que mantinha o sistema portuário brasileiro em um atraso não inferior a trinta anos, se comparado com os portos internacionais mais desenvolvidos. (MANTELI, 2010, p. 46).

Tal qual Manteli (2010), Oliveira (2000), evidencia que a “única” alternativa no momento para que se eliminasse os gargalos que prendiam os portos ao arcaísmo histórico, seria a aprovação imediata da “lei de modernização dos portos. Sendo pelo autor destacado, que uma das principais conquistas advindas com a lei de 1993 foi a autorização concedida aos terminais privados na área do porto organizado, movimentarem cargas de terceiros (Art. 4º inciso 2º b da Lei nº 8.630/1993), 20 anos depois tal disposto se estenderá para os terminais de uso privado fora da área do porto organizado, ao eliminar a distinção entre cargas próprias e cargas de terceiros.

Neste sentido, em concordância com as manifestações a favor da privatização dos portos já defendida, por Manteli (2010), Oliveira (2000) - Vale (1995, p. 11), também demonstra sua posição ao se expressar que “Porto é comércio, é competição e é desenvolvimento. Liberdade no encontro e sucesso no empreendimento. Abertura dos portos”. Prosseguindo em suas análises, o mesmo ressalta ainda que sem a privatização “... a mudança não acontece. O trabalho não acontece. A riqueza não acontece. O desenvolvimento não acontece. O Brasil não acontece”. (VALE, 1995, p. 19).

No entanto, o mesmo não expressou, ou deliberadamente se esqueceu de mencionar que também não ocorreu o atendimento a demanda dos trabalhadores que historicamente assistiram os ventos do “progresso” levarem consigo seus direitos. Também, nem pudera mencionar, pois, assim como os demais adeptos a privatização dos portos, joga sobre os ombros da força de trabalho a culpa, o ônus da ineficiência dos portos nacionais, indo um pouco mais além de seus compatriotas, asseverando que “Daí porque um porto não pode aumentar sua produtividade, conter seus custos, sem a redução do excesso de mão-de-obra e sem oferecer conexões intermodais e tecnologias modernas”. (VALE, 1995, p. 22).

Realizada esta análise inicial, um questionamento deve ser respondido antes de prosseguirmos com nossa pesquisa. Em termos estritos, o que a lei de 1993 trouxe para os portos nacionais? Brevemente elencaremos seis dos principais objetivos da debatida lei: a) permitir que empresas privadas explorem as atividades portuárias; b) buscar no setor privado investimentos na infraestrutura portuária, em contrapartida, o governo lhes aprovava o arrendamento ou concessão para exploração dos portos; c)

conceder aos terminais de uso privado a movimentação de cargas de terceiros; d) estimular a concorrência nos portos entre os terminais privados e instalações de uso público; e) entregar nas mãos do capital a gestão da força de trabalho e f) redução do tempo de transporte de mercadorias, bem como os custos com as operações de carga e descarga de mercadorias.

Destacamos junto a Manteli (2010), que o primeiro passo dado pelos empresários do setor portuário foi dado ainda em 1989 com a criação da Associação Brasileira de Terminais Privados (ABTP) e lá nasceu o primeiro escopo da Lei nº 8.630. Manteli (2010), destaca ainda que a época da redação da mencionada MP, o então Ministro da Justiça Jarbas Passarinho, intercede no debate e aconselha que Collor, encaminha-se a mesma enquanto um Projeto de Lei (PL) e não como MP, pois, enquanto PL, "... teria melhores condições de aprovar as reivindicações por mudanças, discutindo-as com os parlamentares e demais segmentos sociais interessados nos portos" (MANTELI, 2010, p. 53). E assim, o foi realizado, encaminhou-se um PL com 11 artigos, protocolado na Câmara dos Deputados no dia 25 de fevereiro de 1991, cuja emenda versava:

Dispõe sobre a prestação de serviços de movimentação de mercadorias, armazenagem, transporte, vigilância e demais serviços correlatos ou afins nos portos, a construção e exploração de instalações portuárias, a estruturação de tarifas portuárias, e da outras providências. (BRASIL, 1991).

Segundo as explanações ainda de Manteli (2010), ao longo das discussões sobre o PL nº 8/1991, existiu uma total abertura para discussões, durante o trâmite do mesmo participaram das discussões: sindicatos dos portuários, governo e empresários do setor de transportes e após diversos diálogos foi enviado o documento para a apreciação do Senado Federal. Entretanto, conforme destaca Diéguez (2014), a tramitação do PL até a aprovação, bem como, pós aprovação da lei de 1993, não se deu livre de resistências e foi um contexto marcado por "... demissões, greves, paralisações, resistências, negociações e readmissões". (DIÉGUEZ, 2014, p. 219). A exemplo, a autora cita a greve iniciada no dia 28 de fevereiro de 1991 reconhecida pela mesma como a maior greve até então ocorrida na Companhia Docas de São Paulo (CODESP). Os trabalhadores em greve reivindicavam pela readmissão de 5.372 trabalhadores portuários que haviam sido demitidos dias antes, a greve dos trabalhadores da CODESP, contou com a solidariedade de grande parte da sociedade

civil santista, durante a greve os trabalhadores manifestaram que só retornariam as atividades, se e somente se, todos os que foram demitidos retornassem ao trabalho. A reivindicação foi atendida e no dia 1º de março, o então presidente Collor de Mello em um só documento readmitiu todos os trabalhadores, não obstante, se aproveitando da força do seu movimento a força de trabalho portuária santista manifestou suas contestações em relação a “lei de modernização dos portos”.

O dia 28 de fevereiro se tornou um marco na luta sindical, sendo instituído via Lei Municipal nº 804 de 28 de novembro de 1993, como o dia da resistência portuária. A resistência dos trabalhadores no que se refere ao PL nº 8, ia de encontro ao perigo real e imediato que se avizinhava, a privatização dos portos. Conforme nos relata Diéguez (2014, p. 46):

... por mais que agentes queiram dizer, a partir de suas estratégias no campo portuário, que o que aconteceu no setor portuário brasileiro foi modernização, o que se viu foi uma privatização completa: de terras, operações e trabalho. Aquilo que ainda se mantinha sob a égide do poder público ou sobre o controle da sociedade civil foi posto nas mãos do capital, em um discurso de “salvação”, afinal, só há equilíbrio, perfeição e justiça no “império do mercado”.

Durante uma reunião em resposta ao então senador Mario Covas (PSDB) à época aliado aos anseios dos estivadores, Manteli (2010) que era aliado aos interesses do capital, expressa sua opinião sobre a administração da força de trabalho nas mãos do sindicato, “... é uma administração do homem pelo homem, no qual o trabalhador não tem garantias, não tem férias, fundo de garantia, 13º, nem é treinado. Ele é um explorado pela diretoria do sindicato”. (MANTELI, 2010, p. 54). Não é aqui o momento de defendermos se existia ou não uma exploração do sindicato sobre os trabalhadores, entretanto, é necessário que se saliente, aprovada a lei, os trabalhadores passaram a ter sua força de trabalho administrada por um órgão aliado aos interesses do capital. Finalizando sua crítica a classe trabalhadora portuária, Manteli (2010) ressalta ainda, não existir quaisquer interesses/preocupação dos trabalhadores pelo desenvolvimento do país, uma vez que:

... enquanto lutávamos pela modernização da arcaica legislação vigente, aviões supersônicos cruzavam os céus e navios impulsionados por energia atômica singravam os mares. Mas o Brasil insistia em permanecer parado no tempo. Não no que diz respeito à utilização de modernos meios de transporte, mas sim nas estruturas que deveriam lhes dar suporte. Os portos brasileiros, regidos por um universo de leis paternalistas, pareciam instituições feudais. (MANTELI, 2010, p. 58).

Após dois anos de trâmite no Congresso Nacional o projeto de Lei nº 8/1991, foi transformado e aprovado como lei no dia 28 de fevereiro de 1993. O PL que inicialmente possuía 11 artigos se transformou na Lei nº 8.630/1993 com 76 artigos. Dentre seus principais pontos e estrutura a lei: em seu artigo primeiro, alínea 1 está a concepção do porto organizado, “... construído e aparelhado para atender às necessidades de movimentação de passageiros ou mercadorias, concedido ou explorado pela união” bem como, ainda no artigo primeiro inciso quarto, a lei define que a área do porto organizado compreende duas figuras que são distintas entre si, embora façam parte de um mesmo complexo, os terminais portuários e a infraestrutura geral do porto, sendo que a primeira pode ou não ser arrendada ao setor privado, já a segunda é restrita ao setor público (BRASIL, 1993); operador portuário “pessoa jurídica, pré-qualificada para execução da operação portuária na área do porto organizado” (art. 1º alínea II); instalação portuária de uso privativo (art. 1º alínea V), a ser explorada por uma empresa privada, dentro ou fora da área do porto organizado; criação do OGMO (capítulo IV), que passaria a ter a atribuição da força de trabalho, desde a escalação, remuneração, fiscalização e pagamento de encargos sociais; instituição de um Conselho de Autoridade Portuária (CAP) em cada porto organizado (art. 30º), suas competências estão dispostas no inciso 1º, trata-se do órgão maior da administração do porto e é representado pela União, Estado ou Município.

O CAP, a partir de uma gestão bipartite com a Autoridade Portuária (AT), compartilha a atribuição de administrar o porto organizado, em que a AT (nível nacional) cabe o comando unificado da gestão, já ao CAP (nível estadual/municipal), cabe “... a normatividade superior e o exercício de instância de segundo grau, balizado ainda, pela relação e correlação de outras competências e graus de equivalência da instância empresarial” (VALE, 1995, p. 66); em sua seção I, a lei versa sobre a administração do porto, sendo o porto podendo ser realizado diretamente pela União ou concessionário pelo governo autorizada a fazê-la, (art. 33º), suas competências estão elencadas ao longo do parágrafo primeiro do mencionado artigo, entre outros (BRASIL, 1993). Vale (1995, p. 67), destaca ainda que:

Ao liberalizar-se a exploração portuária e ao afastar-se dela o Governo, a solução buscada foi de criar um intervalo ou um intermediário, como formulação autogestiva, de cooperadores e competidores, modelo retratado na operação portuária, através do OGMO, e na planificação e regulamentação portuária, através do CAP.

A lei de 1993 revoga ainda todos os decretos até então vigentes, de 1934 a 1981. Não obstante revoga ainda, a seção VII (art. 254 ao 284), que versa sobre os serviços de estiva e a seção VIII (art. 285 ao 292, que dispõe sobre os serviços de capatazia nos portos, ambos compunham a lei nº 5.452 de 1º de maio de 1943, mais conhecida como Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT). Com o movimento de redemocratização e a conseqüente promulgação da carta constitucional de 1988, criou condições mais do que necessárias para o que se convencionou chamar de “reforma portuária”, este movimento vai culminar na elaboração e promulgação da lei de 1993. De acordo com Paixão e Fleury (2008), com a revogação dos artigos 254 a 292 da CLT, estar-se-ia dando início a uma nova era no que se refere a administração da força de trabalho nos portos, esta força de trabalho estava agora sendo administrada pelos tentáculos do grande capital. Neste mesmo debate, Siqueira (2014, p. 23-23), adverte que:

De acordo com a Lei nº 8.630/1993, foram regulamentados dois tipos de trabalho nos portos organizados brasileiros; o trabalho avulso e o de contratação (pela CLT, por tempo indeterminado). Essa medida anulou o poder da CIA Docas em relação às contratações, transferindo esse poder às empresas operadoras dos terminais portuários. Esse padrão de duplicidade de regime de contratação estabeleceu na prática que os trabalhadores da capatazia seriam contratados pelas empresas, por prazo indeterminado, enquanto as outras atividades, como a estiva, continuariam a trabalhar como avulsos (o que não acontecia no momento da investigação).

Na continuidade do projeto de privatização dos portos, cabe ainda salientar a aprovação da Lei nº 8.987 de 13 e fevereiro de 1995, que versou sobre o “... regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 na Constituição Federal e dá outras providências” (BRASIL, 1995), após sua assinatura foram privatizadas quatro áreas portuárias entre 1996 e 1997, sete no ano de 1998, uma em 1999, seis nos anos 2000 e outras quatro entre 2001 e 2002 totalizando assim, vinte e duas concessões portuárias a iniciativa privada em sete anos (BARROS, 2017). No ano de 2013, Dilma Rousseff (PT), anunciou a privatização de 159 terminais portuários, distribuídos ao longo de 24 portos organizados. Para o ano de 2020 o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou a privatização de mais seis terminais portuários, nos portos da Bahia, Amapá, Alagoas, Maranhão, Pará e Paraná. O Porto de Itajaí/SC que pertence à União, porém, sua gestão é exercida pelo município catarinense desde 1997 (único caso no país), está na mira do Governo Federal, o projeto prevê a sua privatização ainda em 2022.

No ano de 2019 foi publicado o Decreto nº 10.006⁷⁹, o decreto de 2019 altera Decreto nº 2.594/1998 e dispõe sobre o repasse da subordinação da administração das empresas que foram incluídas no Plano de Desestatização de 1998 ao Ministério da Economia. Lembramos aqui, que são quatro modelos de gestão portuárias existentes ao redor do mundo: 1) porto público (*service port*); 2) porto instrumento (*tool port*); 3) porto locador (*landlord port*) e 4) porto privado (*full privatized port*). Vejamos abaixo uma descrição sobre cada um destes.

Modelo service port: trata-se de um modelo em que o setor público é o responsável pela administração da infraestrutura, superestrutura e operação dos serviços portuários. *Modelo tool port*: a autoridade portuária é pública e se responsabiliza pela manutenção da infraestrutura, superestrutura e os maquinários utilizados para a movimentação de mercadorias e o setor privado via contrato ficam autorizados a explorar as atividades portuárias.

Modelo landlord port: modelo adotado pelo Brasil para a gestão dos portos organizados nacionais, neste modelo o Estado possui a atribuição via autoridade portuária de fornecer, a infraestrutura, já o setor privado via contrato de arrendamento se responsabiliza pelo fornecimento da superestrutura, bem como, pela exploração das atividades de movimentação de mercadorias e outras atividades portuárias. *Modelo full privatized port*: neste modelo não há qualquer forma de intervenção do Estado toda a infraestrutura, superestrutura, bem como, execução das atividades portuárias são realizadas pelo setor privado. Abaixo realizaremos uma breve análise junto aos estudos de Diéguez (2007), sobre alguns portos mundiais.

Na Europa, o processo de reforma/modernização portuária, inicia-se ainda nos anos 1950, num contexto em que o objetivo principal era a reconstrução das economias europeias assoladas pela Segunda Guerra Mundial. O porto de Rotterdam é o mais conhecido dos casos, considerado como o maior porto do mundo entre os anos 1962 e 2002, vem desde os anos 1930 realizando investimentos em inovação tecnológica, que no contexto da 2ª Guerra (1939-1945) teve seu processo de ampliação parado, retornando apenas na década de 1950.

Com o objetivo de melhorar sua malha de acesso, foram realizados pesados investimentos entre os anos 1950-1960 tanto por parte da Prefeitura de Rotterdam, como também da autoridade portuária. “Vale ressaltar que o Estado holandês sempre

⁷⁹ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D10006.htm. Acesso em: mai. de 2020.

esteve presente numa perspectiva de ordem econômica e comercial. A figura do Estado paternalista não aparece na Holanda. Sua função era permitir que os esforços da iniciativa privada se concretizassem...” (DIÉGUEZ, 2007, p. 20).

Se durante os anos 1970-1980, os olhares do município de Rotterdam se voltavam mais para as condições de vida e moradia da população local, a partir de 1980 o porto volta a atrair investimentos do Estado. E, é na década de 1990 que o porto ganha um marco institucional o *port plan* 2010, tal plano foi redigido pela autoridade portuária de Rotterdam, o objetivo? “... combinar a distribuição, logística e produção numa comunhão porto-cidade, possibilitando crescimento econômico para o setor portuário e para a região do entorno do porto de Rotterdam” (Idem, p. 21). Ainda em relação ao porto de Rotterdam, duas realidades o assemelha ao porto de Itajaí em Santa Catarina. A primeira é que ambos são municipalizados, ou seja, quem os administra é o Município, e segundo ambos também possuem terminais portuários arrendados a iniciativa privada.

Ainda em relação ao contexto europeu, cumpre também mencionar os casos dos portos de Hamburgo e Bremen na Alemanha, os mesmos se distinguem dos demais portos alemães pelo fato de que estes movimentam todos os tipos de carga, ao passo que os demais se especializaram na movimentação de um ou outro tipo de carga. O porto de Bremen é administrado pela cidade-estado de Bremen, e, é o segundo maior porto alemão e maior gerador de empregos da cidade-estado, aproximadamente 25% (DIÉGUEZ, 2007). Uma curiosidade sobre este porto é seu vínculo histórico com o Brasil, pois, foi deste porto que partiram ao longo do século XIX, diversos navios com migrantes alemães, muitos destes viriam aportar aqui no Brasil e ao aqui se instalarem rumariam para outras cidades, tais quais citamos: São Leopoldo (RS), São Pedro de Alcântara e Blumenau (SC), esta última é conhecida como a maior colônia alemã no Estado.

Em relação ao modelo inglês, é uma gestão totalmente privada via grandes grupos que detém a administração de 99% dos portos do Reino Unido o *Associated British Ports* e o *Peel Ports*. O único porto que não está sob a administração de um desses grupos é o porto de Londres que é administrado pela empresa pública fundada em 1908 a London Authority.

Mencionamos ainda o caso do modelo francês. Os portos franceses passaram por uma reforma ao longo dos anos 2008 semelhante à ocorrida no Brasil, as autoridades portuárias foram transformadas em instituições chamadas de “*Grand Port*

Maritimes”, cada instituição é responsável pela administração de um porto sob o controle do Estado, tais instituições, se equivalem as Cia Docas aqui no Brasil. (BAUMGARTEN, 2009). Diéguez (2007), retorna um pouco mais na história ao se referir aos portos franceses, ressalta que os mesmos, desde inícios do século XIX, vinham sendo administrados pelo Estado, décadas após o fim da II Guerra, mais precisamente em 1965, o Estado francês promulga a “lei de autonomia”, tal lei cria 6 portos autônomos, deixando os portos franceses acabaram por ficarem isolados do comércio mundial. Com relação a força de trabalho, as consequências não se distinguiram das que recaíram sobre os trabalhadores ingleses e brasileiros.

Neste sentido, podemos destacar dois pontos em especial: a) assim como no caso brasileiro, a reforma portuária destes países também dar-se-iam, ao longo dos anos 1990; b) dentre os modelos anteriormente mencionados, em relação ao modelo adotado no Brasil, os que mais se assemelham a nível mundial são os modelos de gestão adotados por Holanda e Reino Unido. Com relação ao primeiro a semelhança está na administração da força de trabalho, pois, assim como no Brasil, na Holanda existe um órgão ligado aos operadores portuários que possuem a atribuição de gerir a força de trabalho. Já em relação aos ingleses, a semelhança está basicamente relacionada a redução da participação do Estado, ampliando assim, a participação do setor privado.

Em relação ao modelo estadunidense, conforme destaca Baumgarten (2009), se caracteriza por uma gestão regionalizada, mantendo uma independência em relação ao governo federal. Lembramos ainda, junto as análises desenvolvidas por Diéguez (2007), que a instituição do *closed-shop*, apenas os trabalhadores sindicalizados teriam acesso ao mercado de trabalho, tal modelo aqui no Brasil conforme destaca Silva (2003), foi “primeiramente” utilizado pelos trabalhadores da construção civil, da qual os trabalhadores portuários adotaram tal gestão da força de trabalho. Entretanto, assim como em diversos países que tiveram seu processo de modernização tecnológica iniciado a partir da década de 1960-1970, em cada país em distintos contextos iniciou-se, um movimento de quebra do “poder” dos sindicatos.

Em resumo, abaixo demonstraremos no quadro 1, é uma síntese sobre as características de cada modelo de gestão portuária acima exposto e a referida participação do setor público e privado:

Quadro 1: Modelos de gestão portuária.

| | <i>Service port</i> | <i>Tool port</i> | <i>Landlord port</i> | <i>Full privatizad port</i> |
|---------------------------------------------------|---------------------|------------------|----------------------|-----------------------------|
| <i>Investimento na infraestrutura dos portos.</i> | Público | Público | Público | Privado |
| <i>Investimento na superestrutura.</i> | Público | Público | Privado | Privado |
| <i>Investimento em maquinários.</i> | Público | Público | Privado | Privado |
| <i>Operação portuária.</i> | Público | Privado | Privado | Privado |
| <i>Administração do porto.</i> | Público | Público | Público | Privado |
| <i>Propriedade da terra e ativos.</i> | Público | Público | Público | Privado |

Fonte: Elaboração própria.

Conforme podemos enxergar a partir das análises acima apresentadas seja cá, seja acolá, o capital teve como objetivo, retirar o Estado do cenário portuário, com um empurrão (dos ex-presidentes desde 1990) de viés.

Neste contexto, retornando as análises para o sistema portuário brasileiro, atrelado aos interesses do capital, o Estado ao adotar a política neoliberal, passa a intervir cada vez menos no setor público e econômico. Wilen Manteli (2017), até então presidente da ABTP é enfático ao se referir a presença do Estado no setor portuário, “Os portos podem ser uma poderosa alavanca de desenvolvimento, com vultosos investimentos, gerando emprego e renda. *Mas para que isso ocorra, o país precisa reduzir a excessiva presença do Estado no setor*”. Neste sentido, concordamos com as exposições de Paniago, ao ressaltar que:

O Neoliberalismo, enquanto reação articulada da burguesia às dificuldades expansionistas do capital, passa a encontrar espaço efetivo para ideias há muito propagadas (Hayek e seus parceiros reuniam-se em Mont Pelérin nos anos 1940), a partir da crise mundial dos anos 70 (Século XX). Ele apresenta-se como um conjunto de medidas políticas, econômicas e sociais que visam tirar o capitalismo da crise e criar as condições necessárias para a recuperação da lucratividade da ordem global do capital em queda. Essas mesmas medidas intentam realizar objetivos diversos, a depender de quais interesses de classe procuram proteger. De um lado, observa-se uma série de medidas voltadas para a recuperação do lucro dos capitalistas, e de outro, imposições restritivas e autoritárias sobre a classe trabalhadora, cujo resultado é a degradação da sua qualidade de vida e trabalho. (PANIAGO, 2012, p. 60).

Logo, “neoliberalismo e Estado, resgatando as relações causais entre estes e a ordem do capital, tendo em vista a influência determinante que exercem sobre o cotidiano de nossas vidas e o futuro da humanidade” (Idem), ditaram todos os aparatos econômicos, sociais, políticos e culturais pós década de 1990 no Brasil. Neste sentido, “o executivo no Estado moderno não é senão um comitê para gerir os negócios comuns de toda a classe burguesa” (MARX E ENGELS, 2005, p. 42). Ou seja, assim ao se portar “o Estado cumpre funções econômicas em estreita relação com a reprodução do capital que necessita de fatores políticos e ideológicos para se realizar”. (OSORIO, 2019, p. 79). Prosseguindo com suas exposições, Osorio reflete ainda que:

... o papel do Estado na reprodução do capital exige políticas econômicas e formas econômicas e formas de intervenção diferentes de acordo com o padrão concreto da reprodução do capital. De todo modo, porém, a forma de intervenção está marcada historicamente pelos interesses hegemônicos do capital. Assim, o paradigma keynesiano (ou sua versão cepalina) de gasto público. De emprego estatal e de criação de demanda no mercado interno foi adequado para o capital na etapa madura do modelo industrializante, enquanto as variantes neoliberais são apropriadas para o fortalecimento de um modelo econômico que defende - pelo menos em termos ideológicos - o livre jogo do mercado. (OSORIO, 2019, p. 82-83).

Se no âmbito do Estado a lei de 1993 e seu viés neoliberal significou, como já alertamos diversas vezes, a entrada do capital privado nos portos nacionais, via arrendamento, concessão e/ou autorização para construção de terminais privados dentro ou fora da área do porto organizado, para a classe trabalhadora, a interação/associação entre neoliberalismo e reestruturação produtiva, significou a flexibilização das relações de trabalho, a cooptação da subjetividade do trabalhador, a derruição/surrupimento dos direitos trabalhistas, a precarização e intensificação do ritmo laboral, e, por consequência, a degradação da saúde da força de trabalho, entre outras, conforme veremos posteriormente em uma seção específica sobre esta temática.

Passados vinte anos da lei de 1993, as promessas realizadas em torno da eliminação dos gargalos ainda permaneciam presentes, e novos surgiam, a resposta do Governo Federal foi a edição da Lei nº 12.815/2013 que viria a revogar a lei anterior. Porém, antes de adentrar na análise da mesma, voltemos a análise da conjuntura brasileira ao longo destes vinte anos.

2.3 DE FERNANDO HENRIQUE CARDOSO A DILMA ROUSSEFF. A CONJUNTURA POLÍTICO-ECONÔMICA BRASILEIRA E A CONTINUIDADE DO PROJETO NEOLIBERAL.

Com a subida de Fernando Henrique Cardoso ao Palácio do Planalto em 1994⁸⁰, a investida neoliberal se adensa no país, uma “nova onda” de privatização se inicia, estendendo-se para as telecomunicações, transportes, rodovias, mineração e energia elétrica. Ao longo dos anos em que esteve no governo (incluindo seu mandato como Ministro da Fazenda) 1991-2002, foram aproximadamente 160 empresas públicas privatizadas, sobretudo em seu primeiro mandato. O processo de privatização das estatais brasileiras viabilizar-se-ia, ainda mais com a sanção da Lei nº 9.491 de 9 de setembro de 1997, que altera todos os dispostos da Lei nº 8.031/1990 que dispõe sobre o Plano Nacional de Privatização.

Conforme expresso na citada lei (Nº 9.491/1990), seus objetivos principais eram: privatização das estatais brasileiras com a finalidade de reduzir a descomunal dívida pública; incentivar a modernização das indústrias brasileiras via investimento do setor privado; estimular o mercado de capitais; reduzir ainda mais a participação do Estado na economia; entre outras. (BRASIL, 1997). Em termos de valores, a venda das estatais brasileiras a época saíra por um preço inferior ao seu real valor, a exemplo, o caso da Vale do Rio Doce no contexto em que foi arrematada, a mesma rendia anualmente aos cofres públicos aproximadamente 2,5 bilhões de reais e foi arrematada por R\$ 3,3 bilhões ou o caso da Embratel que foi arrematada por R\$ 8,8 bilhões, entretanto, anos antes a União havia aplicado um investimento na casa dos 21 bilhões de reais para a modernização do parque das comunicações.

A finalidade primeira de FHC na continuidade da política de privatização iniciado por seu antecessor era a de reduzir a dívida externa e interna, entretanto, sua prévia-ideação não se objetificou como desejado, uma vez que no ano de 1994 a dívida pública brasileira girava em torno dos 150 bilhões de reais e no fim de seu mandato a dívida saltaria para R\$ 850 bilhões. No entanto, se por um lado o grande

⁸⁰ Ressaltamos junto as análises de Santos (2021, p. 359), que “O quadro eleitoral que se desenhou em 1994 refletiu uma perplexibilidade que tomou conta de várias camadas sociais do país. Enquanto um vasto setor dos trabalhadores assalariados e dos pequenos e médios proprietários, particularmente os técnicos e profissionais (ávidos de desenvolvimento econômico e de uma importante distribuição de renda) tendiam a dar um voto de rebelião contra o estado de coisas, apoiando uma candidatura mais à esquerda, uma outra facção extremamente importante destes mesmos setores temia sobretudo uma radicalização. Para aquietar estes setores, o principal candidato da esquerda, Luís Inácio Lula da Silva, anunciou sua disposição de realizar um governo de centro-esquerda com a participação das principais correntes à ditadura (O PMDB, o PSDB, o PDT)”.

capital, em especial o financeiro aprovava com relativa veemência a plataforma de governo de FHC, por outro, as camadas mais baixas realizariam profundas críticas em especial por demandas relacionadas a políticas de saúde, educação, assistência, moradia, empregos etc.

Seu governo foi crivado por políticas que visavam as reformas políticas, em especial no funcionalismo público, seu objetivo principal? Eliminar a estabilidade dos trabalhadores e trabalhadoras concursados, o que em parte, obteve êxito. Não obstante, se iniciou ainda um processo de contratação de empresas terceirizadas para a prestação de serviços públicos, tal processo se adensaria ainda mais nos governos posteriores, culminando no ano de 2017 com a aprovação da lei da terceirização irrestrita (Lei nº 13.429 de 31 de março de 2017) no governo de Michel Temer, três meses da aprovação desta a classe trabalhadora sofreria outro duro golpe, a derruição de seus direitos historicamente conquistados, a aprovação da contrarreforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017), que jogou a força de trabalho ainda mais nos “mares” da precarização e degradação de seu corpo físico e mental.

A plataforma de governo de FHC, foi continuada durante seu segundo mandato, após sua reeleição também no primeiro turno com 53% dos votos no ano de 1998, a época disputara a cadeira presidencial com o candidato petista Lula, que obteve 32% dos votos e Ciro Gomes do Partido Popular Socialista (PPS), com 11% dos votos. Seu segundo mandato foi marcado pela ameaça do retorno a alta da inflação e do desemprego, bem como, foram realizados novos acordos com o Fundo Monetário Internacional (FMI). No entanto, os arcaicos problemas da desigualdade social, precarização das políticas sociais, entre outras retornariam para assombrar seu governo, visto, a histórica incapacidade de solucioná-los, tal obscurantismo frente aos anseios da classe trabalhadora e favorecimento do grande capital, reverberaram em demasia nas eleições de 2001, FHC “impedido” de se candidatar, pois, já havia ficado oito anos à frente da cadeira presidencial, lança apoio ao candidato psdebista José Serra, na ocasião, o ilustre líder sindical dos metalúrgicos que havia surgido do bojo da classe trabalhadora ainda durante o regime dos militares que se tornou um exímio político, Luiz Inácio Lula da Silva (PT) sagra-se vencedor do pleito eleitoral. Uma áurea de felicidade, expectativas, tomou conta da classe trabalhadora, seriam tempos de mais direitos? Investimentos em políticas sociais?

Para esta classe que historicamente se viu aviltada pela sede voraz do capital. Entretanto, a realidade mostrar-se-ia, diferente do pré-idealizado, conforme veremos

posteriormente em nosso texto. Antes de pularmos para a “nova” fase político-social-econômica do país, pós eleição de Lula, realizaremos uma análise do sistema portuário nacional durante os anos FHC.

Durante o mandato presidencial de FHC (1991-2002), o sistema portuário nacional, agora sob vigência de um marco regulatório específico para os portos, dava continuidade à privatização dos terminais portuários, abrindo-se assim, os caminhos para a maximização da produtividade, aumento da taxa de lucro, ao passo que retirava direitos e diminuía a força de trabalho portuária. Neste íterim, é editado em agosto de 1995 o Decreto nº 1.596, tal decreto autoriza que se realize um levantamento dos trabalhadores portuários em atividade nos portos nacionais (BRASIL, 1995b). Em seu artigo terceiro o citado decreto dispõe que cabe ao Grupo Executivo de Modernização dos Portos (GEMPO), a responsabilidade pela coordenação do levantamento, o mesmo contara com o apoio dos Ministérios do Trabalho, Transporte e da Marinha e “... abrangerá os trabalhadores portuários com vínculo empregatício e avulsos em atividade, conforme definidos pela Lei nº 8.630/1993” (Idem).

Na continuidade de seu pacote de reformas políticas, FHC sanciona em 1995 o Decreto nº 1.642 (revogado em 2003 pelo Decreto nº 4.721), tal decreto, aprova a estrutura do regime do Ministério dos Transportes entre outras atribuições. Ficando sob a competência do Departamento dos portos, conforme art. 10º alínea I a VIII; promover, elaborar, supervisionar toda e qualquer política, estratégia e planejamento que se referem ao sistema portuário nacional (BRASIL, 1995b). Por fim, em seu último ano de mandato, Cardoso edita no dia 5 de junho de 2001 a Lei nº 10.233, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviários e terrestres, criando então o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Ficando agora a cargo da recém-criada ANTAQ, por força do art. 23º as competências de intervir na navegação fluvial, lacustre, de cabotagem, de longo curso, no apoio portuário, outras atribuições a ela dada estão versadas na seção III de seu 27º artigo.

Destacando-se, a alínea XXVI, que possui a seguinte redação “ fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária” (BRASIL, 2001a) bem como, em seu art. 51-A, fica sob responsabilidade deste órgão realizar a fiscalização dos pedidos/processos de concessão, arrendamento e autorização para a exploração das instalações portuárias.

Nesta seara, se pode notar que todo o aparato jurídico que engloba as leis e decretos que regem o sistema portuário brasileiro, baseia-se numa simbiose entre Estado e capital. Lembra-se ainda, da Resolução Normativa da ANTAQ nº 20/2018, que em seu art. 45º complementa o disposto do art. 51-A da Lei nº 10.233/ 2001.

A citada resolução ainda em consonância com o marco regulatório de 1993 (hoje Lei nº 12.815/2013), ainda em seu art. 27º expressa que a autorização para os terminais de uso privativo terá um prazo de 25 anos, prorrogável por sucessíveis períodos desde que as atividades sejam mantidas conforme versa a lei e que o autorizado realize obras de manutenção e expansão da instalação portuária. Citamos aqui o caso da autorização concedida para a construção do porto de Navegantes que foi celerada via Contrato de Adesão MT/DP nº 98/2001 e ratificado pelo Termo de Autorização nº 96/2009 da ANTAQ.

Neste contexto, incentivada pelas políticas neoliberais adotadas pelo presidente Fernando Henrique Cardoso ao longo da década de 1990, intensificar-se-ia, o processo de mundialização do capital, traduzindo na curva ascendente do comércio de mercadorias, movimentação acelerada do capital, em especial o financeiro, aumento da competitividade entre países, entre terminais de uso público e privado, migração populacional, importação e exportação de tecnologia, aumento da disparidade entre capital e trabalho, entre outras. Tendo os portos relevante papel no processo de mundialização do capital. Galvão (2009), a partir de dados colhidos na Organização Mundial do Comércio (OMC), demonstra que o volume total do comércio de mercadorias cresceu três vezes mais que o PIB das 150 nações que integram a instituição (OMC), entre os anos de 1994 a 2004.

A navegação de cabotagem teve também um substancial aumento ao longo da década de 1990: em 1997 foram movimentados aproximadamente 101 milhões de toneladas de mercadorias, em 1998 a cifra chegou aos 118 milhões de toneladas; no ano de 1999 a movimentação foi de 120 milhões de toneladas; no ano 2000 foram transportados 135 milhões; em 2001 a movimentação se aproximou dos 140 milhões de toneladas; em 2002 manteve-se nos 140 milhões assim como no ano de 2003. (FONSECA, 2015). Neste sentido, frente aos dados acima apresentados, destacamos que pós década de 1990 que as transformações ocorridas no interior do sistema portuário nacional e internacional esteve intrinsecamente relacionado a mundialização do capital. Ao falarmos em mundialização do capital não estamos senão, a analisando junto as exposições deixadas por Chesnais (1996, p. 13), ao destacar que:

... quando se fala em mundialização do capital (ou quando se dá um contexto mais rigoroso o termo ao termo inglês de 'globalização'), está se designando bem mais do que apenas outra etapa do processo de internacionalização, tal como conhecemos a partir de 1950. Fala-se, na verdade, numa nova configuração do capitalismo mundial e nos mecanismos que comandam seu desempenho e sua regulação.

Porém, sinalizamos, ainda sustentados nos escritos de Chesnais, ao longo do processo de mundialização do capital e consolidação do capital financeiro, não se está falando no fim dos estados nacionais, mas sim, está se referindo a reconfiguração destes estados, ou seja, a mundialização do capital insere-se, tanto na seara econômica como na seara política. Nesta esteira analítica, Osório (2019, p. 168), aduz que:

A mundialização atua, portanto, como um processo que potencializa a vocação imperialista do capitalismo, agudiza as bases da luta de classes, da luta interimperialista e das relações desiguais entre economias imperialistas e regiões econômicas dependentes.

A mundialização foi favorecida pelos avanços nas comunicações e nos transportes, que permitem multiplicar e acelerar transações financeiras e movimentações de capital, bem como de mercadorias. (Grifo do autor).

Logo, para adequar-se/integrar-se ao processo de mundialização do capital e adentrar no mercado competitivo de movimentação de mercadorias, cada vez mais assíduo os portos brasileiros tiveram de se adaptar a uma nova concepção de logística portuária. Neste contexto, todas as transformações realizadas no setor de distribuição, transporte e armazenamento de mercadorias, tendo o transporte via portos um elo indivorciável, Cruz (2016, p. 160), destaca que:

Toda a cadeia logística de transportes e armazenamento está recorrendo às mais variadas tecnologias para enfrentar os gargalos de infraestrutura e, assim, reduzir os custos e melhorar a competitividade. Trata-se de um mercado feroz, quase darwinista, no qual a inserção de um novo elemento que traga vantagens competitivas para os clientes pode ser um fator crucial para a conquista de novos mercados, bem como, a lentidão na assimilação de novas tecnologias e métodos organizacionais também pode ser fatal para as empresas trilharem para o caminho do decreto de falências.

A despeito disto, lembramos uma realidade que se tornou constante no Brasil e em seus portos, são as inúmeras empresas de transporte e logística no entorno das áreas portuárias. Apenas para exemplificar, no entorno do porto de Itajaí, temos: a Expresso Itajaiense Ltda.; Transportes Dalçoquio S/A; Multilog. Ainda retornando as análises de Cruz (2016), três são os serviços oferecidos pelas empresas de transporte e logística, que operam no entorno do Complexo Portuário de Itajaí/Navegantes: a)

inbound/outbound, b) *cross-docking* e c) *just in time*. O serviço *inbound* se caracteriza pelo transporte de suprimentos até as atividades de transformação. O serviço *outbound* compreende a distribuição das indústrias de transformação e armazenagem das mercadorias já prontas, a distribuição se dá para setores intermediários e/ou o consumidor final. (CRUZ, 2016).

Figura 19: Funcionamento dos serviços *inbound* e *outbound*.



Fonte: Cruz (2016, p. 185).

Em relação ao serviço *cross docking*, se define pela distribuição de mercadorias em que são recebidas em um centro de distribuição e/ou armazéns e já preparadas para a entrega ao consumidor final, ou seja, as mercadorias nem sequer chegam a serem estocadas nos armazéns. (Idem).

Figura 20: Sistema *cross-docking*.



Fonte: Cruz (2016, p. 188).

Já o serviço *just in time*, se caracteriza pelo fato de que os pedidos são realizados e monitorados em tempo real pelo próprio consumidor, favorecendo assim,

a diminuição dos custos com o armazenamento de mercadorias bem como, do próprio estoque de mercadorias nos pátios de armazenamento. (CRUZ, 2016).

Figura 21: Sistema just in time.



Fonte: Cruz (2016, p. 189).

Há ainda que se considerar o avanço nas últimas décadas do transporte multimodal, este se caracteriza pelo fato da figura de um agente que se responsabiliza diretamente pela realização de todo o serviço de transporte. “O agente de carga multimodal é um prestador de serviços logísticos na condição de intermediário entre o embarcador e o transportador, tipicamente em serviços de transporte e comércio internacional” (CRUZ, 2016, p. 188).

Figura 22: Serviço de transporte multimodal.



Fonte: Cruz (2016, p. 189).

Neste sentido, todo este contexto foi “criado”, para atender uma lógica já denunciada por Marx (2014), as mercadorias deveriam permanecer o menor tempo

possível no tempo de transporte. Por outro lado, estimula/incentiva ainda mais a disputa entre regiões na busca de investimentos do capital industrial para sua concomitante “modernização” (GALVÃO, 2009). Neste contexto, com o incremento de novas tecnologias e a conseqüente redução da força de trabalho ao longo do cais, sobrepõe diretamente a uma redução significativa na redução dos custos e elevação da taxa de lucro⁸¹.

Prosseguindo com nossas análises, é necessário, que destaquemos a importância que a indústria de transportes (e aqui especificamente os portos) possuem para a circulação do capital-mercadoria, entretanto, antes que iniciemos o debate, é necessário num primeiro momento distinguir processo de circulação do capital com a circulação do capital-mercadoria propriamente dito. Vejamos.

Quando nos referimos ao processo de circulação do capital não estamos nos referindo ao mesmo enquanto um sinônimo de circulação do capital-mercadoria, pois, junto as exposições de Marx (2014, 2017a, 2017b), o processo de circulação do capital não é senão, o tempo em que o capital “demora” para mudar de forma, ou seja, da forma moeda **D – M** (capital inicial investido na compra de força de trabalho, instrumentos de trabalho, matérias-primas), para forma capital monetário acrescido de mais-valor **M' – D'**, sendo que esta mudança de forma só e somente só, ocorre no ato da circulação da mercadoria, é na circulação que o mais-valor contido no capital mercadoria será realizado. Marx, denomina este processo de rotação do capital (unidade entre o tempo de produção e tempo de circulação). Lembra-se ainda, este tempo de rotação do capital total, podem se distinguir. Entretanto, em razão do processo de produção e não de circulação.

Logo, diferentemente da indústria dos transportes (conforme veremos em breve), em que há um encontro/relação entre o capital constante (caminhões, empilhadeiras, portêineres, contêineres etc.) e capital variável (força de trabalho), no processo de circulação do capital, inexistente a produção de valor, e, por conseguinte de mais-valor. Pois, o que há neste é, a transformação da massa de valor, conforme destaca Marx (2017b, p. 321-322):

⁸¹ Marx (2017a, p. 521-522), ressalta que “...a cada progresso do sistema da maquinaria, aumenta a parte constante do capital, isto é, a parte composta de maquinaria, matéria-prima etc., ao mesmo tempo que diminui o capital variável, investido em força de trabalho; e sabemos também que em nenhum outro modo de produção o aperfeiçoamento é tão constante e, por isso, a composição do capital total é tão variável. Essa mudança contínua é, no entanto, interrompida de modo igualmente constante por intervalos de parada e por uma expansão meramente quantitativa sobre uma dada base técnica”.

O processo de circulação constitui uma fase do processo global da reprodução. Mas no processo da circulação não se produz nenhum valor, por conseguinte, tampouco mais-valor⁸². Nele ocorrem apenas alterações de forma da mesma massa de valor. Com efeito, nele não ocorre mais do que a metamorfose das mercadorias, que, como tal, não guarda qualquer relação com a criação ou a modificação de valor. **Se na venda da mercadoria produzida se realiza um mais-valor, é porque esse mais-valor já existia nessa mercadoria**; no segundo ato, portanto, em que se volta a intercambiar o capital monetário por mercadoria (elementos de produção), tampouco o comprador realiza um mais-valor; esse ato não faz mais do que iniciar a produção de mais-valor mediante o intercâmbio de dinheiro por meios de produção e força de trabalho. Pelo contrário, na medida em que essas metamorfoses consomem tempo de circulação – tempo no qual o capital não produz absolutamente nada, tampouco mais-valor –, o que esse tempo faz é limitar a criação de valor, e o mais-valor, enquanto taxa de lucro, se expressa precisamente na proporção inversa da duração do tempo de circulação. (Grifo nosso).

Uma vez mais lembramos, circulação de capital é diferente de circulação do capital-mercadoria, muito embora, sem este último não há a circulação de capital. Reportamo-nos aqui, as análises realizadas por Marx em os *“Grundrisse: manuscritos econômicos de 1857-1858: esboços da crítica da economia política”* (2011a), ao destacar que produção, distribuição, troca e consumo constituem-se, enquanto um verdadeiro silogismo. O momento do processo de produtivo de mercadorias a universalidade; o ato da circulação do capital-mercadoria a particularidade; e a esfera do consumo final a singularidade. Porém, é necessário alertar que tais não devem ser analisados enquanto momentos estanques, momentos que um anula o outro, mas sim, enquanto momentos que se interagem, momentos codependentes um do outro. Ou seja, sem a particularidade e a singularidade, “não há” condições de se iniciar (há não ser que o capitalista da esfera da produção se utilize do crédito bancário), o novo ciclo na universalidade, e vice-versa.

Entretanto, qual o elo mediador entre a universalidade e singularidade? Justamente a esfera da particularidade, ou seja, da circulação do capital-mercadoria que não é senão, o momento em que o mais-valor é realizado, e mais há a produção de valor, entretanto, trata-se de um valor que é produzido para a esfera da circulação (não do capital e sim da mercadoria). Não por outro motivo, a constante sanha do capital em desenvolver a indústria dos transportes e dos meios de comunicação, pois, este vem a influenciar diretamente na redução do tempo em que o mais-valor fica aprisionado na forma capital-mercadoria e se converte em capital-dinheiro para ser

⁸² Marx, está se referindo aqui a circulação do capital, e, não do capital mercadoria. (Grifo nosso).

particionado e assim, ingressar em um novo ciclo produtivo. Junto as análises de Santos (2013, p. 130):

... o resultado final da produção da indústria de transportes é eminentemente imaterial. Produz valor, mas o transporte não aumenta a quantidade de produtos (MARX, 2008). Com esta afirmação, Marx fornece uma exemplificação concreta que demonstra a ausência de um viés quantitavista em relação à sua teoria do valor, já que ela explica a variação de valor que uma mercadoria sofre depois de sua produção sem a necessidade de agregar elementos que digam respeito à mensuração empírica das características úteis de tal produto.

Logo, destaca-se, a indústria dos transportes é um ramo autônomo da produção, seu processo como um todo não resulta em algo material (que possamos tocar), é, pois, imaterial, ou seja, a troca de localização (de um ponto A para um ponto B), dotada de uma fórmula própria $D - M$ (FT e MP) $P - D'$ (MARX, 2014, p. 134). Em que, D é o capital inicial investido para compra de força de trabalho e instrumentos de trabalho, P é o processo de movimentação da mercadoria (no caso do porto, cais-navio-cais) e D' o montante final recebido no processo e circulação da mercadoria (dinheiro inicial acrescido de mais-valor).

Dito isto, questiona-se, o que distingue a fórmula do processo de produção para a da indústria dos transportes? Vejamos: a) M' inexistente na fórmula dos transportes, ou seja, a mercadoria já chega acrescida de mais-valor; b) na indústria dos transportes ao ser consumida, a força de trabalho e instrumentos de trabalho adicionam valor aquela mercadoria, no entanto, trata-se, de um trabalho imaterial, distinguindo-se assim, do processo produtivo; c) D' na indústria dos transportes, já está representado a "... forma metamorfoseada do efeito útil produzido neste ciclo" (SANTOS, 2013, p. 132). Realizado este movimento, defendemos junto as exposições de Ferrari (2008, p. 92), a tese que:

O trabalho investido nesta indústria de transportes agrega, pois, valor aos produtos transportados, em parte pela transferência de valor dos meios de transporte (caminhões, contêineres, navios, ferrovias etc.), em parte pelo acréscimo de valor do trabalho de transportar, mesmo que não se multipliquem as suas unidades. Como ocorre com toda a produção capitalista, esse último acréscimo de valor divide-se em reposição de trabalho pago e mais-valia, e o capital empregado em transporte deve ser remunerado tendo como referência a taxa média de lucro praticada. No sentido físico, o ato de circular, enquanto efetivo movimento das mercadorias no espaço, dissolve-se no transporte das mercadorias. A indústria de transportes constitui ramo autônomo da produção e, por isso, uma esfera especial de investimento do capital produtivo.

Salienta-se que o comércio mundial – e o próprio capital – inexistiria sem a indústria dos transportes. Logo, se temos o processo de produção como o momento predominante da rotação do capital, tem-se a circulação do capital-mercadoria, o ponto nevrálgico do processo global da produção capitalista. No ato da circulação, ou seja, quando a mercadoria passa das mãos do produtor para o comerciante, adentra-se em um novo processo (este que independe da mediação do processo de produção), o capital comércio de mercadorias. Neste momento, o montante total do capital-mercadoria, se dividiu em duas partes: uma parte se transformou em capital-monetário e a outra entrará na circulação para ser consumida.

Marx (2017b), ao se referir ao capital de comércio de mercadorias, está se referindo aos comerciantes, que aparecem no mercado enquanto possuidores de um quantum monetário e investir na compra de determinada quantidade de mercadorias, ao final da venda colherá uma determinada quantidade de dinheiro (o valor adiantado acrescido de um lucro). Sim, lucro, pois, não foi este quem produziu aquela mercadoria, e sim a comprou por um preço e vendeu por um preço, trata-se dos pequenos comerciantes, até de megalojas como a Havam. Logo, questiona-se, qual a relação entre o comércio de mercadorias e capital-mercadoria enquanto mera forma do capital-industrial? Marx (2017b, p. 311), nos responde da seguinte forma:

No que diz respeito ao fabricante de tecido, este realiza, com o dinheiro do comerciante, o valor de seu produto, a primeira fase da metamorfose de seu capital-mercadoria, sua transformação em dinheiro; e agora, permanecendo constantes as demais circunstâncias, pode reconverter o dinheiro em fio, carvão, salário etc., assim como também pode transformá-lo em meios de subsistência etc. para o consumo de sua renda; ou seja, desconsiderando o gasto da renda, ele pode dar continuidade a seu processo de reprodução. Mas ainda que, para ele, o produtor têxtil, tenha se realizado a metamorfose em dinheiro, isto é, sua venda, esta ainda não se realizou para o próprio tecido, que continua a figurar no mercado como capital-mercadoria, destinado a passar por sua primeira metamorfose, a ser vendido.

Não obstante, é digno de nota o alerta que Marx (idem) no faz, por mais que o produtor de determinada mercadoria tenha vendido seu produto a determinado comerciante, o produtor realizou ao vender ao comerciante o mais-valor contido naquele capital-mercadoria, o mesmo não se pode dizer da própria mercadoria, pois, ela continuará no comércio enquanto capital-mercadoria, o que existiu nesta metamorfose foi a troca de possuidores. Sendo agora, atribuição do último, colocá-la à venda em suas prateleiras para o consumidor final. Neste momento, há uma outra metamorfose da mercadoria, ela passa de valor-de-troca (satisfação da necessidade

do comerciante) para valor-de-uso (satisfação da necessidade de fome e/ou espírito do consumidor).

Cabe mencionar sobre o tema em tela, há na atualidade uma tendência de “eliminação” da mediação do comerciante, que se expressa na passagem direta da mercadoria das mãos do produtor para do consumidor final, que em muito foi proporcionado pelo avanço dos meios de comunicação, que tornou possível ao consumidor visitar o *website* da Apple, por exemplo, e comprar um *iphone 13 pro*, diretamente do fabricante. Apenas a título de ilustração, no momento em que estava realizando esta análise (6 de abril de 2022), realizei uma intenção de compra, se eu fechasse a compra naquele momento a entrega do produto seria feita na minha casa no dia 11 de abril de 2022 e com o “benefício” de frete grátis. Tudo isto, com o pagamento de uma pequena bagatela de 14 mil reais. Ironias a parte, o que se pode concluir disto? O encurtamento do tempo de rotação do capital e da transmutação da forma mercadoria.

Cumpre-se ainda destacar, as transformações já mencionadas ocorridas no interior das indústrias dos transportes, transformações estas que ocorreram *pari passu* a formação sócio-histórica de determinado país, região etc. propiciou diretamente a aceleração do tempo de rotação do capital. De certa forma os pressupostos deixados por Marx nos idos do século XIX, ou seja, a circulação do capital-mercadoria com o mínimo e/ou nenhum tempo de circulação (MARX, 2017b), começa a ganhar contornos reais ao longo da segunda metade do século XX e início do XXI. De acordo com Marx (2014, p. 345):

Quanto mais transitória for uma mercadoria e, por conseguinte, quanto mais imediatamente após sua produção ela tiver de ser consumida e, portanto, também vendida, tanto menos ela pode se distanciar de seu local de produção, mais estreita é sua esfera espacial de circulação e mais local é a natureza de seu mercado de escoamento. Assim, quanto mais transitória for uma mercadoria, quanto maiores forem, por suas qualidades físicas, os limites absolutos de seu tempo de curso como mercadoria, tanto menos ela é apta a ser objeto da produção capitalista. Esta só pode se instalar em locais de grande densidade populacional, ou na medida em que as distâncias se encurtem graças ao desenvolvimento dos meios de transporte. Mas a concentração da produção de um artigo em poucas mãos e num local populoso pode criar um mercado relativamente grande também para esse tipo de artigos, como, por exemplo, nas grandes cervejarias, leiterias etc.

Realizado este primeiro movimento, da necessária distinção entre processo de circulação do capital e circulação do capital-mercadoria, tendo como elo mediador a indústria dos transportes e suas conseqüentes transformações de forma a atender os

objetivos do capital, passar-nos-emos, agora a realizar uma reflexão sobre os custos da circulação deste capital-mercadoria e em um segundo momento sobre a renda da terra.

Ao nos reportarmos com os custos de armazenamento, é, necessário num primeiro momento partir do pressuposto que se tratam de custos da continuidade do processo de produção, mesmo que estejam na esfera da circulação das mercadorias. “Eles podem ter origem em processos de produção que ganham continuidade apenas na circulação e cujo caráter produtivo permanece oculto sob a forma desta última” (MARX, 2014, p. 217).

Por outro lado, se considerados socialmente, tais custos podem ser considerados simples e improdutivos e serem despesas oriundas tanto do fogo vivo (força de trabalho) e/ou do trabalho passado, e naturalmente por este fato, podem vir a atuar a criação de valor para aquele capitalista. (Idem). “Isso já está dado no fato de que esses custos são diferentes nas diferentes esferas da produção e, eventualmente, para os diferentes capitais individuais no interior da mesma esfera da produção”. (Ibidem). E assim, ao se agregar aos preços das mercadorias, tais custos serão repartidos entre os envolvidos no processo. Tais custos, nos revela Max (2014, p. 217):

... que encarecem a mercadoria sem nada adicionar ao seu valor de uso e que, do ponto de vista da sociedade, pertencem, portanto, aos *faux frais* da produção, podem constituir uma fonte de enriquecimento para o capitalista individual. Por outro lado, na medida em que o valor que agregam ao preço da mercadoria não é mais do que a distribuição equitativa desses custos de circulação, estes não perdem seu caráter improdutivo. Por exemplo, as sociedades de seguros distribuem entre a classe capitalista as perdas dos capitalistas individuais. Mas isso não impede que as perdas assim niveladas continuem a ser perdas quando se considera o capital social total.

“Pode parecer insano”, mas, é o próprio capitalista (o da esfera da produção), que lança o dinheiro inicial para a circulação de seu capital-mercadoria, uma vez que é a única forma de fazer com que este mude para a forma capital-dinheiro. No entanto, conforme alerta Marx (2014), esse dinheiro adiantado não é lançado enquanto capital adiantado, eram custos já previstos, para que seu produto-mercadoria transite de uma forma a outra. Logo, “O dinheiro não é então adiantado pela classe capitalista, embora seja o ponto de partida de sua circulação”. (MARX, 2014, p. 430). Entretanto, podemos nos questionar, fala-se em criação de valor, ao mesmo momento que se fala em

caráter improdutivo⁸³, o que viria a ser esse caráter improdutivo do capital-mercadoria?

Durante o tempo em que este capital-mercadoria permanecer em estoque, ou seja, nas dependências dos pátios de armazenamento do processo produtivo, nos pátios de armazenamentos dos portos, centros de distribuição etc. este vai permanecer na condição de capital-mercadoria improdutivo, uma vez que não transmutará de forma. Harvey (2014), ressalta que muito embora Marx não tenha afirmado no sentido estrito do termo, que o capital-mercadoria ao estar parado em estoque não passa de capital morto, este ao assim permanecer, se comportam enquanto um entrave para a acumulação de capital principal objetivo do capitalista.

Não obstante, destaca ainda Marx (2014), enquanto permanecer na forma estoque, o capital-mercadoria irá aparecer duas vezes em cada ciclo (rotação do capital): primeiro enquanto um produto-mercadoria do capital que está em processo (ciclo do capital-mercadoria); e depois, o oposto, continua sendo um produto-mercadoria, no entanto, de outro capital que vai ao mercado para ser posto à venda, a partir daí se comportando enquanto capital-produtivo. Entrementes, seguindo esta linha de raciocínio, quanto maior for a velocidade da venda deste capital-mercadoria, maior será também o processo de reprodução do capital.

Marx destaca ainda, que três são as formas em que o estoque mercadorias pode aparecer: a) forma capital-produtivo; b) fundo individual de consumo; e c) estoque de capital-mercadoria. Neste momento, Marx vai realizar um debate crítico, apontando os limites teóricos de Sismond e Smith em especial, no que se refere ao estoque de mercadorias, Marx (2014, p. 220) ressalta que Smith, "...confunde a forma do estoque com o estoque propriamente dito e crê que a sociedade tenha vivido até então na urgência diária de garantir sua sobrevivência ou expostas às contingências do dia seguinte. Trata-se de um equívoco pueril". É neste contexto, que o capital busca insistentemente o desenvolvimento dos meios de transporte e de comunicação, cujo objetivo principal é a aceleração da circulação do capital-mercadoria, que implica diretamente na redução do estoque de mercadoria e, por conseguinte, aproximar cada vez mais, o tempo de rotação do capital próximo a zero.

⁸³ Importante destacar que há determinados setores em que podemos destacar que a estocagem ela pode ser considerada também como produtiva, vide o exemplo dos contêineres frigoríficos, no ato de seu transporte (mudança de localização), ela está produzindo valor e mais-valor.

Entretanto, nos lembra Marx que neste momento, há ainda de se considerar a influência direta do sistema de crédito, seja no processo produtivo, seja no movimento de circulação do capital-mercadoria, para que se dê início a renovação de estoque. Tal realidade, influência do sistema de crédito permite ao capitalista industrial e/ou do setor de transporte de mercadorias, continuar com suas referidas participações no processo global de produção do capital, sem necessariamente, depender da realização do mais-valor.

Quanto menos o fiador depende da venda imediata de seu fio para a renovação de seus estoques de algodão, carvão etc. – e quanto mais desenvolvido é o sistema de crédito, menor é essa dependência imediata –, menor pode ser a grandeza relativa desses estoques capaz de assegurar a produção de fio numa dada escala sem depender das contingências da venda do fio. (Idem, p. 222).

Há ainda que se destacar que o estoque de mercadorias é uma relação inversamente proporcional, uma vez que se o mesmo diminui nas mãos do produtor, ele vai aumentar nas mãos do comerciante. Porém, há momentos como em tempos de crise, alta da inflação etc. este estoque pode vir a aumentar em ambas as mãos. Não obstante, há ainda a necessidade por parte do capitalista (do setor produtivo e/ou do setor da circulação da mercadoria) de formar um outro tipo de estoque. Ou seja, o estoque do capital-produtivo em potencial. Quem é este? Primeiro e mais importante o “estoque” de mercadoria força de trabalho, tal estoque é de extrema importância ao próprio capital, pois, à medida que este exército de reserva aumenta, há, por conseguinte, uma ampla tendência a redução do valor da força de trabalho, redução de direitos, precarização do trabalho entre outras consequências a classe trabalhadora. E segundo, os meios de produção, instrumentos de trabalho que são aos poucos injetados no processo de produção do valor e do mais-valor, seja em razão da quebra de um equipamento, seja em razão da demanda por aumento da produtividade.

Porém a grandeza deste estoque, sua utilização depender-se-á, diretamente: da dificuldade de sua renovação; proximidade com os locais de venda de tais instrumentos; desenvolvimento da própria indústria (aqui da de transportes) etc. pois, a depender do contexto histórico há uma tendência a que tais se tornem obsoletos, e não servirem mais ao uso. Entretanto, não é raro, que um ou outro capitalista tenha já nas dependências de sua empresa uma ou duas máquinas à disposição, para que sejam o mais rapidamente trocadas e assim dar continuidade ao processo produtivo.

Esse volume, que também influi na rotação, é condicionado pelo tempo mais longo ou mais curto durante o qual o capital circulante permanece imobilizado, na forma de estoque produtivo, como capital produtivo meramente potencial. Por outro lado, na medida em que esse estancamento depende da maior ou menor possibilidade de uma rápida reposição, das condições do mercado etc., ela própria deriva, por sua vez, do tempo de curso, de circunstâncias que pertencem à esfera da circulação. (MARX, 2014, p. 340).

Lembra-se novamente, ainda se utilizando das exposições de Marx que todo e quaisquer custos relativos aos gastos fortuitos relativos ao armazenamento e transferência das mercadorias são custos remanescentes da esfera da produção. Bem como, destaca-se que tais custos em nada implicam em um aumento do valor-de-uso das mercadorias, pelo contrário implicam, em uma pequena diminuição deste, outrora incidem sobre seu valor-de-troca. Expõe-se aqui, outro importante alerta deixado por Marx (2014, p. 219):

... o valor das mercadorias só é conservado ou aumentado, porque o valor de uso, o próprio produto, apresenta-se sob determinadas condições objetivas que custam um investimento de capital e são submetidas a operações que incrementam os valores de uso com trabalho adicional. Ao contrário, o cálculo dos valores-mercadorias, a contabilidade desse processo e as operações de compra e venda não agem sobre o valor de uso no qual existe o valor-mercadoria. Eles só guardam relação com sua forma. Assim, embora no caso pressuposto essas despesas relativas ao armazenamento (aqui involuntário) tenham origem simplesmente numa permanência da transmutação de forma e na necessidade de tal transmutação, eles se distinguem das despesas tratadas no item I pelo fato de seu objeto próprio não ser a transmutação de forma do valor, mas a conservação desse valor, o qual existe na mercadoria, como produto, valor de uso e que, por isso, só pode ser conservado por meio da conservação do próprio produto, do próprio valor de uso. Aqui, o valor de uso não é acrescentado nem aumentado; ao contrário, ele diminui. Mas sua diminuição é limitada, ao passo que ele é conservado. Tampouco aumenta o valor desembolsado, existente na mercadoria. **Mas a ele se acrescenta novo trabalho, materializado e vivo.** (Grifo nosso).

Marx, ao se referir ao acréscimo de novo trabalho durante o processo de movimentação do capital-mercadoria é que vai residir nossa defesa. A existência da criação de valor, e, por conseguinte, de mais-valor, na indústria dos transportes, pois, ao se falar que existe o incremento de um novo trabalho na esfera da circulação do capital-mercadoria, trabalho este materializado e vivo, pressupõe-se dizer, que há a criação de valor e de mais-valor. Uma vez que, "... tempo de trabalho é tempo de produção..." (MARX, 2014, p. 331), mesmo que se trate de uma produção imaterial como o é, a indústria dos transportes.

Lembramos, que independentemente da forma com qual o estoque se apresenta, os custos “permanecem” os mesmos. Há uma tendência que tais gastos se tornem menores à medida que os estoques estejam socialmente concentrados, “... são gastos de capital que não entram na formação do produto e representam, portanto, descontos deste último”. (MARX, 2014, p. 224). Alertamos, os gastos a qual Marx está se referindo são os imanentes ao armazenamento do capital-mercadoria, não os de sua circulação propriamente dita. Sendo assim, aqueles gastos são empregados para a conservação de seu produto social, seja esta existência enquanto estoque na forma social de produção (forma mercadoria) ou então, a mesma se apresente enquanto um estoque de produtos nas prateleiras do comerciante disponíveis a venda.

Na continuidade de suas análises, ironicamente, Marx (2014), ilustrará uma situação singular, em que o capitalista do setor da produção se encontrará em determinado momento. Diz ele pressupondo um diálogo entre um capitalista industrial e um comerciante. Ao pôr à venda seu estoque de mercadorias o capitalista fala ao comerciante: - minhas mercadorias ficaram por longos meses em meu estoque, durante este tempo que não as consegui vender, não apenas fez com que ficasse imobilizado o capital-dinheiro nela investido, como também, me ocasionou determinadas despesas. O comerciante com sorriso largo e irônico retruca: - “*Tant pis pour vous*⁸⁴!. Pois, a teu lado há outros vendedores cujas mercadorias foram postas no mercado há apenas dois anos” (MARX, 2014, p. 227). Seu maior equívoco, continua o comerciante, é não ter colocado sua mercadoria por um preço menor que a de seu concorrente mais direto.

Em resumo, ao que se refere a indústria dos transportes? Seu valor-de-uso para quem a utiliza é a possibilidade que esta confere a mudança de localização, como também, distinguindo-se, de uma indústria que produz mercadorias materiais, por exemplo, inexistente a possibilidade de aumento da massa de produtos ao final de seu consumo. Porém, ao ser utilizada, assim como no setor produtivo há um acréscimo de valor e, por conseguinte, de mais-valor, aquele capital-mercadoria movimentado. E a outra parte é acrescida via força de trabalho (criadora do mais-valor) que laborou na movimentação destas mercadorias: trabalhadores da estiva, da capatazia, conferentes de cargas, entre outros. Esta prerrogativa sofre ainda mais influência, se

⁸⁴ Bem feito! Grifo do tradutor.

considerarmos as características/naturezas da mercadoria movimentada (tamanho, peso, perecibilidade, fragilidade, destino, inflamabilidade etc.), características estas, também, utilizadas no momento da remuneração da força de trabalho portuária.

Trata-se, pois, de uma produção de valor e de mais-valor que é especificamente para esta indústria (dos transportes), ou seja, ele (parte do mais-valor criado) não retorna para o processo produtivo, e, sim é revertido para o próprio processo de circulação do capital-mercadoria. Para exemplificar, utilizaremos o caso da *Apm Terminals*, operadora portuária autorizada a explorar os terminais portuários do porto de Itajaí/SC. E aqui é necessário abrir um importante parênteses. Anteriormente, destacamos que no Brasil o principal modelo de gestão dos portos é o *Landlord port* a União se responsabiliza pelo investimento em obras de manutenção e/ou ampliação na infraestrutura portuária. É também responsável pela administração do porto e proprietária das terras e ativos do porto. Já o arrendatário do terminal de uso privado (dentro da área do porto organizado), no caso, a *Apm Terminals*, se responsabiliza pelo investimento em obras de manutenção e ampliação da superestrutura, compra e manutenção dos equipamentos para a movimentação de mercadorias, bem como na remuneração da força de trabalho própria ou no repasse ao OGMO. Dito isto, de onde os operadores portuários tiram o dinheiro a ser investido nestes? Exatamente, do mais-valor gerado durante a movimentação do capital mercadoria cais-embarcação-cais.

E a despeito do que ocorre com a repartição do mais-valor no processo produtivo, aqui também (na indústria dos transportes) o mais-valor, também é repartido para algumas finalidades: reinvestimento no desenvolvimento das forças produtivas, pagamento de créditos bancários etc. São muitas as semelhanças entre o processo de produção e o processo de circulação da mercadoria. No entanto, algumas distinções são evidentes e talvez a principal delas seja a impossibilidade por parte da indústria dos transportes ofertar uma mercadoria material, palpável e ainda, a impossibilidade de aumentar a massa/número destas mercadorias a serem transportadas. Finalizamos este debate com a seguinte exposição de Marx (2014, p. 231):

O modo de produção capitalista reduz os custos de transporte para a mercadoria individual por meio do desenvolvimento dos meios de transporte e de comunicação, bem como da concentração – a grandeza da escala – do transporte. Ele aumenta a parte do trabalho social, vivo e objetivado, que é efetuada no transporte de mercadorias, primeiro mediante a transformação da grande maioria dos produtos em mercadorias e, em seguida, mediante a

substituição de mercados locais por mercados longínquos. A circulação, isto é, o curso efetivo das mercadorias no espaço, dilui-se no transporte da mercadoria. A indústria do transporte constitui, por um lado, um ramo independente de produção e, por conseguinte, uma esfera especial de investimento do capital produtivo. Por outro lado, ela se distingue pelo fato de aparecer como continuação de um processo de produção dentro do processo de circulação e para o processo de circulação.

Partimos agora, para o segundo momento de nossas exposições. A renda da terra. A terra enquanto um elemento dado pela própria natureza, por si só, “valor algum possui”, ela só passa a ter valor a partir do momento em que nela é injetado determinado *quantum* social de trabalho. Seja este trabalho para preparar a terra para o cultivo ou então para o preparo de instalações de máquinas, equipamentos, construção de edifícios, pátios de armazenamento, entre outros. Ressaltamos de antemão, que a compreensão da renda da terra apenas como aquele *quantum* que é cobrado pelo proprietário da terra de que a utilizará, explorar é por demais diminuta frente a complexidade, a multiplicidade que são as relações sociais de produção capitalista, uma vez que há de se reconhecer o papel, a influência da propriedade privada, bem como, e talvez o mais importante, do conhecimento “... da lei do valor enquanto lei geral da acumulação capitalista requer também a compreensão da forma com que cada vez mais o capital subordina a renda da terra a seu interesse”. (CARIO e BUZANELLO. 1986, p. 32).

Dito isto, questiona-se, de que forma pode se quantificar o preço da terra? O preço da terra, quantifica-se em especial a partir de três variáveis: a) quantidade de trabalho humano nela empreendido; b) suas características: fertilidade do solo, localização, se é acidentada ou não, próximas a centros comerciais, entre outros, e c) investimentos públicos em seu entorno (energia elétrica, saneamento básico, água, rodovias etc.), destacamos aqui que neste último caso (investimentos públicos), se o valor investido for maior ou menor que o quantum de tempo que ele agregou a terra, por hora, em nada altera a questão, pois, não foi um capital que foi investido pelo proprietário da terra, logo, nada tem este a perder, pelo contrário.

Faz-se aqui ainda, mesmo que brevemente um diálogo com os economistas clássicos com a concepção de renda da terra. Smith (2017, p. 155), compreendia a renda da terra, enquanto aquele preço que é pago para que se usufrua da terra, tratando-se. “Uma” relação naturalmente monopólica. Ricardo (1996, p. 50), a compreende enquanto “... a compensação paga ao proprietário pelo uso das forças originais e indestrutíveis da terra”. Notemos que não há distinções enormes entre uma

concepção e outra, bem como poder-se-ia dizer, que em ambos se trata de uma relação puramente técnica, entre pagadores e recebedores. Sem, no entanto, levar em consideração que se trata, também, de uma relação social sustentada na propriedade privada da terra sob a égide da sociedade capitalista. Talvez, e aqui apenas levantando hipóteses, tal limite apontado esteja relacionado “a confusão”, a não distinção de ambos pensadores entre valor e preço⁸⁵.

Deste modo falando em termos marxianos, da mesma forma que o capitalista se apropriou e ainda se apropria da força de trabalho enquanto meio para a produção do mais-valor (e nunca é demais lembrar, é a única mercadoria capaz de realizar tal feito), o mesmo o faz com a terra. Bem como, assim como a força de trabalho possui um valor (salário) ele também o tem de fazer para usufruir da terra, e o faz, com o objetivo de posteriormente colher um valor monetário maior do que investiu anteriormente. Entretanto, não se trata de uma simples operação matemática de subtração entre o recebido e o investido.

Defendemos a tese de que a renda da terra tem de ser analisada no interior do sistema sociometabólico do capital (trabalho assalariado – Estado e capital). Neste contexto, abrimos um novo questionamento, de que forma a renda da terra se materializa em nosso campo de estudo, ou seja, nos portos? Para responder, retornaremos ao exemplo da *Apm Terminals*. Como este operador portuário se vale da renda da terra? Em três momentos em especial: 1) com os pátios de armazenamento de contêineres, cargas gerais unitizadas em palets, automóveis etc., em que este, cobra de seus usuários uma determinada soma para o acondicionamento de sua mercadoria; 2) com a utilização dos equipamentos instalados naquela porção de terra, para a movimentação de mercadorias; e 3) com a exploração da força de trabalho, expliquemos. Em relação ao primeiro e o segundo ponto, estes estão diretamente relacionados a renda da terra em si, pois, os mesmos estão se utilizando da terra para obter determinada quantia de capital-dinheiro e em relação ao último ponto, salientamos que ali naquela terra foi anteriormente empreendido um enorme tempo social de trabalho na preparação daquele espaço

⁸⁵ Sustentados nos escritos de Marx e seus contemporâneos, expomos que: valor é o *quantum* de trabalho socialmente necessário empreendido na produção de uma mercadoria em determinado contexto histórico (aqui a terra entra na questão, a partir do momento em que nela se dispense trabalho para a transformar em uma mercadoria) e preço é a expressão fenomênica/monetária do valor. Entretanto, nem sempre é regra (ou nunca o é), que o preço de determinada mercadoria expresse verdadeiramente seu valor. Este é um dos limites de Smith, o mesmo considerava que todo o tempo de trabalho da classe trabalhadora era convertido no valor de sua força de trabalho.

para as operações portuárias, que implicou diretamente na valorização daquele espaço e proporcionou a ele a obtenção de um valor agregado ao que foi investido, bem como, com a exploração da força de trabalho que ali labora atualmente.

Finalizando este diálogo, destacamos junto a Santos (2013), que quem vai se apropriar do acréscimo de valor com a movimentação de mercadorias, entendendo este como equivalente de mais-valor, é o empresário do setor de transportes, assim, a apropriação deste é *conditio sine qua non* que impulsiona aquele que investe seu capital-dinheiro na indústria de transportes. Posto isto, “entende-se” (lendo sob as lentes do capital), agora, a defesa intransigente de Vale (1995), Oliveira (2000), Manteli (2010), entre outros, bem como, da própria ABTP, para a aprovação imediata da Lei nº 8.630/1993 e a política de privatização dos portos e controle da força de trabalho nas mãos do capital expostas em seus artigos.

No ano de 1997, uma onda de reivindicações e greves vai eclodir não apenas contra a transferência da administração da força de trabalho para um órgão ligado aos interesses do capital, mas também, em crítica a política de desestatização dos portos que ganhava cada vez mais corpo. Em abril do mesmo ano, cerca de dois mil trabalhadores do polo industrial de Cubatão cruzaram seus braços. A luta dos trabalhadores se estendeu ainda em abril para os portos de Vitória e do Rio de Janeiro, na ocasião, os trabalhadores contestavam o sistema de contratação da força de trabalho, que se distinguia da forma de contratação nos terminais privados.

O desfecho da greve dar-se-ia em 18 de abril de 1997, após ambas as partes acordarem em retornar as atividades “... em caráter compartilhado enquanto perdurarem as negociações para a manutenção da mão de obra avulsa registrada no OGMO (e, portanto, sindicalizada), nas operações no terminal” (DIÉGUEZ, 2014, p. 234). Em 1998 um dia antes da aprovação da Lei nº 9.719/1998, outra greve eclodiria, bloqueando as ruas da cidade santista, a resposta do governo foi violenta e resultou na prisão de 150 estivadores, mesmo neste quadro, os trabalhadores portuários persistiram na luta e por hora conseguiram impedir o fim do *closed-shop*, entretanto “... certo é que a escala de trabalho passaria, em algum momento, para o OGMO e assim, para gestão do capital”. (Idem, p. 238).

Ainda na esteira da Lei nº 8.630/1993, destaca-se algumas ações adotadas pelo governo e setor privado para a consolidação da citada lei e do plano de privatização do setor portuário: 1) realização de acordos coletivos, cujo objetivo era permitir o pleno funcionamento do OGMO; 2) programas de incentivo ao treinamento

multifuncional no setor portuário; 3) pagamento das indenizações aos portuários avulsos que haviam solicitado o cancelamento de seu registro, bem como o incentivo a adoção da demissão voluntária; 4) plano para a reestruturação das Cia Docas e administrações portuárias; 5) incentivo a maior participação do setor privado no investimento ao subsetor portuário; entre outras.

Finalizando nossas análises sobre a era FHC, sinalizamos que em meio a vultuosos conflitos com a classe trabalhadora, planos econômicos “fracassados”, política de juros altos, recessão econômica, aumento na taxa de desemprego, entre outras, Fernando Henrique Cardoso deixa a presidência da República em dezembro de 2002, quem assume em seu lugar é o “líder” dos metalúrgicos, Luiz Inácio Lula da Silva.

Luiz Inácio Lula da Silva popularmente conhecido como Lula, ao vencer as eleições presidências de 2002 daria início a era PT na presidência da República, entre seus dois mandatos e o de Dilma Rousseff (um mandato e meio), foram 13 anos (2003-2016). O governo PT perdurou da tão comemorada troca de faixa presidencial no dia 1º de janeiro de 2003 ao fatídico 31 de agosto de 2016, quando no Senado Federal a presidenta democraticamente eleita com aproximadamente 55 milhões de votos (51% do total), é impedida de continuar à frente do comando do país via “golpe institucional”, sob a acusação de pedaladas fiscais, em seu lugar assume seu vice Michel Temer (PMDB).

Sob o “comando” do grande capital, em especial o financeiro e da burguesia brasileira, Lula realizaria uma política que se convencionou chamar de “conciliação de classes”: via acesso ao crédito (compra de carros, imóveis), acesso à universidade via FIES (Programa de Financiamento Estudantil), Programa Universidade para todos PROUNI e Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais REUNI, o Minha Casa, Minha Vida que vira mais à frente, entre outros, não serviriam senão para mostrar duas realidades: a) “desmobilizar” os movimentos sociais que demandavam políticas sociais e direitos, b) “consolidar” a hegemonia da burguesia brasileira e do capital internacional, em seu incentivo a abertura de novas empresas muitas destas via investimento público e/ou isenção de impostos. As consequências manifestar-se-iam anos depois: endividamento da classe trabalhadora; continuidade da política de privatização, fortalecimento dos bancos, expansão dos conglomerados industriais e financeiros, financeirização dos sindicatos, entre outros.

Frente esta realidade, um grupo de intelectuais inclusive de dentro da própria esquerda enxergou tais ações como uma “traição” a classe trabalhadora, outros, viam como falta de preparo, de “tato” da equipe política petista em lidar com os aparatos do governo. Verdade ou não, a crítica tão ecoada em campanhas anteriores ao Estado enquanto comitê da burguesia, acabou se “transformando” em sua política de governo. Neste contexto, junto as análises de Castelo (2012), ressaltamos que o ‘novo desenvolvimentismo’ tocado pela política lulista, iniciou, uma “nova etapa” na decadência ideológica do pensamento político-econômico brasileiro.

Entretanto, ainda citando Castelo, a decadência ideológica do pensamento econômico brasileiro não se inicia na era PT, tampouco com a era neoliberal de Collor e Cardoso, ela adentra ainda nos anos 1960 com a autocracia burguesa e seu *slogan* do “milagre econômico”, centrada na teoria do capital humano como explicitação da desigualdade social, se aprofundando ao longo do mandato e FHC e seu plano econômico de controle da inflação, sendo assim, todas as vitórias da burguesia, que se realizaram via “... contrarrevoluções ou revoluções passivas — sobre os setores reformistas e revolucionários traduziram-se, no plano teórico, em momentos da decadência ideológica do pensamento econômico nacional liderados pelos ortodoxos”. (CASTELO, 2012, p. 632). Realizado este aparato crítico em relação ao governo PT, analisaremos a partir de então, mesmo que de forma sintética sobre o governo petista. No campo econômico, Lula, deu continuidade à política de seu predecessor, de combate à inflação e a valorização do real.

De posse de tal realidade, uma série de empresas internacionais passariam a investir no país, gerando desta forma um aumento na percentagem de pessoas empregadas, não obstante, ainda durante seu governo visto: o relativo aquecimento da economia, Lula implanta o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), no ano de 2007. Tal programa tinha como finalidade especial, a realização de obras na infraestrutura nacional (construção/modernização de portos, rodovias, ferrovias, transposição do Rio São Francisco, entre outras obras) e que mais à frente avançaria sobre a área da habitação, saúde, infância, segurança, saneamento básico etc. A verba para tais obras seria proveniente tanto de recursos públicos como de recursos privados.

O PAC foi criado enquanto um instrumento, um aparato do Estado que tinha por objetivo injetar investimentos para a realização de obras infraestruturais no país. Cruz (2016), ao se referir ao PAC destaca a “falta” de sucesso do mesmo esteve mais

ligada a parca competência do governo no planejamento e execução de tal política do que a falta de receita propriamente dita, embora, uma estivesse diretamente ligada à outra, uma vez que "... a falha na gestão dos investimentos geraram custos elevados, atrasos consideráveis e abriram espaço para corrupção e outras práticas condenáveis (...), contribuindo para a criação de um clima político extremamente conturbado na história brasileira" (CRUZ, 2016, p. 105-106). Como principal fonte de financiamento o PAC tinha o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), e em relação aos portos nacionais (voltaremos a este debate posteriormente), no ano de 2012 foram investidos em obras de manutenção e ampliação da infraestrutura portuária um montante de 7 bilhões de reais, deste total estima-se, que cerca de 3,5 bilhões foram oriundos do BNDES.

Ressalta-se ainda, no apagar das luzes de seu segundo mandato, a aprovação da Lei nº 11.079 aprovada aos 30 de dezembro de 2004, tal lei vinha a dispor sobre as normas para a realização de licitações e contratações de parcerias público-privadas para a administração dos serviços públicos. Em seu art. 5º inciso primeiro a mesma estabelece que a vigência do contrato não poderia ser inferior a cinco anos e não superior a trinta e cinco anos, inclusos aí prováveis prorrogações de contrato. (BRASIL, 2004a). Barat (2011, p.191-192), ao analisar a citada lei destaca que:

Em tese, ela seria um fator contribuinte para a retomada do desenvolvimento econômico com maior justiça social. Cabe ressaltar, a este propósito, que mesmo considerada a tendência de maior participação do setor privado nos investimentos e operação das infraestruturas, deve-se ter presente que, num país com a extensão territorial, os desequilíbrios interpessoais e inter-regionais da renda e as enormes carências acumuladas historicamente, será sempre importante a presença governamental. Mas é inegável o avanço que se conseguiu com o processo de concessões que, em parte, deteve o processo de deterioração das instalações fixas e equipamentos de apoio aos serviços infraestruturais.

O discurso utilizado na época para que fosse aprovada a lei, baseou-se pois, na demanda por transformações no que se refere a captura de recursos privados para obras infraestruturais a partir da flexibilização da atuação do setor público, ou seja, ao estabelecer uma Parceria Público Privada, "estabelece", por conseguinte, uma divisão dos riscos, nesta relação a depender do contrato celerado, o governo se responsabiliza por parte dos encargos e/ou pela manutenção da infraestrutura. Abaixo trataremos uma tabela em que expõe os investimentos realizados na infraestrutura privada pelo setor público e privado, entre os anos de 2007 e 2012:

Tabela 2: Investimentos no setor portuário do setor público e privado entre os anos 2007 e 2012.

| Setor | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---------------------------------------|----------|---------|----------|----------|---------|---------|----------|
| Governo Federal | R\$ bi | 6.6 bi | 9.9 bi | 12.3 bi | 17.3 bi | 14.4 bi | 12.5 bi |
| | % do PIB | 0,25% | 0,3% PIB | 0,30% | 0,46% | 0,35% | 0,28% |
| | | PIB | | PIB | PIB | PIB | PIB |
| Empresas estatais federais | R\$ bi | 4.2 bi | 5.6 bi | 8 bi | 8.1 bi | 4.7 bi | 12.3 bi |
| | % do PIB | 0,16% | 0,18% | 0,25% | 0,22% | 0,28% | 0,28% |
| | | PIB | PIB | PIB | PIB | PIB | PIB |
| Empresas estatais e autarquias | R\$ bi | 10.1 bi | 15 bi | 21.1 bi | 21.3 bi | 18.3 bi | 20.9 bi |
| | % do PIB | 0,38% | 0,50% | 0,65% | 0,56% | 0,44% | 0,47% |
| | | PIB | PIB | PIB | PIB | PIB | PIB |
| Empresas privadas | R\$ bi | 26.2 bi | 43 bi | 33.8 bi | 30.9 bi | 46.1 bi | 57.7 bi |
| | % do PIB | 0,98% | 1,42% | 1,04% | 1,03% | 1,11% | 1,31% |
| | | PIB | PIB | PIB | PIB | PIB | PIB |
| Investimento total | R\$ bi | 47 bi | 71.9 bi | 74.5 bi | 84.7 bi | 89.7 bi | 102,5 bi |
| | % do PIB | 1,77% | 2,37% | 2,3% PIB | 2,25% | 2,16% | 2,33 PIB |
| | | PIB | PIB | | PIB | PIB | |

Fonte: Elaboração própria, a partir dos dados fornecidos por Cruz (2016. P. 104).

Ao nos debruçarmos nos dados acima, notar-se-á, ao longo de um período de seis anos existiu um massivo investimento do setor privado que somados totalizaram R\$ 245,7 bilhões de reais, seguido do setor estatal e autarquias (e aqui se insere a Superintendência do Porto de Itajaí, autarquia municipal) com um montante total de R\$ 106,7 bilhões de reais, ao passo que o governo federal realizou um investimento total de R\$ 73 bilhões de reais. Entretanto, jogaremos aqui um questionamento, este massivo investimento nos portos pelo setor privado, foi uma preocupação com a eliminação dos históricos gargalos que ainda persistem nos portos organizados brasileiros? Ou foi para atrair a atenção do governo para decretar por fim, a privatização total dos portos nacionais?

Antes de prosseguirmos com nossas exposições, lembremos de dois acontecimentos que marcaram o governo petista⁸⁶. O primeiro estouraria ainda durante seu mandato, o mensalão. O esquema foi descoberto no ano de 2005, após as denúncias do deputado federal petebista Roberto Jefferson, e consistia no

⁸⁶ Declaramos desde cedo que inexistem em nossas análises aqui, quaisquer juízos de valores, tampouco de acusação ou defesa.

esquema de desvio de dinheiro público para o pagamento de deputados em troca de apoio/voto a projetos políticos do governo⁸⁷.

O segundo e ainda mais escandaloso, e alvo das plataformas de campanhas nas eleições de 2018 e 2022, se refere a maior operação que investigou desvios e lavagem de dinheiro até então realizada no país. A lava jato. A operação teve início em 2014, no entanto, as investigações tiveram origem ainda em 2009, com a investigação de lavagem de dinheiro envolvendo o ex-deputado federal pelo estado do Paraná, José Janene e Alberto Youssef e Carlos Habib, empresários acusados de lavarem milhões de reais, após diversas investigações da Polícia Federal, apontou-se o desvio de dinheiro público.

Retrocedemos um pouco e analisemos o mandato de Dilma Rousseff. Ao vencer as eleições presidenciais de 2010, vem a se tornar a 36ª presidente do país e a primeira mulher na história do Brasil a ocupar a cadeira presidencial. Dilma, permanece na presidência do país do dia 1 de janeiro de 2011 até 31 de agosto de 2016 não chegando assim, a terminar seu segundo mandato, pois, viria a ser deposta do cargo, via *impeachment* sob acusação de pedaladas fiscais. Seu governo deu continuidade às políticas de seu antecessor. No plano econômico, a perspectiva do novo desenvolvimentismo adaptado ao receituário neoliberal já adotada por Lula, é continuada estabelecendo relações comerciais com países da América Latina e China. Entretanto, as medidas tomadas pela presidente como: redução da taxa de juros, facilitação do acesso ao crédito para micro e pequenas empresas e para a classe trabalhadora, entre outras, não se mostraram suficientes para “frear” a crise política e econômica que pairava sobre o país. A crise político-institucional do governo Dilma se agrava, no momento em que passara a perder apoio na Câmara e no Senado Federal, perdendo, desta forma votos nos projetos enviados à apreciação do legislativo. Mesmo com o governo abalado imerso numa grave crise e rodeado de profundas críticas Rousseff sagrar-se-ia, vencedora daquele pleito com 51% dos votos.

Ao longo de seu segundo mandato, a crise econômica se agrava: o PIB registraria uma queda de -3,8%, alta da inflação e do desemprego, bem como, o endividamento da classe trabalhadora, neste cenário, pelo terceiro ano consecutivo a

⁸⁷Tal prática já foi e continua sendo realizada até os dias atuais, basta lembrar, das verbas de liberadas pelo atual presidente da República a câmara e senado, cumpre lembrar que no ano de 2021 o presidente Jair Bolsonaro liberou aproximadamente 1 bilhão de reais para que fosse aprovada sua PEC dos precatórios

população foi as ruas manifestar-se contra seu governo, a demanda principal? O *impeachment* da presidenta. O processo foi aberto ainda em 17 de abril de 2016, quando a Câmara dos Deputados por 367 votos a favor aprova o encaminhamento do processo de impedimento ao Senado. No dia 12 de maio em plenário no senado, Dilma é afastada, assumindo interinamente, seu vice Michel Temer.

O desfecho final do processo se daria em agosto, Rousseff seria deposta do cargo por “crimes” de responsabilidade fiscal, Temer assumiria ali oficialmente a presidência do país. Durante a votação no senado, um verdadeiro caos tomou conta da seção: empurrões, palavras de baixo calão, exaltação a família tradicional, a Deus e a torturadores eram proferidos aos montes e utilizados como justificativa pelo voto favorável ao processo de deposição. Do lado oposto, era exaltado o valor a democracia, o valor aos 51 milhões de votos ganhos na última eleição e contra o golpe parlamentar marcaram as justificativas dos votos contrários ao processo.

Num contexto geral, a política tocada por Lula e Dilma se tratou “... de uma política que reproduz o padrão tradicional de articulação entre Estado e interesses privados no país, isto é, promove a espoliação de fundos públicos em benefício da acumulação privada”. (BRAGA, 2017, p. 172). Delimitando nossas análises a nosso campo de pesquisa, ou seja, o setor portuário nacional, durante o mandato petista foram editados um total de nove decretos e/ou leis, destacaremos aqui duas delas: a Lei nº 11.518 de 5 de dezembro de 2007 e a Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013, popularmente conhecida como “nova lei dos portos.

A Lei nº 11.518/2007, altera e traz novos dispostos a Lei nº 10.683/2003, dentre seus principais pontos: a Secretaria Especial dos Portos (SEP) (art. 1º alínea VIII), cuja principal atribuição é, atuar na preposição de políticas que visem o desenvolvimento, a modernização e a ampliação dos portos nacionais (art. 24-A) (BRASIL, 2007), entretanto, a gestão do sistema portuário ainda ficara sob atribuição do Ministério dos Transportes. A SEP se tornou a peça chave no marco regulatório do sistema portuário nacional, diretamente subordinada à Presidência da República teve suas atribuições ampliadas com a promulgação da Lei nº 12.815/2013, passando assim a possuir a atribuição de poder concedente, o que isto significa? Deixou de ser um “mero” órgão de planejamento, passando então a ser executor das políticas para os portos nacionais, bem como, partes das atribuições antes inerentes ao Ministério dos Transportes, passa agora a ser de competência da secretaria, inclusive a responsabilidade pela gestão/administração das instalações portuárias terrestres,

lacustres, com exceção das de pequeno porte. Por fim, cabe ainda a SEP a atribuição, de realizar investimentos no setor quando não previstos na celebração do contrato de concessão ou arrendamento com o operador portuário. Pedro Brito que foi o primeiro a comandar a pasta da Secretaria dos Portos, destaca que:

Nas conversas com o presidente, foi possível perceber a ideia de criar uma Secretaria de Portos partiu da sensibilidade política dele. Isso ficou subentendido a partir da visão que ele tinha das deficiências do setor em relação às necessidades da economia brasileira. O presidente Lula tem uma maneira muito particular de trabalhar. Nos projetos que define como estratégicos, ele acompanha tudo, quer ver os detalhes, discute, quer saber como pode ser feito, faz perguntas, indaga porque não funcionou. (...). Lula se incomodava com o fato de a infraestrutura portuária não conseguir acompanhar a velocidade do avanço da economia do país. (BRITO, 2010, p. 78).

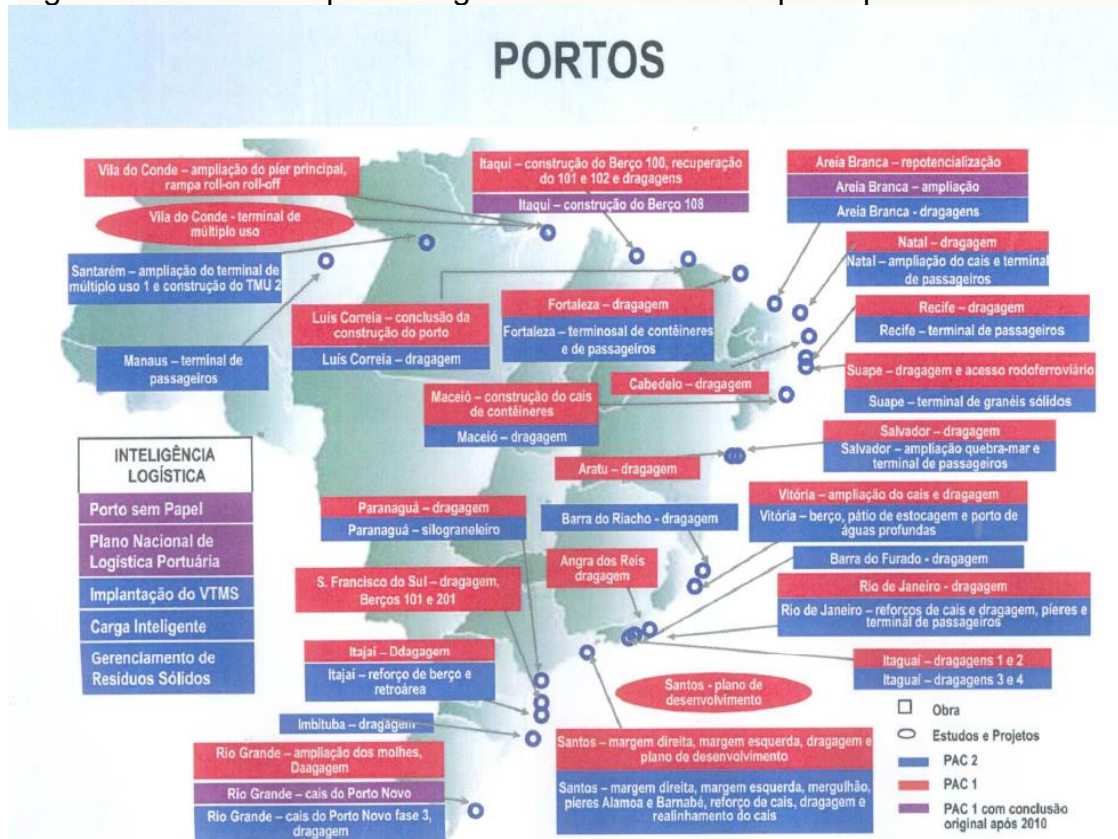
Brito (2010), destaca ainda que durante sua permanência à frente da secretaria dos portos, criou-se um grupo especial que desenvolveria políticas de desenvolvimento da navegação de cabotagem, dentre os planos estavam o investimento em obras de dragagem dos 20 principais portos do país, bem como, investir no reaparelhamento dos portos de menor porte, tais obras tinham como objetivo principal, elevar a eficiência e eficácia do sistema portuário de nosso país, como também, incentivar a navegação de cabotagem. Brito (2010), aponta ainda os seguintes dados no que se refere aos equivalentes modais: 1 navio de cabotagem com aproximadamente 150 metros e capacidade para 6 mil toneladas equivale a 86 vagões que ocupa um espaço de 1,7 Km carregando a mesma carga e o equivalente 172 carretas que somadas ocupam um espaço de 26 quilômetros. Sendo assim, tornava-se extremamente necessário o investimento massivo na infraestrutura dos portos, uma vez que visto o precário sistema rodoviário e ferroviário a movimentação de cargas via portos passaria a ser a alternativa para a movimentação de cargas.

A execução das obras depender-se-ia, do montante de recursos a serem liberados pelo PAC 1 e 2, foram investidos um montante total de 4,6 bilhões de reais – 1,8 bilhão no PAC 1 e mais 2,8 bilhões no PAC 2 em obras. Neste sentido Brito (2010), ressalta que a SEP destinou seus esforços para o lançamento das primeiras licitações, redação dos contratos e início das obras.

Entre 2007 e 2020, realizaram-se obras em quase todos os portos brasileiros: ampliação de píeres e de cais, construção e recuperação de berços de atracação, instalação de terminais de passageiros, construção de terminais e múltiplo uso e de pátios de estocagem, reforço de cais, de píeres de atracação e de pontes de acesso, melhoria, abertura e ampliação de acessos

terrestres e muitas outras – tudo isso, evidentemente, em falar na dragagem dos 20 portos mais importantes do país. (BRITO, 2010, p. 106).

Figura 23. Obras nos portos organizados financiadas pelos planos PAC 1 e 2.



Fonte: <https://sites.google.com/site/portosdiretrizes/>. Acesso em: mai. de 2020.

Tais obras, se mostraram ao menos na época extremamente necessárias e imediatas, uma vez que queríamos que não com o súbito aumento da movimentação de mercadorias realizada via portos, em especial via contêineres que já ao longo da década de 2000-2010 representava 70%. A época, os portos brasileiros demoravam em média 5,4 dias para realizar a liberação de um navio, sendo necessária a assinatura de aproximadamente 8 documentos, ao passo que outros portos do mundo o tempo para a mesma atividade não ultrapassa dois dias, além disto, cumpre salientar também – os custos para liberação de um contêiner. Em média, entre o ano de 2009-2010 o custo por contêiner girava em torno de US\$ 1,790 (no caso para exportação), ao passo que em portos como o da Malásia e Cingapura, por exemplo, o custo não ultrapassa os US\$ 450 e US\$ 456 respectivamente, não obstante, foi apontado ainda, as questões relativas – a mão-de-obra.

Entretanto, mesmo face a esta realidade o discurso do capital com o apoio do Estado em nada mudou, pois, para estes é extremamente caro contratar força de trabalho via OGMO, era necessário desse liberdade para contratação. Uma vez mais, governo e empresariado se aliam e jogam críticas nos ombros da classe trabalhadora. Finalizando sua exposição, aliado aos interesses do capital, Brito (2010) discursa, apontando o futuro para o país e para os portos:

A pesadíssima burocracia para o desembaraço das mercadorias não é um gargalo físico, que requeiram obras, mas representa um entrave logístico tão relevante quanto a falta de dragagem, porque obriga a que o navio fique parado e colabora para aumentar o custo Brasil, mesmo num porto que não seja deficiente em carga e descarga. (...). **E essa é mais uma razão que justifica o modelo de porto público com operação privada, porque uma das responsabilidades fundamentais do governo é o planejamento.** (BRITO, 2010, p. 115-116). (Grifo nosso).

Por fim, ao menos até o presente momento, ao que se refere as discussões sobre as legislações portuárias, nos reportaremos agora a Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013, que vinte anos depois revogou a lei que se convencionou chamar de “lei de modernização dos portos”. Tal lei (a de 2013), “dispõe sobre a exploração direta e indireta pela união de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários...” (BRASIL, 2013). Ao ser sancionada popularmente conhecida como “nova lei dos portos”, altera alguns preceitos das leis até então vigentes e concede novos dispositivos ao arcabouço jurídico que rege os portos nacionais. Raith (2015, p. 80), em sua dissertação de mestrado, reproduz a fala do gerente operacional do OGMO-Santos em 2013, em que o mesmo fala sobre a aprovação da Lei nº 12.815/2013, segundo o mesmo:

Em 93, quando surgiu a Lei 8.630, já era para corrigir uma defasagem de muitos anos anteriores. Praticamente, estamos fazendo hoje o que se tentou implantar em 93, já são 20 anos. Ou seja, ima lei que veio para arrumar alguma coisa de 93 pra trás, e ainda estamos executando hoje, 20 anos depois. Você imagina o tamanho da nossa defasagem, quanta coisa precisa ser melhorada com o que todo mundo chama de modernização dos portos. (Idem).

A “nova lei dos portos” veio num contexto de intensificação da invasão neoliberal e demanda do setor privado por mais liberdade para se inserir nos portos pertencentes à União. Dentre seus principais objetivos, podemos destacar a facilitação para a construção de instalações portuárias de uso privado fora da área do porto organizado, flexibilizando/ampliando assim o avanço do setor privado no sistema portuário nacional, conforme expresso nos artigos 1º, 2º e 3º da lei em tela, e que

segue a premissa das leis anteriores que versavam sobre a “modernização” dos portos: aumentar a competitividade e a redução dos custos das atividades portuárias, liberdade de contratação de força de trabalho em terminais privados fora da área do porto organizado, novas concessões de terminais dentro da área do porto organizado, entre outras.

Porém, mesmo com esta guinada neoliberal assumida pelo governo com a promulgação da lei em debate, observa-se, ainda que mínima, uma tentativa de retomada da intervenção do setor público no setor portuário, ao estipular que toda e qualquer decisão referente ao setor deveria estar centralizada na ANTAQ e SEP. Freitas (2016) nos lembra que a presidente à época (Dilma Rousseff), realizou 13 vetos no texto original da lei, os vetos tinham por objetivo “... promover o desenvolvimento nacional e ampliar a competitividade do setor”. (FREITAS, 2016, p. 21).

Ainda junto as análises do autor, sobre os vetos destacamos: 1) proibição do OGMO de realizar a contratação de força de trabalho via embarcações de navegação do interior, uma vez que isto viria a ferir a cláusula acordada entre União, Congresso Nacional e representantes dos trabalhadores; 2) exclusão do artigo que previa a **renovação obrigatória do contrato de concessão e arrendamento** por igual período de 25 anos, uma vez que mantido este artigo, retiraria da União o poder de avaliar a possibilidade de prorrogação do contrato (Idem). Lembra-se, que a exclusão de tal artigo é um dos motivos do imbróglio envolvendo a tentativa de prorrogação do contrato firmado em 1997 entre União e Superintendência do Porto de Itajaí de delegação do porto ao Município. Conforme veremos posteriormente, o governo está arredo em realizar a prorrogação, pois, o objetivo principal do ex-presidente (2019-2022), era realizar a desestatização do porto, e, entregá-lo 100% a iniciativa privada; 3) outro ponto vetado pela presidente, se refere a vigilância e segurança dos portos organizados, no texto enviado ao Congresso Nacional, estava previsto que tais serviços deveriam estar vinculados a guarda portuária, entretanto, para Rousseff, tal preceito viria a ferir os acordos celebrados anteriormente com os representantes da força de trabalho, bem como, ultrapassaria as atribuições do Ministério da Fazenda; 4) proibiu-se ainda, à “... exigência de inscrição do trabalhador portuário avulso em cadastro de trabalhadores portuários avulsos que atestasse a qualificação do profissional para o desempenho das atividades ...” (FREITAS, 2016, p. 22).

Neste contexto, dar-se-ia, início a um “novo” estágio de acumulação no país, pois, a lei favorecia a formação de conglomerados privados neste setor de serviços, bem como se iniciou uma nova etapa na privatização dos serviços portuários dentro ou fora dos portos organizados. Antes mesmo da lei de 2013 ser aprovada, o Governo Federal em 2013 edita a Portaria SEP/PR nº15, em sua redação já estava previsto ainda para aquele ano o arrendamento de 159 instalações portuárias distribuídas em todas as regiões do país, entre elas as instalações de portos como o de Santos e de Itajaí (dois dos principais portos do Brasil). Dois anos depois em novembro de 2015 é publicada a Portaria nº 499/2015⁸⁸, a mesma versa sobre as regras para o retorno do equilíbrio financeiro e econômico, via contrato de arrendamento das instalações portuárias e das outras providências. Conforme destacam Junior e Capraro (2014, p. 107):

Mesmo com as inovações trazidas pela Lei, observou-se que os empresários do setor de terminais portuários brasileiros acreditam que esse novo modelo ainda oferece insegurança, em razão de questões relacionadas à propriedade e desapropriação, às questões ambientais no País, que ainda geram dificuldades no setor, a logística de transportes que precisa ser revista e necessita de muito investimento de origem pública quanto privada.

Realizado este breve contexto, elencaremos a partir de então as principais alterações da lei de 2013 em comparação com sua predecessora a Lei nº 8.630/1993: a primeira se refere ao tempo de prorrogação do contrato de arrendamento do terminal portuário, na lei de 1993 estava exposto que a prorrogação só poderia ocorrer uma vez e por igual período ao anteriormente firmado em contrato de concessão, na lei de 2013 em seu art. 8º parágrafo 2º, a prorrogação poderá ser realizada por períodos sucessivos; foram realizadas também, alterações no processo licitatório, se na lei de 1993, era de competência do poder executivo (art. 50º), na lei de 2013, a competência passou a ser da ANTAQ (art. 6º parágrafo segundo), o objetivo de tal transferência era propor a centralização e fiscalização nas mãos de um órgão em específico. (BRASIL, 2013).

As alterações ocorreram, também, na esfera dos terminais de uso privativo (TUP's), no art. 4º parágrafo 2º da lei de 1993 dispõe que a exploração destas áreas poder-se-ia ser realizada via uso privativo ou exclusivo para movimentação de cargas próprias e apenas dentro da área do porto organizado, já na lei nº 12.815/2013 em

⁸⁸ Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-499-de-5-de-novembro-de-2015-30174611>. Acesso em: mai. de 2015.

seu art. 2º, versa que tais instalações podem se situar também fora da área do porto organizado, movimentando cargas próprias ou de terceiros sem restrições, e ao se situar fora da área do porto organizado, os operadores portuários possuem autonomia para suas atividades de exploração, inclusive no que se refere a contratação da força de trabalho sem a “intermediação” do OGMO. (Idem).

Ainda em relação as alterações promovidas com a lei de 2013, a SEP, passou a absorver a maioria das atribuições que antes eram de competência dos Conselhos de Autoridade Portuária e da Autoridade Portuária. Assim, no art. 22º da 12.815/2013, a SEP “... coordenará a atuação integrada de órgãos e entidades públicas nos portos organizados e instalações portuárias...” (BRASIL, 2013), cujo objetivo principal é o de “... garantir a eficiência e qualidade...” (Idem), das atividades portuárias.

Finalizando, nosso debate sobre as legislações portuárias desde 1808 até a atualidade, em recente matéria publicada no *website* do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP), o atual Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes, havia afirmado que era o momento de simplificar os dispositivos que regem o arrendamento dos portos, “entendo ser o momento de discutir algumas alterações na lei n 12.815, trazer modernidade ao setor, se libertar das amarras históricas e dar um passo adiante”. (GOMES, 2020)⁸⁹. O discurso do ministro em nada difere da plataforma de campanha tocada pelo atual presidente do país, em que dizia “é muito caro ser empresário no Brasil”, o excesso de burocracia atrapalha o desenvolvimento do país, no Brasil o estado interfere sobremaneira na economia.

Finalizado este debate sobre a evolução dos marcos regulatórios portuários, no próximo capítulo realizaremos, uma exposição sobre a estrutura dos portos brasileiros, bem como, uma análise sobre o Porto de Itajaí e sua importância para o estado de Santa Catarina.

⁸⁹ Ministro da Infraestrutura diz ser o momento de discutir alterações na Lei 12.815 e fala em simplificar arrendamentos nos portos. Disponível em: <https://www.sopesp.com.br/2020/07/21/ministro-da-infraestrutura-diz-ser-o-momento-de-discutir-alteracoes-na-lei-12-815-e-fala-em-simplificar-arrendamentos-nos-portos/#:~:text=arrendamentos%20nos%20portos-,%20Ministro%20da%20Infraestrutura%20diz%20ser%20o%20momento%20de%20discutir%20altera%C3%A7%C3%B5es,em%20simplificar%20arrendamentos%20nos%20portos&text=%E2%80%9CEntendo%20ser%20o%20momento%20de,e%20dar%20um%20passo%20adiante%E2%80%9D..> Acesso em: jun. de 2020.

CAPÍTULO 3

3.1 PORTOS BRASILEIROS: FACES DE UMA ESTRUTURA.

O sistema portuário nacional possui na atualidade (2021) a seguinte composição: 37 portos organizados, 192 terminais portuários de uso privativo (dentro e fora da área do porto organizado), 125 terminais portuários arrendados (dentro da área do porto organizado), 353 operadores portuários, 40 estações de transbordo de carga, 4 instalações portuárias de turismo e 258 instalações portuárias registradas. (BRASIL, 2021, p. 51). Em relação aos portos organizados, são administrados por Companhias Docas ou estão delegados a municípios (sendo o Porto de Itajaí/SC o único), estados ou consórcios públicos. Cabe salientar, é atribuição do Ministério da Infraestrutura, via SEP a administração dos portos fluviais e lacustres, apenas a título de informação, no Brasil, são 39 portos fluviais (BRASIL, 2020)⁹⁰. Devemos entender aqui o porto em seu sentido mais amplo, não obstante, dentro do porto há um sistema em que distintas unidades atuam de forma independente, embora, façam parte do todo. Os serviços prestados pelos portos podem ser separados em quatro grupos: 1) operações de entrada e saída de embarcações, 2) atividades de movimentação de cargas, 3) atividades complementares aos armadores e donos das mercadorias, e 4) armazenamento de mercadorias. (BRASIL, 2021d).

O Brasil, possui aproximadamente 7,5 mil quilômetros de costas navegáveis: no ano de 2019 foram movimentadas no total de 1.104 bilhões de toneladas de cargas: sendo 681 milhões de toneladas de granéis sólidos, 252 milhões de granéis líquidos e 117 milhões de toneladas em contêineres. A principal mercadoria transportada foi o minério de ferro (368 milhões de toneladas) seguido do petróleo e derivados (154 milhões de toneladas). Os principais portos foram; o terminal portuário de ponta da madeira (terminal portuário privado, fora da área do porto organizado que pertence à Companhia Vale do Rio Doce) registrando uma movimentação no ano de 190 milhões de toneladas, seguido do porto de Santos com um registro de 106 milhões de toneladas.

Em inícios do ano de 2020 o mundo foi assolado por uma das piores pandemias de sua história, a Covid-19 neste ano (o de 2020) no Brasil foram movimentadas um

⁹⁰ Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/sistema-portuario>. Acesso em: ago. de 2020.

total de 1.156 bilhão de toneladas de cargas, a exemplo do ano anterior a movimentação de granéis sólidos continua na primeira posição (691 milhões de toneladas), seguido dos granéis líquidos (290 milhões) e cargas containerizadas (120 milhões de toneladas).

Já em 2021 (auge da pandemia), e mesmo com todas as regras de isolamento e prevenção ao contágio da Covid-19, o Brasil registrou um aumento de 5,03% na movimentação de mercadorias. Foram movimentadas neste ano um total de 1.214 bilhões de toneladas, sendo 707 milhões de granéis sólidos, 315 milhões de granéis líquidos e 133 milhões em contêineres. O terminal ponta da madeira continua com a primeira posição movimentando um total de 182 milhões de toneladas, seguido do porto de Santos (113 milhões). Em relação a principal mercadoria transportada, tem-se o minério de ferro (370 milhões) e o petróleo e derivados (195 milhões). A navegação de longo curso movimentou um total de 856 milhões de toneladas ao passo que a navegação de cabotagem transportou 207 milhões de toneladas.

Com relação ao ano de 2022, os dados vão até mês de fevereiro, foram movimentadas um total de 1.209 bilhão de toneladas. Sendo 712,2 milhões de granéis sólidos, 168 milhões de granéis líquidos e 128,4 milhões de toneladas por contêiner e 63,2 de carga geral. Tais cargas foram movimentadas principalmente pelo terminal portuário de ponta da madeira (168 milhões) e o porto de Santos (126 milhões), os que mais registram movimentação. Os dados revelam ainda que 361 milhões de toneladas foram de minério de ferro e 191 milhões de toneladas de petróleo e derivados, os principais produtos movimentados. Deste total 849,6 milhões foram via navegação de longo curso e 203,2 milhões via navegação de cabotagem⁹¹.

Os dados acima apresentados revelam uma constante em todas as variáveis elencadas. Podemos notar também que: a navegação de longo curso domina a movimentação de mercadorias no país; o principal porto no qual as mercadorias se movimentam é justamente um terminal privado (fora da área do porto organizado), em que pertence à multinacional Companhia Vale do Rio Doce, motivo pelo qual a principal mercadoria movimentada é o minério de ferro, produto este oriundo da exploração desta companhia das terras nacionais, e por fim, muito embora, conforme vimos ao longo desta tese, sobre o advento da containerização, os dados revelaram que esta forma de movimentação de mercadorias aparece na terceira colocação.

⁹¹ Dados disponíveis em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/index.html>. Acesso em: fev. de 2023.

Abaixo traremos duas tabelas a primeira em relação a movimentação de cargas em milhões de toneladas nos portos organizados por ranking de movimentação (traremos oito portos, pois, ao longo do ano de 2021 houve uma variação de movimentação em alguns portos. A exemplo do porto de Vitória/ES, aparece entre os dez primeiros apenas no último trimestre do ano), e na tabela seguinte os dados representaram a movimentação de cargas nos terminais de uso privado (fora da área do porto organizado), os dados foram retirados dos boletins trimestrais da ANTAQ de 2021 (BRASIL, 2021a, 2021b, 2021c):

Tabela 3: Dados referentes a movimentação de mercadorias nos portos organizados.

| <i>Porto Organizado</i> | <i>1º trimestre em milhões de toneladas</i> | <i>2º trimestre em milhões de toneladas</i> | <i>3º trimestre em milhões de toneladas</i> | <i>4º trimestre em milhões de toneladas</i> | <i>Total de movimentação o no ano de 2021</i> |
|--------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <i>Santos/SP</i> | 27,3 | 31,9 | 27,3 | 26,6 | 113,1 |
| <i>Itaguaí/RJ</i> | 12,1 | 13,8 | 14,9 | 10,8 | 51,6 |
| <i>Paranaguá/PR</i> | 11,6 | 14,6 | 13,7 | 11,6 | 51,5 |
| <i>Rio de Janeiro/RJ</i> | 1,7 | 31,9 ⁹² | 2,3 | 3,2 | 39,1 |
| <i>Itaqui/MA</i> | 5,9 | 9,5 | 8,9 | 6,7 | 31 |
| <i>Rio Grande/RS</i> | 5,3 | 7,8 | 8 | 6,8 | 27,9 |
| <i>Suape/PE</i> | 5,4 | 5,7 | 5 | 5,8 | 21,9 |
| <i>São Francisco do Sul/SC</i> | 2,9 | 4,1 | 3,3 | 2,3 | 12,6 |

Fonte: Elaboração própria. Fonte: Brasil (2021a, 2021b, 2021c).

⁹² Vejamos que no segundo trimestre de 2021, o porto do Rio de Janeiro e o de Santos apresentaram a mesma movimentação exatamente (31.901.246 milhões), não sabemos, no entanto, se foi um erro de digitação dos elaboradores do boletim, ou se os dados são reais. Se nos atentarmos aos dados dos demais trimestres, a movimentação no porto do Rio de Janeiro em nenhum momento chegou ao segundo dígito, logo, é, quase certo que tenha existido um erro de digitação. Bem como, se houve mesmo tal erro, o porto pularia para as últimas posições.

Tabela 5: Dados sobre a movimentação de mercadorias nos terminais de uso privado.

| <i>Porto privado</i> | <i>1º trimestre em milhões de toneladas</i> | <i>2º trimestre em milhões de toneladas</i> | <i>3º trimestre em milhões de toneladas</i> | <i>4º trimestre em milhões de toneladas</i> | <i>Total em milhões de toneladas de 2021</i> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------------|
| <i>Terminal Marítimo de Ponta da Madeira – MA (Vale S.A.)</i> | 41,3 | 41,6 | 50,5 | 48,8 | 182,2 |
| <i>Terminal de Tubarão – ES (Vale S.A.)</i> | 12,3 | 15,9 | 17,6 | 18,2 | 64 |
| <i>Terminal Aquaviário de Angra dos Reis – RJ (Petrobras Transporte S.A.)</i> | 17 | 18 | 15 | 13,9 | 63,9 |
| <i>Terminal Aquaviário de São Sebastião (Almirante Barroso) – SP (Petrobras Transporte S.A.)</i> | 13,4 | 13,1 | 13 | 14,8 | 54,3 |
| <i>Terminal de Tpet/Toil – Açú – RJ (Açú Petróleo S.A.)</i> | 7,4 | 6,5 | 9,8 | 6,9 | 30,6 |
| <i>Terminal da Ilha Guaíba – Tig – RJ (Vale S.A.)</i> | 5,3 | 6,8 | 7,9 | 6,1 | 26,1 |
| <i>Porto do Açú - Terminal de Minério – RJ (Ferroport Logística Comercial Exportadora S.A.)</i> | 5,3 | 6 | 6 | 5,7 | 23 |
| <i>Terminal Portuário do Pecém – CE (Complexo Pecém - CIPP S.A.)</i> | 4,9 | 5 | 5,4 | 6,4 | 21,7 |

Fonte: Elaboração própria. Idem.

De posse destes dados, percebe-se que: os terminais de uso privado movimentam mais cargas que os portos organizados; em relação aos portos organizados o porto de Santos é o principal porto utilizado para a movimentação de

cargas bem como, ao menos entre os portos ali mencionados o porto de Itajaí não aparece; já em relação aos terminais privados, ver-se que dos oito terminais privados elencados 3 são da Companhia Vale do Rio Doce e três da Petrobrás.

Abaixo traremos três tabelas, a primeira se destina a demonstrar dados em relação a movimentação anual de cargas em toneladas cargas containerizadas (entre os anos 2019 e 2022), a segunda e a terceira os dados se referem a navegação de cabotagem e de longo curso (os dados vão até fevereiro de 2022).

Tabela 5: Movimentação de mercadorias (longo curso, cabotagem e vias interiores) portos organizados e privados.

| <i>Ano</i> | <i>Total de movimentação em toneladas</i> | <i>Cargas containerizadas em toneladas. (Do total de cargas movimentadas)</i> |
|------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 2019 | 1.014 bilhão | 117 milhões |
| 2020 | 1.057 bilhão | 120 milhões |
| 2021 | 1.115 bilhão | 133 milhões |
| 2022 | 1,209, 2 bilhões | 128,4 milhões |

Elaboração própria. Fonte dos dados: <http://ea.antaq.gov.br/>. Acesso em: març. de 2022.

Tabela 6: Movimentação de mercadorias na navegação de longo curso, portos organizados e privados.

| <i>Ano</i> | <i>Porto Privado</i> | <i>Porto público</i> |
|------------|--------------------------|-------------------------|
| 2019 | 141 milhões de toneladas | 30 milhões de toneladas |
| 2020 | 161 milhões de toneladas | 35 milhões de toneladas |
| 2021 | 169 milhões de toneladas | 38 milhões de toneladas |
| 2022 | 27 milhões de toneladas | 6 milhões de toneladas |

Elaboração própria. Fonte dos dados: <http://ea.antaq.gov.br/>. Acesso em: mar. de 2022.

Tabela 7: Movimentação de mercadorias navegação de cabotagem, portos organizados e privados.

| <i>Ano</i> | <i>Porto Privado</i> | <i>Porto público</i> |
|------------|--------------------------|--------------------------|
| 2019 | 494 milhões de toneladas | 300 milhões de toneladas |
| 2020 | 493 milhões de toneladas | 316 milhões de toneladas |
| 2021 | 527 milhões de toneladas | 328 milhões de toneladas |
| 2022 | 75 milhões de toneladas | 47 milhões de toneladas |

Elaboração própria. Fonte dos dados: <http://ea.antaq.gov.br/>. Acesso em: mar. de 2022.

De posse dos dados acima, poder-se-ia ressaltar que: a) o transporte de cargas via contêineres ainda não é o mais utilizado, a hipótese que podemos levantar é em razão de que a economia brasileira gira em torno da produção de granéis sólidos, minerais e líquidos e estes podem ser transportados diretamente nos porões dos navios, ou seja, elas não necessitam de unitização ou de contêineres; b) observa-se também, que a movimentação de longo curso (entre portos internacionais) é aproximadamente o triplo da movimentação de cargas entre os portos nacionais (cabotagem); e, c) tanto na navegação de longo curso, como na de cabotagem a movimentação de mercadorias nos terminais privados é superior a movimentação nos terminais públicos, dando destaque em especial a navegação de cabotagem, que nos portos públicos a tonelagem movimentada não chega aos três dígitos. Outro alerta a se realizar se formos comparar, as três tabelas podemos notar uma inconsistência nos dados, pois, o somatório da navegação de cabotagem e longo curso não bate com a movimentação total, o motivo é que não estamos apresentando os dados referentes a navegação por vias interiores.

Dos 36 portos organizados do país, 18 estão delegados a Estados e Município, e 17 administrados por companhia docas (suas atribuições e competências estão dispostas nos art. 63º e 64º da Lei nº 12.815/2013). Vejamos abaixo, a síntese dos portos administrados por Cia. Docas e delegados.

Quadro 2: Lista dos portos organizados brasileiros e suas respectivas autoridades portuárias.

| Porto | Autoridade Portuária | Delegado/Cia Docas |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <i>Suape</i> | Complexo Industrial Portuário Governador Eduardo Gueiras Leite. SUAPE | Delegado ao Estado de Pernambuco |
| <i>Imbituba</i> | Sc-Participações e Parcerias S.A. SCPAR | Delegado ao Estado de Santa Catarina |
| <i>Laguna</i> | Sc-Participações e Parcerias S.A. SCPAR | Delegado ao Estado de Santa Catarina |
| <i>São Francisco do Sul</i> | Sc-Participações e Parcerias S.A. SCPAR | Delegado ao Estado de Santa Catarina |
| <i>Itaqui</i> | Empresa Maranhense de Administração Portuária. EMAP | Delegado ao Estado do Maranhão |
| <i>Cabedelo</i> | Companhia Docas da Paraíba. DOCAS-PB | Delegado ao Estado da Paraíba |
| <i>Recife</i> | Porto Recife S.A. | Delegado ao Estado de Pernambuco |
| <i>São Sebastião</i> | Companhia Docas de São Sebastião. CDSS | Delegado ao Estado de São Paulo |
| <i>Antonina</i> | Administração dos Portos de Antonina e Paranaguá. APPA | Delegado ao Estado do Paraná |
| <i>Paranaguá</i> | Administração dos Portos de Antonina e Paranaguá. APPA | Delegado ao Estado do Paraná |
| <i>Pelotas</i> | Portos do Rio Grande do Sul. PORTOS-RS | Delegado ao Estado do Rio Grande do Sul |
| <i>Porto Alegre</i> | Portos do Rio Grande do Sul. PORTOS-RS | Delegado ao Estado do Rio Grande do Sul |
| <i>Rio Grande</i> | Portos do Rio Grande do Sul. PORTOS-RS | Delegado ao Estado do Rio Grande do Sul |
| <i>Porto Velho</i> | Sociedade do Porto e Hidrovia do Porto de Rondônia | Delegado ao Estado de Rondônia |
| <i>Itajaí</i> | Superintendência do Porto de Itajaí. SPI | Delegado ao Município de Itajaí/SC |
| <i>Macapá</i> | Companhia Docas de Santana. CDSA | Delegado ao Estado do Amapá |

| | | |
|------------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| <i>Forno</i> | Companhia Municipal de Administração Portuária. COMAP | Delegado ao Estado do Rio de Janeiro |
| <i>Manaus</i> | Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias. SNPH | Delegado ao Estado do Amazonas |
| <i>Santos</i> | Santos Port Authority ⁹³ | Administrado Cia Docas |
| <i>Itaguaí</i> | Companhia Docas do Rio de Janeiro. CDRJ | Administrado Cia Docas |
| <i>Angra dos Reis</i> | Companhia Docas do Rio de Janeiro. CDRJ | Administrado Cia Docas |
| <i>Rio de Janeiro</i> | Companhia Docas do Rio de Janeiro. CDRJ | Administrado Cia Docas |
| <i>Niterói</i> | Companhia Docas do Rio de Janeiro. CDRJ | Administrado Cia Docas |
| <i>Vitória</i> | Companhia Docas do Espírito Santos. CODESA | Administrado Cia Docas |
| <i>Barra do Riacho</i> | Companhia Docas do Espírito Santos. CODESA | Administrado Cia Docas |
| <i>Ilhéus</i> | Companhia Docas da Bahia. CODEBA | Administrado Cia Docas |
| <i>Aratu</i> | Companhia Docas da Bahia. CODEBA | Administrado Cia Docas |
| <i>Salvador</i> | Companhia Docas da Bahia. CODEBA | Administrado Cia Docas |
| <i>Maceió/AL</i> | Companhia Docas do Rio Grande do Norte. CODERN | Administrado Cia Docas |
| <i>Natal</i> | Companhia Docas do Rio Grande do Norte. CODERN | Administrado Cia Docas |
| <i>Areia Branca</i> | Companhia Docas do Rio Grande do Norte. CODERN | Administrado Cia Docas |
| <i>Fortaleza</i> | Companhia Docas do Ceará. CDS | Administrado Cia Docas |
| <i>Ilha do Conde</i> | Companhia Docas do Pará. CDP | Administrado Cia Docas |
| <i>Belém</i> | Companhia Docas do Pará. CDP | Administrado Cia Docas |

⁹³ Em abril de 2023, a pedido do ministro de Portos e Aeroportos Márcio França, a autoridade portuária de Santos abandonou a nomenclatura em inglês, ou seja, de *Santos Port Authority* para Autoridade Portuária de Santos.

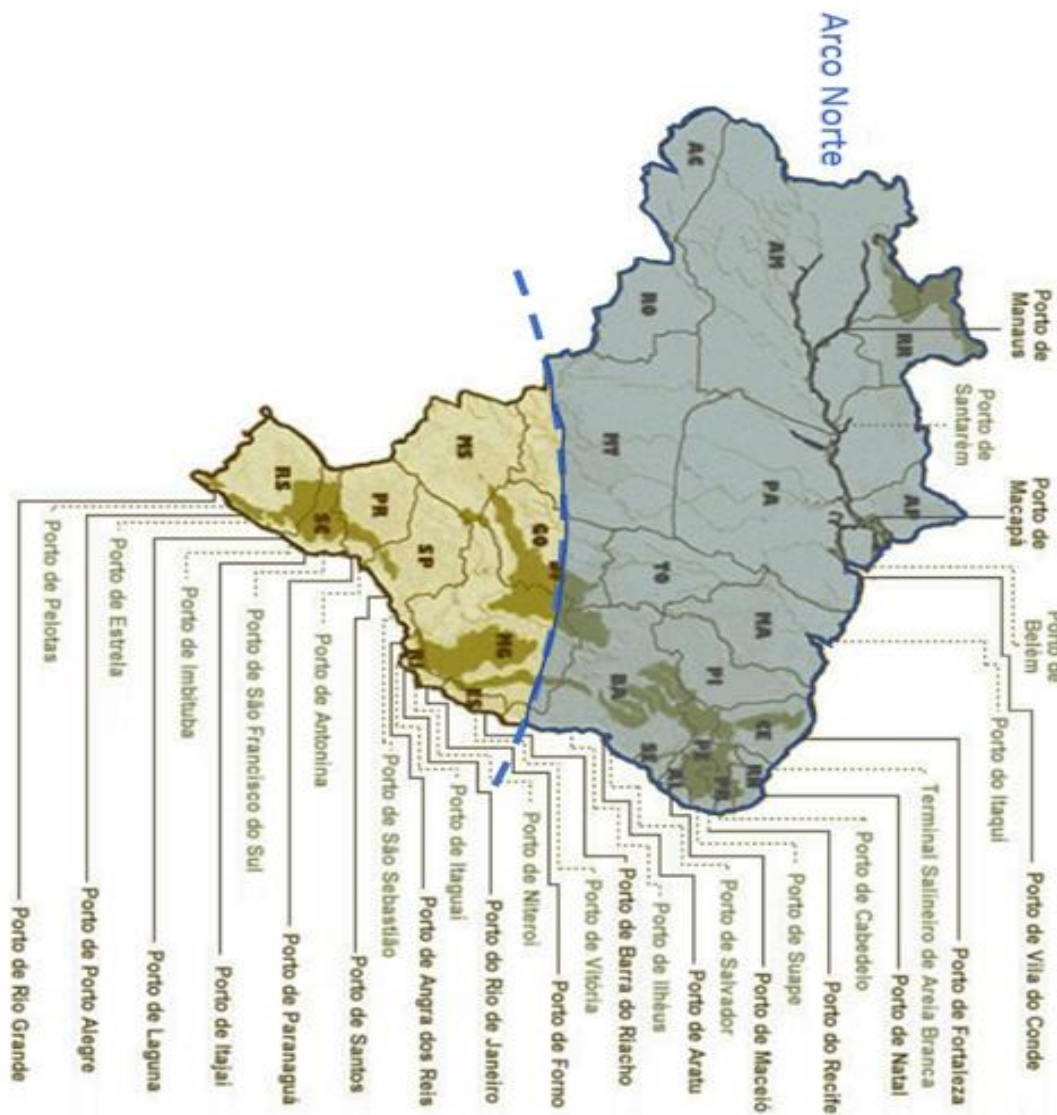
Santarém

| | |
|---------------------------------|------------------------|
| Companhia Docas do Pará. CDP | Administrado Cia Docas |
|---------------------------------|------------------------|

Elaboração Própria.

Na figura 24, podemos ver a distribuição dos portos organizados brasileiros:

Figura 24. Distribuição dos portos organizados.



Fonte: <https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/109534-tematicas-que-reluzem-no-setor-de-transportes-e-portos-e-o-arco-norte-como-solucao>. Acesso em: ago. de 2020.

Juntos as análises de Freitas (2016, p. 61-62), o sistema portuário nacional, tem de ser entendido no interior de um contexto muito mais amplo, ou seja, a partir dos “... eixos fundamentais de transporte que sejam capazes de fomentar o desenvolvimento do país mediante a distribuição eficiente de insumos e mercadorias

por todo o território nacional” (Idem. P. 62), sendo assim, a distribuição dos portos nacionais segue o seguinte pressuposto:

A distribuição dos portos no território brasileiro, desse modo, é um produto claro do determinismo econômico, pois não há dúvida que a atividade portuária se encontra submetida até hoje a uma pauta de interesses particulares, em que se busca atender os grandes exportadores de matérias-primas através dos terminais portuários privados, não pensando, entretanto, nas formas de se garantir uma estrutura pública eficiente que seja capaz de fornecer um serviço rápido, barato e eficiente a todos àqueles que queiram se valer das instalações portuárias para as respectivas operações de comércio exterior. (Ibidem, p. 61-62).

Desde que a “nova lei dos portos” foi aprovada no congresso até o ano de 2017 a SEP já havia autorizado a construção de 67 instalações portuárias privadas (entre ampliação das já existentes e construção de novas), totalizando uma previsão de investimentos de aproximadamente 16,2 bilhões de reais, e até aquele momento (2017), a SEP estava analisando mais 67 processos, a previsão de investimento estava na ordem dos 6,25 bilhões de reais (BRASIL, 2017)⁹⁴. Na atualidade existem 130 instalações portuárias de uso privado, dentro ou fora da área do porto organizado⁹⁵, no mapa abaixo podemos ver a distribuição geográfica das instalações portuárias de uso privado ao longo da costa brasileira.

Figura 25. Distribuição dos terminais portuários de uso privativo, dentro e fora da área do porto organizado.



Fonte: <https://www.defensea.com.br/post/roz%C5%A1i%C5%99ujte-svoji-komunitu-na-blogu>. Acesso em: set. de 2020.

⁹⁴ Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/snpta/terminais-de-uso-privado>. Acesso em: set. de 2020.

⁹⁵ Disponível em: <https://www.defensea.com.br/post/roz%C5%A1i%C5%99ujte-svoji-komunitu-na-blogu>. Acesso em: set. de 2020.

Todo este “processo de modernização”, ao que já concordamos na primeira parte desta tese enquanto processo de privatização, teve como precursor o processo de transformações políticas, econômicas, sociais e no comércio de mercadorias a nível mundial. O Brasil, não ficaria incólume a tais mudanças, retomando a alguns pontos do diálogo já realizado anteriormente, ressaltamos, no decurso dos últimos 40-50 anos a economia brasileira passou por significativas transformações, tornando-se, cada vez mais complexa e dinâmica, uma vez que envolve/engloba uma cadeia de múltiplos fatores. O objetivo? Inserir o país no processo de mundialização do capital, e assim, atender ao discurso neoliberal, “ditados” pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Mundial (BM) e Organização Mundial do Comércio (OMC).

Dando continuidade à nossa pesquisa, passaremos agora a realizar um debate sobre o sistema portuário catarinense e sobre a gênese e desenvolvimento do Porto de Itajaí.

3.2 SISTEMA PORTUÁRIO CATARINENSE.

O estado de Santa Catarina está situado na região sul do país, junto aos estados do Paraná e Rio Grande do Sul, o estado possui uma costa litorânea de 450 quilômetros exatamente por contar com tal característica (extensão litorânea), bem como, deter de baías privilegiadas que foi possível a instalação de seis portos ao longo de seu litoral. Acrescentasse a este contexto, a “inexistência” de uma economia consolidada foi a partir da construção dos portos que se deu início ao desenvolvimento da economia do Estado, em especial em fins do século XIX e início do XX. Seu sistema portuário é composto por seis portos: Porto de Itapoá (terminal portuário privado, fora da área do porto organizado); Porto de São Francisco do Sul (delegado ao estado); Porto de Navegantes (terminal portuário privado, fora da área do porto organizado); Porto de Imbituba (delegado ao Estado); o Porto de Laguna (sob administração da SCpar) e o Porto de Itajaí (delegado ao Município, relembrando único caso no país), há ainda o Porto Seco de Dionísio Cerqueira no oeste de estado.

Historicamente conforme aponta Goulart Filho (2013, p.236), “a navegação fluvial em Santa Catarina foi uma atividade pouco desenvolvida, principalmente se comparada à de outros estados brasileiros que têm uma rede hidrográfica maior e uma planície com declive”. A distribuição dos portos catarinenses esta na figura abaixo.

Figura 26: Distribuição dos portos catarinenses.



Fonte: <http://www.multimar.com.br/Sistema-Portuario-em-SC>. Acesso em: jun. de 2020.

O surgimento/construção dos portos catarinenses está diretamente associado ao contexto de povoamento, ocupação e demarcação do território catarinense. “A instalação dos trapiches para ancorar as embarcações era condição necessária para a manutenção dos principais núcleos populacionais que foram surgindo e se consolidando ao longo do litoral catarinense”. (GOULARTI FILHO, 2013, p. 20). O autor ressalta ainda, a existência de registros de um bom número de embarcações que atracaram em nosso litoral durante todo o século XIV. No entanto, é com a fundação das vilas de São Francisco do Sul (1658), Nossa Senhora do Desterro em 1679 (atual Florianópolis) e Santo Antônio dos Anjos de Laguna (1682), que dar-se-á início a um maior fluxo de embarcações, “... consolidando os três portos e a demarcação do território no lado meridional da colônia” (Idem).

Não obstante destaca-se ainda, a importância do “porto” de Laguna para a Coroa portuguesa, pois, devido a sua posição estratégica, os portugueses ao desembarcarem neste porto, partiam em expedições que tinham por objetivo “... apreender gado e ocupar territórios”. (Ibidem). Durante os séculos XVI e XIX os “portos” de Laguna, Desterro e São Francisco tinham pouca ou nenhuma expressão nacional, pois, os mesmos eram utilizados para atender a economia regional, é só em fins do século 19, que tais portos começam a expandir sua área de atuação.

Cumpra-se destacar, a construção na década posterior das fortificações na Ilha de Santa Catarina, cujo objetivo era proteger a colônia de possíveis invasões visto o contexto de tensões e disputas territoriais entre Portugal e Espanha, e a Ilha era um ponto vulnerável a esta invasão, destacamos aqui as principais fortalezas: Fortaleza de São José da Ponta Grossa (1744); Fortaleza de Santo Antônio de Ratonos (1740); Fortaleza de Santa Cruz de Anhatomirim (1739), em relação a esta em específico, mencionamos na primeira parte de nossa pesquisa, que a mesma 100 anos depois viria a ser utilizada durante a Revolução Federalista (1893-1895), por Floriano Peixoto como prisão e local de fuzilamento dos principais líderes que lutaram contra Peixoto, a mesma já havia sido utilizada anteriormente também como prisão, durante a Guerra do Paraguai (1864-1865), como também já serviu de sanatório entre os anos de 1895-1896, para pessoas com doenças contagiosas, epidemias, bem como, entreposto de fiscalização para enfermos, os diagnosticados com enfermidades ficavam nesta ilha em quarentena, por fim, ainda sobra a Ilha de Anhatomirim, a mesma foi utilizada durante a 2ª Guerra Mundial enquanto ponto de recebimento de armamentos; e Forte de Santana do Estreito (1761).

Retornando as análises sobre o sistema portuário de Santa Catarina, ressaltamos novamente junto as exposições de Goularti Filho (2013, p. 22):

Na navegação marítima, no século XIX, o litoral catarinense, era atendido por Companhias Nacionais. No século XX, surgiu a Companhia de Navegação Hoepcke, que cobria todo o litoral catarinense com linhas regulares, ligando Araranguá, Laguna, Florianópolis, Itajaí e São Francisco do Sul a Salvador, Rio de Janeiro, Santos, Montevidéu e Buenos Aires. Com a pesca da baleia, iniciada em meados do século XVIII, surgiram várias armações no litoral de Santa Catarina, destacando-se Desterro, Ganchos, Porto Belo e Imbituba. Nessas localidades, constituíram-se núcleos de colônias onde também foram construídos trapiches, nas quais atracavam pequenas embarcações.

O surgimento das companhias de navegação em Santa Catarina foi favorecido pela promulgação do Decreto nº 632 de 1851, o mesmo dispõe sobre a autorização para a promoção e organização de companhias de navegação para realizar as atividades de movimentação de pessoas e mercadorias (BRASIL, 1851). “Em 1869, a província foi autorizada a contratar uma companhia de navegação a atuar entre os portos de Laguna e Desterro”. (GOLARTI FILHO, 2-13, p. 251). Conforme destacado em outros momentos, no trânsito do século XIX para o XX o Estado de Santa Catarina passa a diversificar suas atividades econômicas, e com isto algumas regiões do

Estado vão passar a se especializar em determinado tipo de atividade produtiva, neste contexto, os portos também irão acompanhar essas transformações.

Na atualidade, daqueles portos que nasceram junto com a ocupação de sua cidade, apenas ainda que totalmente reconfigurados o Porto de Laguna e o de São Francisco do Sul estão em operação. O porto de Florianópolis, que se situava à beira do Mercado Público foi desativado no ano de 1965. Tal porto era anterior ainda ao Porto de Itajaí, tendo sua construção é iniciada no ano de 1914 e possuía importância seminal para a economia catarinense, por este porto escoava mercadorias oriundas de outros estados e locais, em especial a madeira e gêneros alimentícios como o pescado. O porto passou a ficar em desuso com o fim do ciclo da madeira, após ser editado o Código Florestal de 1965 e no mesmo ano o porto fora fechado.

Em resumo sobre a estrutura geral do sistema portuário catarinenses voltaremos a algumas questões e avançaremos para demonstrar o que seu desenvolvimento significou para o Estado. Já destacamos que ao longo do século XIX os portos de Laguna, Florianópolis, São Francisco do Sul e Itajaí tiveram pouca expressão no cenário nacional, sua importância passa a se dar pós início do século XX. Também, já ressaltamos que durante a Primeira República houve uma subdivisão no que se refere as mercadorias transportadas pelos principais portos catarinenses. Não obstante, cumpre-se ainda ressaltar que a exemplo dos demais portos nacionais e mundiais, o surgimento e desenvolvimento dos portos catarinenses esteve intrinsecamente relacionado ao desenvolvimento econômico, social, político da própria cidade em que estava instalado. Se o porto de Florianópolis foi desativado, para que a cidade se expandisse urbanisticamente ao longo do século XX, os demais portos do Estado exerceram enorme influência no desenvolvimento industrial catarinense.

Dados veiculados no *website* do portal da indústria/SC revela, o Estado possui atualmente (2020): 44.731 estabelecimentos industriais, ficando atrás apenas de São Paulo (120.901 estabelecimentos) e Minas Gerais (59.876 estabelecimentos). A matéria demonstra ainda que Santa Catarina possuía a maior participação da indústria no emprego formal em 2020 – 34,1%, seguido do Rio Grande do Sul (26,7%) e Paraná (26,4%), o setor (industrial) em 2020 empregou aproximadamente 804.362 trabalhadores e trabalhadoras, em relação a arrecadação do PIB em 2019, o setor industrial ficou na sexta posição a nível nacional, arrecadando aproximadamente 71.166 milhões de reais. Ainda em relação ao setor, tivemos no ano de 2021 uma

arrecadação de aproximadamente 6 milhões de dólares em importações de produtos provenientes das indústrias⁹⁶. O objetivo de demonstrarmos tais dados, é para ilustrar a importância dos portos tanto no que se refere a instalação de indústrias na retroárea dos portos, pois, muitas destas se instalaram ali exatamente por este motivo. Qual? Reduzir o tempo de deslocamento de seu capital mercadoria (produção-consumo final).

Realizada estas análises iniciais sobre a estrutura do sistema portuário de Santa Catarina e antes de irmos para o porto de Itajaí, façamos a partir deste momento uma breve análise sobre os outros cinco portos do Estado.

3.2.1 Porto de São Francisco do Sul.

São Francisco do Sul, foi a primeira vila do litoral catarinense a ser ocupada e se deu no século XVII, porém, é somente em inícios do século XX que se daria início ao processo de organização do porto da cidade, vindo posteriormente a se tornar junto ao porto de Itajaí em dois dos mais importantes portos do Estado. Esta posição (do porto de São Francisco) foi favorecida pela construção da estrada Dona Francisca e da estrutura ferroviária que ligava a região de Mafra a São Francisco do Sul. Acrescesse a isto, na atualidade, que o mesmo está situado próximo a uma das principais e mais dinâmicas zonas industriais do país.

Tal qual o Porto de Itajaí, surge com a necessidade de atender os objetivos dos colonos, que se instauraram ao longo da Baía da Babitonga. “No começo, o porto era um ancoradouro natural, depois se transformou em trapiches e, posteriormente, num porto organizado”. (GOULART FILHO, 201, p. 27). Bastos (2007), ressalta que se com a chegada dos colonos (italianos e alemães em especial) promove uma reestruturação dos portos estaduais, visto a diversificação da economia, por outro, o processo de industrialização iniciado com esta realidade, impõe diretamente na necessidade de obras de ampliação e melhoramento na estrutura rodoviária e ferroviária que ligava a cidade ao Estado e país. É exatamente neste contexto, que não apenas o porto de São Francisco do Sul, como outros do estado se veem imersos no “abandono” em relação aos investimentos, pois, conforme já mencionamos páginas atrás, as atenções se voltaram ao desenvolvimento do modal rodoviário catarinense. Neste contexto,

⁹⁶ Disponível em: <https://perfildaindustria.portaldaindustria.com.br/ranking?cat=5&id=3571>. Acesso em: març. de 2022.

Bastos (2007, p. 03), vai nos alertar, “As cidades portuárias de São Francisco do Sul, Florianópolis e Laguna, atreladas nas suas relações econômicas ao sistema de cabotagem, foram as mais atingidas no território catarinense”.

O porto de São Francisco (como o é atualmente) foi oficialmente inaugurado em 1955. Antes de passar por diversas obras de expansão e melhoramentos, o porto foi conhecido por um largo espaço temporal como o melhor porto natural de Santa Catarina. “O ‘belo porto natural’ do século XVIII e XIX, foi sendo tomado pelos trapiches no final do século XIX e estes por sua vez, foram substituídos pelo porto organizado em meados do século XX”. (GOULARTI FILHO, 2013, p. 30).

Os primeiros estudos para a construção do porto dar-se-ia, durante os anos 1908, entretanto, é por intermédio do Decreto nº 9.967 de 26 de setembro de 1914 que é dada a autorização para o início da construção do porto, neste decreto, a União concede a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG) autorização para construção e exploração das atividades do porto de São Francisco, a construção do porto de acordo com Goularti Filho (2013), não teve qualquer ônus a União. Após o “término” da construção do porto e com a crescente na movimentação de mercadorias, aquela estrutura inicial passava a apresentar deficiências para comportar a demanda, frente a esta realidade, novas obras de expansão, são postas como necessárias. Destacamos aqui, as obras iniciadas no ano de 1944, em que se previa a construção de mais 800 metros de cais e de três armazéns, entretanto, seu contexto anterior é o que a torna interessante.

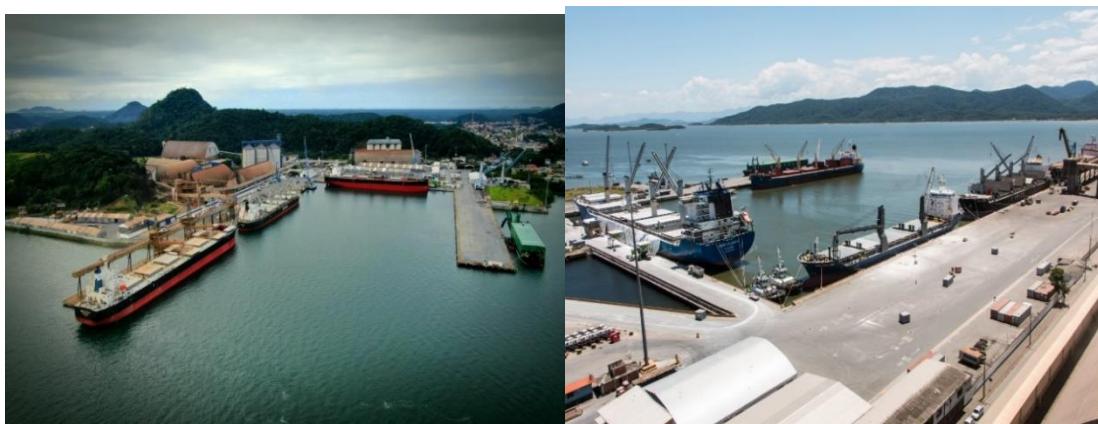
Na atualidade, o porto possui um canal de acesso de aproximadamente 15 quilômetros de extensão, 150 metros de largura e 13 de calado, seu cais possui 780 metros e 43 pés (aproximadamente 13 metros) de profundidade, o complexo portuário de São Francisco possui ainda um terminal sob administração privada, o Terminal da Babitonga com 225 metros e um calado de 11 metros de profundidade⁹⁷. Em abril de 2022 o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA), aprovou a realização das obras que elevará a profundidade do canal de acesso ao porto de 13 metros para 16, o porto passará então a ter capacidade para receber embarcações de até 366 metros de comprimento que possuem calado de até 14,8 metros, hoje o porto comporta o atracamento de navios de até 310 metros, as obras se iniciaram no ano de 2022: a primeira parte da obra consistirá no alargamento e suavização da curva do canal,

⁹⁷ Disponível em: <https://portosaofrancisco.com.br/caracteristicas/>. Acesso em: jun. de 2020.

facilitando desta forma a entrada, saída e manobra das embarcações, e a segunda terá como objetivo o alargamento do canal de acesso e execução do aprofundamento do mesmo para 16 metros. Parte dos aproximadamente 15 milhões de metros cúbicos de sedimentos retirados do canal de acesso serão utilizados para o engordamento da orla do município de Itapoá, que assim como diversas praias de Santa Catarina (a exemplo a praia de Balneário Camboriú e Canavieiras), sofre com o avanço do nível do mar⁹⁸.

Hoje o porto está sob a administração da SC-Par Porto de São Francisco do Sul, sua concessão vai até o ano de 2034, de acordo com o convênio de delegação nº 01/2011, em que a União delegou ao Estado a administração do porto. O porto se caracteriza pela movimentação de múltiplas cargas (granéis sólidos e líquidos, carga geral). Anualmente passa pelo mesmo aproximadamente 40% das mercadorias escoadas pelos portos catarinenses, movimentando cargas para os Estados Unidos, China, Japão e Oriente Médio.

Figura 27: Porto de São Francisco do Sul.



Fonte: <https://portosaofrancisco.com.br/s-Figuras/>. Acesso em: marc. de 2022.

3.2.2 Porto de Imbituba.

O porto propriamente dito foi planejado pelos ingleses e tinha por objetivo de escoar o carvão, à época abundante na região, o motivo pelo qual foi escolhida a enseada de Imbituba foi devido ao fato desta ser protegida por ventos e ressacas, logo, “dava” mais segurança ao atracamento das embarcações. E distinto dos portos

⁹⁸ Disponível em: <https://omunicipiojoinville.com/ibama-autoriza-alargamento-e-aprofundamento-do-canal-de-acesso-ao-porto-de-sao-francisco-do-sul/amp/>. Acesso em: abr. de 2022.

de Itajaí e São Francisco, ao menos até o presente momento (2023), o porto e Imbituba não possui expressão a nível nacional.

A história do porto propriamente dito tem início nos anos 1880, entretanto, o mesmo fica abandonado até 1890, ano este em que o Ministério da Agricultura Comércio e Obras Públicas, elabora um relatório cujo objetivo era realizar uma análise sobre as condições estruturais do porto de Imbituba e Laguna, no entanto, apesar disto, o porto novamente ficaria por um largo espaço temporal ao relento em relação a investimentos para obras de melhoramentos e expansão do mesmo. Imerso em um contexto de progressiva expansão da atividade carbonífera, viu-se, pois, a eminente necessidade de ampliação do porto. Ainda neste contexto, aos três de novembro de 1922, é criada a Companhia Docas de Imbituba (CDI), a mesma já emerge com a atribuição de assumir toda à área do porto, dar continuidade às obras de manutenção e expansão do porto. E a exemplo do porto de São Francisco do Sul e dos demais portos estaduais, as obras demandadas, tiveram certa morosidade, abandono e atraso, entre os anos 1922 e 1935.

O motivo? A famigerada e já mencionada, falta de financiamento, entretanto, neste caso, não do Governo Federal, mas sim, da empresa privada Lage & Irmãos, à época responsável pelos investimentos. “Defendendo seus interesses, Lage alegava que Imbituba era o porto que melhores condições apresentava para o transporte de carvão. As obras seguiam lentamente, pois, segundo Lage, eram executadas com recursos próprios”. (GOULARTI FILHO, 2013, p. 87).

Em 1935 a Companhia Nacional de Construções Civis e Hidráulicos (de propriedade das empresas Lage) dá início a construção de 100 metros de cais acostáveis, armazéns para depósito de carvão com capacidade para três mil toneladas e de uma moega abaixo do solo com capacidade para armazenagem de 20 toneladas. (Idem). A espelho de outros portos catarinenses, entre a década de 1940 e 1960, as obras neste porto foram paralisadas, as obras seriam reiniciadas no ano de 1968, aí aqui, financiadas pela União, por intermédio do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), agora, não mais realizada pela empresa de Lage, mas sim, pela Construtora Sultepa do Rio Grande do Sul, neste contexto, foi ampliado o segundo cais de 100 para 168 metros, agora, o porto de Imbituba passaria a deter um cais acostável de 308 metros.

Outra terceira obra viria a ser demandada, novamente em razão da expansão da produção e escoamento do carvão, a mesma teve início em 1979 e foi financiada

pela empresa estatal criada em 1975, a Portobrás. Os investimentos estavam previstos pelo já mencionado (no segundo capítulo desta pesquisa), Plano Diretor Portuário do Brasil. Logo, ainda se utilizando das análises deixadas por Goularti Filho (2013, p. 91), as obras foram implementadas durante um contexto, em que “O porto fazia parte do complexo carbonífero catarinense formado por minas, ferrovia, lavador, termoelétrica, carboquímica e porto”. Para finalizar, nossas análises sobre o contexto de transição dos anos 1980 e 2000, é importante frisar a nota destacada pelo economista acima citado:

No entanto, nos anos 1990, a situação econômica e o movimento de carga se inverteram para a CDI. O maior problema para os portos de São Francisco do Sul e Itajaí foram as vantagens do porto de Imbituba. Imbituba tem uma grande retroárea, fácil acesso rodoviário e marítimo (enseada em mar aberto) e não está no meio da cidade. É justamente nesses quesitos que São Francisco do Sul e Itajaí perderem para Imbituba, porém ambos têm uma maior agilidade na movimentação de carga. (GOULARTI FILHO, 2013, P. 93).

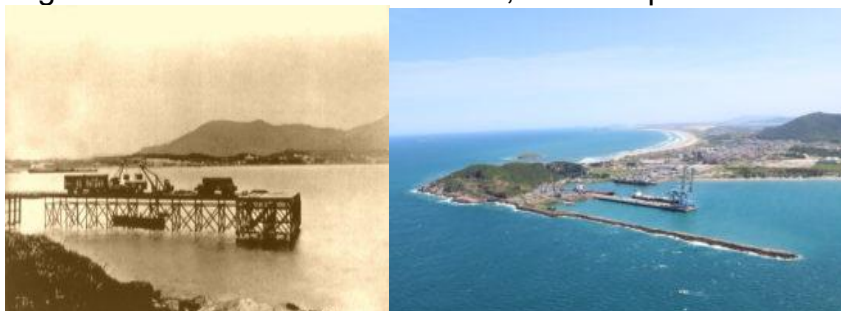
Entretanto, apesar destas características de acordo com Goularti Filho (2013), fazem do porto de Imbituba se “sobressair” sobre os portos de Itajaí e São Francisco, o mesmo não ficou incólume a tempos nebulosos com a ascensão de Fernando Collor de Mello a presidência do país, pois, a movimentação de mercadorias neste porto tiveram uma drástica redução, em razão da redução na movimentação do carvão que está diretamente relacionada ao decreto emitido pelo presidente Collor de Mello que reduz os subsídios ao carvão nacional, as consequências para o município de Imbituba foram deletérias: desemprego, redução do PIB, entre outras. (VIDAL e FERREIRA. S/D).

O porto passa a ser administrado pela Companhia Docas de Imbituba e em 2012, quando é delegado ao Estado, via SC Par Porto de Imbituba. Na atualidade, o porto possui uma área marítima de aproximadamente 6 mil metros quadrados e uma área terrestre de aproximadamente 893 mil metros quadrados, com três berços de atracação e uma profundidade de aproximadamente 15 metros, possuindo cinco terminais portuários. O porto é utilizado para a movimentação de granéis líquidos, granéis sólidos, carga geral, e contêineres⁹⁹. Entretanto, conforme aponta Goulart Filho (2004, p. 15), “... o problema maior do porto é que sempre se ajustou às demandas externas, e nunca houve um esforço interno para dinamizar a sua estrutura, diversificando e ampliando sua carteira de clientes...”.

⁹⁹ Disponível em: <http://www.portodeimbituba.com.br/site/porto/>. Acesso em: jun. de 2020.

Na atualidade, as principais mercadorias movimentadas são: soja, milho, arroz, batata, bobinas de aço, fertilizantes, sal e coque de petróleo¹⁰⁰. As mercadorias que por ali transitam são exportadas para Estados Unidos, Canadá, Espanha, entre outros em relação à importação o porto mantém relações comerciais com Argentina, Uruguai, Estados Unidos e outros. Dados coletados no *website* do porto revelam uma curva ascendente na movimentação de mercadorias: 2013 - 2,492 milhões de toneladas; 2014 - 3,331 milhões; 2015 - 3,434 milhões; 2016 - 4,714 milhões de toneladas; 2017 - 4,486 milhões; 2018 - 5,222 milhões; 2019 - o porto movimentou um total de 5,761 milhões de toneladas; e no ano de 2020, o porto movimentou um montante total de 5,868 milhões de toneladas; já em 2022 a movimentação foi de 7,122 milhões de toneladas, por fim, até fevereiro de 2023 a movimentação de mercadorias é de aproximadamente 1,021 milhões¹⁰¹.

Figura 28: Porto de Imbituba: 1880, 2010 respectivamente.



Fonte: <https://portodeimbituba.com.br/historia/>. Acesso em: abr. de 2022.

3.2.3 Porto de Laguna.

A trajetória do Porto de Laguna é mais lenta que dos demais portos catarinenses, bem como, sua expressividade para o Estado, por ser um porto predominantemente pesqueiro. A cidade de Laguna¹⁰² foi fundada em 1682 e

¹⁰⁰ “O coque verde de petróleo é um produto obtido do processamento de frações líquidas em Unidades de Coqueamento Retardado (UCR). Trata-se de um material com elevado teor de carbono fixo composto por hidrocarbonetos e baixos teores de compostos inorgânicos. Sua aparência é de um granel formado por fragmentos sólidos de cor negra, sendo que o termo “verde” em sua denominação refere-se ao estágio do seu processo de produção”. Disponível em: <https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/produtos/industriais/coque-verde-de-petroleo/>. Acesso em: jun. De 2020.

¹⁰¹ Os dados completos podem ser acessados em: <https://portodeimbituba.com.br/estatisticas/>. Acesso em: mar, de 2023.

¹⁰² Duas curiosidades sobre a cidade: a) há hoje um marco na cidade, o marco do Tratado de Tordesilhas, o mesmo fica exatamente sob uma das linhas imaginárias do tratado assinado entre Portugal e Espanha no ano de 1494, cujo objetivo era “solucionar” os conflitos entre ambos os países relacionados a descobertas de terras; b) a cidade

lentamente foi se desenvolvendo via atividades comerciais, assim, “o porto e a vila surgiram e se desenvolveram dessa simbiose propagadora do comércio e das conquistas”. (GOULART FILHO, 2013, p. 99).

A necessidade de construção do porto nasce da demanda de carvoeiros e dos comerciantes da região que estavam receosos e “... temerosos com a possibilidade de cair o movimento comercial da cidade, solicitaram ao governo imperial um projeto de obras a fim de solucionar o problema da entrada da barra”. (Idem, p. 107). Em 1890 é editado o Decreto nº 1.034, em que concede à Companhia Industrial de Construções Hidráulicas autorização sob o pagamento por parte do governo de juros de 6% durante 30 anos para realizar as obras de construção, melhoramentos e expansão na barra e no porto de Laguna. O decreto estipulava ainda, um prazo de 12 meses para que a construtora apresentasse o projeto de execução da obra e orçamento necessário para a execução da mesma. (BRASIL, 1890). Quatorze anos se passaram e as obras ainda não haviam dado início, neste contexto, Lauro Müller então Ministro da Viação e Obras Públicas aprova o Decreto nº 5.228 de 31 e maio de 1904, o mesmo anula o decreto anteriormente citado, ou seja, retira o privilégio concedido a Cia de construções hidráulicas e repassa a Comissão do Porto de Santa Catarina a atribuição das obras no porto, os investimentos seriam realizados pelo governo estadual e as obras iniciaram ainda naquele ano. (GOULARTI FILHO, 2013).

Segundo destaca ainda o autor, a Comissão do Porto de Santa Catarina tinha de realizar as seguintes obras: a) 1300 metros de molhe quebra mar, divididos em dois alinhamentos, um a leste e outro a norte; b) guia corrente paralelo ao canal de acesso com 50 metros; e c) revestimento a margem esquerda com aproximadamente 400 metros. Dez anos de obras se seguiram e em 1914, as obras são suspensas, o motivo? Falta de verbas. “A mudança mais significativa foi na profundidade da barra, que passou de 2,35 m em 1905 para 4,48 em 1913. No ano de 1918, o Congresso autorizou a continuação das obras e liberou mais verbas para o reinício dos trabalhos”. (Idem, p. 110). Um novo decreto viria a ser publicado em 1938, que tinha por objetivo dispor sobre a liberação de novas verbas para obras de melhoramento e expansão do porto.

Passadas três décadas de letargias e incertezas, o porto carvoeiro é transformado no ano de 1960, via Decreto nº 525 de 8 de abril de 1969 em porto

é a terra mãe de Anita Garibaldi (1821-1849), expoente Foto que lutou durante a República Juliana (1822-1889) e Guerra dos Farrapos (1835-1845).

pesqueiro, o decreto acima cria ainda a Companhia Porto de Pesca de Laguna, a companhia estaria diretamente subordinada ao DNPVN. “A expectativa e o objetivo eram de que se desenvolvesse na cidade uma dinâmica indústria pesqueira. A baixa acumulação de capital e a falta de comando industrial dificultavam a concretização desse objetivo”. (GOULARTI FILHO, 2012, p. 119). Não obstante, ao Collor extinguir a Portobrás em 1990, em janeiro de 1991 o porto de Laguna passa a ser juntamente com o porto de Itajaí, a ser administrado pela Companhia Docas de São Paulo (CODESP).

O porto de Laguna sempre se ajustou às estratégias nacionais, não houve um movimento endógeno que permitisse uma ampliação mais consistente nos seus serviços portuários (...). Com a sua transformação em porto pesqueiro, gerou-se uma expectativa positiva do que seria desenvolvida na cidade de Laguna, essa foi mais uma esperança frustrada para a elite local. (Idem, p. 122).

Atualmente, o porto conta com a seguinte estrutura física: área total de 245 mil metros quadrados, cais de aproximadamente 300 metros e seu calado possui uma profundidade de aproximadamente 7 metros. O porto que vinha desde 1975 administrado por autarquias federais é delegado no ano de 2019 ao Estado, a partir de então a SCPar que já administra os portos de Imbituba e São Francisco do Sul, passa a ser também a administradora do porto lagunense. No ato da assinatura do contrato de concessão, o governador de Santa Catarina Carlos Moisés da Silva, faz a seguinte declaração, “Vamos buscar novos arrendamentos, trazer novos operadores portuários, tanto da área da pesca quanto da de estaleiros, manutenção de embarcações, tudo o que puder ser trazido aqui para Laguna, que precisa dessa geração de emprego e renda”. (SILVA, 2020)¹⁰³.

¹⁰³ Disponível em: <https://www.scc.sc.gov.br/index.php/noticias/821-estado-assume-terminal-pesqueiro-de-laguna-e-projeta-criacao-de-empregos>. Acesso em: jun. de 2020.

Figura 29: Porto de Laguna.



Fonte: https://www.scpa.sc.gov.br/?post_type=companies&p=1921. Acesso em: mar. de 2022.

3.2.4 Porto de Navegantes.

O Porto de Navegantes ou Portonave, está localizado no município de mesmo nome, no litoral norte de Santa Catarina. Na foz do rio Itajaí em frente ao porto de Itajaí, sua construção se inicia no ano de 2005 e dois anos depois já iniciava suas operações, mas exatamente em 21 de outubro de 2007. O porto se destaca por ser o primeiro terminal portuário privado do país, fora da área do porto organizado.

A construção do porto de Navegantes foi iniciada um ano após a celebração do Termo de Autorização da ANTAQ nº 96 em 13 de dezembro de 2004, que formaliza o Contrato de Adesão MT/DP nº 98/2011. Cabe lembrar, que não foi necessário por parte da Portonave investimentos em obras de canal de acesso, bacia de evolução, uma vez que por estar situado exatamente em frente ao porto de Itajaí, se utiliza do canal e da bacia de evolução que o de Itajaí utiliza, neste sentido, o porto de Navegantes carrega o estigma de “Tup-Carona”.

Lembramos, que atualmente por força da Lei nº 12.815/2013, tal multa já não pode ser mais aplicada, uma vez que, já não há mais a proibição de operar cargas de terceiros. No entanto, quando se refere a contratação da força de trabalho, o setor privado não abriu mão do poder de contratar livremente sua força de trabalho. No ano de 2017, a empresa Triunfo Participações e Investimentos vende sua parte nas ações do Portonave (50%), a sua sócia Terminal Investment Limited, que é administrada pelo grupo mundial de transporte de contêineres, *Mediterranean Shipping Company* (MSC). (ROSSDEUTSCHER, 2020, p. 23). Atualmente dispõe da seguinte estrutura: 3 berços de atracação, cais linear de 900 metros, área total de 400 mil m², capacidade

para armazenagem de 30 mil contêineres. O porto conta ainda com equipamentos de última tecnologia e uma câmara frigorífica com capacidade para 16 mil palets¹⁰⁴.

Uma curiosidade a ser explanada. No dia 16 de junho de 2020 atracou na Portonave o maior navio porta-contêineres que já navegou na costa nacional. O *Apl Paris* com bandeira de Singapura. O *Apl Paris*, possui 347 metros de comprimento, 45 de largura, com estas dimensões o gigante tem capacidade para transportar simultaneamente 10.789 TEUS. Se formos comparar o gigantismo da citada embarcação, a mesma equivale a 3 estádios do Maracanã ou 9 estátuas do Cristo Redentor¹⁰⁵. Em fevereiro de 2022 o porto alcançou desde o início de suas operações a marca dos 10 milhões de TEUS movimentados.

Figura 30: Terminal de uso privativo Portonave S/A Navegantes/SC, vista do porto de Itajaí/SC.



Fonte: Figura própria, em visita ao porto de Itajaí no dia 11/01/2022.

3.2.5 Porto de Itapoá.

O Porto de Itapoá está estrategicamente localizado entre os estados de Santa Catarina e Paraná, na cidade que leva o mesmo nome do porto. O porto movimenta mercadorias provenientes dos dois estados, por estar localizado próximo a BR-116 e

¹⁰⁴ Disponível em: <https://www.portonave.com.br/pt/a-portonave/infraestrutura>. Acesso em: jun. de 2020.

¹⁰⁵ As informações aqui expostas foram retiradas do próprio *website* do porto. Disponível em: <https://www.portonave.com.br/pt/noticias/portonave-recebe-maior-navio-de-containers-a-operar-na-costa-brasileira/>. Acesso em: jul. de 2020.

BR-101, possui um dos melhores acessos rodoviários do país. A história do porto inicia ainda em 1993, quando da aprovação da Lei nº 8.630/1993, o Grupo Battistela junto a *Hamburg Süd* demonstra interesse em construir um terminal privado. No entanto, as obras iniciaram apenas em 2007 e em junho de 2011 o primeiro navio já atracava no porto.

O Porto de Itapoá possui dois acionistas principais: Portinvest Participações S.A. detém 70% das ações do porto e é formada por dois grupos - o Porto Sul e a LOG-Z - Logística Brasil AS; e a Aliança Administração de Imóveis e Participações Ltda, detém os 30% restantes das ações que está ligada a empresa Aliança Navegação e Logística que integra o Grupo Hamburg Süd. Em relação a sua estrutura física, o porto dispõe: dois berços de atracação que totalizam 800 metros e um calado de 16 metros de profundidade. Seu sistema de última tecnologia proporciona ao porto um ganho de produtividade, eficiência e eficácia superior à de muitos portos nacionais¹⁰⁶.

Desde o início de suas operações 2011, o porto viu a movimentação de cargas tomar curva ascendente: em 2011 foram movimentadas 0,44 milhões de toneladas, dois anos depois a movimentação chegou aos 5,65 milhões de toneladas, em 2017 o porto movimentou 6,8 milhões de toneladas, ao final de 2019 a movimentação contabilizou 8 milhões de toneladas, e, até o mês de agosto de 2020, a movimentação foi de 4,56 milhões de toneladas¹⁰⁷.

Assim como o Porto de Navegantes e demais terminais portuários de uso privativo, o Porto de Itapoá não é obrigado a requisitar força de trabalho via OGMO, para desempenhar as atividades laborais ao longo do cais. Logo, conforme pontua Nila (2014):

Desta forma, como não precisam contratar trabalhadores observando as regras do sistema dos portos organizados, o custo dos serviços nesses portos privados será bem menor, interferindo, indubitavelmente, na demanda pela utilização ou não dos portos organizados, pelos empresários, para movimentarem suas cargas. E logística é uma atividade ágil: é certo que optarão pelos terminais de uso privado, considerando que nestes os custos de mão de obra são sensivelmente menores, impactando não somente na demanda pela força de trabalho no porto organizado, mas também na própria economia da cidade que abriga este.

Ainda neste contexto, é de “responsabilidade” da empresa prestadora de serviço redigir o contrato, os termos do acordo entre as partes. Maciel (et al, 2015, p.

¹⁰⁶ Disponível em: <http://www.portoitapoa.com.br/institucional/71>. Acesso em: jul. de 2020.

¹⁰⁷ Dados disponíveis em: <https://webportos.labtrans.ufsc.br//Tup/Index/119>. Acesso em: set. de 2020.

175), realizou um estudo comparativo sobre a dinâmica de trabalho no Porto de Mucuripe (organizado) e no Terminal de Uso Privativo de Pecém (fora da área do porto organizado), e destaca a seguinte observação, no TUP de Pecém duas são as empresas que operam no setor de estivagem e desestivagem de cargas, entretanto, cada qual possui um regime de contrato diferentes: a empresa X remunera a força de trabalho a partir de um salário fixo; já a empresa Y possui um sistema de remuneração similar ao dos portos organizados, por produção e a depender da carga movimentada.

Figura 31: Vista porto de Itapoá.



Fonte: <https://ndmais.com.br/transportes/porto-itapoa-comemora-10-anos-aliando-sustentabilidade-e-inovacao/>. Acesso em: mar. De 2022.

Por fim, ainda em relação ao sistema portuário catarinense, os portos se destacaram no índice de desempenho ambiental publicado pela ANTAQ em 2019, sendo que o porto de Itajaí ficou na primeira posição, tal posição se manteve em 2020. Ainda em relação ao relatório de índice ambiental de 2020, os demais portos catarinenses ficaram na seguinte posição respectivamente: São Francisco do Sul (4º); Imbituba (11º); os demais não apareceram nem entre os 35 primeiros¹⁰⁸. Finalizando este capítulo, analisemos agora a gênese e história do Porto de Itajaí.

3.3 O Porto de Itajaí: uma contextualização histórica.

Assim como os demais portos brasileiros e mundiais (Santos, Rio de Janeiro, Recife, Barcelona, Cartagena, Valparaíso, Lisboa, entre tantos outros), o Porto de Itajaí tem sua gênese e desenvolvimento *pari passu* ao desenvolvimento da cidade (e

¹⁰⁸ Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/ResultadosIlda/>. Disponível em; abr. de 2022.

vice-versa). Conforme versam Monié e Vidal (2006, p. 975), “A reorganização dos espaços produtivos e o surgimento de dinâmicas comerciais específicas incluíram um conjunto de mudanças na estrutura mundial dos portos”. No entanto, o caso brasileiro é mais complexo, pois, tal desenvolvimento se deu de forma gradual e fragmentada (uma vez que como descrevemos ao longo desta pesquisa, desde os anos de 1808, quando se deu a carta de abertura dos portos até a atualidade parques foram os investimentos públicos no sistema portuário nacional).

Realizada esta breve introdução, analisemos brevemente sobre a ocupação e desenvolvimento da cidade de Itajaí. A ocupação da cidade tem início durante o ano de 1494 com a assinatura do Tratado de Tordesilhas, ficando sob a “competência” de Portugal a ocupação e povoamento de toda a faixa litorânea onde hoje se situa a cidade de Itajaí até o município de Laguna. Entretanto, antes mesmo da chegada dos portugueses viviam aqui diversas tribos originárias, devido a esta particularidade, o município possui uma formação étnico cultural diversificada, no qual, se mesclam a cultura indígena e europeia. Nossas análises se sustentam devido ao fato de que ao longo de sua história a cidade teve diversos nomes, e é uma das seletas que ainda traz em seu nome a origem de seu primeiro povo, os Tupis-Guaranis. A palavra “Itajaí”, se oriunda da palavra tupi-guarani “Tajahy”, que significa, Rio dos Taías¹⁰⁹.

O município teve como um de seus primeiros colonizadores o paulista João Dias de Arzão. Com vistas a explorar ouro e outras pedras, Arzão obtém uma sesmaria¹¹⁰ e se estabelece as margens do Rio Itajaí-Açu, os objetivos de Arzão de encontrar ouro e pedras preciosas não teve sucesso, logo, com a intenção de fundar um povoado, nas terras próximas as margens do rio um pequeno grupo de tribos originárias haviam se fixado, destarte estes seriam expulsos pelos colonizadores, que ali se fixaram com o intuito de proteger o território de possíveis invasores.

Ao longo do século 18 com a expansão da extração da madeira, até então a principal atividade econômica do município, alguns açorianos se fixariam nesta localidade e se espalhariam por toda a região litorânea. A elevação da freguesia de Itajaí, que até então estava subordinada a câmara municipal de Porto Belo a município dar-se-ia apenas no século XIX, no ano de 1853. A partir de então, o município passa

¹⁰⁹ O Taía também, conhecido como taioba, é uma planta da família das araceas e é rica em fósforo e cálcio, utilizada na culinária regional brasileira, em especial, na capital Florianópolis (feijão, refogado a alho e óleo, morcilha etc.).

¹¹⁰ Lote de terra inulto/abandonado, se diferem das capitânicas hereditárias por serem menores.

a se expandir e tem na construção do porto, no século seguinte, seu impulso modernizador¹¹¹.

É necessário destacar, para que se realize uma análise da gênese e desenvolvimento do porto de Itajaí, tem-se de partir do pressuposto que a mesma está diretamente associada ao surgimento dos primeiros negociantes de mercadorias no município catarinense. Nesta realidade, vai ser demandada a necessidade de se planejar/estruturar não apenas a cidade, mas também, a própria estrutura e infraestrutura da indústria de transportes, uma vez que o comércio de mercadorias estava em curva ascendente.

A cidade de Itajaí, hoje é uma das mais importantes do estado de Santa Catarina, suas características físicas e territoriais particulares as demais regiões do estado propiciaram a cidade um desenvolvimento próprio, tendo o rio e o mar a base principal para o transporte de pessoas e mercadorias. O porto foi estrategicamente construído próximo ao centro da cidade e a apenas 15 minutos de uma das principais rodovias nacionais, a BR-101. A construção do porto, no século XIX, não deu apenas impulso apenas a expansão da cidade, mas, também, para a transformação de sua base econômica – que de uma atividade puramente mercantil. Costa (2015, p. 157-158), ressalta que:

A perspectiva das cidades portuárias destoa da visão dos atuais modelos hegemônicos de organização dos portos, em que o relevante é o valor tecnológico das infraestruturas e o melhoramento das condições de acesso para uma maior movimentação de mercadorias.

Ainda em relação as cidades portuárias Monié (2011), destaca que as primeiras cidades portuárias virão a surgir num contexto de chegada de colonos e mercadorias oriundos de Portugal e de escravos comercializados da África, que tinham nas arcaicas estruturas portuárias sua porta de entrada. Ao desembarcarem, os colonos iriam se instalar no entorno destas estruturas e cada vez mais se dispersando para outras localidades, ao passo que iam desenvolvendo suas atividades econômicas, desenvolver-se-ia também, as recém-fundadas cidades.

Entretanto, o impulso maior da industrialização do município se daria pós II Guerra Mundial (1945), neste contexto, os países assolados pela guerra estavam iniciando a reconstrução de seus países e careciam de matérias-primas para tal empreendimento, em especial a madeira que seria utilizada para a construção civil e

¹¹¹ Disponível em: <https://itajaí.sc.gov.br/c/historia#.X5sOjohKg2w>. Acesso em: jun. de 2020.

de navios. A cidade de Itajaí aparece então, como um dos principais pontos de exportação desta matéria-prima até então em abundância na região, tendo o Porto de Itajaí o ponto de escoamento para a Europa. Com o “fim” do ciclo da madeira, ao menos nesta região devido a seu esgotamento em 1970, os diversos grupos madeireiros deixam a região, fixando em outros estados.

Ainda no contexto do pós-guerra observa-se, também na cidade de Itajaí transformações na indústria naval. A construção de embarcações que até então era realizada por artesãos e alguns familiares, teve com a instalação dos grandes estaleiros sua decadência. As primeiras montadoras a se instalarem na cidade ainda em fins do Século 19 foram: Companhia Asseburg e Companhia Malburg, destarte, na segunda metade do Século 20, grandes companhias já dispunham em sua frota embarcações de madeira movidas a vapor (MOREIRA, 2002).

Por fim, ainda em relação a este contexto de lenta industrialização da cidade, faz-se necessário adentrar, mesmo que por um breve momento, sobre os impactos da manufatura e grande indústria na divisão do trabalho. Nas páginas anteriores, destacamos que com a fixação dos estaleiros, artesãos “perderam” suas ferramentas de trabalho e passaram a ser apêndices das máquinas que aos poucos se introduziam no processo produtivo o artesão que antes realizavam desde o projeto da embarcação até sua materialização final, agora, o faz de forma setorial cada artesão realiza uma função. Trabalho parcial/fragmentado, esta foi, se assim podemos nos expressar, uma das “saídas” encontradas pelo capital para eliminar os poucos resquícios que ainda restavam do trabalho puramente artesanal.

Retornando a relação porto-cidade, necessitar-se-ia, apontar um conflito, a mobilidade urbana, o trânsito no entorno da área do porto. No caso do porto de Itajaí, que está situado defronte a uma das principais avenidas do município, os caminhões que adentram ou saem dos terminais portuários se misturam com os demais veículos que por ali circulam, gerando um grande engarrafamento. Nas figura 38, poderemos perceber a realidade acima apontada:

Figura 32: movimento de caminhões porto de Itajaí.



Fonte: Figura esquerda própria em visita ao porto no dia: 11/01/2022. Figura direita: engarrafamento em razão do protesto dos caminhoneiros realizado em 13 de fevereiro de 2020, a paralisação ocorreu em protesto a demora na liberação dos contêineres no terminal da *Apm Terminals*. Disponível em: <http://www.revistaportuaria.com.br/noticia/20602>. Acesso em: abr. de 2022.

Relatos históricos, mencionam que o porto passa a ter importância em inícios do Século XIX “...não somente em relação ao trânsito de colonizadores estrangeiros, mas também, ao comércio fluvial que acontece em Itajaí” (ITAJAÍ, S/D)¹¹². Estrategicamente posicionado no raio de uma das principais rodovias do país, integra junto ao Porto de Navegantes e Píer Guilherme Asseburg (terminal de passageiros), o complexo portuário da região.

¹¹² Disponível em: <http://www.portoitajaí.com.br/novo/c/historia>. Acesso em: set. de 2020.

Figura 33: Complexo portuário Itajaí/Navegantes.



Fonte: Itajaí, 2019, p. 62.

Hoje o Porto de Itajaí dispõe da seguinte estrutura física: bacia de evolução de 750 metros e largura de 400 metros, seu calado possui uma profundidade de 14 metros, seu canal interno possui 3,2 mil metros de comprimento e profundidade de 14 metros, já o canal externo conta com 3,9 mil metros e 12 metros de profundidade distribuídos em uma área de 1.047.30 metros: berços 1 e 2 arrendados a *Apm Terminals*, totalizando 557 metros (berço 1 – 285 metros e berço 2 – 272 metros) e berços 3 e 4 caís públicos que totalizam 490 metros (berço 3 – 210 metros e berço 4 – 2890 metros). Estes últimos berços passaram por recentes obras de melhoramento e reaparelhamento, via investimento do Governo Federal.

Figura 34: Localização dos 4 berços de atracação do porto de Itajaí.



Fonte: Itajaí (2019, p. 47).

O porto de Itajaí tem ao longo das últimas décadas se especializado na movimentação de contêineres, conta hoje com quatro instalações de armazenamento, cujas características são: a) instalação 1: sob responsabilidade da SPI dividida em: armazém, com área de 4.800 m² e capacidade armazenar 12.960 m³ de cargas gerais, e pátio, aproximadamente 66 mil metros quadrados que comportam o armazenamento de 2.130 TEUS, dispõe de 628 tomadas para contêineres refrigerados; b) instalação 2: sob gestão da *Apm Terminals*, o armazém abriga cargas gerais, sua área total é de 2.293 m² e tem capacidade de armazenar 4.140 m² de carga, seu pátio possui uma área total de armazenamento de 77.603 m² cuja capacidade é para 6.400 TEUS, e, possui ainda 1395 tomadas para contêineres refrigerados; C) instalação 3: sob administração da SPI (RAC. Recinto Alfandegário Contíguo), pátio para armazenar contêineres possui uma área de 24.308 metros quadrados, 352 tomadas e capacidade para 3.260 TEUS; e d) instalação 4: pátio para contêineres e administrada pela SPI (Valeport serviços portuários), possui 14.557 m² que comporta o armazenamento de 1.650 TEUS (ITAJAÍ, 2019).

Figura 35: Localização das áreas de armazenamento.



Fonte: Itajaí (2019, p. 48).

Além do porto organizado, conta ainda com os seguintes terminais portuários de uso privativo. **Terminal Portuário Braskarne**: localizado a margem direita do rio, possui uma área total de 36 mil metros quadrados, o terminal foi construído em 1990 e em 1999 passa a ser controlado pela Seara Alimentos S/A, que foi comprada em 2010 pela Mafrig Alimentos S/A. No ano de 2013 esta empresa vende as ações da Seara para o grande grupo JBS, a partir de então a JBS se tornou a proprietária e administradora do Terminal Braskarne. Possui área de armazenagem de 34 mil m², sendo desta área, 8.000 m² cobertas, área para armazenagem de aproximadamente

25 mil toneladas. O terminal de contêineres tem capacidade para movimentação de 1.500 TEUS e dispõe de 400 tomadas para contêineres refrigerados. Sua área de acostagem possui 9,5 metros de calado e 33 de boca¹¹³.

Trocadeiro Portos e Logística: margem direita do rio dispõe de um armazém de 3 mil m², controlado majotariamente pela empresa que atual no setor de transporte rodoviário e cargas, Dalçoquio. O terminal é utilizado para a movimentação de carga geral, graneis líquidos e contêineres. Possui uma área total de 19.375 m², o terminal Trocadeiro não possui área alfandegada, seu berço possui 150 metros e calado de 9 metros. Possui capacidade para armazenagem de 617 TEUS distribuídos num pátio de 16 mil m²¹¹⁴.

Poly Terminais: realiza operações desde o ano de 2010. À área total é de 245 mil metros quadrados, sendo 20 mil m² desta de área coberta. É especializado na movimentação de soda cáustica, porém, também realiza a movimentação de carga geral, contêiner e produtos metalúrgicos. Seu pátio de armazenagem de contêiner possui 80 mil metros quadrados, bem como, dispõe de tanques para armazenagem de soda cáustica e outros líquidos com capacidade para 8 mil m³. Seu píer de atracação possui 300 metros e um calado de 8,5 metros de profundidade¹¹⁵.

Terminal Barra do Rio: se inicia em 2016, trata-se de um terminal alfandegado polivalente, realizando operações de carga e descarga de granéis sólidos, contêineres e carga geral, bem como, unitização e desunitização de contêineres. Sua estrutura física dispõe de: área administrativa de 3.260 m², 72 mil metros quadrados de área alfandegada, capacidade de armazenamento para 5 mil TEUS, dois berços de atracação ambos com 220 metros lineares e um armazém de 6.500 metros quadrados¹¹⁶.

Teporti Itazém: possui um pátio de estacionamento para até 300 caminhões, opera no transporte de cagas próprias e de terceiros, seu cais possui 150 metros com previsão de realizar obras para sua extensão para 300 metros, sua área alfandegada é de 53.700 m². Possui uma área de armazenamento de 6 mil metros quadrados e seu terminal possui capacidade para 8.150 TEUS¹¹⁷.

¹¹³ Disponível em: <https://www.braskarne.com.br/#servicos>. Acesso em: mar. De 2022.

¹¹⁴ Disponível em: <https://www.portoitajai.com.br/infraestrutura>. Acesso em: mar. De 2022.

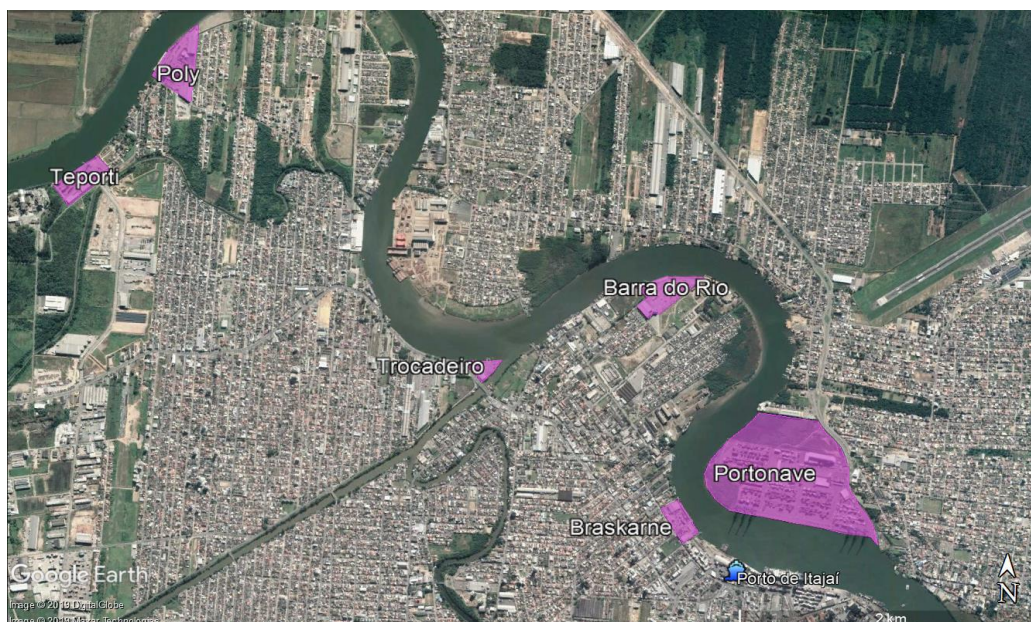
¹¹⁵ Disponível em: <https://www.portoitajai.com.br/infraestrutura>. Acesso em; marc. de 2022.

¹¹⁶ Disponível em: <https://www.barradorio.com.br/index.php?url=pt-br/a-empresa>. Acesso em: març. De 2022.

¹¹⁷ Disponível em: <https://www.teporti.com.br/sobre>. Acesso em mar. De 2022.

O Apm Terminals Itajaí: localizado dentro da área do porto organizado, dispõe de dois berços de atracação com 557 metros, área total de 75 mil metros quadrados e armazém com 1,5 mil metros quadrados, possui capacidade de movimentar anualmente 590 mil TEUS. Por fim, o porto público possui dois berços de atracação com 500 metros, pátio com 60 mil m² e está situado à direita do Rio Itajaí-Açu. O complexo portuário como um todo, possui capacidade de armazenar um total de 160 mil toneladas de cargas, com 170 mil pallets e 135 mil TEUS cheios em 22 armazéns, ao longo de seus 212 mil metros quadrados. Na figura 36 a localização dos terminais portuários que compõem o complexo do porto de Itajaí.

Figura 36: Tups do complexo portuário de Itajaí.

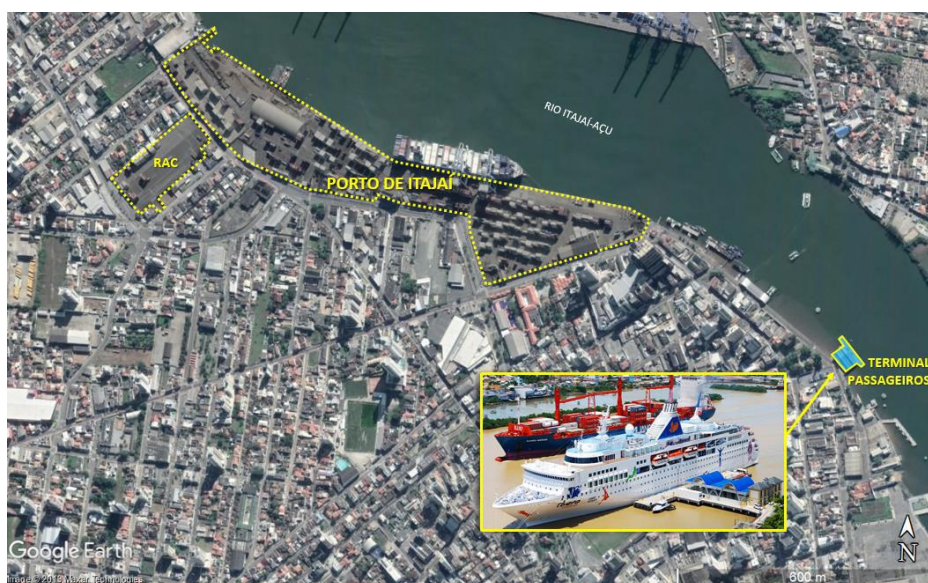


Fonte: Itajaí (2019, p. 64).

Segundo o relatório da Superintendência do porto de Itajaí (2019), encontra-se em processo de planejamento estudos para a expansão da área do porto, cujo objetivo principal é ampliar a área de armazenagem. O primeiro passo já foi iniciado com a compra de terrenos nas proximidades da localização do recinto alfandegário contíguo. “O porto de Itajaí tem uma singularidade que faz com que mesmo sendo um porto de pequenas dimensões, é altamente competitivo e alcança excelentes resultados operacionais, pois, possui uma grande rede de empresas de apoio retroportuário”. (ITAJAÍ, 2019, p. 73).

Compõe ainda o complexo do porto de Itajaí, o terminal de passageiros, recebe cruzeiros de bandeira nacional e internacional. Suas operações começam no ano de 2001 e está sob a jurisdição administrativa da Superintendência do Porto de Itajaí. Em 2003 foi por intermédio da Lei Municipal nº 3.979/2003, denominado de Terminal Guilherme Alcini Asseburg, em homenagem ao conhecido político do Município do século XIX, Guilherme A. Asseburg. O terminal de passageiros, possui uma área total de 2.697 metros quadrados, sua área de embarque e desembarque de passageiros dispõe de uma completa estrutura: área de recreação, área para a Polícia Federal, salas de embarque/desembarque, entre outras. O píer do terminal, possui capacidade para o atracamento de embarcações de até 270 metros, no entanto, o terminal ainda carece de obras de melhorias e ampliação, caso tenha por intenção, receber embarcações de maior porte que navegam pelas costas brasileiras e regionais.

Figura 37: Localização do terminal de passageiros no complexo do porto de Itajaí.



Fonte: Itajaí, (2019, p. 41)

O complexo portuário de Itajaí/Navegantes possui inúmeros desafios, dentre eles destaca-se: ampliação da bacia de evolução, dragagem de acesso aos terminais portuários e de seus berços de atracação cujo objetivo principal é a possibilidade de receber embarcações de maior porte. Não obstante, um antigo problema ainda carece de solução, em especial no porto de Itajaí, estamos nos referindo aqui a realização de obras para impedir que novas enchentes ocorram (voltaremos a este debate posteriormente).

Figura 38: Vista aérea Porto de Itajaí.



Fonte: <http://www.portoitajaí.com.br/novo/Figura/10/Figuras%20a%C3%A9reas#4>.

A história do Porto de Itajaí se inicia ainda no século XIX, documentos históricos destacam que os estudos para o melhoramento do porto de Itajaí datam de inícios do século XIX, os mesmos detalharam a necessidade de melhorias na entrada da Barra de Itajaí, bem como, a construção de um cais acostável, quando em visita ao Estado, até então pouco habitado, o português José Miguel de Brito faz a seguinte descrição:

O Porto de Itajaí é pequeno e pouco frequentado por não haver ali povoação, mas é seguro e abrigado, e pode vir a ser de transcendente utilidade, como adiante direi (...). O canal é estreito, e deve demandar-se com vento e maré favoráveis, o ancoradouro tem o sobredito fundo, o é defronte de uma fazenda de lavoura, chamada Arzão, única que com casa ali se encontra. (BRITO, 1829, p. 34. Apud GOULART FILHO, 2013, p. 57).

No ano de 1800 a foz do rio Itajaí-Açu passa a ser visto enquanto um ancoradouro natural, à época já existia uma pequena estrutura em que os produtores itajaienses a utilizava com o objetivo de escoar suas mercadorias, que ali mesmo em sua margem eram comercializados. E, é com o aparecimento das primeiras embarcações holandesas em inícios do século XIX, que o “porto de Itajaí” vai ganhando projeção, ao passo que o comércio de mercadorias ia se expandido, novos trapiches iam sendo construídos, naquele momento histórico, as cargas que saiam do porto de Itajaí tinham como destino principal, o porto do Rio de Janeiro. (ITAJAÍ, 2019).

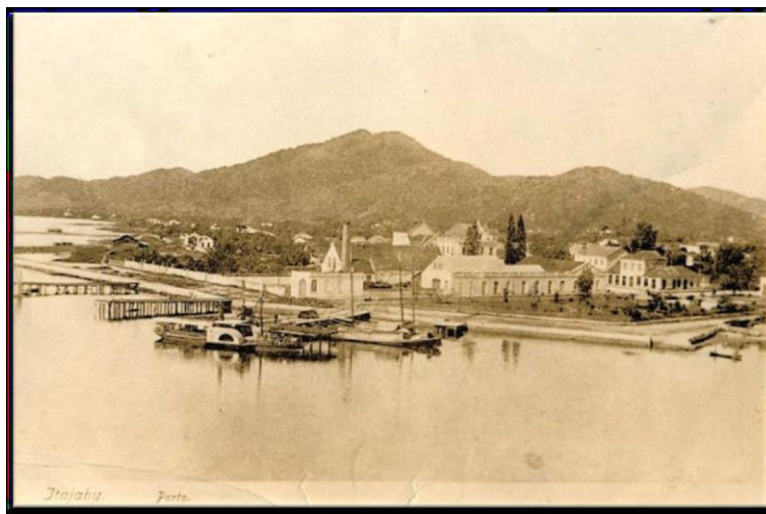
Mais do que a porta de entrada para milhares de imigrantes, o Porto de Itajaí passou a ser observado com novos olhares em meados do século XIX. Foi quando as autoridades da Província se deram conta que o volume de

operações colocava Itajaí como um dos mais importantes pontos de navegação para saída de produtos coloniais. O atracadouro seguro e protegido já era considerado um porto praticável e de localização estratégica, o que fez com que houvesse a Decisão Imperial de 1855 determinando a instalação de uma 'Mesa de Rendas' em Itajaí (RUSSO, 2013). (ITAJAÍ, 2019, p. 18).

Cabe destacar, que no ano de 1816, Itajaí sequer existia enquanto município, a mesma viria a ser fundada apenas quatro anos depois, em 1820 por pescadores açorianos, logo, a construção do porto está intimamente relacionada ao povoamento e expansão da cidade que ora emergia. Tal diálogo, entre a simbiose entre cidade e portos já o foi realizado com maestria por Rita de Cássio Santana de Carvalho Rosado (1983), Maria da Penha Siqueira (1980), Maria Lucia Gitahy (1992), entre outros que estudaram a gênese e desenvolvimento dos portos de Salvador, Vitória e Santos. Ao passo que os imigrantes iam ocupando a cidade a cidade se expandia, bem como, o comércio de mercadorias ainda que à época limitado aos pescados, artesanato e pequenas indústrias manufatureiras. Nesta quadra histórica, “O rio, o porto e a vila e Itajaí serviam de via de comunicação e base de transporte para as colônias do Vale. Além de base de exportação, pelo porto também chegavam os imigrantes, as mercadorias e as ferramentas necessárias para a colonização”. (GOULART FILHO, 2013, p. 60).

Os primeiros investimentos no porto, foram realizados pelo Império, para obras de remoção do banco de areia que dificultava a navegação e a entrada na barra do rio. Com o advento da Primeira República esperanças rondaram o cais Itajaiense, e, em 1895 o governo cria a Comissão de Melhoramentos do Rio Itajaí, a mesma organizou estudos que visavam obras de melhoramentos no cais do incipiente porto. E já em 1903 a referida comissão (agora Comissão de Melhoramento dos Portos de Santa Catarina), emite uma instrução para que fossem realizadas obras de manutenção nos portos demais portos. (ITAJAÍ, 2019).

Figura 39: Estrutura porto de Itajaí anos 1900.



Fonte: Itajaí (2019, p. 18).

O contexto de pré-industrialização do município de Itajaí, ainda que tenha sido de pequena expressão, vai impactar diretamente como já mencionamos, em necessidades de transformações no espaço portuário da cidade, indicando desta forma uma mudança de caráter qualitativo (MOREIRA, 1995). O autor destaca ainda que:

O processo de acumulação na cidade portuária, no entanto, não aparece como um acontecimento isolado, tendo-se presente o desenvolvimento produtivo das áreas coloniais, e o entrosamento da classe de comerciantes locais com a hinterlândia próxima. Isso significa, que a acumulação individual obtida inicialmente com o comércio portuário, beneficiava-se com uma conjuntura socioespacial propícia, crescendo na medida em que avultava a capitalização nos antigos núcleos coloniais. (Idem, p. 97).

Os estudos para a construção da infraestrutura portuária datam de 1905, a necessidade da construção, deu-se, em razão da expansão da extração de madeira e erva-mate. Dois anos depois a empresa de navegação *Hamburg-Sudamerikanische*, envia ao porto uma equipe de estudos cujo objetivo principal era realizar um planejamento de alargamento e dragagem do canal do porto de Itajaí e já no ano de 1908, navios a vapor da empresa atracavam no porto. Embora tenha apresentado tal particularidade, o porto de Itajaí no cenário nacional ainda detinha uma posição secundária, no que se refere, a navegação de cabotagem.

Cruz (2016), a partir dos estudos realizados por Goularti Filho (2013), destaca que em 1920 a mando do então presidente Epitácio Pessoa (1919-1922), o engenheiro Edgard Gordilho vem a região sul para realizar uma inspeção nos portos da região sul do país, segundo este relatório, o porto de Itajaí era o único da região a

se tornar um excelente porto, entretanto, era necessário que se solucionasse alguns gargalos.

Entretanto, como diversas vezes já apontamos e outras vezes ainda apontaremos, as obras tiveram de ser paralisadas, o motivo? Não difere dos outros momentos, a falta de recursos. A exemplo, citamos as obras de 1917 que tiveram de ser paralisadas devido a 1ª Guerra Mundial, os prejuízos com a parada das obras por aproximadamente quatro anos foram significativos, que se traduziram em diversos equipamentos e embarcações danificadas. As obras só retornariam em 1920, em que foram construídos 236 metros de molhe, porém, novamente as obras são paralisadas no ano de 1925 e o motivo? Novamente, falta de verbas. (GOULARTI FILHO, 2013). Dois anos depois, no ano de 1927, um novo projeto vai ser aprovado entre a União e a Companhia de Mineração e Metalurgia do Brasil (COBRASIL).

Com o alvorecer da década de 1930, e a instauração de uma nova ordem política e social no Brasil incidiriam diretamente sobre as obras no porto de Itajaí, há neste contexto o rompimento do contrato celebrado entre a União e COBRASIL, as obras que haviam se iniciado no ano de 1927 são travadas retornando em 1934. Sob um novo contrato, as obras são finalmente terminadas em 1938, ou seja, 11 anos depois de serem iniciadas. (Idem).

Conforme aponta Goulart Filho (2013), muito embora, o Estado exportasse madeira desde inícios do século XIX, é certo afirmar que até a década de 1930 o Rio Itajaí-Açu e o Porto de Itajaí "... eram ancoradouro natural da produção agrícola e manufatura do Vale do Itajaí e, em menor escala da madeira..." (GOULART FILHO, 2013, p.65). Pós Segunda Guerra Mundial com a eminente necessidade de matérias-primas (em especial a madeira) para a reconstrução dos países assolados pela guerra, o Porto de Itajaí viria a se tornar ao longo das décadas de 1950 e 1960 no maior porto madeireiro do Brasil.

Figura 40: Construção do molhe no porto de Itajaí em 1936.



Fonte: Itajaí, (2019, p. 20).

Figura 41: o porto de Itajaí ano 1948.



Fonte: Itajaí, (2019, p. 22).

Figura 42: Carregamento de madeira no porto de Itajaí em 1950.



Fonte: Cruz (2016, p. 70).

Com a expansão das movimentações de madeira e de outras mercadorias, uma vez mais, se viu a necessidade de ampliar a estrutura do porto assim, ainda no ano de 1950 por intermédio do Decreto nº 28.468 de 25 de agosto de 1950, o porto teve a

aprovação de um investimento de Cr\$ 45.000.000,00, para o prolongamento de 270 metros de cais e outras obras, seis anos depois se tem a construção de mais 200 metros e de cais e de um frigorífico destinado ao armazenamento de pescados. Neste contexto, porto e cidade passar-se-ão a se estruturar, se adequando aos moldes urbanos mais modernos, bem como apresentou também ao longo da década de 1940-1950 um súbito aumento populacional (MOREIRA, 1995, GOULART FILHO, 2013).

No ano de 1956, dar-se por concluída a construção do último berço do porto de Itajaí, bem como é construído uma câmara frigorífica contribuindo desta forma para a efetivação do Plano Nacional de Organização do Porto de Itajaí. Entretanto, sua elevação a categoria de porto organizado dar-se-ia, apenas dez anos depois que por “força” do Decreto nº 58.780 de 28 de junho de 1966 é então criada a Junta Administrativa do Porto de Itajaí (JAPI), que viria a substituir a Inspetoria fiscal dos Portos de São Francisco do Sul e Itajaí, até então responsável pela administração do porto e com sua criação o porto de Itajaí é elevado à categoria de porto organizado. A justificativa dada pelo governo para elevar o porto a categoria de organizado era devido a sua importância comercial e industrial no cenário portuário nacional

No início dos anos 1950 a madeira chegava ao porto via carroças puxadas por animais o que demandava uma grande quantidade de tempo como forma de diminuir este tempo de traslado da mercadoria, as carroças foram substituídas por tratores, e ao chegarem à beira do cais, as madeiras eram amarradas em lotes com cabos de aço e movimentadas para os porões das embarcações com o auxílio de guinchos. Estava-se aí, dando início ao primeiro surto modernizador do porto Itajaense.

Figura 43: Embarque de madeira porto de Itajaí fim dos anos 1940 e inícios de 1950.



Fonte: <http://clubedosentaitajai.blogspot.com/2012/11/ciclo-da-madeira-em-itajai-ii.html>. Acesso em: abr. De 2022.

No decorrer das décadas de 1950 e 1970, além da exportação da madeira que ainda era dominante naquele contexto, o porto passava a exportar também: tecido, arroz, óleo, carvão, fumo, granéis sólidos e líquidos. Já no que se refere a importação, chegavam ao porto mercadorias como: trigo, algodão, maquinários, sal, lubrificantes e tratores oriundos do Alemanha, Inglaterra e Holanda. No tocante a navegação de cabotagem, os principais parceiros comerciais de Itajaí eram os estados do Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Rio Grande do Norte. Entretanto, este contexto passaria a se alterar década de 1970, em especial no que se refere a movimentação da madeira Moreira (1995, p. 190).

Goularti Filho (2013), destaca que mesmo que se tenha apresentado uma alta na movimentação de mercadorias, o porto de Itajaí ao longo das décadas de 1960 e 1970, apresentava antigos problemas e com a alta na movimentação das mercadorias ficariam ainda mais gritantes: acesso rodoviário ao porto, berços de atracação, profundidade do cais, entre outros e se materializavam em longas filas de caminhões com cargas a serem movimentadas aos porões dos navios, esta situação começa a apresentar uma melhora após a construção da estrada Blumenau-Lages. Com a queda da exportação da madeira ao longo dos anos 1970 (aproximadamente uma queda de 92% em seis anos) a administração do porto viu a necessidade de diversificar as mercadorias movimentadas, passando então a escoar cargas congeladas, motores etc. à época com o crescimento incessante na movimentação de pescados, o terminal de pescados ora instalado ao lado do porto foi ampliado e chegou-se a cogitar a ideia de transformar o porto organizado em porto pesqueiro, uma vez que a movimentação de pescados sobressaia sobre as demais mercadorias. Entretanto, apesar dos esforços dos empresários da indústria pesqueira em transformar a pesca como principal atividade produtiva do Município, não se concretizou, pois, com o surgimento do uso dos contêineres na segunda metade da década de 1975 no Brasil vem a “colocar freios” nestes planos.

Com a diversificação da cadeia produtiva e a ampliação do parque industrial catarinense ao longo da década de 1960 e 1970, o porto “ganha” os olhares do governo federal, sendo incluído no já citado Plano Diretor Portuário do Brasil de 1974 e no Plano de Desenvolvimento Portuário de 1986. No plano de 1974, para o Porto de Itajaí estava previsto um investimento de Cr\$ 9.000.000,00 para obras de recuperação e construção de um novo armazém, sendo estes entregues em 1977. No ano de 1979, ocorre uma revisitação no Plano de 1974, entretanto, as notícias não foram positivas

para os portos, pois, de acordo com o exposto no plano apenas seriam realizadas obras de infraestrutura. Com os incentivos financeiros do plano de 1979 iniciar-se-ia, dois anos depois obras de melhorias na infraestrutura do porto, porém, logo após a inauguração destas obras a cidade de Itajaí, foi assolada por duas enchentes (1983 e 1984), tais eventos climáticos resultaram no desmoronamento de 350 metros de cais acostável, danificando desta forma três berços do porto.

Cruz (2016), ressalta que logo após o desastre ocorrido no porto, a Portobrás contrata a empresa Cobrazil para a realização de obras de recuperação dos danos causados pela enchente. No entanto, devido à falta de recursos frente o contexto de descapitalização da Portobrás as obras sofreram atrasos, só sendo concluída no final da década de 1990, além das obras de recuperação foram realizadas ainda a construção de mais um berço de atracação e a ampliação do pátio de armazenamento. Salieta-se ainda, que é só na década de 1990 que dar-se-á, a “construção” dos terminais especializados na movimentação de cargas conteneurizadas e de carga geral fracionada. A eleição de Collor de Mello, irá provocar inúmeras transformações na estrutura política do país, e talvez a principal tenha sido o processo de privatização das empresas estatais.

O Porto de Itajaí que há muito esperava por investimentos massivos não ficou incólume, necessitando de obras de expansão com o objetivo de atender e se adequar a “nova” estrutura produtiva catarinense, que passaria a alavancar a indústria dos cerâmicos e da eletromecânica “observou” seus planos serem levados com a extinção da Portobrás. Uma vez que “... as obras foram paralisadas, as licitações suspensas e os projetos encerrados”. (ITAJAÍ, 2019, p. 24). Ainda se utilizando das pontuações de Goulart Filho (2013, p. 72), ressaltamos que:

Em janeiro de 1990, a Administração do Porto e Itajaí elaborou um estudo para a Portobrás, sugerindo a construção de outro porto na cidade, instalado no Saco da Fazenda. Seria construído um cais acostável de 740 m com capacidade para receber até cinco navios. Um dos objetivos era levar o porto para mais próximo do mar. Segundo o Plano de Modernização, a abertura do ingresso de água no Saco da Fazenda contribuiria para a renovação e oxigenação, aumentando a salinidade da água (PORTOBRÁS, 1990). Contudo, com a extinção da Portobrás em março de 1990, o plano foi abandonado.

Com a extinção da Portobrás e conseqüentemente da JAPI que administrava o Porto de Itajaí e o de Laguna, a administração de ambos os portos foi repassada a Companhia Docas de São Paulo (CODESP) até 1º de junho de 1995, quando o porto é delegado ao município. Mesmo com a concessão do porto a CODESP, empresários

da região, trabalhadores e o próprio município não estavam se sentindo contemplados pois, mesmo com o crescimento da movimentação ainda demandava a instalação de novos equipamentos, ampliação do pátio do porto etc., porém, nada foi feito por parte da CODESP. A extinção da empresa estatal reverberou negativamente no porto, pois, trouxe demasiados problemas administrativos e a única forma para a “eliminação” destes e de outros gargalos seria a privatização, porém “... nenhum dos envolvidos diretos pelo porto despertava o interesse em que isso se concretizasse”. (HOFFMANN e SILVA, 2001, p. 7).

Neste contexto, cabe sinalizar o “racha” entre os empresários, trabalhadores portuários e políticos no que se refere a possibilidade de trazer para o Município a responsabilidade pela administração do porto de Itajaí, procurado pelo Município o governo estadual disse não poder assumir tal atribuição, pois, os custos são enormes e para sua defesa o governo cita o exemplo do porto de São Francisco à época já administrado pelo Estado. Entretanto, a postura do governo de retração em relação a assumir a administração do porto não estava relacionada a questão orçamentaria, mas sim, a política de dar continuidade ao projeto de privatização do sistema portuário nacional, iniciado ainda nos anos 1990. Conforme destaca Moreira (1995, p. 220-221):

Num primeiro momento, o impacto da privatização do Porto de Itajaí, expressava a face “regionalista” do problema, habilmente conduzida pela classe política catarinense. No entanto, em nenhum momento, a privatização do espaço portuário local, mostrou-se incompatível com o pensamento empresarial do Estado, representando a concessão portuária uma antiga aspiração do setor privado. (...). O desempenho do porto local, passou a constituir um atrativo para os grandes grupos empresariais do país, competindo, no processo licitatório, com os interesses da classe empresarial e exportadora do Estado.

Com o passar dos anos (1990-1995), a questão da privatização do porto de Itajaí seguia em discussão entre os setores envolvidos, aqueles que eram a favor da privatização defendiam sua tese, se utilizando do discurso do excesso de encargos e falta de recursos financeiros para a realização de obras para a modernização do porto, logo, a privatização do porto seria a decisão mais acertada, outrora, os contrários à privatização, destacavam a importância do porto para a economia de Itajaí, bem como para o Estado. Neste sentido, a privatização do porto neste momento não seria senão, uma atitude equivocada, os mesmos colocavam ainda em evidência que não havia garantias que a empresa vencedora da licitação iria realizar tais obras.

Outrora, o Sindicato dos Trabalhadores assumia sua posição em favor da municipalização do porto, ainda de acordo com o autor acima citado, entre as razões apontadas pelo sindicato estava o discurso que sobre o “controle” do Município haveria uma maior flexibilidade/facilidade no que se refere as negociações salarias, condições de trabalho etc., frente a estas distintas posições cada setor discursando a favor de saciar seus objetivos, é realizado em 1995 na cidade de Itajaí uma grande mobilização em defesa da municipalização do porto.

Não obstante, entre os anos de 1990-1995 a comunidade portuária de Itajaí realiza uma ampla mobilização para que fossem realizadas reformas administrativas e estruturais no complexo portuário, a preocupação dos mesmos era que o complexo rumasse para um processo de sucateamento, o que chegasse a ocorrer seria irreversível, visto a falta de investimentos no setor. (MOREIRA, 1995, p. 230). Tais problemas preocupavam diretamente a força de trabalho portuária, pois, o porto já naquele contexto era o responsável pela maior percentagem dos empregos da cidade, sejam eles diretos ou indiretos. Ainda neste contexto, mesmo o porto ocupando a quarta posição nacional no transporte de contêineres, o mesmo ainda padecia de uma infraestrutura adaptada para tal. Neste contexto, a Prefeitura Municipal de Itajaí realiza a doação de um terreno de aproximadamente 25 mil m². Na efervescência dos debates:

Em meados de 95, foi marcada, em Brasília, uma audiência onde seria discutida a proposta da municipalização do Porto de Itajaí. Encontrando-se já em Brasília, no dia anterior à audiência, a comissão itajaiense realiza uma consulta preliminar aos técnicos do Ministério dos Transportes, sobre a existência de razões que impediriam de fato a municipalização do Porto de Itajaí. (...). A defesa das razões para a municipalização, esclarecia, também, que a cessão do porto não seria de ordem patrimonial e sim referente aos serviços portuários, não descartando a participação do capital privado. (Ibidem, p. 226).

Nesta conjuntura, de posse dos discursos a favor e contra a municipalização do porto, o Ministério dos Transportes faz a seguinte proposta: adotar o modelo utilizado em Rotterdam, Antuérpia, Bremen e Hamburg, ou seja, o *Port Authority* em que a administração do porto é delegada ao Município e as operações portuárias ficam a cargo do capital privado via contrato de concessão. Após intensas rodadas de debates em junho de 1995 em caráter temporário, o porto de Itajaí é delegado ao Município de Itajaí. A delegação iria até 31 de dezembro do mesmo ano, ainda em dezembro União e Prefeitura de Itajaí assinam um novo acordo, renovando o contrato

de delegação por mais um ano. Sobre este debate, a descentralização das atividades portuárias Castro Jr. (S/d. p. 4), ressalta:

A descentralização administrativa, o poder local e o associativismo são elementos relevantes para a construção da cidadania e da consolidação do federalismo, pela via portuária, que é descentralização da atividade portuária para Estados-membros e municípios, embora a União ainda tenha competência privativa para legislar sobre portos. Na esfera governamental, o Estado centralizado não possui nenhum centro com autonomia de poder fora do Governo central e a luta política é por um só poder contra o poder autônomo e local.

Com a municipalização do porto, ainda que temporária em 1995, a Administração Hidroviária Docas Catarinenses (ADHOC) assume via Decreto Municipal N° 2.970 de 16 de junho de 1995 as atribuições de administrar o Porto, destarte em 1997 após um convênio (Convênio de delegação N° 08/1997), assinado entre União e Município, a ADHOC recebe a concessão para explorar o porto por 25 anos, diante disto a Prefeitura Municipal de Itajaí decreta em 6 de junho de 2000 a Lei Municipal N° 3.513, transformando a ADHOC em uma autarquia municipal, passando então a se chamar Superintendência do Porto de Itajaí, nesta seara, ressaltam Hoffmann e Silva (2001, p. 73) “.

A municipalização acarretou efetivamente na descentralização administrativa, com a municipalização, porto e cidade passam a ter uma relação harmoniosa, as ações para o desenvolvimento contaram com representantes de ambos, levando em consideração: impactos no meio ambiente, zoneamento da cidade, geração de empregos, entre outras. Entretanto, ainda havia pendências a se solucionar. Diéguez (2007, p. 53-54), expõe suas análises no que se refere a municipalização do porto de Itajaí.

O caso porto de Itajaí é bem interessante. Ele foi o primeiro porto municipal do país municipalizado provisoriamente em 1995, passou definitivamente para a administração municipal em 1997, quando o governo federal concedeu à Prefeitura de Itajaí o direito de administrar seu porto por 25 anos. Segundo dados apresentados em 1999, a municipalização do porto de Itajaí, em vez de gerar retração levou ao aumento da produtividade de 800 mil toneladas de cargas movimentadas em 1989 a 3 milhões em 1999. O quadro de funcionários também aumentou, em 1989 eram 167 funcionários, dez anos depois a administração portuária contava com 190 funcionários. Pode ser considerado pouco (12%), porém é uma vitória diante de um quadro de diminuição dos postos de trabalho no setor portuário. Os estivadores de Itajaí também ressaltam a importância do processo de municipalização para o setor da mão-de-obra. Para eles o sucesso da municipalização está na parceria entre municipalidade, operadores portuários e trabalhadores, o que permite uma maior segurança para os trabalhadores devido à participação que eles possuem no processo decisório. Além disso, eles ressaltam que o fato de as decisões sobre o porto acontecerem na própria cidade facilita o

equacionamento dos problemas, já que há um comprometimento maior de todas as partes envolvidas.

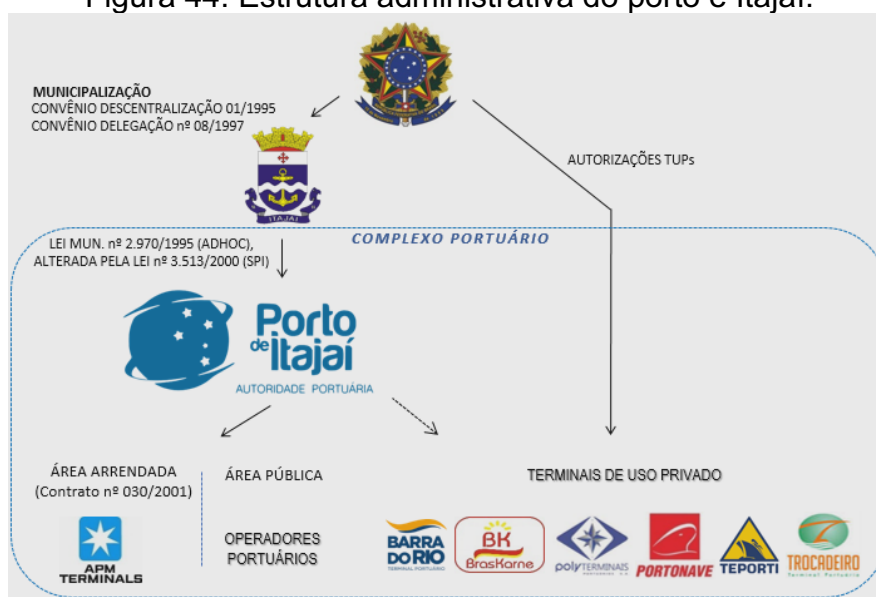
Com a concessão da administração do porto a ADHOC, não houve a privatização do mesmo, entretanto, a Autarquia Municipal arrendou por 25 anos 50% da área do terminal portuário a empresa Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí S/A (Teconvi), que no ano de 2007 foi comprada pela atual responsável pela movimentação de cargas no porto, a *Apm Terminals*. O contrato de concessão se encerra em dezembro de 2022 (justamente no mesmo ano em que se dá o término do contrato de delegação do porto ao Município). A parceria entre o Município, e, à época Teconvi, tinha como objetivo principal, atrair investimentos para a realização de obras de melhorias na infraestrutura do porto, bem como a compra de equipamentos tecnológicos etc. A parceria “rendeu” ao porto: extensão dos berços em mais de 300 metros, novas subestações de energia, aumento da área do porto em 50.000.00 m², compra de dois portêineres e novos *softwares* para controle operacional. (ITAJAÍ, 2019).

Cruz (2016), ressalta ainda na atualidade (2016, ano em que escreveu sua dissertação), o Conselho de Autoridade Portuária (sob a jurisdição municipal), passava por uma crise financeira. Ao longo dos anos anteriores a 2016, o CAP teve de recorrer ao Plano de Demissão Incentivada (PDI), para realizar um equilíbrio nas contas, pois, o porto em 2014 contava com um efetivo de 225 servidores, cuja folha salarial superava os 25 milhões de reais mensais. Ainda em 2014, segundo o mesmo, o porto fechou o ano com um déficit de aproximadamente 4 milhões de reais.

Tal realidade, foi utilizada como discurso para os defensores da privatização do porto que está em pauta neste exato momento (2022), entretanto, conforme veremos posteriormente, a SPI apresentou diversos relatórios demonstrando o inverso. Na atualidade, o porto público não realiza movimentação e mercadorias, sua fonte de receita é proveniente do arrendamento dos terminais portuários a *Apm Terminals*, do recolhimento das taxas alfandegárias cobradas pela atracação das embarcações, que são pagas pelos armadores portuários. Neste sentido, poder-se-ia dizer, que há na atualidade dois modelos de gestão no porto, com a preponderância do *Landlord port* com traços do *Tool Ports*. (ITAJAÍ, 2018b).

Por intermédio da Lei Municipal nº 3.513/2000¹¹⁸, há a mudança no nome da autarquia responsável pela administração do porto de Itajaí, de Administração Hidroviária Docas Catarinenses (ADHOC) para Superintendência do Porto de Itajaí (SPI). Para além de alterar o nome da autarquia, a lei em tela dispõe também, sobre a estrutura administrativa do porto, sofrendo ainda algumas alterações ao longo dos anos de 2000 a 2015, foram editados 7 marcos entre resolução e leis, a saber: Resolução SPI nº 029/2000, Lei Municipal nº 3.960/2003, Lei Municipal nº 4.213/2004, Lei Municipal Complementar nº 48/2004, Lei Municipal nº 4.300/2005, Lei Municipal Complementar nº 106/2007, Lei Municipal nº 5.007/2007 e Lei Municipal Complementar nº 278/2015. (ITAJAÍ, 2019). A estrutura administrativa do porto esta ilustrada na figura 51.

Figura 44: Estrutura administrativa do porto e Itajaí.



Fonte: Itajaí, 2019.

De posse do contexto até aqui explanado, façamos uma breve síntese dos acontecimentos relevantes para o porto de Itajaí até sua municipalização.

1. 1990: extinção da Portobrás, convênio com a Codesp (dezembro), início das reformas portuárias no exterior (França e Itália), exigências dos usuários da indústria portuária;

¹¹⁸ Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/i/itajai/lei-ordinaria/2000/351/3513/lei-ordinaria-n-3513-2000-da-nova-denominacao-da-autarquia-que-administra-o-porto-de-itajai-dispoe-sobre-a-sua-estrutura-administrativa-seu-quadro-de-pessoal-revoega-a-lei-n-3358-98-exceto-art-7-e-da-outras-providencias>. Acesso em: mai. de 2022.

2. 1993: junto com o porto de Imbituba foram um dos primeiros portos a aderirem a Lei nº 8.630/1993;
3. 1994: formação do OGMO Itajaí, que se instala em frente ao porto no ano de 1996 e já em 1997, o porto de Itajaí adere a chamada de trabalhadores avulso via OGMO (primeiro porto do país a aderir);
4. 1995: aprovação da Lei Municipal Nº 2.970 que cria a Administração Hidroviária Docas Catarinenses (ADHOC), celebração do contrato de delegação do porto ao Município de Itajaí junto à União, em caráter temporário (7 meses);
5. 1996: criação da Câmara Setorial do Porto de Itajaí;
6. 1997: Convênio 008/1997, entre Itajaí e Ministério dos Transportes, que delega ao Município a administração do porto por 25 anos prorrogáveis por igual período;
7. 2000: aprovação da Lei Municipal Nº 3.153 em que altera o nome da ADHOC para Superintendência do Porto de Itajaí (SPI);
8. 2001: celebração do contrato entre SPI e TECONVI, em que a Autarquia Municipal autoriza a Teconvi explorar os terminais portuários (berços 1 e 2), por 25 anos, prorrogáveis por igual período.

Ainda, que o contrato entre a SPI e a antiga Teconvi tenha sido assinado em 2001, ou seja, ainda sob a Lei nº 8.630/1993, em nada foi alterado com a revogação desta lei em 2013. Pois, a nova lei trouxe poucas alterações no que se refere aos operadores portuários (ROSSDENTSCHER, 2020). Conforme disposto no marco regulatório nº 12.815/2013, o contrato entre *Apm* e SPI, tem por base o art. 2º alínea XI desta lei “... arrendamento: cessão onerosa da área infraestrutura pública localizada dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado” (BRASIL, 2015). Outrora, seu vizinho o porto de Navegantes possui contrato direto com a União, cuja base é o inciso XII do mesmo artigo, “autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formulada mediante contrato de adesão”. (Idem). No quadro 3, destacamos as principais diferenças entre terminal de uso privativo (dentro da área do porto organizado) e terminal de uso privado (fora da área do porto organizado):

Quadro 3: Principais distinções entre terminal de uso privado dentro e fora da área do porto organizado.

| | <i>Apm Terminals</i> | <i>Portonave</i> |
|-----------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------|
| | Público | Privado |
| <i>Regime jurídico</i> | | |
| <i>Celebração do contrato</i> | Licitação/arrendamento | Autorização/contrato de adesão |
| <i>Localização</i> | Poligonal do porto organizado | Fora da poligonal do porto |
| <i>Tarifa</i> | Modicidade | Liberdade de precificação |
| <i>Contratação da força de trabalho</i> | Obrigatoriedade de passar pelo OGMO | Liberdade de contratação |
| <i>Reversibilidade dos bens</i> | Sim | Não |
| <i>Prazo</i> | Inicial de 22 anos, mais 3 anos | 25 anos, sem limite de número de prorrogações |

Fonte: ROSSDENTSCHER, (2020, p. 30).

Ainda segundo o autor acima mencionado, a arrendatária, ou seja, a *Apm Terminals* deveria realizar um pagamento inicial a SPI de R\$ 16.700.000,00, bem como, realizar um repasse mensal de: 1) 50 mil reais pelo uso das instalações portuárias, o pagamento deveria ser realizado durante o tempo em que reger o contrato; 2) R\$ 5,10 por metro quadrado da área arrendada; 3) 25 reais por contêiner movimentado; 4) um real por tonelada de carga não containerizada movimentada; e 5) cinco reais por veículo movimentado. Somados todos os valores, entre os anos 2013 e 2019, a SPI recebeu um montante total aproximado de 178 milhões de reais. Além de um repasse de aproximadamente dez milhões de reais, entre os anos de 2015 e 2019, devido ao fato de o operador portuário não ter atingido a tonelagem mínima movimentada fixada em contrato.

No que se refere a movimentação de cargas no porto, dividimos junto as exposições de Goulart Filho (2013) em três períodos: 1) início do Século XIX até inícios do Século XX em que o porto atendia às demandas do Vale do Itajaí; 2) iniciando por volta dos anos 1920 até 1970 com o predomínio da exportação da madeira, sendo apontado, conforme já mencionado como o maior porto exportador desta matéria-prima e 3) iniciado nos anos 1970 aos dias atuais que acompanhando a diversidade produtiva do Estado, o porto importa e exporta cargas gerais, com destaque para as cargas containerizadas e congeladas. Ademais, destaca-se que a década de 1970 não revelou apenas a diversificação das mercadorias movimentadas, mas, também, o “início” de seu processo de modernização.

Segundo os dados, desde 1975, início do processo de modernização até os dias atuais a movimentação de mercadorias de longo curso tem mantido curva

ascendente, tendo uma exceção para o ano de 1985 que se teve uma redução em relação ao ano de 1980, salienta-se, que à década de 1980-1990 foi a denominada década perdida, em que se teve uma relativa retração nos índices econômicos no Brasil. Ao passo que a navegação de longo curso teve curva ascendente, na navegação de cabotagem ocorre o inverso. Bem como, com o advento da containerização, a movimentação de cargas gerais via contêiner, também, revelou um salto surpreendente:

Tabela 8: Movimentação de mercadorias no Porto de Itajaí em toneladas de 1975 a 2000.

| <i>Ano</i> | <i>Granel sólido</i> | <i>granel líquido</i> | <i>carga geral</i> | <i>total</i> |
|------------|----------------------|-----------------------|--------------------|--------------|
| 1975 | 31.858 | 557.163 | 156.566 | 745.587 |
| 1980 | 33.140 | 438.933 | 311.007 | 783.080 |
| 1985 | 54.598 | 497.536 | 453.815 | 1.005.949 |
| 1990 | 74.279 | 591.349 | 641.461 | 1.307.089 |
| 1995 | 78.540 | 75.315 | 1.111.827 | 1.941.682 |
| 2000 | 120.124 | 72.501 | 2.042.992 | 2.235.617 |

Fonte: Goulart Filho (2013, p. 75).

Na tabela 9, podemos observar o comparativo em relação a navegação de longo curso e a navegação de cabotagem entre os anos 1975 e 2000:

Tabela 9: Movimentação de mercadorias de longo curso e de cabotagem no Porto de Itajaí em toneladas de 1975 a 2000.

| <i>Ano</i> | <i>Embarque de longo curso</i> | <i>Cabotagem</i> | <i>Total</i> |
|------------|--------------------------------|------------------|--------------|
| 1975 | 119.536 | 604.819 | 724.355 |
| 1980 | 259.037 | 492.393 | 751.430 |
| 1985 | 449.409 | 539.275 | 988.684 |
| 1990 | 579.708 | 641.968 | 1.221.676 |
| 1995 | 892.234 | 46.965 | 939.199 |
| 2000 | 1.390.914 | 28.135 | 1.419.049 |

Fonte: Goulart Filho (2013, p. 75).

Conforme a tabela 9, podemos perceber que de 1975 até os anos 1990, a navegação de cabotagem era superior a navegação de longo curso, tal cenário se altera pós segunda metade da década de 1990, uma hipótese a se levantar sobre esta mudança foi a adoção com mais rigor do país das políticas neoliberais. Na tabela 12,

apresentaremos os dados referentes a movimentação portuária entre os anos de 2008 e 2018:

Tabela 10: Movimentação Porto de Itajaí (cais público e APM terminais) entre os anos de 2011 e 2018.

| <i>Ano</i> | <i>Exportação em toneladas</i> | <i>Importação em toneladas</i> | <i>Total em toneladas (Exp. + Imp.)</i> | <i>Movimentação de TEUS (Imp. + Exp.), em toneladas.</i> |
|-------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 2008 | 4.347.829 | 2.652.656 | 7.000.485 | 6.211.221 |
| 2009 | 3.594.266 | 2.468.866 | 6.062.012 | 5.369.278 |
| 2010 | 5.333.903 | 4.595.433 | 9.929.336 | 9.006.936 |
| 2011 | 5.478.662 | 4.968.058 | 10.446.720 | 9.435.013 |
| 2012 | 5.974.385 | 5.251.141 | 11.255.526 | 11.140.551 |
| 2013 | 6.618.672 | 5.993.514 | 12.612.186 | 9.962.940 |
| 2014 | 6.455.207 | 5.971.918 | 12.427.125 | 11.094.531 |
| 2015 | 6.259.466 | 4.813.074 | 11.072.540 | 10.140.581 |
| 2016 | 7.527.472 | 4.522.079 | 12.049.551 | 10.979.081 |
| 2017 | 7.711.453 | 4.724.927 | 12.436.380 | 11.366.191 |
| 2018 | 7.701.811 | 5.120.459 | 12.822.270 | 11.774.192 |

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados coletados no *website* do porto. Disponível em: <https://www.portoitajai.com.br/estatisticas>. Acesso em: jun. de 2022.

Ao analisarmos os dados acima, mesmo com a diversificação das atividades de exportação e importação de mercadorias propiciadas pelo Porto de Itajaí, a exportação de mercadorias ainda o é, o “carro-chefe” dos serviços ofertados pelo porto. Ainda em relação ao porto e sua movimentação de mercadorias, percebe-se, uma ligeira queda no ano de 2009 em relação ao ano anterior, a mesma está diretamente relacionada a enchente ocorrida no ano de 2008 que assolou a cidade de Itajaí, durante o tempo em que ficou sem operar em 2008 o porto teve um prejuízo na ordem dos 170 milhões de reais, na ocasião por causa das cheias do rio, três dos quatro berços de atracação foram danificados.

Devido às fortes correntezas, as águas levaram para o fundo do rio Itajaí-Açu boa parte do cais impactando no assoreamento do canal de acesso e da bacia de evolução. A enchente de 2008 foi tão devastadora, que a cidade de Itajaí ficou com aproximadamente 85% de seu território submerso. As consequências da enchente de

2008 foram sentidas ainda até meados de 2009. As obras de recuperação só foram finalizadas no ano de 2010. Um ano depois, novamente o porto é atingido por outra enchente, que veio a causar no abalroamento de uma parte do prolongamento do cais da *Apm Terminals* que acabara de ser construído, tal área só voltaria a operar dois anos depois. (ITAJAÍ, 2021a).

No ano de 2015, novamente a cidade se viu refém das intensas chuvas devido ao fenômeno do *El Niño*¹¹⁹, novamente causando impactos por toda a cidade, logo, o porto também sofre as consequências das chuvas em demasia, as consequências influenciaram diretamente na redução da movimentação de cargas no porto (conforme ressaltamos na tabela 12), em relação ao ano anterior (2014). Na ocasião, o canal de acesso do porto ficou totalmente fechado por cinco dias (09 a 14 de outubro), de acordo com as análises de Cruz (2016), no último dia os “prejuízos” totais acumularam em cinco milhões de reais. As consequências da enchente estão expressas na queda da movimentação de mercadorias no ano de 2015.

Ainda hoje (2022), os efeitos do clima continuam a influenciar diretamente na atividade portuária para exemplificar, lembramos que devido à ocorrência de um ciclone extratropical¹²⁰, impactaram na elevação do nível das águas e ocorrência de ventos de até 70 Km/h na primeira semana de maio de 2022, o canal de acesso aos portos de Itajaí e Navegantes, ficou fechado por aproximadamente três dias. Situação análoga ocorreu entre os dias 28 e 29 de novembro do mesmo ano. Na ocasião, o canal foi novamente fechado por dois dias, devido às chuvas intensas que assolaram a região.

Tais consequências, estão diretamente associadas a não finalização das obras de contenção de cheias do rio, logo, o porto fica totalmente exposto, em tempos de chuvas com grande volume pluviométrico e por longos dias. Não obstante, outro fator a se mencionar, está diretamente relacionado a ação humana, ou seja, o desmatamento as margens do rio, jogar lixo nos rios, entre outras. Vejamos abaixo algumas figuras dos estragos que as enchentes de 2008 provocaram no cais do porto.

¹¹⁹ Se caracteriza por ser um fenômeno natural, e ocorre em razão do aquecimento focra do comum das águo impasse sobre a as do Pacífico. No geral ocorre a cada cinco ou sete anos (porém estes intervalos podem ser irregulares). O fenômeno é responsável pela alteração da umidade e temperatura por todo o globo. No Brasil, impacta em secas nas regiões norte e nordeste e chuvas intensas e com grande volume na região sul.

¹²⁰ O ciclone extratropical se caracteriza por ser um sistema de baixa pressão, e se forma entre médias e altas latitudes, o mesmo esta associado a frentes frias (já os ciclones tropicais e subtropicais se associam a frentes quentes). Tal ciclone provoca rajadas de ventos fortes e chuvas de moderadas a intensas.

Figura 45: Porto durante a enchente de 2008. Nota-se que o nível da água está na faixa do cais.



Fonte: <https://ndmais.com.br/meio-ambiente/de-rodovias-a-portos-grandes-estruturas-em-santa-catarina-podem-ser-atingidas-pelo-avanco-do-mar/>. Acesso em: mai. de 2022.

Figura 46: Enchente destrói parte da área do porto, reconstrução custou R\$ 198 milhões aos cofres do governo federal.



Fonte: <https://www.gazetadopovo.com.br/economia/porto-de-itajai-ainda-sofre-consequencias-das-chuvas-bq9p44i0dpxjcz5c9bpfo5iz2/>. Acesso em: mai. de 2022.

Figura 47: Efeitos do ciclone no canal de acesso aos portos de Itajaí e Navegantes, causando o fechamento de ambos por um tempo em maio de 2022.



Fonte: <https://www.nsctotal.com.br/colunistas/dagmara-spautz/ciclone-fecha-portos-itajai-navegantes-prejuizo-milionario>. Acesso em: mai. de 2022.

Continuando, traremos dados relativos à movimentação de cargas no porto de Itajaí entre os anos de 2019 e 2022, lembrando no alvorecer do ano de 2020 o mundo foi assolado pela pandemia da Covid-19, que levou a óbito aproximadamente 6,8 milhões de pessoas no mundo. Mesmo com diversas regras de isolamento para a contenção da dissipação do vírus a movimentação de mercadorias não retraiu, pelo contrário, no pico da pandemia, entre os anos 2020 e 2022, houve um aumento substancial na movimentação de mercadorias. Os portos não pararam durante a pandemia da Covid-19, pois, o presidente Bolsonaro, promulga em fevereiro de 2020 a Lei nº 13.979, em que torna algumas atividades essenciais durante a pandemia da Covid-19, entre elas estão as atividades portuárias. E posteriormente em agosto de 2020, a Lei nº 14.047 que dispõe sobre as regras temporárias para o enfrentamento da pandemia da Covid-19 no setor portuário. Neste sentido, para atender à sanha do setor privado em não fechar os portos, jogou os trabalhadores portuários a exposição da contaminação do vírus.

Tabela 11: Movimentação Porto de Itajaí (cais público e APM terminais) entre os anos de 2019 e 2022.

| <i>Ano</i> | <i>Exportação em toneladas</i> | <i>Importação em toneladas</i> | <i>Total em toneladas (Exp. + Imp.)</i> | <i>Movimentação de TEUS (Imp. + Exp.), em toneladas.</i> |
|------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 2019 | 8.120.639 | 5.604.109 | 13.724.748 | 12.686.008 |
| 2020 | 9.358.009 | 6.297.803 | 15.655.812 | 14.732.381 |
| 2021 | 10.615.310 | 8.329.960 | 18.945.270 | 17.760.930 |
| 2022 | 9.489.059 | 7.849.789 | 17.338.848 | 16.018.252 |

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados coletados no *website* do porto. Disponível em: <https://www.portoitajai.com.br/download.php?id=8288>. Acesso em: mar. de 2023.

As sombras, o espectro da privatização que pairou sobre o porto de Itajaí lá na década de 1990, retorna com mais veemência a assombrar o município de Itajaí entre os anos 2018 e 2022 em que assumiu a cadeira presidencial um governo adepto a privatização dos serviços públicos. A eminente ameaça de privatização total do porto de Itajaí e a constante recusa da União em renovar o contrato de delegação da administração do porto ao Município, se expressou com mais veemência, na fala de Diogo Piloni ao expressar que não existe quaisquer possibilidades, de voltar atrás na desestatização/privatização do porto de Itajaí.

A inclusão do porto de Itajaí no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), se deu por intermédio do Decreto nº 10.484 assinado pelo presidente Jair Bolsonaro e seu ministro da economia Paulo Guedes, em 10 de setembro de 2020. O mesmo, dispõe sobre a qualificação de empreendimentos públicos federais do setor portuário para o Plano de Desestatização. A menção ao porto de Itajaí está exposta no Art. 1º inciso VIII:

Ficam qualificados, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI, os seguintes empreendimentos públicos federais do setor portuário:

VIII - Porto Organizado de Itajaí, Estado de Santa Catarina, e os serviços públicos portuários a ele relacionados, para fins de estudos de desestatização. (BRASIL, 2020).

Frente a esta realidade/ameaça eminente de desestatização do porto de Itajaí, ou seja, a não prorrogação do contrato de delegação do porto ao município de Itajaí (inclusive prevista na Lei nº 12.815/2013), a Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) tem realizado um incansável movimento na tentativa de reverter este quadro. Apontando, as consequências que o município sofrerá, caso este plano se materialize.

Para iniciar nossas exposições, é necessário que realizemos dois questionamentos em especial: o que o futuro reserva para a cidade de Itajaí, caso a privatização do porto se efetive? Em relação a força de trabalho portuária itajaiense caso aquele destruidor plano se concretize?

Além dos possíveis entraves jurídicos, comuns nestas licitações, é necessário observar o tempo necessário para uma nova empresa se instalar para operar os quatro berços, considerando estrutura física e de gestão, no mínimo uns três anos a partir de 2023. (ITAJAÍ, 2021a).

Ainda de acordo com Itajaí (2021a) durante estes três anos (2023-2026), o porto não poderá realizar quaisquer operações de movimentação de mercadorias. Impedidos de realizar tais atividades, os armadores e clientes que antes utilizavam o porto de Itajaí, irão rumar para os portos e/ou terminais portuários próximos a este (em especial o porto de Navegantes, que se situa exatamente em frente ao de Itajaí), ou então, outros portos do Estado. As perdas serão deletérias para o município de Itajaí em especial, para a força de trabalho portuária avulsa, pois, por não terem qualquer vínculo empregatício o que serão destes? Aí surge o questionamento, e se a única fonte de renda destes seja o porto? Este é dos principais questionamentos a se realizar, para um governo que nada faz, nada fez pela classe trabalhadora, muito pelo contrário. Ou seja, é necessário que realizemos o movimento reflexivo, e, nos atentarmos a seguinte questão, de que forma o movimento da realidade, as ações do Estado a favor do capital, as contradições inerentes a relação antagônica entre capital e trabalho se apresentação, materialmente sobre a classe trabalhadora? Este é o suprasumo, de nossa pesquisa de doutoramento.

Destaca-se ainda, no que se refere a força de trabalho portuária que por mais que o Governo Federal venha realizando discursos/afirmações de que a mesma não será afetada de quaisquer formas, uma vez que estão amparadas pela Lei nº 12.815/2013, ao dispor que as atividades dentro da área do porto organizado, a força de trabalho escalada necessariamente têm de passar pela intermediação do Órgão Gestor de Mão-de-Obra, com a privatização total do porto abre pressupostos para alteração destes dispostos, a administradora do porto (agora privatizado), pode se utilizar do mesmo preceito que é utilizado nos terminais de uso privativo fora da área do porto organizado, ou seja, a liberdade de contratação da força de trabalho.

A decisão pela não renovação do contrato com o município de Itajaí, é **estritamente política**, disse Diogo Piloni, em uma das audiências em Brasília.

(ITAJAÍ, 2021a). E aqui abrimos um parêntese importante politicamente pensando, Brasil é uma nação federativa, ou seja, uma só lei (Constituição Federal de 1988), rege o país, distinto dos Estados Unidos por exemplo, que embora exista uma Constituição maior, cada Estado possui uma lei própria. Dito isto pressupõe-se, que as mesmas atitudes da União tomadas um Estado, têm-se, de ser tomada para outro. Então, por mais que tenhamos divergências e críticas, ao senador Dário Berger, o mesmo é certo ao destacar que “Por que Santa Catarina está sendo discriminada pelo Governo Federal na renovação do contrato de delegação do porto de Itajaí ao município”. (Idem, p. 12).

Logo, a nosso entendimento não se trata apenas de uma decisão política conforme ressaltou Piloni, trata-se também, de uma decisão econômica, pois, por se tratar de um dos principais portos na movimentação de contêineres, o porto de Itajaí atrai maior atenção do capital, do que os portos do Paraná e Rio Grande do Sul, por exemplo. Ainda se utilizando da matéria veiculada por Itajaí (2021a, p.13), o prazo de delegação do porto do Rio Grande do Sul, foi prorrogado até 2047, já o contrato do porto do Paraná e Antonina que se encerraria apenas em 2026, foi renovado até o ano de 2051, ferindo desta forma o princípio da isonomia, que consta na Carta Constitucional de 1988. Diante deste contexto, chamamos a seguinte reflexão, Santa Catarina, foi um dos estados que mais votou no presidente Bolsonaro, nas eleições de 2018 assim como na de 2022, frente a estas posturas que o mesmo tomou em relação ao porto de Itajaí, acabou por este sendo traído?

Retornando ao processo de privatização do porto de Itajaí é necessário aqui, destacar dois pontos: a) inexistência de um plano de privatização do porto materializado, tudo está sendo “jogado ao vento”, mesmo que o secretário dos portos tenha afirmado que serão realizadas audiências de consulta pública, a questão que fica é, como debater algo que nem pronto está? b) mesmo que tais consultas sejam realizadas, ainda existirá outros trâmites burocráticos, uma vez que o edital de licitação/privatização deverá ser submetido ao Tribunal de Contas da União (TCU) para a devida apreciação, sendo assim, é difícil precisar quanto tempo levará este processo, principalmente, porque, o projeto prevê a privatização total do porto, ou seja, das atividades portuárias (que no caso do porto de Itajaí).

Não por outro motivo, que a *Apm Terminals* está aliada à Superintendência do Porto de Itajaí, na contramão deste plano. O motivo? A resposta, não precisa de

análises mais profundas, pois, a mesma está diretamente ameaçada de perder seu contrato de concessão para a exploração dos berços 1 e 2.

Frente a este quiproquó, em que a União estava insistindo em se negar a voltar atrás em seu projeto porto e Município, “navegam nos mares” da incerteza, as incertezas se tornam ainda mais profundas e complexas, pois, no ano de 2022 ocorreram no país as eleições para: presidente da República, senador, deputado estadual e federal e governador. Se questiona, o projeto de desestatização teria prosseguimento? A resposta mais eficaz a se dar, não sabemos, pois, o pleito de 2022 foi vencido pelo ex presidente LULA, e até o presente momento (março de 2023), ainda não houve nenhuma declaração oficial do mesmo em relação ao futuro dos portos organizados nacionais. Ou seja, temos de esperar o que a realidade nos mostrará. Desestatização do porto? Ou continuidade da administração do porto nas mãos do Município de Itajaí? As peças estão na mesa, terá o presidente LULA, sabedoria para jogar este jogo extremamente político e econômico?

A defesa da SPI para a continuidade na administração do porto é nítida, segundo o prefeito de Itajaí Volnei Morastoni, “... se teve um porto que mostrou competência e efetividade foi o porto de Itajaí e as particularidades do nosso porto devem ser levadas em conta”. (ITAJAÍ, 2021b, p. 10). Ainda de acordo com o mesmo, só no ano de 2020, o porto arrecadou em impostos, aproximadamente 16 milhões de reais. Dito isto, retornamos ao que expomos anteriormente, a discussão que circunda o tema da privatização do porto é de fato uma decisão política? Não obstante, destaca-se, ainda junto as exposições de Itajaí (2021c, p. 06), que tem existido uma série de informações erradas:

Não cabe comparar as funções de uma Autoridade Portuária (AP), com aquelas de um Terminal de Uso Privado (TUP), como o Portonave. Não tem qualquer fundamento, pois, as funções são diversas. Um porto privado objetivo prestar um serviço adequado e o lucro, observando o marco regulatório.

Logo, distinto dos TUPs, a Autoridade Portuária de Itajaí, possui mais de quinze funções, todas estas de natureza pública e amparadas na Lei nº 12.815/2013, dentre estas podemos destacar: a) pré-qualificar os operadores portuários, que iram realizar atividade de movimentação de mercadorias nos terminais portuários; b) fiscalizar e/ou executar obras de melhoramento/ampliação da área portuária; c) realizar a

arrecadação das tarifas; d) realizar processos licitatórios para contratos de concessão dos terminais portuários; entre outros. Neste contexto:

O prefeito criou o Fórum em Defesa da Permanência da AP pública municipal, (Decreto nº 12.317, de 20 de agosto de 2021), com 34 entidades da sociedade civil, inclusive Câmara de Vereadores, Univali e Associação Comercial de Itajaí, que discutiu e homologou o estudo da Univali e já fez quatro reuniões com várias autoridades e interessados na comunidade. (ITAJAÍ, 2021c, p. 07).

“*Ex flumine venit magnitudo mea*”, dizia a frase que estava escrita no brasão da cidade de Itajaí até 1962, que se formos traduzir para o português de forma livre significa “Minha grandeza vem do rio”. Os anos foram seguindo, e não apenas para o Município, mas também, para as regiões próximas o porto se transformou em um ponto de extrema importância para o desenvolvimento econômico e social da região. Só para o Município, o porto é responsável por aproximadamente 70% da economia (ITAJAÍ, 2021d). Aqui novamente questionamos, quais os impactos para a cidade de Itajaí, se de fato o plano de desestatização se confirmar? E mais, estendemos aqui o questionamento para os demais casos em que há planos para a privatização dos portos organizados que estão sob a delegação de Estados e Cia Docas: Santos; Espírito Santo; Bahia; entre outros, o que une estes ao Município de Itajaí? A resposta é dada por Itajaí (2021d, p.03):

O porto não foi instalado na cidade, mas foi a cidade que cresceu e se moldou ao porto, hoje encrustada no centro de Itajaí. E assim, sempre será: essa proximidade criou elos muito fortes entre o itajaiense e o ‘seu’ porto. Ligação que se estreitou ainda mais a partir de 1995, com a delegação da gestão do porto ao Município. (...). O Complexo Portuário é hoje um dos mais modernos. Fato que amplia ainda mais a sua importância para o escoamento agroindustrial catarinense, especificamente de proteína animal. Os bons resultados da municipalização da gestão portuária também colocam Itajaí, entre as 12 cidades do Brasil em maior arrecadação de impostos federais. Mesmo assim, o destino de Itajaí, está novamente nas mãos de técnicos burocratas que sequer conhecem as peculiaridades da nossa cidade e do nosso porto. (...). Precisamos unir forças e reverter esse quadro e garantir a permanência da gestão do nosso porto ao Município.

Ainda, segundo dados fornecidos por Itajaí (2021d), de 1997 para cá (2023) a área do porto utilizada para a movimentação de mercadorias foi expandida em aproximadamente 100% e proporcionou uma expansão de 90% do número de atracções, neste mesmo espaço histórico, a percentagem de movimentação de cargas e armazenamento aumentou em 590%, já em toneladas o aumento foi de aproximadamente 390% em relação a percentagem que era movimentada entre as

décadas de 1990 e 2000. Sendo este, um dos principais pontos positivos apontados pelo prefeito Volnei Morastoni, para a manutenção da delegação do porto a cidade de Itajaí, “... com a movimentação em ascensão, os ganhos circulam em nosso comércio local e refletem na qualidade de vida e no pão de cada dia dos nossos cidadãos”. (Idem, p. 05). A nosso entendimento, o Fórum Permanente de Defesa pela Autoridade Portuária Pública mesmo que saia em defesa do Município, adota um discurso de “*dois pesos e duas medidas*”, ao realizar a seguinte assertiva:

Não somos contra a iniciativa privada, muito pelo contrário, somos favoráveis aos investimentos de modernização do porto e da concessão da operação em todos os quatro berços para tornar nosso porto público ainda mais competitivo, eficiente e ágil.

O que não podemos permitir é que se ignore nossa história de sucesso. Nosso modelo de gestão é o mesmo adotado pelos maiores portos do mundo, prova de que estamos fazendo a coisa certa, uma privatização de tudo seria hoje, fazer uma experiência arriscada demais com a segunda economia de Santa Catarina e a 36ª do Brasil. (Idem).

Um ponto neste discurso nos chama a atenção e que pode se virar contra a própria Superintendência de Itajaí; se os terminais portuários já são privatizados e os mesmos defendem tal modelo, a União pode se utilizar deste discurso para a seguinte defesa, então porque não privatizar tudo de uma vez? E não temos ilusões, de que este será utilizado, se já não é “nos bastidores” do Palácio do Planalto e no Ministério da Infraestrutura.

Apoiado no discurso da falta de recursos para investimentos, o governo tem por objetivo com o plano de desestatização dos portos nacionais, atrair investimentos do setor privado para a modernização dos portos, e, acirrar a competitividade mundial pelo transporte do capital-mercadoria via portos, eis aí, outra falácia, pois, tal qual ocorrido lá em 1993, com a promulgação da Lei nº 8.630, o objetivo aqui é avançar na privatização total do sistema portuário nacional. Outro destaque, que atrai os olhares do setor privado para a privatização dos portos, são os índices de movimentação de mercadorias, em constante ascensão. Destacamos ainda, que caso se confirme a privatização do porto de Itajaí, e de outros o capital passará a dominar todo o processo global de produção capitalista, processo de produção e processo de circulação do capital-mercadoria, além de já deter a hegemonia sobre o capital financeiro. Em crítica ao projeto de desestatização do setor portuário, Castro Junior (2021, p. 07):

No setor portuário, contudo é preciso os Ministros da Economia Paulo Guedes e da Infraestrutura Tarcísio Freitas e suas equipes de ‘camisas 10’, ‘separem o joio do trigo’, para não ‘jogarem fora a criança com a água suja’.

Nesse cenário, a história de sucesso do Porto Público municipal de Itajaí, não pode se confundir com a ineficiência e a corrupção ocorridas em outros portos, especialmente Companhia Docas.

Dois pontos nos chamam atenção no discurso do autor: a) crítica do mesmo a desestatização apenas da Autoridade Portuária, não levantando questionamentos em relação aos terminais portuários; e, b) destaque que dá a existência de corrupção no setor portuário, este discurso sequer foi lembrado, pelos apologistas do Plano de desestatização. Porém, mesmo frente a esses pontos, o autor é certo ao ressaltar que:

Não há nação soberana sem portos públicos, eficientes e descentralizados. A China faz isso há mais de três mil anos, e a Europa, tal como o porto de Roterdã, há quase meio milênio. Não podemos reinventar a roda e navegar na contramão da história, sem evidências empíricas que apontem para o atual modelo de gestão, e discussão com a comunidade portuária atingida. Afinal, é possível mudar um modelo que vem dando certo e com pesados investimentos do Município? Ademais, a relação porto-cidade é ferramenta essencial para a eficácia do modelo de gestão a ser adotado. Não é o que vemos com o que se pretende fazer com o Porto de Itajaí, um modelo a ser seguido pelos demais portos organizados do país. (Idem, p. 09).

Itajaí (2021d, p.11), traz ainda alguns dados para sua defesa em relação a manutenção da gestão do porto nas mãos do Município, o porto pós 1997 apareceu no:

2º maior complexo portuário na movimentação de cargas; 3º maior polo logístico do Brasil, criação de seis novos terminais de uso privado, criação de mais de 30 depósitos de contêineres, construção do primeiro píer exclusivo para passageiros do país, aprofundamento do canal 9 para 14m, melhoramento/ampliação da bacia de evolução com capacidade para embarcações de até 350m, na atualidade o Porto de Itajaí é um dos mais modernos do país.

Na luta contra a privatização do porto, se juntaram: SPI; Intersindical dos Sindicatos dos Trabalhadores Avulsos e Vinculados da Orla do Porto de Itajaí, Navegantes e Florianópolis e Região do Vale do Itajaí; Câmara dos Dirigentes Locais de Itajaí; demais sindicatos da força de trabalho portuária; bem como Vereadores, Deputados Estaduais, Federais e Senadores pelo estado de Santa Catarina, cada qual com suas particularidades, discursos e objetivos. Entretanto, um discurso os une, *a continuidade da gestão do porto nas mãos do Município de Itajaí.*

As informações que se tinham em relação ao prosseguimento do plano de desestatização do porto de Itajaí, eram as seguintes: no dia 25 de julho de 2022, o Município de Itajaí e a União, encaminharam um contrato de prorrogação da delegação do porto a Superintendência do Porto de Itajaí. O acordo celebrado entre

as partes dispõe que o Município, se manterá a frente da gestão do porto de Itajaí até que se conclua o processo de privatização do mesmo, ou seja, a privatização do porto ainda não está descartada, mesmo com essa prorrogação da concessão. Segundo o superintendente do porto de Itajaí, Fábio Veiga:

Entendíamos que esses dois anos seriam extremamente necessários para dar segurança econômica aos *players* do mercado para manter as linhas no Porto de Itajaí, no entanto, a posição do Ministério da Infraestrutura e da Secretária dos Portos foi irredutível e não nos resta outra saída a não ser assinar essa renovação para que o Porto de Itajaí não tenha descontinuidade na gestão. (ITAJAÍ, 2022a).

Após a celebração do contrato entre as partes interessadas, a SPI encaminhou um ofício a *Apm Terminals*, questionando se a mesma queria dar continuidade a exploração dos berços portuários 1 e 2 a se iniciar em janeiro de 2023 e se findar após a conclusão do Plano de Desestatização do porto de Itajaí, tal prorrogação anda segundo Veiga, tem prazo de até dois anos, e, o contrato de concessão deveria se manter aos moldes do contrato em vigência. O documento/contrato, encaminhado pela SPI a *Apm Terminals* tinha prazo de expiração de 48 horas. Visto, a falta de interesse (*a priori*) da *Apm* em se manter à frente das operações portuárias nos berços 1 e 2, durante o período de transição (2 anos), a SPI encaminha um processo seletivo simplificado a ser publicado no Diário Oficial da União (DOU) no dia 04 de agosto de 2022.

A medida é necessária para a manutenção e o bom andamento da atividade portuária na cidade, pois, a *Apm Terminals*, atual arrendatária e com contrato válido até dezembro deste ano, informou oficialmente não ter interesse em manter o trabalho nas mesmas condições do atual contrato durante essa fase transitória, que inicia em janeiro de 2023. (ITAJAÍ, 2022a)

Outrora, em resposta a *Apm Terminals* por intermédio de sua assessoria de imprensa nas palavras de Aristides Russi Junior, informou que inicialmente detinha o interesse em assinar o contrato de prorrogação enviado pela SPI, a partir de janeiro de 2023. Entretanto, Junior destacou que o contrato atual não seria sustentável para a empresa, bem como em tom de crítica ao Município, destaca que recebeu a notícia que a SPI havia aberto um processo seletivo para uma nova empresa assumir as operações dos berços 1 e 2 com surpresa, pois, “supostamente”, a *Apm Terminals* recusou a continuidade do contrato, segundo o mesmo:

Caso mantivesse as mesmas condições, a empresa teria que arcar com um prejuízo imenso, que inviabilizaria qualquer operação. Desta forma, sugerimos bases contratuais coerentes que ainda apresentam prejuízo, mas que podemos administrar em prol da continuidade das operações e garantia aos clientes de não interrupção da prestação dos serviços. (JUNIOR, 2022. Apuld, NOTÍCIAS DO DIA, 2022).

Ainda segundo Junior (2022), a contraproposta realizada pela *Apm* a SPI, sequer foi por esta avaliada/negociada, motivo pelo qual os mesmos recusaram a proposta inicial. Só haveriam negociações caso a Superintendência do Porto de Itajaí, estivesse disposta a renegociar o contrato de concessão. Em contrapartida, por meio de nota oficial a SPI, afirma que o edital licitatório cumpre todas as obrigações legais, sendo assim, foi a *Apm* quem se negou a dar continuidade as operações portuárias a partir de 2023. Gerando, neste contexto, um grande impasse entre as partes.

... poderia até acarretar em renúncia de receita por parte da administração pública, caso o Município de Itajaí aceitasse a renovação com a atual arrendatária nessas condições, sem dar possibilidade de se conhecer a melhor proposta junto ao mercado. (ITAJAÍ, 2022a. Apuld, NOTÍCIAS DO DIA, 2022a).

Entretanto, é necessário expor nossas exposições para além da privatização do porto e/ou dos terminais portuários, pois, nosso foco é sobre a força de trabalho portuária quais os impactos frente a este impasse? Caso se efetive a não continuidade da *Apm Terminals* frente as operações dos terminais portuários, o que acontecerá com a força de trabalho que possui vínculo de emprego com esta empresa? E a força de trabalho do setor administrativo? Há garantias que a “nova” operadora portuária irão os contratar? A resposta a tais questionamentos, apenas poderão ser saciadas após o término de todo este processo.

Para adensar ainda mais a relação entre a SPI e *Apm Terminals*, principalmente no que se refere ao edital transitório de licitação, por meio de nota divulgada em seu *website*¹²¹, a operadora portuária pontua que conforme estipulado pelo contrato firmado em 2001 por ambas as partes, alguns equipamentos como: guindastes de operação do navio MHC e STS; empilhadeiras *Reach Stackers*, carretas *Terminal Tractors*, dentre outros, são de propriedade da operadora, logo, ao final do contrato de arrendamento, os mesmos ficariam de posse da *Apm*. Entretanto, ainda conforme a nota, no edital lançado ela SPI consta que o novo arrendatário dos

¹²¹ Disponível em: <https://www.apmterminals.com/pt/itajai/practical-information/news/2022/220816-edital-transitorio-ignorou-que-equipamentos-pertencem-a-apm-terminals>. Acesso em: ago. de 2022.

terminais 1 e 2 poderá fazer uso de tais equipamentos, sem nenhuma previsibilidade de indenização a operadora portuária. Frente a isto, a Apm informa que não irá autorizar o uso dos equipamentos sem que haja o pagamento de uma indenização.

Ainda conforme a referida nota, não há nenhuma novidade em relação a sua demanda, pois, conforme consta no novo edital de concessão do porto de Itajaí a ser elaborado pelo Ministério da Infraestrutura, já traz a previsão de que a nova empresa arrendatária deverá repassar a Apm o montante total de 44 milhões de reais, para que os instrumentos acima citados fiquem no porto e sejam utilizados. A Apm, ressalta ainda, que chegou a apresentar uma proposta para continuar frente as operações dos berços 1 e 2 do porto, porém, não está confiante de que sairá vencedora do certame licitatório.

Também por meio de nota a SPI afirma, todos os equipamentos necessários para as operações de movimentação de mercadorias permanecerão no porto enquanto o processo de desestatização não for finalizado, e a indenização a ser paga pelo uso dos equipamentos será realizado após o plano de desestatização for concluído, de acordo com Veiga (2022):

Tivemos todo o cuidado de receber essa garantia da União antes de lançarmos o processo seletivo simplificado para o arrendamento transitório. O edital é uma obrigação nossa depois da APM informar oficialmente não ter interesse em manter as operações nas mesmas condições do atual contrato, inclusive econômicas e financeiras, durante a fase transitória que inicia em janeiro. O porto não pode sofrer nenhum tipo de descontinuidade dos serviços e temos esse compromisso do Governo Federal com relação à permanência de todos os equipamentos operacionais.

O impasse sobre a empresa que iria assumir as operações dos terminais 1 e 2 chegou ao fim no mês de agosto de 2022. A empresa vencedora foi a CTIL Logística, a mesma já atua na atividade de movimentação de mercadorias do porto organizado do Rio Grande/RS, tendo como principais clientes os grandes conglomerados Maersk e Hamburg Süd. A CTIL fez a proposta de R\$ 48,60 por metro quadrado, o que totaliza R\$ 4.006.896,01 para arrendar a área a do porto. Já a segunda colocada a Power Log (especializada no transporte de cargas via malha rodoviária), propôs pagar R\$ 46.50 o metro quadrado, totalizando desta forma R\$ 3.833.758,33 pelo arrendamento da mesma área. Os próximos passos para a finalização do processo são os seguintes: a CTIL tem até cinco dias uteis para o envio dos documentos necessários a SPI, esta irá analisar os mesmos e enviar a ANTAQ, que tem o prazo de até trinta dias para elaborar o parecer final.

No entanto, no mês de novembro de 2022, uma nova reviravolta paira sobre o tema em tela, pois, de acordo com notícias veiculadas pela própria SPI, a administração do porto de Itajaí (SPI), volta atrás em sua decisão de celebrar o contrato com a CTLI, renovando até que se finalize o processo de desestatização ou não do porto, com a *Apm Terminals*. Segundo informações, o novo contrato assinado entre as partes, o valor a ser pago pela operadora portuária a SPI para a exploração dos terminais portuários, é aproximadamente a metade do ofertado pela CTLI Logística, os valores giram em torno dos 2 milhões de reais.

Abra-se, aqui um importante parêntese, uma vez que uma nova contradição se torna material, o processo de licitação “já havia finalizado”, pois, a SPI mesmo que não tivesse naquele contexto assinado o contrato com a CTLI, já tinha publicitado a vencedora da licitação o que nos faz questionar, o contrato com a APM poderia ser materializado, da forma como foi? “A CTLI não se manifestou sobre a decisão do Município e ainda não informou se aceitará o cancelamento do processo de licitação ou se entrará na justiça contra a decisão”. (DIARINHO, 2022)¹²². Em nota, a SPI se manifestou sobre o assunto, e revela o motivo pelo qual decidiu por recuar em sua decisão.

Primando pelos mais legítimos interesses republicanos, em especial entre a continuidade das operações e a saúde financeira da Superintendência do Porto de Itajaí, mantivemos conversações com a Apm Terminals, incessantemente no ano de 2022, que consciente com o impacto na cidade, através de seu diretor superintendente, Sr. Aristides Russi Jr., fez um esforço e aumentou sua primeira proposta, no valor de R\$ 500 mil, anterior à publicação do edital seletivo, em 460%, chegando ao valor mensal de R\$ 2,3 milhões. (SPAUTZ, 2022)¹²³.

Frente a tal discurso da SPI, que conclusão podemos retirar em relação ao retorno em sua decisão? Não outra senão, e aqui nos utilizaremos de alguns ditados populares brasileiros para nossa resposta “a política do tom lá dá cá”, “A política da boa vizinhança”, “em time que está ganhando, não se meche”. Todo este mar de incertezas, repercutiu diretamente sobre a força de trabalho portuária itajaiense. Pois, conforme notícias veiculadas no próprio *website* do porto de Itajaí, o mesmo começara o ano de 2023 sem nenhuma linha de contêiner em operação, tais linhas, foram transferidas para os portos de Navegantes e Itapoá. E o que a perda destas linhas

¹²² Disponível em: <https://diarinho.net/materia/639347/Porto-de-Itajai-recua-e-resolve-renovar-com-a-APM-Terminals-pela-metade-do-valor-atual->. Acesso em; dez, de 2022.

¹²³ Dagmara Spautz, “Porque o porto de Itajaí voltou atrás em contrato e manterá APM Terminals”. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/colunistas/dagmara-spautz/por-que-o-porto-de-itajai-voltou-atras-em-contrato-tampao-e-mantera-apm-terminals>. Acesso em: dez. de 2022.

significou para a força de trabalho? Uma redução de 40% no número de empregos, só entre os trabalhadores com vínculo com a *APM Terminals*, se formos considerar os registrados e cadastrados junto ao OGMO, a percentagem seria superior.

Para termos uma ilustração do impacto da perda da linha de contêineres por aproximadamente um mês, comparemos as figuras 56, 57 e 58, apresentadas a seguir podemos presenciar o quão vazio ficaram os pátios de armazenamento do porto sem os contêineres, verificaremos ainda, que em uma das figuras os contêineres foram substituídos por automóveis, que seriam embarcados, ou desembarcados do navio tipo Ro-Ro. Vejamos.

Figura 48: Paredão de contêineres armazenados no terminal da *Apm Terminals*.



Fonte: Figura própria em visita ao porto no dia 11/02/2022.

Figura 49. Pátio do porto de Itajaí sem contêineres, em janeiro de 2023, após a perda da movimentação da linha de contêineres.



Fonte: <https://ndmais.com.br/noticias/porto-de-itajai-espera-retomar-movimentacao-nas-importacoes-e-exportacoes-de-containers/>. Acesso em: mar. De 2023

Figura 50: Carros substituíram os contêineres no porto de Itajaí em janeiro de 2023.



Fonte: <https://ndmais.com.br/noticias/porto-de-itajai-espera-retomar-movimentacao-nas-importacoes-e-exportacoes-de-containers/>. Acesso em: mar. De 2023.

No alvorecer da conclusão da escrita de nossa tese de doutoramento, uma notícia publicada pelo *website* do porto de Itajaí “nos pegou de surpresa”, a notícia foi publicitada no dia 02 de março de 2023, e, está diretamente relacionada a um questionamento por nós realizado páginas atrás. Qual seria a postura do governo (LULA), em relação ao futuro do porto de Itajaí? Privatização ou renovação do contrato de municipalização do porto? Segundo aponta a matéria, o Ministério dos Portos e Aeroportos, deu plenas garantias a SPI, que seria assinada a prorrogação do convênio entre a União e o Município para a administração do porto por mais 35 anos. Márcio França, garantiu ainda que o Governo participará ativamente da administração do porto. Sabe-se, pois, que a notícia é motivo de comemoração, entretanto, nossos olhos tem de ficar atentos, uma vez que por pressão do grande capital, o governo pode voltar atrás em sua “decisão”.

3.3.1 A formação e constituição da força de trabalho portuária em Itajaí: da gênese a atualidade.

Ressaltamos a necessidade de aqui fazer uma nota introdutória, antes de iniciarmos nossas discussões sobre a formação da classe trabalhadora portuária itajaiense. Agradecer a José Bento Rosa da Silva, pela publicação de uma obra monumental, que nos proporcionou dar um passo para este debate, “*Estiva papa siri: mãos e pés do Porto de Itajaí*”, no ano de 2004. Conforme destaca Silva (2004), o nascimento do porto de Itajaí, se tratou de um ato extremamente político, pois, em

detrimento do porto de São Francisco do Sul, por exemplo, aquele (Itajaí), sua localização não permitia de imediato sua construção, uma vez que a geografia da área era naquele momento, totalmente assoreada.

Ressaltamos junto as exposições de Silva (2004), compreender/investigar, e, por consequência, realizar uma exposição do processo de formação e constituição da classe operária (e aqui em especial, da força de trabalho portuária de Itajaí) é ainda necessário, que não centremos nosso foco apenas na inserção/participação destes nos espaços laborais propriamente ditos, mas também, na esfera da reprodução de sua vida, em sua participação nos sindicatos, laços de solidariedade, lutas políticas, identidade de classe, seus símbolos, culturas, práticas, entre outros. “... que adquirem visibilidade se entendermos e, principalmente, se direcionarmos a abordagem para ambientes não somente profissionais, mas também de interação”. (ROSA, 2007, p. 01).

Todo este contexto, de vivências nas lutas políticas, troca de experiências, ações de solidariedade, insatisfação com as condições de trabalho, insatisfação com o valor de sua força de trabalho etc., é que emergirão as organizações operárias dos trabalhadores portuários da cidade de Itajaí, e assim, a formação desta classe propriamente dita. Não obstante, junto as exposições do autor acima mencionado, destaca-se, “As experiências destes operários seriam necessariamente relevantes na imperiosa necessidade de romper paradigmas que marcaram a sociedade itajaiense do período”. (Ibidem, p. 03).

Ainda aqui, regressando a momentos anteriores de nossas exposições e ao texto de Rosa (2007) ao mencionarmos sobre a formação e identidade da força de trabalho portuária, trocas de experiências dois pontos merecem destaque: a) o fato de que à época o porto ser a principal porta de entrada e saída da cidade, ou seja, tudo e todos de uma forma ou outra passavam pelo porto, logo, a interação entre distintas pessoas era inevitável; b) o porto de Itajaí, foi também, porta de entrada de diversos imigrantes em especial alemães e italianos entre fins do século XIX e inícios do XX, favorecendo assim como ocorrido nos portos de Santos, Rio de Janeiro, entre outros, Neste local, proporcionou o surgimento de uma “nova” categoria laboral, o trabalhador portuário itajaiense:

É interessante mencionar que, dentre estes trabalhadores portuários de Itajaí, era frequente a presença de ex escravos, que viriam buscar nesta atividade uma forma de sobrevivência. E fora com a presença de ex-cativos, de seus descendentes e de outros trabalhadores que surgia a base para o

aparecimento de uma classe operária. Sendo este segmento que com o tempo iria criar vínculos e fortalecer seus laços, lutando de maneira coletiva por objetivos comuns. (ROSA, 2007, p.05).

Antes de prosseguirmos com nossas análises sobre a constituição da força de trabalho portuária em Itajaí, é necessário aqui abrir um parêntese importante. Este parêntese se refere a questão da feminização do trabalho. Por diversas vezes em nossa tese nos referimos a classe trabalhadora portuária como exclusivamente do sexo masculino, e, continuaremos a nos referir em especial quando nos reportarmos a força de trabalho portuária itajaiense, isto não é em vão, pois, assim como lá nos primórdios do trabalho portuário esta força foi exclusivamente masculina.

Foi só nas últimas décadas que a força de trabalho feminina foi se inserindo no cais, sendo o porto de Santos um dos percussores (senão o primeiro) a inserir mulheres no universo laboral portuário)¹²⁴. Tal inserção, foi propiciada, em especial pelo significativo desenvolvimento tecnológico nas atividades de movimentação de mercadorias ao longo das últimas décadas. Pois, se formos nos remeter ao trabalho administrativo, não temos ilusões de que a presença de mulheres deve certamente ser massiva, nada significa dizer que se rompeu com a cultura do machismo, pois, conforme já destacado por Diéguez (2010), Pereira e Nogueira (2018), entre outras/os, as mulheres ainda ganham menos, há ainda manifestações de preconceito e discriminação, sexualização do corpo da mulher etc.

Em matéria veiculada no portal de notícias da Globo¹²⁵, ressalta-se que, embora, tenha se elevado o valor da remuneração da força de trabalho as mulheres portuárias, estas ainda ganham aproximadamente 15% a menos que os homens. Na mesma matéria está exposto ainda, que nas últimas décadas a presença das mulheres no porto de Santos aumentou em 65% (necessário destacar aqui em relação a matéria mencionada, que não existe uma menção as atividades em que as mulheres se inseriram nos portos, o que nos impossibilita ressaltar se tal inserção se deu no cais, ou nas funções administrativas). Pereira e Nogueira¹²⁶ (2018, p. 10):

¹²⁴ Destacamos que a inserção das mulheres no labor portuário não se deu em todas as funções, uma vez que, não há mulheres trabalhando nas embarcações, no caso do porto de Santos as mulheres até se inseriram, entretanto, tal inserção foram nas seguintes atividades: amarradoras e estão ligadas a CODESP, nos escritórios, técnicas de segurança e duas entraram na função de conferência de carga (porém, uma delas veio a óbito em decorrência de um acidente de trabalho), ainda no porto de Santos, segundo informações parece estar acontecendo uma inserção de mulheres na operação de portêiner, mas, as mesmas estão vinculadas as operadoras portuárias.

¹²⁵ Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2022/03/08/numero-de-mulheres-aumenta-quase-65percent-no-porto-de-santos-diz-estudo.ghtml>. Acesso em: jun. de 2022.

¹²⁶ Lembrando, as autoras se referem apenas as amarradoras.

Alguns dos riscos existentes na área portuária identificados em nossa pesquisa que podem afetar a segurança e saúde das 'amarradoras' são: relativos ao ambiente (queda de material, má iluminação etc.); passagem obstruída; relativos à movimentação de equipamentos, guindastes, veículos etc.; local escorregadio; queda no mar; queda devido piso desnivelado ou danificado; exposição às intempéries climáticas; problemas de audição por ruídos excessivos; lesões musculoesqueléticas (principalmente problemas de coluna relacionados ao esforço realizado, à repetição de movimentos, à postura e ao manuseamento de cabos com peso excessivo); chicoteamento pelo rompimento dos cabos das embarcações; aprisionamento de parte do corpo pela espia no cabeço de amarração; afogamento; explosão; incêndio; etc.

Convergindo nossas análises para o setor portuário catarinense, em julho de 2022 circulou no *website* do porto de Navegantes, que o mesmo iria lançar um projeto para inserção de mulheres no labor portuário, por intermédio de cursos exclusivos para mulheres. No entanto, o projeto ainda possui limites, pois, tal inserção está restrita as áreas de logística e manutenção.

Retornando nossas exposições para a formação da classe trabalhadora portuária itajaiense. De acordo com Rosa (2007), a primeira associação a surgir em Itajaí, é, a Sociedade Beneficente Itajayense em 1902, e reunia trabalhadores da construção civil, músicos, portuários, ente outros. “Tal entidade deu o primeiro passo no sentido de atender as reivindicações dos trabalhadores. Além de ter sido a primeira no que diz respeito à organização desse segmento”. (Idem, p. 06). Entretanto, conforme Silva (2004, p. 83):

Embora fundada em 1906, só em 1908 foi publicado seus estatutos num jornal da cidade. Talvez em virtude dos reflexos da greve nas docas do porto de Santos, que paralisou a cidade com violentos choques de rua (onde fora enviado pelo governo federal dois navios de guerra para controlar a situação), ou talvez em decorrência da estruturação do Congresso Operário Brasileiro em 1908, embora fundado em 1906.

Não obstante, ainda de acordo com o autor acima mencionado, a Sociedade XV de Novembro não apenas organizava a categoria e regulava as condições de trabalho, como também, era responsável por “... agremiar todas as pessoas que se ocupam ou venha ocupar-se, nesta cidade, nos trabalhos de praça, portos, cargas e descargas de navios, mantendo entre elas a maior harmonia possível; regular os horários e estabelecer os respectivos salários”. (Silva, 2004, p. 84).

A sociedade, a exemplo, diferentemente de outras que surgiram na época tinha ainda o objetivo de prestar auxílio a seus filiados, outro ponto de suma importância da sociedade, era sua vinculação com as políticas locais, uma vez que “... em Itajaí o Partido Republicano fincou raízes profundas gerando quadros que governaram o

Estado até a Revolução de 1930”. (SILVA, 2004, p. 85). Mesmo pós Revolução de 1930 e a consequente “subida” de Vargas à presidência do país, conforme veremos em breve, a força de trabalho portuária de Itajaí manteve seu apoio a Getúlio Vargas, tal qual ocorreu em alguns portos nacionais.

Com o desenvolvimento do porto, aumento na movimentação de mercadorias, desenvolvimento da cidade, elevação no quadro da força de trabalho, em especial estivadores surge em inícios da década de 1920, a Sociedade União Beneficente dos Estivadores de Itajahy, e tal qual a XV de novembro tinha por objetivo, prestar auxílio a força de trabalho portuária, especificamente os estivadores. Rosa (2007), realiza um importante questionamento em relação a fundação da mesma, quais os motivos que teriam levado a criação desta nova sociedade? Em resposta o autor ressalta “... o descontentamento com a conduta da XV de novembro, às mudanças nos rumos da humanidade com o fim da Primeira Guerra, as manifestações operárias e as ideologias de esquerda que gravitavam no Brasil e no mundo etc” (ROSA, 2007, p. 10).

Três pontos merecem destaque: primeiro, os membros fundadores desta nova sociedade estavam descontentes com os posicionamentos amigáveis da XV de Novembro ao se dirigir aos empregadores, pois, para aqueles tais posicionamentos nada poderia trazer de benefícios aos trabalhadores portuários, pelo contrário; segundo, com o fim da Primeira Grande Guerra a humanidade tomaria outros rumos, a tecnologia começava a dar sinais de um progressivo avanço, entretanto, é a Revolução Russa que trará influência para o movimento operário mundial; e por fim, correlacionado a este último especificamente no Brasil, o movimento operário nacional vai se fortalecer com a fundação do Partido Comunista Brasileiro (PCB) em 1922, a Coluna Prestes (1925-1927) e a Semana da Arte Moderna de 1922. (Idem). Com a fundação desta nova sociedade, as relações entre os estivadores Itajaienses, ultrapassaram as fronteiras do espaço laboral e dos sindicatos, indo para a esfera do lazer, o esporte. É o que nos ressalta Silva (2004, p. 134):

As ideias pululavam nas cabeças, até que numa assembleia foi ponto de pauta: ‘(...) foi levado ao conhecimento da assembleia que haviam entre diversos sócios a ideia de organizar um time de futebol e desejava ser patrocinada pela mesma sociedade. Declarando o presidente que sendo fora dos limites tradicionais da sociedade, entregava o assunto à categoria’. Após as intervenções a proposta foi aprovada por unanimidade. A esta altura dos acontecimentos, o próprio presidente, já convencido pela assembleia, propôs ‘em a sociedade oferecer um uniforme para os associados, para os fins citados’. Foi também aprovado por unanimidade.

A aspiração por fundar um clube de futebol, demonstra ainda o rompimento de uma outra barreira ainda presente, nesta “paixão nacional” que é o futebol, a barreira do elitismo e do racismo¹²⁷. Há época existiam apenas dois clubes de futebol em Itajaí: o Clube Náutico Almirante Barroso e o Clube Náutico Marcílio Dias, ambos fundados em 1919 e seus membros pertenciam a elite local, só para termos uma ilustração de nossa tese, o Marcílio Dias cobrava uma mensalidade de 5\$000 (cinco mil réis) para homens e 1\$000 para mulheres, já, o Almirante Barroso, cobrava uma entrada de 10\$000 e uma mensalidade de 1\$000 para ambos os sexos. (ROSA, 2011, p. 69). “O contato primeiro com o futebol, que não aquele tido com as famílias ilustres da cidade, ocorreu com os trabalhadores do porto”. (Idem, p. 77). No entanto, ainda ressaltando as exposições de Rosa (2011), com o objetivo de se estender para além do espaço náutico, os membros da sociedade dos estivadores em conjunto com alguns trabalhadores negros de outros setores laborais, fundam em 28 de abril de 1921, o *Humaytá Football Club*.

A prática do futebol, as emoções, adrenalinas que ela envolvia e ainda envolve, logo se tornou uma paixão entre os estivadores, os inspiraram a formar seu próprio clube. O mesmo só veio a se efetivar no ano de 1946, quando então é criada a Sociedade Estivadores Esporte Clube. Silva (2004) destaca ainda, a mesma não tinha como objetivo apenas o futebol, mas também, proporcionar a seus associados e famílias “... sem distinção de cor, credo religioso. Não obstante, a sociedade abriu suas portas para mulheres, mediante o pagamento de uma taxa de CR\$ 1,00 (um cruzeiro), bem como para trabalhadores de outros segmentos. O time dos estivadores ganhou grande destaque nos jornais da época, nas décadas de 1940, 1950 e 1960 realizando partidas com clubes considerados grandes como: Figueirense Esporte Clube, de Santa Catarina; Canto do Rio, do Rio de Janeiro, Clube Cruzeiro, do Rio Grande do Sul, entre outros.

Retornando nossas exposições sobre a força de trabalho portuária itajaiense esportista, destacamos que a chegada da *belle époque* (entre fins dos anos 1940 e inícios da década de 1950 até meados da década de 1960), impactou em “bons” frutos aos estivadores seja em relação ao trabalho, ou então, em relação ao futebol. Uma vez que em 1951, na recém-fundada liga (Liga Itajaiense de Desportos) o time dos

¹²⁷ Outra equipe de futebol que veio a se destacar na década de 1920 no enfrentamento do elitismo e racismo no futebol, foi a Sociedade Esportiva Palmeiras, sobre esta indicamos aqui o livro de Micael Zaramella “*No gramado em que a luta o aguarda: antifascismo e a disputa pela democracia no Palmeiras*” (2022).

estivadores se sagrou campeão da casa, conquistando desta forma uma vaga para a disputa do campeonato catarinense do próximo ano, a equipe dos estivadores venceu o “poderoso” e conhecido Marcílio Dias no dia 16 de dezembro de 1951 pelo placar de 2 a 1. Tal triunfo se repetiu nos anos de 1952, 1953 e 1955. “Na equipe, vários eram os atletas que exerciam o duplo papel de jogador e operário. (...). Os que também trabalhavam eram substituídos em seu posto, quando a equipe entrava em campo”. (ROSA, 2011, p. 155). Ou seja, os estivadores encontraram no futebol, o estreitamento ainda maior de seus laços de amizade, solidariedade, troca de saberes, culturas, experiências, entre outros. Bem como e talvez o mais importante, se colocaram na linha de frente da batalha contra o elitismo e o preconceito.

Figura 51: Time dos estivadores campeão municipal de 1951. Todos eles eram estivadores do porto de Itajaí.



Fonte: <https://todasascoresdofutebol.mcnish.com.br/2018/11/estivadores-esporte-clube-Figura-de-1951.html>. Acesso em: jul. de 2022.

Percorrido este avanço das décadas de 1920 à década de 1950. Retornaremos a década de 1920, para assim dar continuidade a nossas exposições ao que se refere a formação da classe trabalhadora portuária de Itajaí. Para adensar ainda mais a influência da ideologia de esquerda, ideologia socialista e comunista no movimento operário portuário itajaiense, destacamos, a experiência que alguns ex-marinheiros que posteriormente viriam a se tornar estivadores, estes, não apenas conheceram o ritmo do trabalho portuário de alguns portos nacionais, como também, de outros portos internacionais.

O alvorecer da década de 1930, revelaria a classe trabalhadora intensos tumultos, contradições e debates entre os membros da sociedade e os estivadores. Uma vez que a então Sociedade Beneficente dos Estivadores de Itajaí, em assembleia da categoria resolve por apoiar/garantir a candidatura para as eleições presidências, o nome de Júlio Prestes e Vital Henrique. Entretanto, tal apoio, de forma alguma transcorreu de forma tranquila, pois, conforme destacou Cláudio Batalha (Apuld, SILVA, 2004, p. 168), “... facções do movimento sindical apoiaram tanto o candidato da Aliança Liberal, Getúlio Vargas, como o situacionista Júlio Prestes”.

Um ponto aqui nos chama atenção, se lembrarmos momentos anteriores, realizamos o seguinte destaque, a Sociedade Beneficente dos Estivadores de Itajaí surge, exatamente, por estar incontestemente com as posições da antiga Sociedade XV de novembro, pois, as posições desta última na leitura da sociedade dos estivadores em nada favoreciam a força de trabalho, pelo contrário. Logo se questiona, o que estaria por detrás de tal apoio, se os armadores portuários (patrões) também, apoiavam o candidato à presidência Júlio Prestes? Se trataria de uma traição da sociedade para com os estivadores, como diversas vezes ocorreu ao longo do movimento operário nacional e internacional? São pontos que os/as convidamos a refletir conosco.

Frente a tais fissuras e contradições, uma nova assembleia é convocada, a pauta principal? Justamente o apoio ou não a Júlio Prestes, após uma “feira” de opiniões a assembleia foi encerrada e nada tinha sido definido. Frente a tal indefinição, outra assembleia foi marcada para a semana posterior, cujo objetivo era finalizar a questão do apoio. Nesta, houve discursos que foram de encontro aos realizados pelos mesmos estivadores que se antes discursavam veementemente em apoio a Júlio, agora tinham uma posição mais arredia, ou seja, ecoavam suas vozes afirmando, que o apoio deveria ser espontâneo. (SILVA, 2004). Neste contexto, de discursos contraditórios e fissuras, conforme destaca ainda Silva (200, p. 171):

A sociedade Beneficente dos Estivadores de Itajaí parecia estar passando por aquela ‘tentação’ do operário do poema de Vinícius de Moraes, quando o patrão tudo lhe oferece em troca de sua ‘obediência’ e submissão. Teriam os estivadores condições de dizer não, como fez o operário do poema? Em que medida a vida imita a ficção? Ou será a ficção que imita a vida? Talvez o compositor nordestino tenha razão quando afirma que ‘a vida ao vivo é muito pior’¹²⁸.

¹²⁸ Importante, salientar aqui, e deixando como indicação de leitura, as exposições realizadas por Lukács, no que se refere a relevância do reflexo estético, enquanto forma de análise da realidade.

O desfecho final (do apoio ou não a candidatura) dar-se-ia, ainda em outra assembleia, em que por maioria de votos foi aprovado que a sociedade dos estivadores prestaria o apoio à candidatura de Prestes, ficando inclusive autorizado a aplicação de penalidades aquele estivador que não prestasse tal apoio. Joaquim Corrêa, trabalhador portuário que foi um dos principais a ir de encontro aos posicionamentos tomados pela assembleia, veio a se tornar durante os anos 1930, em um dos principais membros do Partido Comunista, participando e sendo membro ativo inclusive da Aliança Nacional Libertadora. As relações entre a sociedade dos estivadores com a política local e nacional, não cessaram por aí, se estenderam para além da Revolução de 1930. Os anos 1930 e a “eleição” de Vargas a presidência da República conforme ressalta Silva (2004), traria ares de ânimo aos estivadores de Itajaí, prova desta tese é que em uma das assembleias dos estivadores ficou decidido, que os mesmos deveriam se envolver mais no cenário político.

Neste imbróglio, a classe trabalhadora ficara ausente no movimento uma vez que não abrangia seus objetivos, e sim, de seus empregadores, que ainda no ano de 1932, reprimiram de forma extremamente violenta uma greve que juntou cerca de 200 mil trabalhadores no Estado de São Paulo. (MENDES JR, 1982. Apud, SILVA, 2004). Neste contexto, mesmo frente a tal movimentação por parte do setor operário paulista, poder-se-ia ressaltar, a existência de uma consciência de classe, uma vez que em um contexto de repressão, foram as ruas lutar por seus direitos.

Destaca-se ainda junto ao autor acima citado, que o porto de Itajaí, serviu de ponto de ancoragem aos “Vitoriosos da Revolução”. Os portuários que retornaram “vivos” (ao menos fisicamente) da Revolução (de 1930) foram anistiados do pagamento das mensalidades, visto que tinham cumprido sua “missão cívica”. Silva (2004), nos traz ainda outra importante informação, a inexistência de dados sobre os estivadores que foram mortos defendendo sua “missão cívica”, aqueles que foram mortos em combate, o governo os tratou como indigentes.

Logo passou a emergir ali (no porto de Itajaí) uma “disputa entre comunistas e integralistas. Integralistas estes que passaram a perseguir, posteriormente, os estivadores alinhados a ideologia comunista. Dentre aqueles que foram perseguidos, estava Joaquim Lopes Corrêa, membro do comitê do PCB em Itajaí e influente líder entre os estivadores Itajaienses. A caça aos comunistas era de tamanha ordem, que não se restringiu aos trabalhadores, mas também, reverberavam em seus familiares,

é o que Vilna Corrêa Pretti, filha de Lopes Corrêa em entrevista no ano de 1997 a Silva (2004, p. 184), nos relata:

... para você vê como era a discriminação, como a gente sofreu: eu sempre fui escolhida para ser a oradora da turma, pela minha capacidade de expressar talvez e porque os professores achavam. Fizeram uma escolha (para ser oradora da turma). Eu não pude ser, porque eu era pobre e filha de comunista (...). De fato, ele pertenceu ao Partido Comunista, mas ele queria o lado bom, mas logo naquele tempo o Partido foi extinto., aí ninguém mais queria ser comunista. Eu me lembro que saiu um artigo no jornal, naquele tempo era *O Pharol*, o diretor era o Juventino Linhares. Ele escreveu um artigo acusando o meu pai de ser representante do Partido Comunista em Itajaí. Isso naquele tempo era uma bomba para a família né?! Eu estava na escola complementar, (...). **Então eu era (...) filha de um comunista, filha do diabo (...)**¹²⁹. (Grifo nosso).

Destaca-se ainda junto à Silva (2003), que por força da Lei de Sindicalização de 1931, a então Sociedade Beneficente dos Estivadores de Itajaí já havia se tornado sindicato, e passaria a partir de então a manter “boas” relações com Vargas.

O ‘ano vermelho’ de 1935 reservava outras manifestações políticas para a cidade de Itajaí, que até a ‘Revolução de 30’ estava mais ‘familiarizada’ com as manifestações pró-PRC (Partido Republicano Catarinense), devido à liderança das famílias tradicionais que dirigiam a política local e estadual como os Konder, os Bornhausen, os Müller. Nos primeiros dias do décimo primeiro mês, os estivadores de Itajaí entraram em greve por melhores salários. (SILVA, 2004, p. 194. Grifos do autor).

O autor acima mencionado, de posse das atas das assembleias dos estivadores de Itajaí, ainda no dia 11 de novembro de 1935, foi deflagrado uma das maiores greves já ocorridas até então no “porto papa-siri”. A aproximação dos estivadores com o governo era de tal ordem, que foi noticiado no então jornal “o pharol” no dia 16 de novembro de 1935, “*greve dos estivadores do porto e o integralismo*”. Silva (2004), ressalta que a greve dos estivadores não tinha apenas a demanda por aumento de salários, tinha também cunho político.

A despeito do que ocorreu em outros portos, conforme, vimos nos primeiros capítulos de nossa pesquisa, a greve dos estivadores Itajaienses, rumou para outros portos do Estado, principalmente, o de São Francisco do Sul, em que os estivadores deste porto em solidariedade aos de Itajaí, boicotaram os navios da “*casa hoepke*”. “*Nós deveríamos estar solidários com aquele sindicato e pedir que os companheiros não desanimassem, que nós temos trabalho a cima da lei*”. (CORRÊA. Apuld, SILVA,

¹²⁹ Tal declaração vem a coadunar com as exposições de Netto (2011, p. 10), “Durante o século XX, nas chamadas ‘sociedades democráticas’, ninguém teve seus direitos civis ou políticos limitados por ser durkheimiano ou weberiano. Mas milhares de homens e mulheres, cientistas sociais ou não, foram perseguidos, presos, torturados, desterrados e até mesmo assassinados por serem marxistas”.

2004, p. 196). Bem como assim como ocorreu em diversos momentos da história do Brasil e mundo (algumas destas aqui já citadas), ao longo de toda a greve vem a ocorrer a perseguição de trabalhadores ligados a ideologia socialista. Prova disto, é que durante a greve, por algumas vezes o sindicato dos estivadores de Itajaí, sofreu diversas intervenções por parte da polícia.

A greve tem seu fim decretado em fins de 1935. Cabe lembrar, naquele contexto, o Brasil já estava vivendo sobre a égide do estado de sítio implantada por Getúlio Vargas, em “resposta” a Intentona Comunista (1935), motivo este, também, utilizado pelo mesmo para a defesa do Golpe do Estado Novo de 1937. Por conta de tais acontecimentos, não só para a força de trabalho portuária itajaiense, mas também, para os trabalhadores dos demais portos (Santos, por exemplo), o ano de 1935 foi emblemático sendo considerado inclusive, de acordo com Silva (2004), Tavares (2001, 2007), Gonçalves (2002), Amado (1963, 1976), entre outros, como o “ano vermelho”. No ano seguinte, o “estado de guerra” havia sido decretado, que culmina no Golpe do Estado Novo em 1937. Com o golpe, se acirra a política tocada por Vargas desde inícios da década de 1930, para com os sindicatos, era necessário segundo o mesmo Vargas, que os sindicatos, se transformassem em uma instituição a “serviço” do setor público.

Mesmo frente a tantas imposições, opressões, vigilância, ataques etc., sobre os sindicatos alinhados as ideias socialistas e comunistas, por parte do governo de Vargas, assim como ocorreu ao longo do país e mais especificamente entre os trabalhadores portuários a morte/suicídio de Getúlio Vargas causou enorme comoção entre estes. Apenas para compreendermos a aproximação de Vargas com os estivadores de Itajaí, ao visitar o Estado de Santa Catarina, na década de 1940, Vargas, foi recebido pelos estivadores na principal rua do Município de Itajaí.

(...). Quando Getúlio chegou a Itajaí, o sindicato da estiva e os da terrestre foram recebê-lo na praça. Então naquele dia a estiva não trabalhou, fomos esperar o presidente.

O guarda-costas dele era um preto, aquele negrão abrindo caminho, do lado de fora do carro. Os estivadores ficaram todos de pé, ao lado da calçada para ver o carro passar. Eu me lembro, tinha o Joãozinho que estava com um chapéu na cabeça, o negrão viu e derrubou o chapéu com um tapa. Jogou o chapéu fora. O Joãozinho resmungou ‘negro sem vergonha’. (NELSON CAETANO, 2000. Apud, SILVA, 2004, p. 248).

Silva (2004) ressalta ainda, estas relações de proximidade dos sindicatos com as lideranças políticas de Vargas eram mediadas pelo: Partido Social Democrata

(PSD) e pelo Partido Trabalhista Brasileiro (PTB). Tais lideranças receberam, inclusive em 1951, um grupo de estivadores de Itajaí no Palácio do Catete, os mesmos reivindicavam do presidente: obras de dragagem no porto; construção de um sanatório para acometidos com tuberculose, e, que se destinassem navios de maior porte para o porto de Itajaí. A *belle époque* (fins da década de 1940 e inícios da década de 1950), havia chegado na cidade de Itajaí e para os trabalhadores portuários, lembramos, não só para Itajaí, mas também, para os demais portos nacionais.

A importância da cidade de Itajaí, mais especificamente do porto de Itajaí e seu conjunto de trabalhadores para a política nacional, era tamanha que a cidade se tornou ponto de parada obrigatória quando os presidentes vinham visitar o Estado de Santa Catarina. Além de Vargas, também visitaram o Município: Café Filho em 1954 (que assumiu a presidência do país logo após o suicídio de Vargas), que na ocasião visitou a cidade com o objetivo de inaugurar um trecho da Estrada de Ferro Santa Catarina; Juscelino Kubitschek em 1957, que veio a cidade com a intenção de inaugurar as obras do porto de Itajaí e aproveitou a ocasião para visitar o sindicato dos estivadores.

Este inclusive, foi homenageado pelos estivadores ao instituir o dia 18 de agosto como, dedicado aos estivadores itajaienses – sendo então considerado (por seu ato), “**amigo dos estivadores**”. (SILVA, 2004). Uma vez mais, os estivadores prestariam homenagens a um presidente demonstrando assim, a aliança que estamos debatendo, ou seja, dos trabalhadores portuários com a mais alta cúpula da política nacional, ao menos até aquele momento.

Em momentos anteriores, destacamos os impactos do regime militar na sociedade brasileira, em especial para o movimento dos trabalhadores portuários, citando lá naquele momento da pesquisa, o movimento portuário santista. Aqui vamos expor nossas considerações para os trabalhadores portuários itajaienses. Tal qual ocorrido no porto de Santos, o porto de Itajaí e seus trabalhadores padeceram das mesmas formas de repressão, autoridade e truculência. Tal destaque, se confirma, com as exposições realizadas por Silva (2004), ao mencionar que um estivador fez a denúncia de outro estivador aos militares em sua “defesa”, o denunciante diz que considerava o denunciado um comunista uma ameaça extrema ao país. (Idem).

Aquele estivador, que nos referimos e que fora denunciado por ser comunista, foi preso ainda em março de 1964 (antes ainda do fatídico 1º de abril de 1964) pelos militares, chegou a ser transferido para a cidade e Florianópolis/SC para “ser fuzilado”,

entretanto, ao menos neste caso tudo não se passava de uma encenação, um teatro realizado pelos militares, para pôr medo nos presos políticos é o que nos conta, Fernando Priess (Apuld, SILVA, 2004, p. 279):

O fuzilamento para você ter uma informação, era o seguinte: eles pegavam dez, quinze presos políticos, levavam, andavam, andavam ... A gente não sabia se era dentro da Ilha de Florianópolis, porque nós andávamos de barco. Depois éramos colocados à frente do muro¹³⁰. (...). Então havia, todo um clima criado antes: 'quantos serão mandados hoje? Quantos é para matar?' 'O comandante falou que é para matar um só'. Nós com os braços amarrados às costas, olhos vendados, e eles tiravam um e desapareciam com ele dali. Não tinha sido morto. Só descobrimos isso depois de que fomos soltos. Eles tiravam um, e no lugar daquele eles colocavam alguém deitado, jogado ao chão, como se tivesse sido morto, sujo de sangue... e arrastavam o camarada. Nós, já com os olhos desvendados, tínhamos a impressão de que tinha morrido um companheiro nosso. Aí a gente sabia 'Tá faltando fulano de tal'.

A resposta a prisão do estivador foi rápida, os trabalhadores cruzaram seus braços até que estes tomassem conhecimento da real situação do trabalhador – se estava vivo ou morto. Ainda segundo fontes os anos de 1964, 1965, 1966, 1967 e 1968 foram de extrema repressão e monitoramento dos trabalhadores portuários de Itajaí, em especial os sindicalizados. Neste contexto, de reivindicações, greves e repressões:

Enquanto os líderes sindicais de Itajaí, como tantos outros amargavam nos porões da ditadura militar, em Itajaí, como em muitas outras cidades do Brasil, os conservadores articulavam passeatas *em desagravo à democracia, à liberdade, à família*. Para eles a 'Revolução'¹³¹ havia sido vitoriosa. (SILVA, 2004, p. 284. Grifo nosso).

O regime dos militares “ruiu” no ano de 1985, em 1988 tem-se, a promulgação da Constituição Federal de 1988. Tal carta, dispõe sobre a liberdade, democracia, igualdade de direitos, liberdade de greve, manifestações sociais etc. etc. etc., no entanto, *pari passu* a este contexto, assiste-se, também, o avanço do ideário neoliberal no cenário político e econômico brasileiro. Que para os portos se traduziu, na aprovação da Lei nº 8630/1993, mais conhecida como ‘Lei de Modernização dos Portos’, ou melhor dizendo segundo já concordamos, “Lei de Privatização dos Portos”. A mesma foi sancionada durante o governo de Fernando Collor de Melo. Iniciar-se-ia,

¹³⁰ Muito provavelmente, o mesmo está se referindo a Ilha de Anhatomirim, a mesma já foi palco aqui em Florianópolis de prisões, fuzilamentos etc., defendemos nossa assertiva por dois motivos, em especial, a chegada a barco e em relação ao muro em que os mesmos eram colocados, para supostamente serem fuzilados. (Grifo nosso).

¹³¹ A Revolução da qual o autor menciona aqui foi, o golpe civil militar de 1964, ou nas palavras dos apologistas do regime militar, se tratou de uma *contrarrevolução*, que salvou o país do comunismo.

aí, um período nebuloso, de regressão de direitos, precarização do trabalho, entre outros. Para os trabalhadores portuários:

Estas questões que assolam a organização dos trabalhadores portuários no caso específico dos estivadores, no presente proporcionaram uma revisitação ou uma rememoração do passado, uma espécie de 'busca do tempo perdido', de tempos melhores, e a tentativa de reelaborar ou reconstruir esse passado com suas vitórias e derrotas.

Neste sentido, as questões do tempo presente, as lutas contra as modificações no sistema de trabalho dos estivadores, como dos demais trabalhadores da orla portuária, que segundo eles são prejudiciais, norteiam as lembranças do passado, lembranças daqueles, se não o viveram, ouviram dos mais velhos, há, portanto, uma tradição oral da categoria. (SILVA, 2004, p. 19).

Curioso lembrar neste momento o discurso ecoado pelos defensores e apologistas da lei acima, culpabilização da força de trabalho portuária pelos imensos gargalos existentes nos portos. Ou seja, para aqueles a força de trabalho portuária era substancialmente privilegiada, suas manifestações/greves só levariam o país, e, por conseguinte, os portos ainda mais ao atraso estrutural e econômico, seus salários são extremamente altos e possuem muitos direitos, o sindicato dos estivadores e demais categorias da orla portuária, são uma grande máfia. Dito isto, eis aqui um dos motivos de optar por colocar como título de nossa tese de doutoramento – ***“A culpa da carga e a carga da culpa...”***. Tal ataque, ficou comprovado na edição da revista exame de janeiro de 1993, intitulada – *“Uma história sem fim”*, ao realizar a seguinte assertiva:

... além de reintroduzir o monopólio da estiva e limitar a atuação dos terminais privativos, agora impedidos de operar carga de terceiros, o texto da Comissão de Assuntos Econômicos retrocede ainda mais. Institui, por exemplo, a estabilidade para todos os trabalhadores portuários. Eles só poderão ser dispensados por justa causa. (...). Isto é o mesmo que mumificar os portos brasileiros. (...). Outro exemplo do retrocesso foi estender a indenização que foi inicialmente proposta apenas para os avulsos que se desligassem voluntariamente dos sindicatos. (REVISTA EXAME, 1993. Apud, SILVA, 2004, p.20).

Provas mais cabais de nossa tese não há, o ataque agora era explicitamente os direitos da classe trabalhadora portuária, historicamente, apontadas como a gênese dos problemas/gargalos que circundam o sistema portuário nacional. *Ah! Classe trabalhadora que insiste em atrapalhar os planos do capital, demandando direitos. Reconheça seu lugar de submissa ao capital.* Este, é seu legado histórico! Este é o discurso do capital, este é o discurso do Estado neoliberal. Discurso este,

utilizado ao longo da história do modo de produção capitalista. De igual forma, a Revista Veja de 13 de maio de 1992, “*A máfia dos portos: vai correr sangue*”, realizou a seguinte assertiva:

O sistema portuário nacional é um **cartório preguiçoso, cheio de maracutaias**, que é gerido pela burocracia estatal, **abriga trabalhadores intocáveis**, e cobra preços milionários. É um dos fenômenos mais acabados da ineficiência brasileira, mas tem a resistência de um elefante. Várias vezes tentou-se aparar as banhas do paquiderme, sempre com pouco sucesso, e agora discute-se outra vez, a possibilidade de fazer a cirurgia. (FRIEDLANDER, 1992, p. 64. Grifos nossos).

A matéria ainda em ataque a força de trabalho portuária, ressalta ainda:

Os portos brasileiros não são caros apenas pelos salários pagos a seus trabalhadores, protegidos por uma legislação antiquada que vem dos anos 30. Essa é apenas a parte mais folclórica do problema. Até nos anos 60, era preciso pagar aos estivadores uma ‘taxa vexatória’ quando carregassem coisas como privadas, por exemplo, com a explicação de que esse tipo de carga os envergonhava. Havia também uma contribuição chamada ‘adicional de chuva’, para compensá-los no caso de saírem molhados da tarefa. Isso acabou, mas a via-sacra de um importador ou exportador continua a dar pena. (Idem, p. 65).

Tal contexto e aqui, levantando hipóteses, tenha sido o motivo pelo qual, o porto de Itajaí tenha sido um dos primeiros do país a instituir o OGMO no ano de 1997, coincidência ou não, justamente no mesmo ano que é celebrado o contrato de delegação entre a União e o município de Itajaí. Retornamos ao acima exposto, no que se refere aos trabalhadores portuários do cais itajaiense, aceitarem de “bate-pronto”, as imposições da Lei nº 8.630 de 1993, em especial por ser um dos primeiros portos a instituir a gestão da força de trabalho nas mãos do capital (OGMO’s), logo, os mesmos “*se deixaram levar, se deixaram conduzir*”, pelo discurso do capital, tal discurso falava com todas as vozes que soprariam novos ventos positivos, ventos de liberdade, autonomia, melhor remuneração, número de empregos, entre outros, para os trabalhadores portuários. Entretanto, as estimativas da força de trabalho, não saíram conforme o discursado (pelo capital), pois, a força de trabalho portuária vivenciou e ainda vivencia no dia a dia, na pele, na sua subjetividade as imposições deste modelo de administração da força de trabalho implantado lá em inícios da década de 1990.

É importante notar também que a referência ao passado, no caso dos estivadores um passado de trabalho relacionado com a escravidão, que ao invés de envergonhar, engrandece a categoria e lhe dá identidade. Neste

sentido, o trabalho manual degradado pela escravidão toma um caráter positivo e da honra por ser uma das mais antigas organizações de trabalhadores do Brasil. Como se pode notar, os anos noventa proporcionaram uma revisitação dos estivadores à memória coletiva da categoria de norte a sul do país, momento oportuno para metamorfosear esta memória em história, considerando que a 'interrogação do passado a partir do presente tem um valor heurístico, ou seja, a história enquanto uma resposta à pergunta que o homem hoje se coloca'. (Idem).

Nos anos 2000 com a eleição de Luís Inácio Lula da Silva (Partido dos Trabalhadores) imaginou-se, conforme já mencionamos, que viriam bons ventos para a classe trabalhadora nacional, entretanto, a história "nos pregou mais uma peça", ou seja, se tratou apenas de uma hipótese subjetiva, pois, na objetividade, acirrou-se, o ciclo de contrarreformas não apenas no setor portuário, que se traduziu em especial na ampliação da privatização dos serviços públicos, dos terminais portuários nos portos organizados e/ou acentuação das autorizações para a construção de terminais de uso privado fora da área do porto organizado.

Neste contexto de privatização dos portos, o Estado, se aproveitou da fragilidade do movimento sindical e intensificou a transferência de estruturas de mediação das relações produtivas ao setor privado, que existiam anteriormente sob a lógica de estruturas de representação locais dos trabalhadores, do Estado e do setor privado. (BOZZANO), 2020, p. 369).

Ainda em relação as contrarreformas no setor portuário e seus impactos sobre a força de trabalho que ali labora, temos: o avanço da multifuncionalidade, redução do número de vagas, adaptação da força de trabalho ao constante desenvolvimento das forças produtivas, queda do rendimento médio da força de trabalho etc, que fere diretamente o princípio do Art. 2º da Convenção nº 37 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que dispõe sobre a necessidade de um rendimento mínimo aos trabalhadores portuários avulsos.

Antes de darmos continuidade a nossas exposições destacamos, segundo o autor acima mencionado, os trabalhadores portuários de Itajaí, conviveram ainda com outra realidade ao que se refere a cessão de trabalhadores aos terminais portuários aos terminais privados. Para os trabalhadores, significa diretamente em uma redução do valor de sua força de trabalho, pois, nos terminais privados a remuneração é menor.

Se fosse depender deles [empregadores], seria claramente um retrocesso. Mas ainda bem que o porto público está aí para isso: a administração do porto estipula o horário de funcionamento e as jornadas de trabalho, que para a gente é de 6 horas ininterruptas no cais do porto. É por isso, também, que a

gente sabe em que momento o contrato começa e termina: o trabalhador bateu o ponto dentro do porto, está valendo. (Idem, p. 375).

Ou seja, conscientemente ou não, o trabalhador estava realizando uma crítica direta e veemente a liberdade de contratação da força de trabalho, que hoje por intermédio da Lei nº 12.815/2013 rege os terminais de uso privado fora da área dos portos organizados, em que a partir de uma negociação entre trabalhador e empregador “estipula” toda e qualquer relação de trabalho que circunda as partes. Outro importante ponto a se destacar, é em relação a “pegada” do serviço, conforme já exposto, é de “liberdade” do trabalhador portuário ao ser escalado, “escolher” por pegar ou não o serviço.

3.3.2 A força de trabalho do porto de Itajaí na atualidade

A primeira consideração a ser realizada é em relação a caracterização de cada atividade realizada pelos trabalhadores portuários: a) **arrumador**: se trata da atividade exercida fora dos navios e consiste no engate de mercadorias a serem içadas pelos guindastes, bem como, são responsáveis por trazerem os automóveis a serem embarcados nos navios *Ro-Ro*, sendo esta atividade de extrema importância para a estabilidade da mercadoria, e também para evitar que ocorram avarias na mesma ao longo de seu trajeto; b) **estiva**: atividade de movimentação de carga e descarga de mercadorias no convés ou porões dos navios, incluem também a atividade de arrumação, transbordo, peação e despeação das mesmas, se distingue da atividade de **capatazia**¹³² pelo local de trabalho, ou seja, ao passo que a primeira é exercida nos navios a segunda é realizada em terra (no *website* do OGMO Itajaí, não há dados sobre o número de trabalhadores da capatazia, muito provavelmente, porque este labor seja realizado pela força de trabalho da própria *Apm Terminals* e em consulta ao *Website* da operadora portuária, não foram encontradas tais informações); c) **conferência de carga**: atividade de contagem e anotação das características das mercadorias (peso, quantidade, espécie, marca, origem, destino etc.), a mesma também se diferencia da atividade de conferência de capatazia pela localidade em que a atividade laboral é exercida (segundo o mesmo padrão da estiva e capatazia); d) **conserto de carga**: se trata da atividade de reparo e restauração de possíveis

¹³² A atividade de capatazia é vinculada aos operadores portuários, em relação aos trabalhadores portuários avulso, esta atividade é realizada pelos arrumadores.

avarias nas embalagens, podendo ser realizada tanto em terra como a bordo dos navios, tal atividade pode vir a se extinguir, visto a crescente unitização de cargas em contêineres; e) **Vigia**: atividade laboral que se caracteriza pela fiscalização de entrada e saída das pessoas a bordo dos navios, atracados e/ou fundeados, como também realizam a fiscalização da movimentação das mercadorias a bordo e/ou em outras áreas ao longo do cais do porto organizado e f) **trabalhadores do bloco**¹³³: caracteriza-se, pela atividade de manutenção e conservação das embarcações (retirada de ferrugem, pintura das embarcações, limpeza, entre outras atividades), devido ao contexto de modernização dos portos em que se diminuiu o tempo de parada das embarcações nos portos, tal atividade tem sido realizada geralmente durante o percurso do navio. Dando sequência, faremos agora uma comparação entre os anos de 2020 e 2022 no que se refere ao número de trabalhadores registrados, cadastrados (a diferença entre ambos será apontada em breve) e aqueles que são multifuncionais, a primeira se refere a dados do ano de 2020 e a segunda do ano de 2022.

Tabela 12. Relação de trabalhadores por atividade em relação a sua classificação em novembro de 2020.

| <i>Atividade</i> | <i>Registrados</i> | <i>Cadastrados</i> | <i>Total</i> | <i>Multifuncionalidade</i> |
|--------------------|--------------------|--------------------|--------------|----------------------------|
| <i>Estiva</i> | 215 | 1 | 216 | 172 |
| <i>Arrumador</i> | 216 | 4 | 220 | 165 |
| <i>Conferente</i> | 41 | 0 | 41 | 22 |
| <i>Consertador</i> | 6 | 0 | 6 | 6 |
| <i>Vigia</i> | 6 | 0 | 6 | 3 |
| <i>Bloco</i> | 17 | 0 | 17 | 9 |
| <i>Total</i> | 501 | 5 | 506 | 377 |

Fonte: elaboração própria a partir de dados retirados do *website* do OGMO Itajaí. Disponível em: http://www.OGMOitajai.com.br/portal/estatisticas/numero_tpas.asp. Acesso em: 04 de nov. de 2020.

¹³³ O bloco não é uma atividade em específico, é um nome dado ao um conjunto de trabalhadores, de função: trabalhadores do bloco. Sua denominação não tem uma origem definida, na história oral dos trabalhadores contam que são assim chamados por limparem a ferrugem, se sujarem de óleo, enfim, ficarem sujos e ganharam a denominação de “bloco dos sujos”, posteriormente ficou apenas trabalhadores do bloco.

Tabela 13. Relação de trabalhadores por atividade em relação a sua classificação em agosto de 2022.

| <i>Atividade</i> | <i>Registados</i> | <i>Cadastrados</i> | <i>Total</i> | <i>Multifuncionalidade</i> |
|--------------------|-------------------|--------------------|--------------|----------------------------|
| <i>Estiva</i> | 208 | 1 | 209 | 177 |
| <i>Arrumador</i> | 214 | 3 | 217 | 170 |
| <i>Conferente</i> | 40 | 0 | 40 | 22 |
| <i>Consertador</i> | 5 | 0 | 5 | 5 |
| <i>Vigia</i> | 6 | 0 | 6 | 3 |
| <i>Bloco</i> | 16 | 0 | 16 | 10 |
| <i>Total</i> | 489 | 0 | 493 | 387 |

Fonte: elaboração própria a partir de dados retirados do *website* do OGMO Itajaí. Disponível em <http://www.OGMOitajai.com.br/portal/estatisticas/>. Acesso em 18 de agosto de 2022.

Em relação aos dados apresentados nas tabelas 12 e 13, temos aqui uma diferença em relação aos dados sobre o número de trabalhadores portuários avulsos ativos. Ao olharmos a tabela 12 e compará-la com a tabela 13 podemos notar que houve uma diminuição em relação ao número de trabalhadores registrados e cadastrados, ainda que tal redução tenha sido mínima. Três conjecturas podemos aqui apontar: a primeira um possível erro de digitação, e, a segunda houve trabalhadores que conseguiram se aposentar ao longo destes dois anos, no entanto, esta hipótese entraria em contradição com os dados que traremos posteriormente, no que se refere a idade dos trabalhadores portuários, pois, entre estes anos houve um aumento no número de trabalhadores com 50 anos ou mais, e por fim, a terceira se refere ao pedido de cancelamento do registro por parte dos trabalhadores, esta nos parece ser a hipótese mais provável.

Em momentos anteriores ressaltamos, cabe ao trabalhador portuário se engajar ou não ao ser escalado para o terno de trabalho, com base nisto, a tabela nº 16, trará dados em relação a oferta de vagas de trabalho e o engajamento¹³⁴ dos trabalhadores, ou seja, pegada de serviço, escolhemos o corte temporal entre os anos de 2018 e 2022, até o mês de agosto, a escolha destes anos tem por base, o início do doutorado e seu término.

¹³⁴ Necessário mencionar que os engajamentos não dependem exclusivamente da força de trabalho, mas também, do próprio OGMO.

Tabela 14: Dados sobre a oferta de trabalho o engajamento dos trabalhadores entre os anos de 2018 e 2022.

| <i>Ano</i> | <i>Atividade</i> | <i>Ofertados</i> | <i>Engajados</i> |
|------------|------------------|------------------|------------------|
| 2018 | Arrumador | 47837 | 31145 |
| | Bloco | 4473 | 3127 |
| | Conferente | 3440 | 3809 |
| | Consertador | 3363 | 1156 |
| | Estiva | 13326 | 30628 |
| | Vigia | 2716 | 2100 |
| | Total | 75155 | 71965 |
| 2019 | Arrumador | 43506 | 28487 |
| | Bloco | 5243 | 3616 |
| | Conferente | 4204 | 4309 |
| | Consertador | 3721 | 645 |
| | Estiva | 16380 | 34033 |
| | Vigia | 3152 | 1792 |
| | Total | 76206 | 72931 |
| 2020 | Arrumador | 39753 | 22281 |
| | Bloco | 3978 | 2554 |
| | Conferente | 4665 | 4676 |
| | Consertador | 3536 | 476 |
| | Estiva | 18780 | 32667 |
| | Vigia | 629 | 406 |
| | Total | 71341 | 63060 |
| 2021 | Arrumador | 32533 | 23473 |
| | Bloco | 4960 | 3431 |
| | Conferente | 4978 | 4072 |
| | Consertador | 4561 | 664 |
| | Estiva | 16380 | 29678 |
| | Vigia | 1311 | 1151 |
| | Total | 63823 | 62469 |
| 2022 | Arrumador | 27439 | 19403 |
| | Bloco | 2843 | 1999 |
| | Conferente | 1881 | 1903 |
| | Consertador | 3364 | 505 |

| | | |
|--------|-------|--------------|
| Estiva | 8151 | 19158 |
| Vigia | 1088 | 894 |
| Total | 44766 | 43862 |

Elaboração própria a partir dos dados disponíveis em:
<http://www.OGMOitajai.com.br/portal/estatisticas/>. Acesso em 18 de agosto de 2022.

Agora de posse dos dados, podemos levantar algumas reflexões. A primeira diz respeito ao total anual de ofertas foi maior que o engajamento da força de trabalho, confirmando nossas análises sobre a “liberdade” que o trabalhador possui de se engajar ou não a chamada de trabalho. A segunda tem relação com aquelas atividades em que menos há engajamento de trabalhadores, damos destaque aqui, para as atividades de consertador e trabalhador do bloco, em relação a isto levantamos a seguinte hipótese, tais dados possuem relação direta por serem aquelas atividades, consideradas pelos trabalhadores como “suja” e as que menos remuneram. E, por fim, se voltarmos aos dados perceberemos também que há atividades em que houve mais engajamentos do que oferta de trabalho, como por exemplo, a estiva (todos os anos) e conferente (com exceção do ano de 2021).

Continuando com nossa pesquisa, na tabela 15 e 16 apresentaremos o nível de escolaridade dos trabalhadores portuários de Itajaí, a primeira se refere a dados de novembro de 2020 e a segunda agosto de 2022:

Tabela 15: Nível de escolaridade dos trabalhadores, novembro de 2020.

| <i>Nível de escolaridade</i> | <i>Total de TPAs</i> |
|---------------------------------------------|----------------------|
| <i>Ensino Fundamental Incompleto</i> | 56 |
| <i>Ensino Médio Incompleto</i> | 30 |
| <i>Ensino Superior Incompleto</i> | 16 |
| <i>Ensino Fundamental Completo</i> | 113 |
| <i>Ensino Médio Completo</i> | 175 |
| <i>Ensino Superior Completo</i> | 29 |
| <i>Pós-Graduação/Especialização</i> | 6 |
| <i>Sem Registro</i> | 81 |

Fonte: elaboração própria a partir de dados retirados do website do OGMO Itajaí:
http://www.OGMOitajai.com.br/portal/estatisticas/media_escolaridade.asp. Acesso em: 04 de nov. de 2020.

Tabela 16: Nível de escolaridade dos trabalhadores, agosto de 2022.
Nível de escolaridade **Total de TPAs**

| | |
|--------------------------------------|-----|
| Ensino Fundamental Incompleto | 56 |
| Ensino Médio Incompleto | 27 |
| Ensino Superior Incompleto | 16 |
| Ensino Fundamental Completo | 111 |
| Ensino Médio Completo | 174 |
| Ensino Superior Completo | 25 |
| Pós-Graduação/Especialização | 8 |
| Sem Registro | 76 |

Fonte: elaboração própria a partir de dados retirados do website do OGMO Itajaí. Disponível em: <http://www.OGMOitajai.com.br/portal/estatisticas/>. Acesso em 18 de agosto de 2022.

Na comparação dos dados das tabelas 15 e 16 podemos perceber, não houve grandes alterações, pois, as que destacam são relativas a redução no número de trabalhadores em relação a determinados níveis de escolaridade, tal realidade “é explicada” se realizarmos uma comparação destes com o número de trabalhadores registrados e cadastrados.

Ainda de posse dos dados das tabelas, percebe-se um massivo número de trabalhadores com o ensino médio completo (174), seguido do ensino fundamental completo (111). Dois pressupostos básicos podemos levantar a partir destes dados: não exigência de um grau de instrução mínimo para adentrar no labor portuário, tal defesa sustenta-se, nos 56 trabalhadores que não possuem sequer o ensino fundamental completo, bem como há ainda os que nem registro de escolaridade possuem (76), seriam estes sem escolaridade? Em que ano começaram no labor portuário, para que nem a escolaridade, lhes foi, requerida? São importantes questionamentos a se levantar. 2) a baixa escolaridade no setor de transportes até anos atrás era uma tendência nacional, pois, conforme aponta o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2020, p. 73).

No Brasil no setor de transportes, armazenamento e correios 47,6% possuem ensino médio completo ou superior incompleto, seguido de 23,4% que não possuem instrução ou fundamental incompleto, já os/as que possuem o ensino fundamental completo ou médio incompleto a percentagem é de 18,4%, conforme destacamos na introdução de nossa pesquisa e logo abaixo retornaremos aos dados, a classe trabalhadora portuária é essencialmente composta por adultos mais velhos, em que

os trabalhadores com 50 anos ou mais são maioria, totalizando 258 trabalhadores (em 2020), já em 2022 o número total de trabalhadores havia aumentado para 283, ou seja, aproximadamente 87% do total, tal tendência da idade em relação ao nível de escolaridade também é nacional, conforme apontam os dados no estudo acima citado, IBGE (2020, p. 97), das pessoas com 45 a 54 anos de idade: 41,1% possuem ou o fundamental incompleto ou não possuem instrução, já os que possuem o ensino médio completo ou o superior incompleto representam 29,1% e 13% ou possuem o ensino fundamental completo ou o médio incompleto; já os que possuem entre 54 a 64 anos, 50,8% não possuem instrução ou possuem o fundamental incompleto, 22,8% representa os que possuem ou o ensino médio completo ou o superior incompleto, outrora, 12% possuem ou ensino fundamental completo ou o médio incompleto.

A nível nacional, destacamos a pesquisa realizada pelo Departamento Intersindical de Estatística Socioeconômicos (DIEESE) publicada no ano de 2015, e demonstra os seguintes percentuais no ano de 2013, os trabalhadores portuários avulsos, que laboram para os OGMs brasileiros, os percentuais são os seguintes: ensino superior completo (6%); ensino superior incompleto (3%); ensino médio completo (26%); ensino médio incompleto (6%); ensino fundamental completo (6%); ensino fundamental incompleto (33%) e analfabetos (3%). De posse destes dados, percebemos a nível nacional, que a escolaridade dos trabalhadores portuários avulsos é em sua maior percentagem (39%), constituída por trabalhadores com o ensino fundamental incompleto ou completo, seguida dos trabalhadores com o ensino médio completo ou incompleto (32%).

Nas tabelas 17 e 18, a seguir, estarão sendo apresentados os dados em relação a idade dos trabalhadores portuários, a primeira (tabela 17) refere-se ao mês de novembro de 2020 e a segunda (tabela 28) ao mês de agosto de 2022.

Tabela 17: Idade dos trabalhadores portuários mês de novembro de 2020.

| Atividade | Idade | | | | Total |
|--------------------|-------------|---------------|---------------|------------|-------|
| | Até 29 anos | Entre 30 e 39 | Entre 40 e 49 | 50 ou mais | |
| <i>Estiva</i> | 0 | 36 | 87 | 93 | 216 |
| <i>Arrumador</i> | 0 | 21 | 87 | 112 | 220 |
| <i>Conferente</i> | 0 | 0 | 13 | 28 | 41 |
| <i>Consertador</i> | 0 | 0 | 2 | 4 | 6 |
| <i>Vigia</i> | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 |
| <i>Bloco</i> | 0 | 0 | 2 | 15 | 17 |
| <i>Total</i> | 0 | 57 | 191 | 258 | 516 |

Fonte: elaboração própria a partir de dados do *website* do OGMO Itajaí. Disponível em: http://www.OGMOitajai.com.br/porta/estatisticas/numero_tpas.asp. Acesso em: 04 de nov. de 2020.

Tabela 18: idade dos trabalhadores portuários mês de novembro de 2022.

| Atividade | Idade | | | | Total |
|--------------------|-------------|---------------|---------------|------------|-------|
| | Até 29 anos | Entre 30 e 39 | Entre 40 e 49 | 50 ou mais | |
| <i>Estiva</i> | 0 | 19 | 92 | 98 | 209 |
| <i>Arrumador</i> | 0 | 15 | 70 | 132 | 217 |
| <i>Conferente</i> | 0 | 0 | 11 | 29 | 40 |
| <i>Consertador</i> | 0 | 0 | 2 | 3 | 5 |
| <i>Vigia</i> | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 |
| <i>Bloco</i> | 0 | 0 | 1 | 15 | 16 |
| <i>Total</i> | 0 | 34 | 176 | 283 | 493 |

Fonte: elaboração própria a partir de dados do *website* do OGMO Itajaí. Disponível em: Disponível em: <http://www.OGMOitajai.com.br/porta/estatisticas/>. Acesso em 18 de agosto de 2022.

Ao analisar os dados das tabelas 17 e 18 poder-se-ia destacar, a partir de uma análise comparativa entre os anos em estudo, alguns pontos interessantes: inexistência de trabalhadores portuários com até 29 anos de idade; baixa percentagem de trabalhadores com idade entre 30 e 39 anos, entretanto, se retornarmos as tabelas apresentadas perceberemos, houve uma redução do número de trabalhadores nesta faixa etária, de 57 trabalhadores em 2020, para 34 em 2022, e aqui podemos levantar duas conjecturas para explicar esta realidade. A primeira, se refere a saída de alguns destes 23 trabalhadores dos quadros de trabalhadores do

OGMO Itajaí, e, segundo, por terem se passados quase três anos, alguns desses trabalhadores ultrapassaram os 39 anos neste ano de 2022, tais trabalhadores passaram a compor a faixa etária dos 40 a 49 anos.

Porém, aqui também houve uma queda no número de trabalhadores, pois, em 2020 eram 191 trabalhadores, já agora em agosto de 2022 são 176, logo, uma queda de 15 trabalhadores. Já o inverso ocorre com os trabalhadores com mais de 50 anos, vejamos, no ano de 2020, o total de trabalhadores nesta faixa etária era de 258, já agora em agosto de 2022 este número subiu para 283, ou seja, 25 trabalhadores. Seguindo a mesma lógica de pensamento, pressupondo que todos aqueles 15 trabalhadores atingiram e/ou ultrapassaram, neste ano de 2022 a barreira dos 50 anos de idade, ainda nos restam 10 trabalhadores.

Por fim, ainda em relação a tais dados, poder-se-ia afirmar, que a classe trabalhadora portuária itajaiense está envelhecendo, pois, considerando apenas os que estão na faixa etária dos 50 anos ou mais, são 283 trabalhadores, ou seja, número maior se formos somar os trabalhadores que estão entre os 30 e 49 anos, que são 210 trabalhadores.

Retornando a pesquisa realizada pelo DIEESE (2015), a faixa etária dos trabalhadores portuários nacionais naquele contexto, tinha a seguinte composição: entre 18 e 24 anos (1%); entre 25 e 39 anos (4%); entre 30 e 39 anos (17%); entre 40 e 49 anos (36%); entre 50 e 64 anos (38%); e mais de 65 anos (4%). Realizando uma análise comparativa com os dados antes divulgados do porto de Itajaí, podemos perceber, que o envelhecimento da classe trabalhadora portuária, é uma tendência nacional, pois, 42% dos trabalhadores portuários nacionais possuem 50 anos ou mais. Muito embora, a maior percentagem (53%) destes trabalhadores está na faixa etária dos 30 a 49 anos. Outro ponto que nos chama atenção nos dados fornecidos pelo DIEESE, é que (5%) desta força de trabalho possuem entre 18 e 29 anos, o que aqui no porto de Itajaí é inexistente tal faixa etária. Envelhecimento da classe trabalhadora este, que não é exclusivo no setor portuário e sim presente nos mais distintos segmentos laborais, com base nesta realidade é necessário que abramos um parêntese, para realizarmos uma breve reflexão sobre o tema em tela. E para dar introdução a nosso debate questionamos. A que o envelhecimento da classe trabalhadora está relacionado?

O envelhecimento da classe trabalhadora brasileira é uma expressão da “questão social” e está diretamente associada ao aumento da desigualdade, e, por

consequente, da falta de ação do Estado por intermédio de políticas públicas, para salvaguardar esta população em constante crescimento no Brasil. Pelo contrário este (o Estado), com o objetivo de atender os objetivos do capital implanta uma série de políticas que precariza, deteriora ainda mais as condições de produção e reprodução da vida da população nesta faixa etária. Apenas para citarmos três exemplos e talvez as que mais tem imposto impactos negativos tem-se: Emenda à Constituição nº 55/2016 (PEC dos Gastos Públicos); Lei nº 13.467/2017 (Contrarreforma Trabalhista); e a Proposta de Emenda à Constituição nº 287/2016 (Contrarreforma da Previdência Social).

Logo, é salutar afirmar, o ponto nodal da questão que circunda o envelhecimento da força de trabalho e não apenas do labor portuário, é sua eminente necessidade de permanecer no mundo do trabalho, enquanto forma de satisfação de suas necessidades humanas, necessidade de garantir uma remuneração e/ou complementação de renda, em tempos de postergação da idade para se aposentar, de aumento da inflação e encarecimento das mercadorias, entre outras contradições inerentes ao sistema capitalista de produção e reprodução da vida.

Tal perspectiva leva-nos a priorizar a condição de classe como elemento central no detalhamento da problemática social do envelhecimento, sob a prevalência de um tipo de sociedade regida pelo trabalho abstrato que condena o trabalhador, não só a uma antecipação do processo de depreciação natural de sua capacidade de labor, por exclusões pelo critério de idade, pela desvalorização social, pela pobreza, mas também, antes de tudo, condena-o a uma depreciação social que atinge toda essa classe, alienada e submetida às forças cegas da produção, sendo reduzida a força material de produção a um objeto destituído de qualidades e necessidades, principalmente, quando envelhecida, exacerbando as experiências negativas com o tempo, pela impossibilidade de controlá-lo, já que é expropriado pelos capitalistas. (TEIXEIRA, 2009, p. 64).

Dito isto, ao se tornar envelhecido/envelhecida e inseridos/das no mundo do trabalho sob as égides do capital, é, os/as tonar subsumidos formal e realmente ao capital. É entregar, é subordinar seu tempo de vida ao tempo de produção e valorização do mais-valor. Mesmo após, a tão esperada aposentadoria, em que supostamente poderiam desfrutar de seu tempo livre para o lazer. Entretanto, esta (a necessidade do retorno ao mercado de trabalho mesmo após aposentadoria ou continuidade no mercado de trabalho), é lógica que o capital mesmo cria, enquanto uma das formas de driblar/combater a lei tendencial da queda da taxa de lucro. Ainda em relação ao discurso protelado pelo Estado, em relação a necessidade de postergação da idade para aposentadoria, tem por base, o falso discurso do

esvaziamento dos cofres previdenciários e do déficit da previdência, discurso este que já foi desvelado como falso nas diversas produções teóricas da pesquisadora Maria Lúcia Fattorelli. Um ponto interessante a notar neste discurso evocado pelo Estado, é, ao mesmo tempo em que os mesmos afirmam a existência de um déficit no sistema previdenciário, há um grande incentivo ao trabalho informal, contraditório não? Pois, partindo do pressuposto que no trabalho informal não há a obrigatoriedade do pagamento de encargos fiscais, não estaria “ferindo” ainda mais os cofres públicos? Ainda sobre esta temática, cabe ressaltar as exposições de Santos Neto (2013, p. 224):

O discurso do envelhecimento populacional cumpriu papel significativo para a efetivação tanto da contrarreforma encetada pelo Governo FHC (1998) quanto da contrarreforma promovida pelo Governo Lula (2003). Essas contrarreformas encontraram seu coroamento na recente aprovação da Fundação de Previdência Complementar do Servidor Público Federal (Funpresp), que acabou com a aposentadoria integral dos servidores públicos e estabeleceu o teto do INSS de R\$ 3,9 mil. Com isso se repassa para o setor privado o direito de controle duma parte substancial da riqueza produzida pelos trabalhadores, de forma que a seguridade social deixa de constituir-se como direito para assumir declarado caráter de investimento financeiro e mercadológico. (SANTOS NETO, 2013, P. 224).

Logo, e correndo o risco aqui de sermos tautológicos em nossas exposições, não há como deixar de ressaltar mais uma vez, que a questão do envelhecimento da classe trabalhadora e todas suas nuances, está intrinsecamente relacionada a ordem sociometabólica do capital, sendo assim, “... não é possível esquecer que o envelhecimento humano não se limita aos aspectos biológicos, sendo também um processo cultural, devendo portanto, ser apreendido no momento histórico das relações de produção e reprodução social”. (PAIVA, 2012, p. 127).

Muito embora em momentos ou outros, o Estado se diz a “favor” da proteção, dos interesses da força de trabalho, este não é senão, assim como diversos outros discursos que ocorreram ao longo do Brasil, discursos manipulatórios que têm por objetivo, camuflar seu apoio ao capital. Um exemplo, a promulgação da Consolidação das Leis Trabalhistas (Lei nº 5.452/1943), assinada por Getúlio Vargas, nos debruçamos detidamente sobre o tema em tela no segundo capítulo de nossa tese.

Para termos uma dimensão deste movimento que é global, do prolongamento da idade para se aposentar, se fez presente em países como: França, Alemanha e Espanha que elevaram a idade para 65 anos, e, estima-se que na próxima década se elevará para os 67 anos. Ainda em relação a este tema temos: na Argentina a idade para se aposentar é de 65 anos para homens e 60 para mulheres; na Coreia do Sul –

61 anos homens e mulheres; Grécia – 67 anos homens e mulheres; Portugal – 66 anos homens e mulheres, entre outros. Hoje (2022) no Brasil, a idade mínima para aposentadoria é de 65 anos para homens e 60 para mulheres, ambos com 180 meses de carência, o valor a ser recebido ao se aposentar é de 70% da média de 80% de seus maiores salários ao longo da vida.

Logo, percebesse, o motivo pelo qual muitos homens e mulheres mesmo após se aposentarem retornam ao mundo do labor. Frente a esta realidade, e que tende a aumentar com o passar dos anos, cada vez mais teremos, a nível global uma força de trabalho envelhecida. Conforme aponta, Paiva (2012), sustentada, nos relatórios do Banco Mundial e na contramão do que este aponta, a elevação da idade mínima para se aposentar é extremamente necessária, seja para o capital, seja para o Estado.

Este contexto, conforme pontua Teixeira (2006), recaí de forma ainda mais tenaz sobre a população envelhecida, uma vez que se as condições atuais de trabalho usurpam, deterioram a saúde da pessoa em idade mediana, tais impactos sobre a força de trabalho envelhecida, são ainda mais avassaladores. Neste sentido, conforme destaca Marx (2017a, p. 719), trabalhadores e trabalhadoras, são “... indivíduos que sucumbem por sua mobilidade, causadas pela divisão do trabalho, daqueles que ultrapassam a idade normal de um trabalhador, e, finalmente das vítimas das indústrias”, entretanto, passam a serem sob está lógica perversa considerados, aptos ao mercado laboral. “Essa é a lei geral, absoluta, da acumulação capitalista. Como todas as outras leis, ela é modificada, em sua aplicação, por múltiplas circunstancias...” (Idem). Ainda de acordo com Teixeira (2006, p. 19):

A centralidade no envelhecimento do trabalhador advém do movimento real e não apenas de pressupostos teórico-metodológicos. É a classe trabalhadora a protagonista da tragédia no envelhecimento, considerando-se a impossibilidade de reprodução social e de uma vida cheia de sentido e valor na ordem do capital, principalmente, quando perde o ‘valor de uso’ para o capital, em função da expropriação dos meios de produção e do tempo de vida. Portanto, não é para todas as classes que o envelhecimento promove efeitos imediatos de isolamento, exclusão das relações sociais, do espaço público, do mundo produtivo, político, artístico, dentre outras expressões fenomênicas dos processos produtores de desigualdades sociais.

Neste contexto, a depender do nível de exploração, das condições de trabalho, do valor pago pela força de trabalho, entre outras, há uma tendência **e real** para a aceleração do processo de envelhecimento da força de trabalho nos mais distintos segmentos laborais.

O envelhecimento da classe trabalhadora brasileira é uma realidade que o Brasil terá de enfrentar e debater, principalmente, em tempos de contrarreformas e do aumento da expectativa de vida. Logo, esta temática, passa cada vez mais a exercer influência direta, nas decisões políticas, lá no Congresso Nacional. De acordo com dados divulgados pela agência Brasil¹³⁵, a expectativa de vida no território nacional no ano de 2019 era de 76,6 anos. Já em 2020, a expectativa sobe para 76,8 anos. Entretanto, dados divulgados pelo IBGE, tal expectativa rebaixou para 72,2 anos para os homens e as mulheres atingiu os 79,3 anos.

Em relação a população envelhecida em 2022, o número de homens e mulheres na faixa de 60 a 74 anos, eram: 10.935.741 homens e 12.943.44 mulheres, ou seja, uma população de 23.879.235 de uma população total brasileira de 215.353.588 pessoas (crianças, jovens, adultos e idosos)¹³⁶. Trata-se, de uma percentagem de aproximadamente 11% do total da população brasileira, que possuem entre 60 e 74 anos de idade.

Realizado este breve debate sobre o envelhecimento da classe trabalhadora brasileira, vejamos, agora para finalizar este momento da pesquisa, os dados que se referem a média salarial e seus devidos encargos sociais anuais por atividade no porto de Itajaí. Os dados expostos na tabela 19 terão como base os anos de 2008, 2011, 2014, 2016, 2018, 2019, 2020 e 2021. A escolha destes anos teve como objetivo, abranger os últimos anos do governo Lula, Dilma, Temer e o atual governo. Vejamos.

Tabela 19: Média salarial por ano e atividade no porto de Itajaí.

| Ano | Atividade | MMO¹³⁷ força de trabalho. (Em reais). | Encargos força de trabalho. (Em reais). |
|-------------|------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| 2008 | Estiva | 3.414,86 | 2.091,49 |
| | Arrumador | 3.050,59 | 1.868,39 |
| | Conferente | 6.596,15 | 4.039,33 |
| | Consertador | 1.408,07 | 862,40 |
| | Vigia | 3.425,75 | 2.098,17 |
| | Bloco | 3.484,18 | 2.133,95 |
| 2011 | Estiva | 3.452,48 | 2.226,46 |
| | Arrumador | 3.999,19 | 2.579,03 |

¹³⁵ Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-11/expectativa-de-vida-no-brasil-sobe-para-768-anos>. Acesso em: jul. de 2022.

¹³⁶ Disponível em: <https://www.populationpyramid.net/pt/brasil/2022/>. Acesso em: jul. de 2022.

¹³⁷ Montante de mão de obra. Salário médio recebido pela força de trabalho.

| | | | |
|---------------------------|-------------|-----------|----------|
| | Conferente | 6.697,30 | 4.319,00 |
| | Consertador | 1.350,20 | 870,72 |
| | Vigia | 3.059,18 | 1.972,82 |
| | Bloco | 2.721,72 | 1.755,20 |
| 2014 | Estiva | 3.558,01 | 2.178,93 |
| | Arrumador | 4.373,13 | 2.078,11 |
| | Conferente | 6.292,01 | 3.853,23 |
| | Consertador | 1.729,49 | 1.059,14 |
| | Vigia | 2.313,54 | 1.416,81 |
| | Bloco | 2.905,32 | 1.779,22 |
| 2016¹³⁸ | Estiva | 2.486,75 | 1.522,89 |
| | Arrumador | 4.177,77 | 2.558,47 |
| | Conferente | 4.311,65 | 2.640,66 |
| | Consertador | 2.333,68 | 1.429,15 |
| | Vigia | 2.582,71 | 1.581,65 |
| | Bloco | 3.007,20 | 1.841,61 |
| 2018 | Estiva | 5.197,27 | 3.182,81 |
| | Arrumador | 7.053,47 | 4.319,54 |
| | Conferente | 7.508,78 | 4.598,37 |
| | Consertador | 4.202,02 | 2.573,32 |
| | Vigia | 4.188,21 | 2.564,86 |
| | Bloco | 5.186,09 | 3.175,96 |
| 2019 | Estiva | 6.317,67 | 3.868,94 |
| | Arrumador | 7.619,37 | 4.666,22 |
| | Conferente | 9.465,94 | 5.796,94 |
| | Consertador | 3.506,32 | 2.147,27 |
| | Vigia | 5.319,23 | 3.257,49 |
| | Bloco | 5.826,96 | 3.568,43 |
| 2020 | Estiva | 8.247,20 | 5.050,58 |
| | Arrumador | 10.468,58 | 6.140,95 |
| | Conferente | 14.845,89 | 9.091,43 |
| | Consertador | 4.504,18 | 2.758,36 |
| | Vigia | 4.824,15 | 2.954,49 |
| | Bloco | 6.380,17 | 3.907,21 |
| 2021¹³⁹ | Estiva | 6.990,50 | 4.280,98 |
| | Arrumador | 10.032,16 | 6.143,69 |

¹³⁸ Apenas a título de comparação, no ano de 2015, a renda média dos estivadores do porto de Lisboa era de 1.000 a 3.000 euros. (QUEIRÓZ, LARA e MARIANO, 2019). Naquele ano 1 euro valia 10 reais.

¹³⁹ As médias estão sendo calculadas até o mês de junho de 2022.

| | | | |
|--|-------------|-----------|----------|
| | Conferente | 11.433,16 | 7.002,49 |
| | Consertador | 4.083,64 | 2.500,86 |
| | Vigia | 5.516,03 | 3.378,01 |
| | Bloco | 6.696,59 | 4.100,99 |

Elaboração própria a partir de dados do *website* do OGMO Itajaí. Disponível em: Disponível em: <http://www.OGMOitajai.com.br/portal/estatisticas/>. Acesso em 18 de agosto de 2022.

Antes de realizarmos a análise dos dados, faremos uma breve exposição sobre a forma como é calculada a remuneração da força de trabalho portuária. De acordo com Carvalho e Costa (2015), são diversos os pontos em que as relações de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos (aqui aqueles que são chamados via OGMO) são distintos dos trabalhadores que laboram via Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), entre elas está a remuneração. A remuneração dos trabalhadores portuários avulsos possui particularidades intrínsecas a sua atividade laboral, dentre os fatores cita-se: o tipo de carga que foi movimentada, o turno de trabalho, a tonelagem da carga, o tipo de faina, se foi por unidade ou cubagem (se foi durante a semana, final de semana ou feriado, a categoria envolvida (estiva, capatazia etc.) e função desempenhada (conferente, guincheiro etc.), tais fatores são denominados de “taxa de produção” (CARVALHO E COSTA, 2015, P. 87).

s autores esclarecem ainda que “Há, também, serviços que são remunerados por diária ou valor fixo. A maioria dos serviços é remunerada por produção. Os valores da produção ou diária, acrescidos de repouso semanal remunerado, sobre o qual são calculados 13º salário e férias” (Idem). Para exemplificar, tomaremos as análises realizadas ainda, por Carvalho e Costa (2015, p. 89), um estivador desempenhou suas atividades na movimentação de cargas no navio *Amer Annapurna*:

Tabela 20: Exemplo de remuneração de um estivador.

| <i>Dia</i> | <i>Horário</i> | <i>Terno/Porão</i> | <i>Movimentação</i> |
|---------------------------|-----------------|-----------------------------|----------------------------|
| 10/05/2014 | 7h00 às 13h00 | 01//04 | Embarque de sacaria solta |
| <i>Quantidade/volumes</i> | <i>Peso (A)</i> | <i>Taxa de produção (B)</i> | <i>Ganho bruto (A x B)</i> |
| 2.180 sacos | 109,349 ton. | 0,46474 | R\$ 50,82 |

Fonte: Carvalho e Costa (2015, p. 89).

Logo, o estivador receberá pela sua jornada laboral naquele navio do OGMO a importância líquida de R\$ 40,85, pois, dos R\$ 50,82 deverá ser retirado R\$ 3,88 para

o INSS e R\$ 6,09 para a contribuição sindical. Em relação a contribuição previdenciária e FGTS a serem pagas pelo operador portuário, com base ainda no exemplo da tabela 22 temos que:

Tabela 21. Encargos a serem pagos pelo operador portuário.

MMO bruto..... R\$ 50,82

Férias. 11,12% do MMO..... R\$ 5,65

Gratificação de Natal. 8,34% do MMO..... R\$ 4,23

INSS sobre MMO e férias 30,27%..... R\$ 17,09

INSS sobre gratificação de natal 30,27%.... R\$ 1,28

FGTS 9,5568% do MMO R\$ 4,85

Total do operador portuário R\$ 83,92

Fonte: Idem.

Sendo assim, o operador repassará ao OGMO em até 24 horas a importância de R\$ 83,92, em contrapartida, o OGMO repassará ao trabalhador portuário o valor relativo a R\$ 40,85 e até o dia 2 do mês subsequente à prestação dos serviços, os valores relativos a férias e gratificações em sua conta bancária, bem como, depositará também obedecendo os prazos estipulados por lei os valores referentes ao FGTS e contribuições previdenciárias. Sendo assim, “Os TPAs devem receber a remuneração devida pelos serviços executados no prazo de 48 horas após o término do serviço, exceto haja outro prazo previsto em acordo ou convenção coletiva de trabalho...” (CARVALHO E COSTA, 2015, p. 89).

O primeiro ponto a se destacar em relação aos dados acima apresentados, é o paulatino crescimento do valor da força de trabalho portuária de todas as atividades, com exceção para atividade de estiva que conforme apontam os dados se observa uma redução da média anual do ano de 2016 em relação ao ano de 2014. Não obstante, ainda em relação a elevação da remuneração para a força de trabalho portuária, independentemente da atividade podemos perceber um relativo aumento após o ano de 2019, dando especial destaque para as atividades de arrumadores e conferentes. Não queremos aqui ser repetitivos e novamente lembrar, o que estava se passando pelo mundo a partir deste ano, entretanto, torna-se necessário salientar, que, o aumento do valor da força de trabalho não se deu em relação a um aumento salarial propriamente dito, mas sim, frente ao fato que pós 2019, mesmo frente a diversas restrições sanitárias aumentou-se consideravelmente a percentagem de movimentação de mercadorias no porto de Itajaí.

Em relação à média da remuneração nacional da força de trabalho portuária, em 2013 de acordo com os dados fornecidos pelo DIEESE (2013), temos que: a renda média de todas as atividades dos trabalhadores dos OGMO's era de R\$ 4,275,90. Se formos realizar uma análise comparativa em relação aos dados acima apresentados, teremos como base o ano de 2014 da remuneração média dos trabalhadores portuários de Itajaí (de todas as atividades) foi de R\$ 3.528,58, ou seja, a remuneração da força de trabalho do porto de Itajaí foi menor que a média nacional.

Apenas para termos uma ideia da enorme discrepância entre o salário mínimo brasileiro e o estipulado pelo DIEESE¹⁴⁰, temos os seguintes dados: no ano de 2021 o salário mínimo da força de trabalho brasileira era de R\$ 1.100,00 ao passo que o salário calculado pelo DIEESE com base nos preços dos produtos necessários para a satisfação básicas das necessidades de uma família deveria ser de R\$ 5.800,00; no ano de 2021 não o foi diferente, embora, tenha existido um ínfimo aumento no salário mínimo, ou seja de R\$ 1.100,00 para R\$ 1.212,00 no mês de julho do mesmo ano, o salário estipulado pelo DIEESE deveria ser de R\$ 6.888,00. Frente a tais informações, nossas teses acima apontadas se confirmam o salário mínimo pautado pelo Governo Federal brasileiro é extremamente baixo se formos levar em consideração não apenas os dados fornecidos pelo DIEESE, mas também, em relação a alta dos preços das mercadorias básicas. Realizado este debate, destacaremos em tabela qual deveria ser o salário mínimo estipulado pelo DIEESE por ano, e o salário médio recebido pela força de trabalho portuária por atividade.

Tabela 22. Média salarial por atividade entre os anos de 2018 e 2021.

| Ano | Estiva R\$ | Arrumado r R\$ | Conferente R\$ | Consertador R\$ | Vigia R\$ | Bloco R\$ | DIEESE R\$ |
|-------------|---------------|-------------------|-------------------|--------------------|-----------|--------------|---------------|
| 2018 | 5.197,27 | 7.053,47 | 7.058,78 | 4.202,02 | 4.188,21 | 5.186,09 | 3.755,25 |
| 2019 | 6.317,67 | 7.619,37 | 9.465,97 | 3.506,32 | 5.319,23 | 5.826,96 | 4.151,19 |
| 2020 | 8.247,20 | 10.468,58 | 14.845,89 | 4.504,18 | 4.824,15 | 6.380,17 | 5.108,70 |
| 2021 | 6.990,50 | 10.032,16 | 11.433,16 | 4.083,15 | 5.516,03 | 6.696,39 | 5.558,91 |

Fonte: <https://www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html#1994>. Acesso em: ago. de 2022.

¹⁴⁰ Disponível em: <https://www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html#1994>. Acesso em: ago. de 2022.

Na procura por dados sobre o custo de vida na cidade de Itajaí, temos os seguintes valores: no de 2021 o aluguel de uma quitinete estava aproximadamente R\$ 925,00, já um apartamento de 2 quartos o valor era de R\$ 2.000,00; a cesta básica girava em torno de R\$ 600,00; o almoço/janta aproximadamente R\$ 40,00 (mais barato); o transporte coletivo R\$ 8,00 diários ida/volta; entrada no cinema R\$ 30,00¹⁴¹. Pressupondo que um consertador more em um apartamento de 2 quartos de aluguel, utilize o transporte coletivo para ir trabalhar 25 vezes por mês e que almoce/jante em um restaurante 25 vezes por mês, seu custo de vida mensal seria de R\$ 3.800,00, subtraindo do valor mensal recebido (R\$ 5.516,03), lhe “sobraria” no final do mês uma quantia de R\$ 1.716,00. Isto que não estamos levando em consideração educação dos filhos (aproximadamente R\$ 700,00 por filho), saídas para lazer, água, luz, internet etc.

Frente a esta realidade, pouco provável que lhe sobre mais do que RS 1.000,00 reais mensais. O que muitas vezes pode levar tais trabalhadores a procurarem outras formas de remuneração. Como é o caso de um de nossos entrevistados, o mesmo afirma que labora no setor portuário devido à estabilidade financeira, e, que quando não está escalado para o terno de trabalho, possui outra fonte de renda (não vamos aqui mencionar qual é, para garantir o anonimato de nosso entrevistado), ou seja, o trabalhador cursou um curso superior, para ter acesso a outra fonte de renda, frente a realidade da sazonalidade do trabalho portuário.

Percorrido este longo caminho de análises, partindo lá de 1808 até chegar a classe trabalhadora portuária itajaiense, partimos agora para o último capítulo de nossa tese de doutoramento, ou seja, sobre as relações de trabalho antes e depois da “Lei de privatização dos portos”, num primeiro momento, realizando uma explanação sobre as transformações ocorridas no trabalho portuário pós modernização das atividades portuárias no Brasil e num segundo momento, convergindo nossas análises para a saúde do trabalhador portuário de Itajaí.

¹⁴¹ Disponível em: <https://edificart.com.br/serie-morar-em-itaja-qual-o-custo-de-vida/>. Acesso em>: juul. De 2022.

CAPÍTULO 4

4.1 O COMPLEXO CATEGORIAL TRABALHO

... a essência do trabalho humano consiste no fato de que, em primeiro lugar, ele nasce em meio à luta pela existência e, em segundo lugar, todos os seus estágios são produto de sua autoatividade. Por isso, certas semelhanças, muito supervalorizadas, devem ser vistas com olhar extremamente crítico. O único momento realmente instrutivo é a grande elasticidade que encontramos no comportamento dos animais superiores; todavia, a espécie que logrou dar o salto para o trabalho deve ter representado um caso-limite, qualitativamente ainda mais desenvolvido; nesse aspecto, as espécies hoje existentes se encontram num estágio claramente muito mais baixo, não sendo viável lançar uma ponte entre estas e o trabalho propriamente dito. (LUKÁCS, 2013, p. 43).

Antes de expor nossas considerações sobre as transformações ocorridas no trabalho portuário ao longo da história, faremos aqui uma breve exposição no que refere, ao complexo social trabalho, e, posteriormente ao trabalho subsumido ao capital. Tais exposições, nos servem de base para compreender as análises que viram, no que se refere as transformações ocorridas no interior do modo de produção global capitalista. E, por conseguinte, seus impactos no setor laboral portuário.

A processualidade história do desenvolvimento da humanidade nos demonstrou, que o ser social se funda e se desenvolve no e pelo trabalho. Junto as análises de Nunes (2018), LUKÁCS (2013), (MARX, 2017a), entre outros, ressaltamos que não existe uma ontologia específica do complexo categorial trabalho, mas sim, o trabalho (interação ser social e natureza) enquanto complexo constituinte de uma ontologia do ser social. Frente a isto, vamos para além dos economistas clássicos, que ressaltam que o trabalho é a fonte de toda riqueza, ou seja, a nosso entendimento, ele, o complexo categorial trabalho é *conditio sine qua non* (condição necessária) para a existência e desenvolvimento da humanidade, e destacamos mais, a importância do trabalho é de tal significância para a humanidade, que ele mesmo é quem possibilitou a transformação do ser orgânico em ser social. No entanto, tal salto, denominado por Lukács (2013), como um salto ontológico, ou seja, a passagem de um ser a outro qualitativamente diferente, não se deu de uma hora para outra.

Tratou-se pois, de um processo histórico de relação com a natureza, em que o ser anterior (orgânico), na eminente necessidade de luta por sua sobrevivência, busca por alimentos e **ressaltamos aqui em condições naturais** “passou” a ter conhecimento dos “instrumentos” naturais e a própria natureza, passando a partir de então, a utilizá-los em seu favor. Os/as chamamos aqui a lembrar da cena do filme “2001: uma odisseia no espaço”¹⁴², em que um hominídeo de posse de um osso de um animal qualquer, começa a bater este contra outros ossos até que finalmente um dos ossos em que ele estava batendo se quebra. O que significa este ato? Eis ali, o surgimento da ferramenta, de um instrumento de trabalho a seu favor, ou seja, a “descoberta” de que aquele pedaço de osso, poderia ser utilizado para abater outros animais, se proteger, entre outros.

Não obstante, tal descoberta tem ainda outra importância, a utilização dos membros superiores para outras funções, para além de subir em árvores e/ou se locomover, estava ali dando início o salto para os primeiros hominídeos bípedes (caminhar, sustentar o corpo sob apenas membros inferiores). Nossas exposições se confirmam que na continuidade da cena, um grupo de hominídeos de posse de ossos nas mãos (e notemos que este grupo já caminha de forma semiereta), ataca outro grupo “inferior” e ali é travada uma batalha pela sobrevivência, em que aqueles de posse dos ossos ceifam a vida de um dos componentes do grupo que foi atacado, estava ali dando o primeiro passo para o desenvolvimento da humanidade. O primeiro passo para o desenvolvimento de tudo que hoje conhecemos como instrumentos de trabalho, tecnologia, relações sociais, relações de dominação etc.

Três pontos nos chamam atenção na passagem do ser orgânico (vida biológica) ao ser social, ou nas palavras de Lukács (2013), o salto ontológico: mesmo que tenha ultrapassado as barreiras da animalidade, o ser social, jamais deixará de ter de se relacionar com a natureza, tampouco, elimina os componentes inorgânicos e orgânicos presentes em seu corpo, isto nos permite ressaltar que o ser social é um complexo de complexos, que possui em sua corporeidade elementos inorgânicos e orgânicos, logo, ele o é tanto um ser natural como um ser social; segundo ponto se refere ao conhecimento deste salto, desta transformação do ser orgânico a ser social, segundo pontua Lukács (2013, p. 43), “... não temos como obter um conhecimento direto e preciso dessa transformação...”, pois, o máximo que chegaremos a obter, ao

¹⁴² Dirigido por Stanley Kubrick, dde 1968.

aplicar o método marxiano de conhecimento, é um conhecimento *post festum*, logo, pós salto; o que nos leva ao terceiro ponto, a vã tentativa de uma parte da comunidade científica que insiste em tentar encontrar exatamente este momento da história, ou nas palavras de Lukács (2013), de encontrar o “*missing link*”, o elo perdido, no salto do ser orgânico ao ser social. E porque ressaltamos tentativa vã, justamente pelo fato principal que os mesmos não levam em consideração, que tal transformação “só se tornou possível”, “... em meio à luta pela existência e, em segundo lugar, todos os seus estágios são produto de sua autoatividade”. (LUKÁCS, 2013, p. 43).

Retomamos aqui, ao reflexo estético para ilustrar nossas considerações acima postas, e, novamente nos utilizaremos da sétima arte (cinema) colocando em debate, o filme “*Planeta dos macacos: a origem*”¹⁴³, estamos nos referindo a cena em que um humanoide (macaco), é colocado a montar a torre de Hanói¹⁴⁴. Por que nos reportamos a esta cena em especial neste momento de nossas exposições? Justamente, pelo fato de que a nosso entendimento o objetivo dos cientistas ali é, via pesquisas manipuladas¹⁴⁵, sem atenção ao movimento da história, encontrar este elo perdido, ou seja, fazer com que um animal que age por instinto, passar a pensar antes de agir (teleologia, atividade intrínseca e exclusiva do ser social), ato este que nos faz se diferenciar dos demais animais.

Vamos aos pontos: a) anteriormente junto as as exposições de Lukács (2013, MARX, 2017a), destacamos que o salto ontológico, só e somente só se tornou possível visto a interação do ser orgânico com a natureza, e, em sua luta pela sobrevivência, de posse destas exposições e agora retornando a cena do filme, podemos perceber que o macaco foi colocado em condições artificiais, uma vez que o mesmo, estava em uma jaula, logo, seguro de ataques de outros animais, bem como, não foi necessário a busca deste por alimentos, pois, na mesma cena, aparece o cientista lhe dando alimentos; b) podemos notar também, que lhe é injetado uma espécie de droga, e somente após este ato é que o mesmo consegue solucionar a torre de Hanói¹⁴⁶.

¹⁴³ Direção de [Rupert Wyatt](#), 2011.

¹⁴⁴ Se trata de um jogo em que contém três pinos, em um destes estão postos três discos um em cima do outro de forma crescente de cima para baixo. O objetivo do jogo é movimentar os discos para outro pino de forma que um disco maior nunca fique sobre um menor, no menor número de movimentos possíveis.

¹⁴⁵ Método utilizado em especial pelos neopositivistas, que por intermédio da manipulação ideológica, intentam provar uma verdade a sua foto, uma verdade por intermédio de pesquisas artificiais.

¹⁴⁶ Sim. Temos que levar em consideração que se trata de uma produção sensacionalista *hollywoodiana*, entretanto, também, não podemos deixar de considerar que tais pesquisas, sem ilusões algumas existem, nos mais remotos laboratórios do mundo

Seguindo as importantes trilhas deixadas por Antunes (2018a), um questionamento deve estar surgindo. Que isto tem a ver com nosso objeto de pesquisa? Em que ponto queremos chegar com esta discussão breve sobre o processo histórico de transformação do ser orgânico em ser social, no, pelo e para o trabalho? A resposta é dada pelo próprio autor:

Toda esta discussão levantada por Marx – acerca da criação do ser humano e de sua individualidade, do outro ser humano e da necessidade de relação entre eles -, afirmada no trabalho e acionada pelo objeto produzido, é de fundamental importância, pois se, por um lado, ‘ a história de todas as sociedades até hoje existentes é a história da luta e classes’ (Marx; Engels, 1999, p. 40), ou ‘moveu-se em antagonismos de classe’ (Marx; Engels, 1999, p. 57), por outro, essas classes não são entes místicos que se movem por si. (ANTUNES, 2018a, p. 55).

Nestas curtas quatro páginas, atravessamos uma processualidade histórica de milhões de anos, ou seja, expor sobre o complexo categorial trabalho enquanto uma categoria intrínseca que funda e desenvolve o ser social, entretentes, o que queremos destacar é que por intermédio do trabalho, no trabalho e pelo trabalho o ser social se naturaliza e *pari passu* a esta relação humaniza a natureza. Realizado este primeiro momento, doravante, nossas exposições terão como foco, o trabalho enquanto uma categoria, que foi apropriada pelo modo de produção capitalista cujo objetivo último é a produção do valor e do mais-valor, ou seja, estamos aqui nos reportando ao trabalho subsumido ao capital, ou melhor se expressando, e novamente os/as convidamos a refletir, porque não destacar, **a classe trabalhadora subsumida aos ditames do processo de valorização no interior do modo de produção capitalista?**

4.2 A CLASSE TRABALHADORA SUBSUMIDA AO CAPITAL.

A história da humanidade é a história da exploração do homem pelo homem. Escravidão, servidão e outras variadas formas de trabalho compulsório e de maus-tratos ao ser humano sempre estiveram presentes em sociedades antigas e pré-modernas: o passado remoto revela claramente o desprezo de nossos ancestrais pelo trabalho e a onipresença da opressão, da tirania e da violência em permanente metamorfose. (CAVALCANTI, 2021, p. 15).

Acima destacamos brevemente a partir de um prisma ontológico, exposições sobre o trabalho enquanto categoria fundante e desenvolvedora do ser social.

Entretanto, o que nos interessa a partir deste momento é realizar uma análise sobre em que momento da história da humanidade ou melhor se expressando, quais são os fundamentos sócio-históricos da subordinação/subsunção da força de trabalho ao capital? Para realizar este movimento, é necessário que realizemos uma viagem histórica até o processo de acumulação primitiva, pressuposto este de extrema importância para o desenvolvimento do modo de produção capitalista.

É sabido, frente a uma vasta produção de conhecimento existente na atualidade, a gênese e desenvolvimento do modo de produção capitalista se alicerçou de forma direta na escravização, e aqui abrimos um parêntese, porque estamos utilizando a palavra escravização? Justamente, pelo fato de que os/as negros/negras africanos não nasceram escravos/escravas, e, sim foram tornados tais, por intermédio de um processo violento de guerras, capturas etc. Ou seja, esta não é senão a gênese do processo de acumulação capitalista, o exercício de uma violência (a princípio) não de raça ou cor, mas sim, econômica. Destacamos ainda que a escravização não apenas financiou a Revolução Industrial e o desenvolvimento do modo de produção capitalista, como também, foi uma das principais responsáveis pelo fornecimento da mão-de-obra para o pós abolição mercado de trabalho assalariado.

Eis aí o motivo máximo, da Inglaterra tanta pressão ter realizado, melhor dizendo imposto desde 1810 (com o Tratado de Aliança e Amizade), para a redução gradativa do tráfico de escravos até chegar a Abolição da Escravatura, aqui no Brasil. Além de Marx, outros autores se detiveram com afinco na análise/explicação da importância do tráfico de escravos, exclusivismo colonial e acumulação primitiva de capital para o desenvolvimento da sociedade capitalista, dentre eles destacamos, os já aqui citados: Caio Prado Júnior, Fernando Novais, Jacob Gorender, Darci Ribeiro, Lúcio Kowarick, Eric Williams, Cristiana Sabino de Souza, dentre outros/as.

Destacamos aqui, que neste processo seja de chegada de força de trabalho escrava e/ou entrada e saída de suprimentos, matérias-primas etc. os portos tiveram substancial importância (nossas considerações sobre este debate realizamos no primeiro capítulo desta pesquisa, ao nos referirmos aos portos nacionais pós assinatura da Carta de Abertura dos Portos nacionais as Nações Amigas), dando especial destaque aos portos de Salvador, Recife e Rio de Janeiro¹⁴⁷. Estamos aqui

¹⁴⁷ Uma vez mais destacamos aqui a importância dos portos, em especial o do Rio de Janeiro, após o ato de D. João VI ao assinar a Carta de Abertura dos Portos as Nações Amigas em 1808, momento este em que não apenas a Coroa se transfere para o Brasil, trazendo um excesso de burocratas e burocracias, como também, anula/ceifa as legislações que até então existentes em relação ao exclusivismo colonial que o Brasil detinha com Portugal.

empregando a concepção de acumulação primitiva, junto as exposições de Gonçalves e Costa (2020, p. 14), que sustentados nas exposições de Marx destacam que:

A acumulação primitiva é um ato de expropriação em dois níveis: nos espaços de acumulação da Europa, onde o capitalismo industrial emergiu originalmente, imensas populações foram privadas dos meios utilizados para garantir sua reprodução física e social. A consequência imediata foi a criação e uma massa de trabalhadores 'livres' para vender sua força de trabalho. Juntamente com a separação dos produtores e dos meios de produção na Europa, a expansão capitalista foi alimentada pelo colonialismo e pela concentração do capital mercantil.

Os autores acima citados captaram aqui, o suprassumo da gênese da subordinação da força de trabalho aos ditames do *modus operandi*, da sociedade capitalista. Esta possui relação direta com a abolição da escravização e o consequente estopim da Revolução Industrial na Inglaterra, e, posteriormente, para os demais países europeus e mundo. Estamos aqui, nos reportando a criação, se assim podemos dizer da força de trabalho assalariada que ainda de acordo com Marx (1977) vai criar uma outra contradição. Se por um lado a criação do proletariado alvo de constantes e distintas formas de violência, expropriações, desprovidos de lar e alimentos "... era necessariamente mais rápida que a sua absorção pelas manufaturas nascentes" (Idem, p. 57). Por outro, esta força de trabalho, destituída de sua terra, de seus instrumentos de trabalho, de sua relação afetiva com a natureza, encontraram dificuldades em se adaptar à esta "nova" disciplinarização, à estas "novas" normas ditadas pelo emergente sistema de produção de mercadorias, surge neste contexto, uma quantidade significativa de "... mendigos, ladrões e vagabundos" (Ibidem).

Apenas como forma de lembrança, Kowarick (2019), Moura (1977), também destacaram esta ambiguidade, quando da passagem do trabalho cativo ao trabalho assalariado aqui no Brasil, pós 1888. Qual o fio condutor que une as duas realidades? A não passagem dos/das ex-escravos/escravas pela escola do trabalho. Ou seja, por uma formação que os/as qualificasse, que os/as adaptasse aos vindouros instrumentos de trabalho. Continua Marx (1977, p. 57) se referindo ao discurso do capital e Estado, no qual apontavam a necessidade do surgimento da:

... legislação contra a vadiagem, promulgada nos fins do século XVI, no oeste da Europa. Os capitais da atual classe operária foram duramente castigados

Bem como, "Na virada para o século XIX, as atividades portuárias mais importantes vão sendo transferidas de lugar, deslocando-se para região um pouco afastada do centro, onde se instalaria o complexo vinculado ao comércio de pessoas escravizadas, compreendendo um lazareto, cemitério e locais de venda e preparação para a exposição pública dessas pessoas". (GONÇALVES E COSTA, 2020, P. 39).

por terem sido reduzidos ao estado de vagabundos e de pobres. A legislação os tratou como criminosos voluntários, supondo que dependia de seu livre arbítrio o continuar trabalhando como no passado e como se não tivesse sobrevindo nenhuma mudança em sua condição de existência. (Idem).

Objetivamente falando, qual o momento, o ponto central do processo de subsunção da classe trabalhadora ao capital?

A subsunção formal da força de trabalho ao capital, reside no exato momento em que o produtor/artesão é separado/destituído de seus meios de produção, dos meios que utilizava para a garantia de sua sobrevivência de seus familiares, e, *pari passu* a este processo foi tornada força de trabalho assalariada. Pois, a partir de então, tem de ir vender a “única” propriedade que lhes restou, sua força de trabalho. Força de trabalho esta, que é vendida e usurpada pelo modo de produção capitalista, para atender a seus objetivos (do capital), a produção do valor e do mais-valor. Força de trabalho esta que é colocada a laborar nos mais precários espaços laborais, longas jornadas, ritmo de labor extenuante, adoecedor e vezes ou outras até que leva ao óbito. Força de trabalho esta que vende sua força de trabalho, por um dia, uma semana, um mês, ou na atualidade pós aprovação da Contrarreforma Trabalhista, por algumas horas, mencionamos aqui trabalhadores e trabalhadoras da rede Mcdonald's, que são chamados apenas nos horários de Pico e extra pico, e são remunerados pelas horas que trabalharam, força de trabalho esta que labora em troca de um quantum monetário para satisfazer suas necessidades de sobrevivência. Cometemos aqui um ato falho, a melhor expressão é, um quantum monetário **que deveria** ser suficiente para satisfazer tais necessidades.

Pois, conforme mostram os dados mais recentes do DIEESE, o salário mínimo da força de trabalho brasileira, deveria ser muito superior aos atuais (em 2022) R\$ 1,212.00. Valor da força de trabalho este, que tem cada vez mais perdido seu poder de compra (apenas como exercício de reflexão, o que conseguiríamos comprar com R\$ 50,00 reais no ano de 2008, 2009, 2010 e hoje em 2022 o que conseguimos comprar com o mesmo valor?), acirrando cada vez mais a percentagem da desigualdade social no Brasil. Desigualdade esta, que eiva da contradição essencial da relação entre capital X trabalho, a apropriação por parte do capital da riqueza que é socialmente produzida, que gera, por conseguinte, o pauperismo, o adoecimento e óbito, da força de trabalho. O que estamos querendo afirmar? O caráter da dialética do trabalho, *a produção da riqueza e a reprodução da miséria no mesmo processo.*

O contexto histórico, que se estabelece a subsunção/subordinação da força de trabalho ao capital, é justamente, o momento em que se tem a substituição da produção do valor de uso pela produção do valor de troca, ou seja, a produção para a venda se sobressai sobre a produção para o uso próprio, momento este em que o processo de valorização se torna imperante no processo de produção do capital-mercadoria. A partir de então, o capitalismo passa a gerir, administrar e comandar todo o processo global da produção capitalista (produção – distribuição – e consumo). Processo de produção e circulação do capital-mercadoria este, que se dá pela produção não apenas do valor, mas também, do mais-valor¹⁴⁸ e tal produção, se dá única e exclusivamente por intermédio da exploração da força de trabalho, que se sustenta na apropriação privada do tempo de trabalho não pago.

Estamos aqui nos referindo, as exposições de Marx, presentes em “*O capital tomo I*”, em que pressupondo uma jornada laboral de 8 horas, parte deste tempo se converte em tempo de trabalho socialmente necessário (valor da força de trabalho = salário), e, a outra parte se converte em tempo de trabalho não pago (tempo de trabalho excedente = mais-valor), que pode se dar vai por intermédio da extração do mais-valor absoluto (aumento da jornada de trabalho e/ou intensificação do processo de valorização, sem alterar o valor da força de trabalho) ou extração do mais-valor relativo (desenvolvimento das forças produtivas que aumenta e intensifica a produtividade).

Com a aparição da grande indústria em “substituição”, da manufatura, se acirra o processo de transformação da força de trabalho em um mero apêndice destas máquinas, força de trabalho esta que tem de submeter ao ritmo incessante das máquinas, atenuando nas manifestações do estranhamento (*Entfremdung*), ou seja, o estranhamento do trabalhador e da trabalhadora frente ao processo de valorização, frente ao processo de produção do capital-mercadoria, o que pressupõe diretamente, a um estranhamento da classe trabalhadora em relação ao produto final oriundo de sua jornada laboral. Entrementes, o que estamos querendo defender é que sob os ditames do modo de produção capitalista, sob as égides da grande indústria não é a classe trabalhadora quem controla, domina os instrumentos de trabalho que antes

¹⁴⁸ “Primeiramente, ele quer produzir um valor de uso que tenha um valor de troca, isto é, um artigo destinado à venda, uma mercadoria. Em segundo lugar, quer produzir uma mercadoria cujo valor seja maior do que a soma do valor das mercadorias requeridas para sua produção, os meios de produção e a força de trabalho, para cuja compra ele adiantou seu dinheiro no mercado. Ele quer produzir não só um valor de uso, mas uma mercadoria; não só valor de uso, mas valor, e não só valor, mas também mais-valor”. (MARX, 2017a, p. 263).

controlara, mas, exatamente o inverso. Tampouco, esta mesma força de trabalho encontra/se naquele produto final.

Como forma de ilustração de nossas exposições, lembramos das celebres cenas do filme *“Tempos modernos”*¹⁴⁹: em que num primeiro momento o que parece ser o dono da indústria impõe que seja aumentado o ritmo da produção (mais-valor absoluto) num segundo momento, aparece Chaplin manuseando uma ferramenta de trabalho apertando o que parece ser parafusos (estranhamento do processo laboral e da mercadoria em que está produzindo); num terceiro momento, percebe-se com exatidão, que o mesmo não se adapta com o ritmo da esteira, vindo inclusive por “atrapalhar” (aqui sob a ótica do capital) o processo de valorização, o processo de produção daquela mercadoria que o mesmo sequer sabe qual é; e, por fim, por não ter aguentado o ritmo das máquinas ele acaba por ser “engolido” pela mesma, eis aí, a máxima expressão do estranhamento da força de trabalho, que se traduz nas cenas posteriores, que o mesmo confunde os botões do vestido da trabalhadora com o que supostamente seria um parafuso.

Neste contexto, do ininterrupto movimento de desenvolvimento das forças produtivas, do contínuo processo de subsunção real da força de trabalho ao capital, cada vez mais abre-se pressupostos, para distintas formas de realizar o processo laboral, produção do valor e do mais-valor. Na atualidade, o labor *home office* que teve um assíduo crescimento durante a pandemia da Covid-19, é um exemplo, destas formas de trabalho subsumido de forma real ao capital.

Não temos ilusões aqui, em destacar que durante estes anos de trabalho a domicílio a força de trabalho realizava todas suas atividades produtivas, ao mesmo tempo em que realizava suas atividades para manutenção de sua sobrevivência (trabalho doméstico, alimentação, cuidar dos/das filhos/filhas etc).

Partindo para outro momento de nossas exposições em relação a temática levantada, a força de trabalho ao estar subsumida aos ditames do modo de produção capitalista, se vê “impedida” de alçar a emancipação humana, de “alçar” a uma vida cheia de sentido fora dos espaços laborais, pois, enxergando atônitos seu tempo de trabalho não físico e mental reduzirem cada vez mais, encontra dificuldades de realizarem cursos de formação, participar do movimento sindical, acessar a arte, cultura, literatura etc. Ou seja, emerge cada vez mais necessário, a luta pela

¹⁴⁹ Direção e roteiro de Charles Chaplin (1936).

superação da ordem capitalista, a luta pela defesa dos direitos da classe trabalhadora, a luta contra toda e qualquer forma de exploração da força de trabalho.

Seria isto que Fernando Pessoa, por intermédio de um de seus vários pseudônimos (Álvaro de Campos), queria nos alertar? Deixamos aqui a reflexão por ele proposta, para que tirem suas conclusões.

Quem escreverá a história do que poderia ter sido o irreparável do meu passado. Este é o cadáver. Se a certa altura eu tivesse me voltado para a esquerda, ao invés da direita; se em certo momento eu tivesse dito não, ao invés que sim; se em certas conversas eu tivesse dito as frases que só hoje elaboro. Seria outro hoje, e talvez o universo inteiro seria insensivelmente levado a ser outro também¹⁵⁰.

4.3 RELAÇÕES DE TRABALHO E TRABALHO PORTUÁRIO: ANTES E DEPOIS DA LEI Nº 8.630/1993 E 12.815/2013.

A figura do trabalhador portuário como aquele que exerce sua atividade baseada na força muscular, alicerçado numa corporação sindical fechada e cujo contexto é essencialmente masculino ainda predomina no imaginário social. (...). Tal categoria tem lidado com o processo de modernização e com a nova gestão do trabalho portuário.... (QUEIRÓZ, MACHIN E COUTO. 2015, p. 13).

Por sumárias vezes ao longo de nossa tese, ressaltamos que o labor portuário, tem sua aurora, lá nas primeiras sociedades, falamos dos povos do mar, passamos pelo período da escravização no Brasil, período republicano, primeira e segunda experiência de regimes ditatoriais, redemocratização, abertura as políticas neoliberais e chegamos ao ano de 2023. No entanto, algo se manteve constate ao longo desses milhares de anos, a necessidade da força de humana, se hoje esta atua como “auxiliar, apêndices”, dos portêineres, transtêineres, empilhadeiras etc., lá em sua gênese, tal força de trabalho carregavam em seus braços, ombros, costas um número considerável de sacas de café, açúcar, milho, entre outras mercadorias. Dito isto, nosso objetivo neste momento é exatamente este, realizar uma historicidade do processo de movimentação de mercadorias de lá até cá.

Lá no primeiro capítulo, destacamos que a necessidade de navegar por rios e mares surge frente a demanda pela sobrevivência da própria humanidade, enquanto forma de se deslocar e/ou transportar mercadorias de um ponto A ao ponto B, para

¹⁵⁰ Fernando Pessoa (1993), disponível em: <http://arquivopessoa.net/textos/4409>. Acesso em: ago. de 2022.

ilustrar nossas exposições citamos o caso da Ilha de Florianópolis no estado de Santa Catarina, que até a década de 1920, tinha como única forma de deslocamento ilha-continente-ilha, a via marítima. Neste sentido, poder-se-ia ressaltar junto a inúmeras pesquisas já realizadas e aqui algumas delas até citadas, que “As origens do trabalho portuário se confundem com as próprias origens do trabalho humano” (PAIXÃO e FLEURY, 2088, p. 17). Tão verdadeira é esta assertiva, que as estruturas portuárias se fizeram presentes na história da sociedade, desde o momento em que surgem lá nos idos da formação das primeiras cidades. Foi desta forma com os fenícios, com os mesopotâmios, os gregos, os romanos, entre tantos outros povos que perpassaram pela longa história da humanidade.

Neste longínquo contexto, a sociedade se desenvolveu, o modo de produção capitalista se proliferou e se hegemonizou ao redor do mundo, o mundo do trabalho se complexificou e ficou cada vez mais árduo a classe trabalhadora lutou por direitos, mas, em contrapartida perdeu direitos. A força de trabalho portuária não ficou isenta de tantos ataques e imposições. Ao longo da história do sistema portuário nacional instituíram-se, uma série de marcos regulatórios e Medidas Provisórias que passariam a reger, regular, mediar as relações de trabalho, tanto nos portos internacionais como nacionais. Dentre elas citamos: Convenção nº 137 e 152 da OIT, Lei nº 8.630/1993 e 12815/2013 (aqui no Brasil), Normas Regulamentadoras em saúde e segurança no trabalho (em especial a nº 29), entre outras

Neste primeiro momento, resumiremos o labor portuário as atividades que demandam um dispêndio de energia da classe trabalhadora, cujo intuito final é atuar na movimentação, armazenamento de mercadorias, conferência e conserto de carga etc. Nos portos e embarcações, tais atividades podem ser desempenhadas tanto por trabalhadores avulsos (sem vínculo de emprego com os operadores portuários), como também, por uma força de trabalho que possui vínculo de emprego direto com os operadores portuários.

Recentemente destacamos que no Brasil, os trabalhadores livres incluindo aqui os recém libertos (pós 1888) encontraram nos portos, na construção civil, nas ferrovias sua principal fonte de renda (SILVA, 2003; GITAHY, 1992). Destacamos ainda as análises realizadas por Queiróz e Geraldo (2015) em diálogo com Githay (1992), serem realizadas prioritariamente por escravos e ex-escravos, levou a zona portuária

do Rio de Janeiro ser apelidada de Pequena África¹⁵¹. Outra informação de extrema importância que as autoras acima citadas nos trazem é que foram os escravos que laboravam nos portos os primeiros a serem libertos, a preferência de alguns doqueiros chamarem trabalhadores negros ex-cativos para a atividades de movimentação de mercadorias, o baixo valor de sua força de trabalho¹⁵², e, o conseqüente aceite para laborar em condições precárias e insalubres. Também pudera tal aceite, pois, naquele contexto, era uma das únicas (senão a única) forma de ingressar no mercado de trabalho, uma vez que exigia uma menor qualificação para o exercício de tais atividades. Destaca-se ainda, enquanto trabalhadores que exerceram enorme importância para a formação da classe trabalhadora portuária, a chegada dos imigrantes no Brasil, que passaram a disputar, conviver nos portos nacionais com os ex-escravos.

Dar-se-ia, a partir de então a gênese não apenas da cultura do trabalho portuário, da identidade do ser trabalhador portuário, mas também, uma história de lutas do movimento operário desta classe laboral, desenvolvimento urbano, e, conseqüentemente de uma massa de força de trabalho urbana. “Há um século de distância, as primeiras lutas dos trabalhadores do porto de Santos permanecem nebulosas. Conhecida justamente por sua lendária tradição de lutas, os trabalhadores do porto de Santos ainda desconhecem as origens da mesma” (GITAHY, 1992, p. 17).

Outro ponto que pode vir a defender a tese de Gitahy, é o fato de que a cidade de Santos foi palco das primeiras greves operárias dos trabalhadores do porto e da construção civil, a exemplo citamos: a greve dos carregadores de café em 1877, por aumento de salário; a greve de 1888 dos trabalhadores da construção civil; em 1889 dos trabalhadores do porto de Santos; 1906-1908 greve dos trabalhadores portuários de Santos pela jornada de oito horas; 1902-1912 uma série de greves em razão da falta de empregos no porto de Santos; 1912-1914 greve em razão da perda do poder de compra da força de trabalho, entre outras.

O trabalho no porto, instável e pesadíssimo, comumente é estigmatizado, sendo classificado como um daqueles em que as chamadas *classes*

¹⁵¹ Estas análises são também realizadas por Guilherme Leite Gonçalves e Sérgio Costa em “Um porto no capitalismo global: desvendando a acumulação entrelaçada no Rio de Janeiro”. (2020).

¹⁵² E aqui concordamos com as exposições já deixadas por Marx, a abolição da escravatura e a conseqüente passagem para o trabalho assalariado, era o presságio de que a exploração da força de trabalho assalariada era mais rentável do que a escravatura. Eis um dos motivos escondidos por detrás da assinatura da Lei Áurea e o conseqüente apoio/imposição da Inglaterra para a ocorrência de tal fato. Era necessário abastecer o mercado de trabalho de uma força de trabalho livre para vender sua força de trabalho, e, assim promover a produção do valor e do mais-valor.

laborienses confundem-se com as *classes dangereuses* (...), no entanto, os trabalhadores do porto da *belle époque*, partindo de sua posição crucial na economia, souberam tornar-se, também, o coração da comunidade operária que então se formava. (GITAHY, 1992, p. 19).

Destacamos aqui para efeitos de ilustração, no que se refere a excessiva carga de trabalho e necessidade do dispêndio de força de trabalho, o caso dos carregadores de café. O “serviço de prancha” como era conhecido, se caracterizava pelo embarque e desembarque, acondicionamento dos sacos de café que eram movimentados do cais as embarcações. Naquele contexto, era realizado com as próprias mãos, não raro encontrava-se trabalhadores com quatro ou mais sacos de café sobre os ombros ou cabeça. Segundo ressalta Gitahy (1992), em um anúncio realizado pela CIA Docas de Santos por volta da década de 1910, oferece-se o *salário diário de cinco mil réis para carregar o mínimo de 83 sacas de café*, “Essa era a diária dos carregadores da Docas: na prática, \$060 por saca, menos que os \$080 recebidos pelos demais trabalhadores”. (Idem, p. 90). Esta forma artesanal de movimentação de mercadorias, vai se manter presente nos portos até fins da década de 1940 e inícios da década de 1950, em que se observa um pequeno surto de modernização.

Figura 52: Carregadores de café. Notemos o número de sacas sobre o corpo do trabalhador.



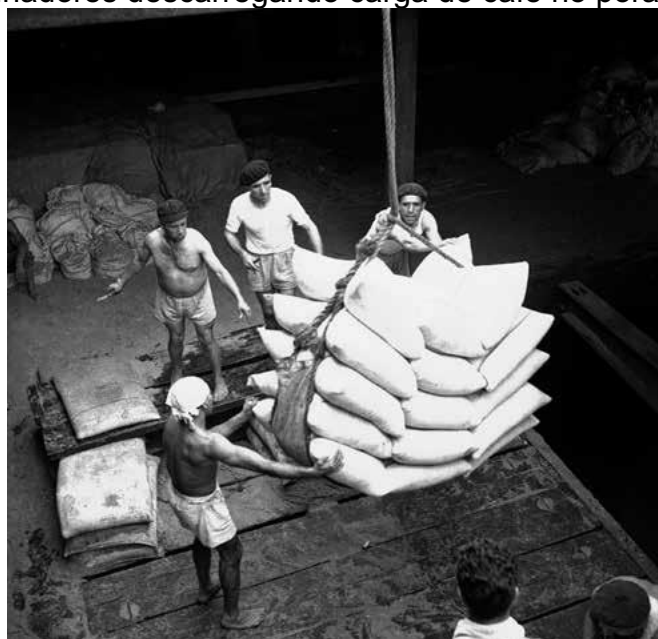
Fonte: <http://www.blogcaicara.com/2010/06/trabalhador-portuario-estivador-cais.html>. Acesso em: nov. de 2021.

Figura 53: Acondicionamento, retirada da carga de sal, dos porões, assim como a carga de café de percebe o trabalho predominantemente manual.



Fonte Santos e Neto (2020, p. 189).

Figura 54: Trabalhadores descarregando carga de café no porão da embarcação.



Fonte Santos e Neto (2020, p. 188).

A partir da segunda metade do século XIX, outra realidade viria a impactar e ser alvo de críticas e reivindicações por parte dos trabalhadores portuários, estamos nos referindo, ao acirramento do sistema de trabalho ocasional. O trabalho ocasional, também denominado como *free call* na Inglaterra e *shape up* nos Estados Unidos e

parede no Brasil, foi responsável diretamente pela formação de uma massa sobrando e trabalhadores portuários (ou nos termos de Marx, formação e um exército industrial de reserva), no entorno dos portos brasileiros e mundiais.

Em momentos históricos diferentes, os empregadores, os trabalhadores e o Estado intervêm no controle deste processo. A disputa concreta entre estes atores sociais tem definido historicamente o grau que cada um controla o processo de contratação. Os resultados desses conflitos têm consequências visíveis na forma em que o trabalho é feito, incluindo a introdução ou não das inovações técnicas. (GITHAY, 1992, p. 106).

É frente a esta realidade e vai passar a entrar em gestação, a luta da classe trabalhadora portuária pela implementação do *closed shop*, destacamos tal luta não foi exclusiva dos trabalhadores brasileiros, pois, a mesma ocorreu em diversos portos mundiais. Trata-se, pois, de um sistema de chamada de trabalhadores “controlado” pelos sindicatos das categorias portuárias, como também o próprio repasse da referida remuneração, tal modelo foi alvo de diversas críticas, pois, para se candidatar a uma vaga no terno de trabalho, necessariamente o trabalhador deveria estar filiado ao sindicato. Entretanto, conforme destaca Githay (1992) se por um lado, por alguns momentos o *closed shop*, pode se caracterizar enquanto um modelo corporativista, ou até uma política de privilégios, por outro, em locais em que este modelo foi implantado observou-se, “... uma democratização na distribuição do trabalho”. (Idem, p. 106). Ainda em relação a instituição do *closed shop* Silva (2003), ressalta que a mesma se apresenta enquanto de extrema importância, pois, este sistema viria a colocar barreiras no aumento do exército industrial de reserva da força de trabalho portuária e ao rebaixamento do valor da força de trabalho.

Distinto da forma discursavam empregadores, Estado e a própria imprensa, e aqui já citamos a revista Veja nº 20 de maio de 1992 em que afirmavam a existência e uma “máfia da estiva”, fruto do controle dos sindicatos na administração da força de trabalho portuária, parte daqueles trabalhadores não compreendiam o sistema *closed shop* enquanto um sistema exclusivista, protecionista em relação a prioridade na chamada. Naquele contexto, as preocupações dos trabalhadores portuários possuíam outro alvo. Se questionar por qual motivo, justamente a matéria que mais interessava à força de trabalho portuária passa pelo crivo das decisões restritas de empregadores e Estado? Lembramos, naquele contexto de avanço do capital sobre os direitos da força de trabalho, tal classe entendia que a instituição da *closed shop* poderia servir como um norte para a defesa e manutenção de seus direitos. Entretanto, necessário

ainda dizer que a defesa pela instituição deste sistema não foi hegemônica nos portos nacionais.

Necessário ainda situarmos, o contexto histórico que estamos a analisar, à década de 1920 a fins da década de 1930, contexto este de contínuo desembarque de imigrantes aqui no Brasil. Imigrantes estes de etnias, culturas, saberes, costumes distintos, imigrantes estes que já haviam “convivido” com reivindicações da classe trabalhadora, proximidade com a ideologia socialista e comunista, Revolução Russa etc. e trouxeram tais experiências de lá para cá em seus ombros. Tais ideologias influenciaram diretamente no movimento dos trabalhadores portuários, motivo pelo qual, que Getúlio Vargas decreta no ano de 1931 a Lei de Sindicalização, que limitava a participação de estrangeiros nos sindicatos a uma percentagem de 10% para coibir a influência destes entre os trabalhadores brasileiros. Mesmo assim, o movimento continuou forte e resistente em sua luta. Neste sentido, de acordo com Silva (2003), as duas primeiras décadas que seguiram do século XX, ficaram conhecidas como as décadas de ouro da classe operária, em seu movimento de recusa (não que tenha tido o necessário êxito), as imposições dos setores dominantes da sociedade.

Esta natureza intrínseca ao trabalho portuário veio por facilitar a criação de grupos, laços de amizade entre esta força de trabalho, pois, um elemento os unia a sazonalidade do trabalho, ao comparecerem nas “paredes” com a esperança de serem escalados para o terno de trabalho. Esta mesma particularidade criou relações de conflito entre os trabalhadores, em especial no que se refere aos melhores tipos de trabalho e mais bem remunerados

Tais conflitos tratavam-se, de uma espécie de “código moral” imperante no cais portuário, estamos nos referindo as demonstrações de masculinidade, do ser mais homem que o outro. Estas teses da masculinidade presente nos portos, se comprovam ao retornarmos ao segundo capítulo de nossa tese, ao destacamos que até aproximadamente os anos 2010, a força de trabalho que laborava no cais, era hegemonicamente masculina, apenas nos últimos anos é que as mulheres conseguiram se inserir no mercado de trabalho, e ressaltamos, apenas em alguns portos.

A masculinidade e o machismo de grupos da classe trabalhadora são um código moral que ‘nor-teia a dramatização e a ritualização dos conflitos’ entre os homens, acentuando ‘a autopercepção que cada homem tem de si enquanto indivíduo’. Mas, a ostentação da força e coragem desdobra-se e expressa-se, também, em uma cultura de insubordinação ao poder de mando dos chefes de serviço. A utilização dos símbolos de virilidade estabelecia

distinções binárias entre aptidão e inabilidade, força e fraqueza, destreza e negligência, masculino e feminino, disciplina e inobservância no serviço. (SILVA, 2003, p. 150).

Segundo ressalta Siqueira (2014, p. 40), “Para os homens, a saúde está diretamente relacionada aos atributos da masculinidade hegemônica, uma vez que garante o acesso ao mundo do trabalho e seu reconhecimento pelos outros homens como ‘provedor’”. Ou seja, há um pressuposto que por serem homens, se sentirem “super-heróis”, que nada os atinge e, dominados por este discurso machista e viril, “... os homens não encontram referência ao cuidado em saúde aos atributos culturais da masculinidade, e dessa forma, submetem-se a esse tipo de situação para responder a expectativa social do exercício do ‘ser homem’” (Idem, p. 42). Na atualidade, por mais que se tenha ocorrido profundas alterações no processo laboral, nas condições de trabalho por intermédio do desenvolvimento das forças produtivas, “não mais” se carrega sacas de café nas costas, “não mais” se labora sem equipamentos de proteção, no entanto, isto nada significa dizer que se eliminou a ocorrência de acidentes e adoecimentos no trabalho.

Ressaltamos, pós década de 1930 os portos brasileiros se tornaram um grande atrativo para o grande capital, tanto o é que nas análises de Cézár Honorato (1996), em seu livro *“O polvo e o porto: a CIA docas de Santos (1888-1914)”*¹⁵³, se utilizou de uma excelente metáfora, o polvo para Honorato era o capital (CIA Docas de Santos) que com seus tentáculos queria abraçar toda à área portuária, das atividades de movimentação de mercadorias, passando pela administração da força de trabalho (que se materializou com a instituição dos OGMO's), até a administração total do porto (que pode se materializar na atualidade, caso, se confirme a privatização dos portos organizados previstos no Programa de Parcerias e Investimentos), sendo esta a última área a ser abraçada pelos tentáculos do capital.

Este exercício de controle, disciplinamento da força de trabalho, se tornou a principal responsável pela eclosão de diversas lutas travadas entre a força de trabalho portuária e empregadores, “batalhas” estas travadas desde os anos 1890. No entanto, tais lutas não ocorriam apenas entre trabalhadores e empregadores, mas também, entre os próprios empregadores, pois, de acordo com Velasco e Cruz (S/data), ao passo que os armadores objetivavam manter os navios o maior tempo possível no

¹⁵³ Ainda que o mesmo esteja se referindo a realidade da década de 1910, as análises valem para este momento em tela.

mar, os operadores portuários objetivavam o contrário, uma vez que as os ganhos seriam maiores por intermédio da cobrança das taxas de atracação, utilização de equipamentos e força de trabalho na atividade de movimentação de mercadorias, entre outros.

É frente a este contexto, que vai surgir naquele momento uma tentativa de equiparação do valor da força de trabalho, da jornada de trabalho entre as categorias que envolvem o cais portuário, bem como a aplicação de sanções disciplinares aos trabalhadores que “burlarem” as normas estabelecidas pela lei em vigor à época. Tal mensagem, não foi “vista com bons olhos” por parte da força de trabalho, emergindo daí uma série de reivindicações, paralisações temporárias e em outros momentos até greves em contraposição as atitudes déspotas do Estado e dos empregadores.

Destaquemos agora um pouco mais sobre a *closed shop*. A luta por sua instituição, se acirra pós crise de 1929, provocou em muitos portos (nacionais e internacionais), uma intensificação das atividades laborais ao mesmo tempo em que se aumentava os índices de desemprego. Este foi o gatilho utilizado pelos estivadores santistas e de outros portos brasileiros, para solidificar suas lutas.

Neste contexto de reivindicação pela *closed shop*, instaurou-se, uma ampla rodada de negociações truculentas e marcadas por uma grande “queda de braços”. A Cia Docas de Santos discursava que por se tratar de um espaço de trabalho marcado por uma competição entre os próprios trabalhadores por uma vaga no terno de trabalho, colocar a administração da força de trabalho e a conseqüente escalação destes trabalhadores nas mãos dos sindicatos, pode abrir pressupostos para a ocorrência de manipulação, preferência na escalação destes para o terno diário de trabalho. Já os trabalhadores advogavam que não sendo administrados por um órgão que é aliado a seus interesses eles muito têm a perder, ou seja, o controle do mercado de trabalho sob os poderes do sindicato era *conditio sine qua non* para o controle do processo de trabalho e de sua corporeidade. O acordo só viria de fato a ser assinado em abril de 1933, os estivadores a partir de então detinham agora via lei, o poder de instituir suas próprias normas de organização do trabalho.

Silva (2003), ressalta ainda um anteprojeto assinado por Vargas em 1939, tal dispunha pela primeira vez que os serviços a serem realizados pelos estivadores nos portos brasileiros estariam sob a responsabilidade dos sindicatos, desde que tais sindicatos estejam reconhecidos e autorizados a atuar pelo Ministério do Trabalho. Logo, estaria vedado aos empresários da navegação a contratarem trabalhadores

para a realização de tais atividades. Neste contexto, após a aprovação da *closed shop* os estivadores passaram “orgulhosamente” a se identificarem enquanto “operários sem patrões” (SILVA, 2003), passariam a trabalhar para si, e, não para outrem. Passariam agora, a controlarem a chamada de trabalhadores para a composição do terno de trabalho, controle do processo de trabalho e repasse da remuneração devida à força de trabalho pela lingada. Destacamos, por mais que Vargas e os trabalhadores (não apenas os portuários), tinham uma relação de proximidade, estes últimos sofreram um “duro golpe” entre os anos 1937-1945, momento em que Vargas decreta o Golpe do Estado Novo, a partir de então os trabalhadores perderam sua voz ao Vargas decretar a proibição de greves. Irá emergir, neste contexto um amplo movimento de reivindicações, manifestações contra suas atitudes políticas, a resposta do governo, foi a mesma historicamente utilizada repressão e demissões em massa.

Ainda em relação ao anteprojeto assinado por Vargas, Guinlé proprietário da Companhia Docas de Santos apresenta uma série de estudos, seu objetivo era tentar reverter a decisão da instituição da *closed shop*, pois, para o mesmo “... o direito do sindicato de exercer a estiva criaria uma anomalia no sistema capitalista: a peculiar condição de operários sem patrões”. (SILVA, 2003, p. 200). Ainda no parecer de Guinlé sobre o anteprojeto aqui mencionado e, em ataque a força de trabalho, o empresário acusa os trabalhadores de serem “lentos”, receberem altos salários, escalar mais trabalhadores do que o necessário para o terno de trabalho. Frente a todo este contexto rodeado de incertezas e contraditoriedades, o *closed shop* foi de fato instituído e legitimado via lei no ano de 1943, com a promulgação da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT). Sarti (1981, p. 28-29), ressalta que entra em gestação uma dicotomia, pois:

O privilégio concedido aos membros do sindicato estivador provoca uma discriminação ao elemento não sindicalizado e inclusive legitima a coexistência de dois setores de uma mesma categoria da classe operária, setores esses hierarquizados e exclusivamente em função de sua condição de sindicalizados ou não. Essa dicotomia constitutiva da regulamentação doo trabalho estivador contribui para a manutenção do exército industrial de reserva no porto que, embora não sendo causado pela marginalização do trabalho não sindicalizado, é por ela agravado.

Neste momento, a escalação se dava da seguinte forma: os trabalhadores compareciam aos pontos de escalação e prestavam atenção a qual o tipo de carga, tonelagem etc., que seria movimentado naquele dia e, só após isso é que manifestavam sua vontade de se engajar ou não trabalho, levantando sua mão ou

carteira, advém daí a concepção de carteiras pretas. “Carteira preta’, prerrogativa de estivador registrado, os cadastrados vêm depois, se sobrar algum posto. Os que conseguem trabalho vão para o cais. Os que não conseguem se preparam para a próxima...”. (ZOTTO, 2002, p. 20). A autora ressalta ainda que, é regra moral entre os trabalhadores não reclamarem se não conseguirem uma vaga, tampouco, reclamar dos critérios escolhidos para a escalação dos que conseguiram a vaga no terno, a alternativa é esconder a frustração, pois, num espaço de trabalho marcado pela sazonalidade é isso que ocorre uns conseguem outros não, ontem foi ele amanhã será eu. “Essa era a regra” máxima a ser seguida. Embora, fosse uma regra a “ser seguida”, não foi impedimento para manifestações de contraditoriedade e raiva, daqueles que não foram chamados.

Figura 55: Trabalhadores disputando vaga no terno.



Fonte: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/educacao/noticia/2019/10/26/salario-e-trabalho-de-estivadores-avulsos-do-porto-de-santos-despencam-em-10-anos.ghtml>. Acesso em nov. de 2021.

Ainda em relação a escalação dos trabalhadores ressaltamos, havia a preferência do engajamento para aqueles trabalhadores que já estavam no câmbio, ou seja, se um trabalhador foi escalado para o terno de serviço no dia de hoje, o

mesmo só poderia ser novamente chamado após três dias, havia uma forma de controle deste processo para que não existisse formas de burlar as regras, sempre que o trabalhador fosse engajado no serviço era realizado no cartão dele um picote demonstrando o último dia em que o mesmo foi escalado. Sarti (1981), destaca ainda que não havia outro critério que viria por discriminar a forma de engajamento no terno de trabalho. Entretanto, tal discriminação se demonstrava na prática, pois:

Por um lado, a função empregadora do sindicato é legitimada pela preferência com que a legislação privilegia o operário estivador: o caminho é aberto para o controle do mercado de trabalho estivador por seu sindicalizado. Por outro lado, a legislação mesma é ambígua em relação ao matriculado ao permitir que seja um ator sem papel: ele é um estivador em potencial, nada lhe proíbe de vir-a-ser, mas nada lhe confere o direito de sê-lo. Essa ambiguidade irá qualificar o controle do mercado de trabalho, na medida em que legitima o mecanismo de utilização dos matriculados: não os exclui completamente da atividade estivadora mas restringe sua participação desqualificando-a, na medida em que lhes reserva o direito apenas às atividades pouco remuneradas. Neste quadro acha-se a raiz do termo 'bagrinho', designando aquele que se alimenta do tubarão. (SARTI, 1981, p. 30).

Destacamos ainda neste contexto, a edição do Decreto nº 3078/1951, o mesmo dispõe que 10% das vagas nos sindicatos sejam destinadas obrigatoriamente a ex-combatentes da II Guerra Mundial, este dispunha ainda que 50% das vagas tenha de ser prioritariamente destinadas a filhos de sindicalizados. Logo, ao realizarmos uma soma matemática básica, restariam apenas 40% das vagas nos sindicatos para os demais trabalhadores. “Esta medida, se por um lado limita a prática do nepotismo, por outro lado a institucionaliza: a preferência aos filhos de sócios é agora um direito legítimo”. (SARTI, 1981, p. 36). As teses acima apontadas se confirmam ao reproduzimos a fala de um estivador do porto de Itajaí, por nós entrevistado, o mesmo labora a 19 anos no porto, o mesmo nos relatou que o mesmo adentrou no porto de Itajaí como estivador porque seu “... pai era estivador. Até 2004 o acesso era de pai para filho”. (ESTIVADOR 2, 2022). Ou seja, passados 53 anos (1951-2004), no porto de Itajaí (e mesmo após aprovação da Lei nº 8.630/1993), a cultura portuária se manteve “intacta”, passar o “título” de estivador de pai para filho.

Chegamos a década de 1960 o presidente do país é Jânio quadros, uma aurora de lutas da classe trabalhadora emerge no país, em relação aos portos poder-se-ia mencionar a crise dos bagrinhos. Estes são considerados como aquela parcela da classe trabalhadora disponível, e, que encontra nos portos quando há, um último subterfúgio para a possibilidade de encontrar uma fonte de renda. Tal contradição, ou

disputa por uma vaga no terno de trabalho, vai se prolongar pelo tempo, os ditos “bagrinhos”¹⁵⁴ estavam/estariam sempre à beira do cais, na atualidade, difícil é notar a presença destes nos portos, entretanto, talvez ainda existam ao longo de alguns portos nacionais.

Imersos neste contexto, de avanços e retrocessos no setor portuário e, também, nas relações de trabalho adentramos em um dos períodos mais marcantes na história do país. Estamos nos referindo ao golpe autocrático burguês, que veio por influenciar diretamente sobre o sistema portuário nacional e a força de trabalho que ali labora. Nos portos um dos primeiros atos e que veio a impactar diretamente sobre a força de trabalho, relembramos dois pontos: o primeiro se refere ao fato que na noite anterior ao 1º de abril, o porto de Santos já estava tomado por militares e que depois se estendeu a outros portos; e, segundo, os militares transformaram à área portuária em área de segurança nacional, concedendo inclusive, poderes militares a guarda portuária. Dando início, neste contexto, a um amplo período de reivindicações e repressões por parte dos militares. “Com o golpe de Estado vitorioso, os sindicatos dirigidos por interventores ou sindicatos dóceis, prisões em massa e o clima de terror instalado, a CIA Docas de Santos pôde efetuar um massacre contra os trabalhadores”. (SANTOS e NETO, 2020, p. 191).

É ainda neste contexto, do regime autocrático burguês (1964-1985) que vai ocorrer no interior dos portos nacionais, um importante acontecimento e que viria por transformar drasticamente toda a cultura e dinâmica do trabalho portuário. Estamos aqui nos referindo a introdução dos contêineres nas atividades de movimentação de mercadorias, pós segunda metade da década de 1970. Conforme destaca Zotto (2002), o trabalho portuário que antes era marcado pela virilidade e pela necessidade do desempenho substancial da força física do trabalhador (lembramos da figura 62 que trouxemos em que é possível ver um trabalhador com 4 ou 5 sacas de café sobre a cabeça) agora, com os contêineres e outros equipamentos utilizados para seu transporte, tal preceito tido antes como “essencial”, vai *pari passu* ao desenvolvimento das forças produtivas nos portos nacionais, sendo “abandonado”.

É inegável que a entrada do contêiner nos portos trouxe uma nova dimensão para a atividade portuária. A containerização demandou uma maior velocidade na operação de embarque e desembarque dos navios, diminuindo o tempo de permanência no porto, aumentando a produtividade na operação

¹⁵⁴ OS bagrinhos de ontem, são os cadastrados de hoje.

portuária e transformando as exigências no processo de trabalho. (QUEIRÓZ e GERALDO, 2015, p. 45).

Destacamos ainda, ao longo deste processo de modernização da atividade de movimentação de mercadorias, vai demandar da força de trabalho que labora diuturnamente nos portos, não apenas a qualificação profissional para operar os novos equipamentos que passariam a compor os instrumentos de trabalho, como também, o conhecimento de informática, outras línguas (em especial o inglês), entre outras atribuições. Ou seja, a classe trabalhadora portuária passou a se deparar com aquele fenômeno por qual a força de trabalho das indústrias se depararam ao longo do século XIX e inícios do XX lá na Europa (desenvolvimento das forças produtivas), qual a consequência direta? Ocorrência de uma redução substancial não apenas da força de trabalho, mas também, do tempo ocioso, ou seja, o capital passava a partir de então, criar pressupostos para a eliminação de um outro gargalo que os prendia ao atraso e as barreiras para a acumulação de capital, a baixa produtividade.

No entanto, conforme exposto em momentos anteriores e voltaremos com mais destaque no próximo subitem, este processo não se deu isento de consequências sobre a força de trabalho que nos cais nacionais laboram diuturnamente, dentre estas destacamos: aumento do ritmo de trabalho, perda de direitos, aumento do exército industrial de reserva, adoecimento laboral, acidentes de trabalho que podem vir a causar lacerações, esmagamentos e em alguns casos até óbito, entre outras. Tais teses, da precarização e subsunção da força de trabalho portuária aos ditames e égides do capital, é também defendida por Machin e Bastos (2015, p. 50-51):

As tentativas de desregular o trabalho realizado nas docas (termos de contrato, condições de trabalho, ganhos, jornada de trabalho) foram um processo que comportou resistências dos trabalhadores. A reforma portuária promoveu a mudança no trabalho inserindo disciplina e controle na forma como este passou a ser executado e eliminou uma série de tarefas e postos de trabalho. Na maioria dos países ela foi feita em conjunto com uma reforma portuária no setor, já que o sistema closed-shop, era vigente em muitos portos.

Destacamos ainda, junto a todo este processo de modernização/mecanização dos portos e posterior aprovação da Lei nº 8.630/1993 e sua posterior revogação em 2013 pela Lei n 12.815, deu "início" a um processo gradual e por vezes acelerado de redução da força de trabalho portuária. Apenas para ilustrar nossas explanações, na década de 1990 a força de trabalho nos portos somava aproximadamente 62 mil trabalhadores, já por volta dos anos 2002 essa soma havia reduzido para cerca de 34

mil trabalhadores, ou seja, a redução foi de aproximadamente 50%. Apenas para citar duas atividades que talvez mais tenham sofrido com os impactos da mecanização das atividades de movimentação de mercadorias nos portos, mencionamos a movimentação de cargas agora unitizadas e o desembarque de navios Ro-Ro. (Idem). Sobre este processo (o de desenvolvimento das forças produtivas), foi destacado por um dos estivadores por nós entrevistado, o mesmo aduz que:

A modernização dos portos influenciou o processo de trabalho no sentido de fazer com que grande parte dos trabalhos braçais fossem reduzidos. Hoje, a maioria das cargas no porto de Itajaí são containerizadas, razão pela qual opera-se, mais com a movimentação de contêineres. Ainda assim, existe em menor proporção, algumas atividades braçais tanto a bordo como em terra. Além de navios de carga geral, onde a movimentação de mercadorias é realizada de forma livre (sem contêiner). (Estivador 1).

Souza (2017a), nos traz importantes questionamentos a serem realizados no que se refere ao desenvolvimento tecnológico nos portos brasileiros. A quem este processo está beneficiando? Operadores portuários (capital) ou classe trabalhadora? “Falar dos benefícios que a tecnologia traz quando se mantém no trabalho parece tarefa fácil. Difícil é nota a redução das frentes de trabalho do círculo do trabalhador”. (Idem, p. 118). Devemos deixar claro aqui junto as exposições do autor acima mencionado, que esta realidade, não é única ao setor laboral portuário ela se manifesta em todos os seguimentos laborais, que a passos cada vez mais extensos tem realizado a substituição de força de trabalho pulsante por trabalho morto. Neste contexto, este processo de mecanização/modernização dos portos vai colocar em derrocada: conhecimentos, habilidades, identidades, culturas adquiridas ao longo de mais de um século de vivências, troca de saberes, solidariedade, greves etc., não obstante, a introdução de novas tecnologias até então inexistentes no setor laboral em debate.

Este contexto de modernização dos portos nacionais, vai seguir a passos curtos durante a década de 1970, 1980 e 1990. Lembrando aqui, que no ano de 1993 vai ser promulgada uma lei que trará importantes transformações ao sistema portuário nacional, em especial para a classe trabalhadora portuária, pois, com a edição da Lei nº 8.630/1993 vai ser destituído com a criação dos OGMO's, o sistema *closed shop*, bem como vai revogar também os artigos 254 a 292 da Consolidação das Leis Trabalhistas, antes de irmos à análise da lei de 1993 e seus impactos para a força de

trabalho, façamos um breve resumo sobre as características do labor portuário até o ano de 1993.

Logo, é mister ressaltar, que todas as alterações ocorridas no setor portuário nacional ocorrido após a década de 1970, teve como objetivo principal se adequar à ordem econômica vigente. É neste cenário, e mais precisamente na década de 1990, que vai ser aprovada pelo então presidente Itamar Franco a Lei nº 8.630/1993, ou, intitulada pelos seus apologistas de “Lei de Modernização dos Portos”, por nós junto as exposições de Diéguez (2007), denominada de “Lei de Privatização dos Portos”. Ou seja, tal qual ocorrido no caso chileno, aqui no Brasil:

Los paquetes de reforma neoliberales que se introdujeron en la década de los ochenta tenían un doble objetivo: desbaratar la estructura pública del sistema portuario y desregular el trabajo portuario. Para ello se generaron dos leyes que cambiaron para siempre el funcionamiento de los puertos. (TORRES, 2019, p. 202).

A adoção por parte do governo brasileiro das políticas neoliberais, que dentre outras, “institui” a necessidade cada vez maior, do capital sobre a gestão da mão de obra. Motivo este pelo qual, e aqui concordamos reiteradamente com Diéguez (2007, p. 79):

Esta mudança foi o principal ponto de debate durante o processo de tramitação da lei entre os sindicatos portuários. Isto porque, esta passagem não mexeu apenas com os portuários avulsos, mas também com os trabalhadores da capatazia. Visto que a lei prevê a passagem destes trabalhadores das Cias Docas para os órgãos gestores de mão de obra ou para terminais privados.

Ainda de acordo com a autora mencionada, “*A reforma portuária foi realizada para implantar os interesses dos empresários e que o governo reconhece o fato e não interfere, sendo, em alguns casos, omissos a própria lei*”. (Idem, p. 84). Neste sentido, após a edição da Lei nº 8.630/1993, por intermédio de seu art. 18º é instituído a necessidade da criação de um Órgão Gestor de Mão de Obra, em cada porto organizado do Brasil. Tais órgãos, passariam agora a deter o poder de administrar, escalar, repassar a remuneração à força de trabalho, fiscalizar as atividades desenvolvidas pelos trabalhadores etc., os sindicatos passam então a ter “apenas” a atribuição de representar a força de trabalho. Ou seja, “sentar” a mesa de negociação com os operadores portuários e negociar melhores condições de trabalho, normas de

saúde e segurança do trabalhador, aumentos salariais, defesa dos direitos, entre outras demandas da classe trabalhadora portuária.

Neste sentido, com a retirada da administração da força de trabalho de poder dos sindicatos, os resultados não poderiam ser mais assombrosos, deletérios para a classe trabalhadora portuária. Pois, “perderiam” o que possuíam de mais forte, o controle do processo de trabalho, o controle de administrar sua própria categoria, “perderam” sua força na luta contra as imposições do capital. Frente a isto, vamos aqui de encontro as teses postuladas pelos defensores da lei de 1993 ao advogaram que a força de trabalho portuária pouco perdeu com a promulgação da lei dos portos de 1993. Neste contexto, citando as análises de Diéguez (2014), ressaltamos que este contexto de desregulamentação dos direitos e do trabalho nos portos nacionais veio “... em meio a um turbilhão neoliberal que invadiu o Brasil” (Idem, p. 54), em que os sindicatos sofreram diversos ataques, que repercutiram diretamente sobre a força de trabalho. Souza (2017a, p. 120), destaca que:

Notamos que a desmobilização da classe trabalhadora nos portos brasileiros, a partir da imposição de novos regimentos e diretrizes no que concernia aos direitos e deveres dos mesmos, levou a união e fortalecimento da categoria. Visto que a maioria dos trabalhadores portuários avulsos foi às ruas com o objetivo e reivindicar a manutenção do sistema de produção até o momento utilizado. As lutas, greves e paralizações não foram suficientes para evitar que as mudanças ocorressem. Com as mudanças novos paradigmas e novas estruturas foram criadas, a fim de assegurar o que fora previsto em lei.

Destacamos ainda, que os OGMO's brasileiros, foram criados nos moldes do modelo belga, do Centro de Empregados do Porto de Antuérpia, no entanto, há uma distinção. Aqui participam representativamente do corpo administrativo dos OGMO's: representantes dos empresários, dos trabalhadores e dos usuários dos serviços portuários, outrora, nos “OGMO's” belgas, apenas os representantes dos empresários participam da administração do órgão. No entanto, por mais que no caso brasileiro exista a prerrogativa da participação de todos os envolvidos, é salutar lembrar as críticas já elaboradas por Diéguez (2007), a “... ausência real de uma política portuária no sentido de privilegiar os interesses de todos os envolvidos, e, principalmente, o interesse nacional”. Entrementes, a autora está nos querendo chamar a reflexão, a lei aprovada em 1993 favoreceu à apenas uma esfera, a do capital, “deixando” em segundo plano os interesses da classe trabalhadora.

No ano de 1996, os OGMO's já haviam sido implantados em quase todos os portos organizados do país desempenhando suas atribuições previstas em lei,

entretanto, “A escalação dos trabalhadores continua, porém, a ser um grande obstáculo para a total implantação do novo modelo de administração da mão-de-obra avulsa” (BRASIL, 2001). Ainda segundo o documento acima referenciado, tal situação já havia sido solucionada nos portos do norte e nordeste do país, nos portos do sul até este ano a escalação de trabalhadores ainda estava sob o poder dos sindicatos, já nos portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória a situação ainda estava envolta em um cenário incógnito (Idem). O elevado contingente de força e trabalho era de acordo com Brasil (2001), um dos grandes empecilhos ao desenvolvimento dos portos e para a efetivação das necessárias transformações nas relações entre capital e trabalho nos portos organizados, ver-se-ia aí, uma vez mais o Estado estendendo seus braços ao capital, em detrimento de prezar pelos interesses da classe trabalhadora.

A questão da remuneração (por produção), também, foi utilizada enquanto argumento dos entusiastas da reforma portuária, como uma forma/alternativa de tentar cooptar os trabalhadores portuários a aderirem as alterações propostas pelo Estado e capital no processo da reforma portuária (1992-2000). Pois, de acordo com o relatório apresentado pela GEIPOT (2001), desde que foi aprovada a Lei nº 8.630/1993, foram realizados diversos investimentos com vistas a modernizar e estruturar os terminais portuários. Tal movimento, de desenvolvimento das forças produtivas possibilitou, por conseguinte, um aumento da produtividade, e, por consequência, um relativo aumento na remuneração dos trabalhadores. No entanto, o que foi ocultado, ao menos em tom de crítica, no discurso acima mencionado pelo GEIPOT, foi em relação aos impactos a classe trabalhadora neste movimento de reforma, reverberando diretamente na sua saúde.

Se há uma “crítica” apontada pelo relatório do GEIPOT, está nas análises realizadas que se refere a falta de uniformidade em relação a remuneração das distintas categorias envolvidas nas operações portuárias, pois, há categorias que são melhores remuneradas (estiva e conferência de carga, por exemplo) em detrimento de outras (bloco, por exemplo). Entretanto, se trata de uma crítica aparente, uma vez que ao mesmo tempo em que se propõe um nivelamento das remunerações, tal nivelamento, seria realizado por baixo, reduzindo desta forma o valor da força de trabalho.

Realizado este breve contexto, partiremos agora a realizar uma análise sobre as atribuições e competências dos Órgãos Gestores de Mão de Obra, conforme estipulados entre os artigos 18 e 25 da Lei nº 8.630/1993. Em relação as finalidades,

podemos citar os incisos do art. 18º: I) administrar o fornecimento de força de trabalho portuária operadores portuários; II) manter o registro e cadastro dos trabalhadores portuários avulsos; III) fomentar o treinamento e habilitação dos trabalhadores portuários; VII) repassar os devidos valores relativos a remuneração da força de trabalho, entre outros. Já em relação as competências destacamos os dispositivos do art. 25º: I) aplicar caso necessário normas disciplinares procurando respeitar os dispositivos da lei, inclusive se houver reincidência, a orientação é realizar o cancelamento do registro do trabalhador; II) promover o treinamento multifuncional da força de trabalho portuária; V) respeitar e fiscalizar as normas de saúde, segurança e higiene no labor portuário, entre outros (BRASIL, 1993).

A lei de 1993, traz ainda outra prerrogativa no que se refere a força de trabalho, e, em específico, para aqueles trabalhadores que laboram nos terminais privativos dentro da área do porto organizado. Estava agora autorizado por lei, que tais terminais contratem força de trabalho de forma permanente, entretanto, sob uma condição, para que estes fossem contratados se mostrava necessário que possuam ou registro ou cadastro junto ao OGMO. Destaca-se que durante o tempo em que o mesmo estiver contratado junto ao operador portuário, ficará fora de fora do rodízio para a escalação para o terno de trabalho (art. 21º da Lei nº 8.630/1993). Destacamos aqui, um ponto que vai para além disto. Estamos nos referindo ao rompimento, ou então porque não falar da perda de mais uma das veias que compõe a identidade do ser trabalhador portuário avulso, a perda do status de ser “operário sem patrão” (DIÉGUEZ, 2007). Manifesta-se aí, uma das mais crassas elocuições do estranhamento da força de trabalho. A “perda” de sua identidade.

Mencionamos ainda outra consequência em relação ao tema em tela. A condição de trabalhador vinculado a um operador portuário, a condição de não estar na escala rodizaria, impõe diretamente em um escasso contato com os demais trabalhadores, uma vez que estes não necessitam comparecer as paredes para observarem se foram ou não escalado para o terno de trabalho. Logo, a convivência, a troca de saberes, os diálogos sobre o trabalho etc., são mínimos, ou até, inexistentes.

Não obstante, destaca-se ainda uma outra alteração a partir da instituição dos OGMO's, estamos nos referindo a escalação do terno de trabalho. Anteriormente ressaltamos, que a mesma vinha desde a década de 1930 sendo realizada pelos sindicatos das categorias dos trabalhadores portuários, via sistema de rodízio. A “lista”

dos trabalhadores que comporiam o terno de trabalho era divulgada nas paredes (pontos de escalação), demandando dos trabalhadores que chegassem a estes pontos aproximadamente 20 minutos antes do início do trabalho. Com a passagem da escalação para os OGMO's, a lógica das paredes continua, entretanto, quem realiza a escalação não é mais um trabalhador de determinada atividade, mas sim, um empregado do próprio OGMO, ou seja, que não possui vínculo algum com as categorias. "Para os trabalhadores este fato prejudicou a escala de trabalho, pois, os funcionários do OGMO não conhecem os códigos das escalas, o que causa demora na escalação e posterior atraso na chegada ao local de trabalho" (Idem).

A escala eletrônica funciona da seguinte maneira: o trabalhador ao chegar ao local da escala recebe uma ficha de papel semelhante a um bilhete de loteria. Com base nas informações disponíveis nas telas dos computadores, o trabalhador marca na ficha as suas preferências do trabalho. Após, ele insere a ficha no computador, que processa a escalação. Este procedimento pode demorar em virtude do número de trabalhadores presentes. Respeitando às onze horas de carência, o computador divulga os aptos a exercerem suas atividades no período e os locais de trabalho. (Ibidem, p. 101).

Diéguez (2007), menciona em seu texto algumas contradições em relação a escala eletrônica, dentre as principais a autora elenca a "falta" de qualificação da força de trabalho (naquele contexto) para lidar com os computadores. A partir da utilização de recursos eletrônicos até então inexistentes, para além da escalação aquele trabalhador pode também realizar a marcação de seu ponto eletrônico em computadores que estão ligados diretamente a rede mundial de computadores. Neste sentido:

Se hoje em dia tirar um *smartphone* das mãos de um trabalhador, ele já não sabe mais o que fazer, inclusive os trabalhadores mais antigos. (...), o trabalhador só sai de casa se for realmente trabalhar, o que não acontecia anteriormente, (...), ele tinha de se deslocar de onde tivesse e ir até o porto. (...). Caso não fosse escalado, teria de voltar ao local na próxima parede. Com isto, perdia tempo, tinha gastos com transporte, dentre outros desconfortos. (SOUZA, 2017, p. 87).

Figura 56: Ponto de chamada eletrônico no porto de Itajaí.



Fonte: Própria em visita ao porto no dia 11 de janeiro de 2022.

Ainda em relação a escalação de trabalhadores para o terno de trabalho, mencionamos o artigo 8º da Lei nº 9.719 de 1998, em que estipula a necessidade de um intervalo de 11 horas de descanso para que o trabalhador possa entrar novamente na escala rodizaria. Em relação a este artigo Diéguez (2007, p. 98), expõe que com o contínuo desenvolvimento das forças produtivas nas operações portuárias, e, principalmente com o advento da containerização se tornou cada vez menor o tempo que as embarcações que ficam paradas nos cais para o embarque e desembarque de mercadorias, a consequência direta é a redução da demanda de trabalho, e, por conseguinte, uma redução nos postos de trabalho e na remuneração mensal desta força de trabalho. Há embarcações ressalta a autora, que muitas vezes ficam paradas apenas 6 horas no cais, o que impacta em apenas uma jornada de trabalho.

Retornando as análises da Lei nº 8.630/1993 e seus artigos que impactam diretamente nas relações de trabalho nos portos, destacamos o artigo 57º, o mesmo dispõe que “no prazo máximo de cinco anos (...), a prestação de serviços por trabalhadores avulsos deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e

aumentar a produtividade”. (BRASIL, 1993). O citado artigo, traz ainda em seu inciso segundo que a multifuncionalidade deve abranger as seguintes atividades: estiva, capatazia, conserto de carga, conferência de carga, vigilância e bloco. Neste sentido, a implantação da multifuncionalidade no labor portuário, foi uma das maiores controvérsias da lei que está em debate, uma vez que vai de encontro a secular forma de organização do trabalho portuário, em especial a identidade do ser estivador, do ser conferente de carga, do ser trabalhador do bloco etc. Lembramos ainda, a “implantação” da multifuncionalidade nos portos, teve também por objetivo, se adequar as orientações sugeridas pela Recomendação nº 145 da OIT, tal recomendação, tinha como primazia estimular o desenvolvimento tecnológico nas atividades portuárias, ao passo, que passaria a enxugar o efetivo da força de trabalho por terno de serviço. Em consulta ao *website* do OGMO de Itajaí, encontramos os seguintes dados no que se referem a multifuncionalidade, do efetivo total de trabalhadores na ativa 386 trabalhadores estão habilitados a multifuncionalidade, destes: 176 são estivadores, 170 arrumadores, 22 conferentes, 5 consertadores, 3 vigias e 10 trabalhadores do bloco (não se trata de uma atividade propriamente dita, mas sim, a um conjunto de trabalhadores)¹⁵⁵.

Ao ser “implantada” nos portos a multifuncionalidade, um mesmo trabalhador desde que tenha qualificação para tal, pode desempenhar distintas atividades. Entretanto, cabe salientar, a multifuncionalidade não foi recebida hegemonicamente como positiva nos portos. Bem como a palavra/expressão multifuncionalidade, é, na realidade um sinônimo para polivalência. Ou seja, é um “... conceito que se insere no que se convencionou chamar de acumulação flexível, nova forma capitalista de apropriação do valor centrado na produção enxuta que se realiza em função da demanda” (GOMES, 2015, p. 683). E, que atinge diretamente a força de trabalho, pois, impõe o aumento da produtividade e reduz o efetivo da força de trabalho. Não obstante, a multifuncionalidade pressupõe ainda pôr fim a divisão entre as distintas categorias e criar apenas uma, o trabalhador portuário avulso. Neste contexto, Diéguez (2007, p. 104), ressalta que:

A multifuncionalidade tem gerado controvérsias, pois, ainda não foram definidos os critérios para o seu exercício. Porém, a multifuncionalidade traz à tona a discussão da divisão das categorias, que tem sua raiz na noção de ofício. Quer dizer, ao debater a multifuncionalidade os trabalhadores estão debatendo a própria perda de suas características, que os tornam diferentes

¹⁵⁵ Disponível em: http://www.OGMOitajai.com.br/portal/estatisticas/numero_tpas.asp. Acesso em: dez. de 2022.

entre si. A distinção entre os trabalhadores realizada pelas habilidades que cada um tem para o exercício da profissão desfaz-se com a multifuncionalidade. A polivalência e a estandardização do trabalhador chegam ao sistema portuário.

Entrementes, frente a tudo que aqui expomos até o presente momento nos permite realizar a seguinte assertiva, com a promulgação da Lei nº 8.630/1993, o sistema portuário brasileiro se insere na agenda neoliberal, ao implantar a competitividade, a entrada do setor privado nos serviços públicos e na gestão da força de trabalho, entre outras. Não obstante, se confirmou aquilo que mencionamos em nos capítulos anteriores, os membros da ABTP e o próprio Estado atingiram seus objetivos ao “privatizar” o lucrativo setor portuário nacional, sob o julgo de um conhecido e histórico discurso, a ineficiência do setor portuário e o excesso de direitos da força de trabalho.

Ressaltamos ainda, por mais que estejam sujeitos aos dispositivos da lei portuária de 1993 e a posterior lei que a revogou (Lei nº 12815/2013), os trabalhadores portuários avulsos estão segurados pelo inciso XXXIV do art. 7º da Constituição Federal de 1988, ao dispor a “igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo permanente e o trabalhador avulso” (BRASIL, 1988). Neste sentido, o trabalhador portuário avulso detém dos mesmos direitos que os trabalhadores com vínculo empregatício pautado na Constituição Federal. Vejamos os principais.

Finalizando nossas exposições sobre a Lei nº 8.630/1993, ressaltamos junto a Souza (2017a), a lei de 1993 de fato materializou seus objetivos? A quem ela serviu? Em resposta ressaltamos, se por um lado ela de fato atingiu, pois, houve uma redução significativa nos custos com as operações portuárias, uma redução significativa no efetivo de força de trabalho, um aumento na percentagem de movimentação de mercadorias, e, por conseguinte, em um aumento da produtividade, por outro, alguns objetivos do capital ainda não haviam sido saciados, nossas teses se confirmam no fato de que vinte anos depois, a tão aclamada “Lei de Modernização dos Portos” veio a ser revogada com a edição da Lei nº 12.815/2013, também conhecida como “Nova Lei dos Portos”. Porém, antes de irmos diretamente as transformações advindas com a lei de 2013, destacaremos aqui a fala de dois trabalhadores portuários por nós entrevistados no porto de Itajaí, ao questionarmos sobre qual seu sentimento em relação a Lei nº 8.630/1993?

Foi um processo desgastante na época para as categorias Tpa's devido às readequações das equipes e um novo modelo de legislação, mas, os sindicatos e as entidades laborais, conseguiram chegar a um consenso, até mesmo nos dias de hoje a Lei dos Portos segue sofrendo alterações/atualizações, a atual é a 12.815/2013 aonde sofrem uma minirreforma em 25/08/2020, Lei nº 14.043/2020. (Estivador 1).

Outro trabalhador, por nós entrevistado faz o seguinte relato, se destacando a lei atual que norteia o funcionamento do sistema portuário nacional, ou seja, a Lei n 12.815/2013:

A Lei de Modernização de 1993 foi revogada e hoje, vigora a Lei nº 12.815/2013. Esta lei manteve os direitos trabalhistas da lei anterior. No entanto, trouxe insegurança. Até a vigência da presente lei, os terminais portuários somente poderiam operar com carga própria. Já hoje, esses mesmos terminais podem operar carga de terceiros. Isso influencia na renda do trabalhador portuário avulso, pois, temos um terminal portuário privado operando em frente a nosso porto (Portonave). Essa concorrência fez com que diversas cargas migrassem para o terminal privado, reduzindo assim, a renda dos trabalhadores avulsos do porto público. Além disso, existem processos de novas mudanças legislativas que pretendem tirar a exclusividade do trabalhador portuário avulso. Desta forma, o operador portuário, caso seja aprovado alguns destes projetos, não precisaria mais requisitar a mão de obra do OGMO, e, poderá contratar à sua livre escolha. Desse modo, os trabalhadores avulsos ficaram desamparados. (Estivador 2).

No segundo capítulo tese, destacamos sobre as principais alterações advindas com a Lei nº 12.815/2013 em relação a lei anterior, no que se refere ao sistema portuário como um todo. Entretanto, traremos as principais transformações em relação as relações de trabalho. Vejamos.

A primeira a se mencionar é o que dispõe o art. 18º da lei de 1993 que em seu parágrafo único se refere a realização dos contratos de trabalho com vínculo empregatício entre operadores dos terminais privados dentro da área do porto organizado pode vir a ser realizado diretamente com os trabalhadores, Com a lei de 2013, esta prerrogativa se estende agora aos terminais de uso privativo fora da área do porto organizado, conforme expresso no art. 32º da lei de 2013.

Outra alteração a se mencionar foi a ocorrida no inciso II do art. 19º da Lei nº 8.630/1993, em que dispõe sobre as competências dos OGMO's e previa ser de competência deste, responderem de forma solidária aos operadores portuários, pela remuneração da força de trabalho. Agora com a "Nova Lei dos Portos" no inciso II do art. 33º, traz uma nova responsabilidade aos OGMOS se responsabilizar pelo pagamento de indenizações quando da ocorrência de algum sinistro (acidente de trabalho). Mencionamos ainda no que se refere a prescrição de processos ajuizados na justiça do trabalho, que até o ano de 2013 não previa quaisquer prazos, agora, por

intermédio do art. 37º inciso IV da nova lei, estipula um prazo de cinco anos para prescrever, "... até o limite de 2 anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no Órgão Gestor de Mão de Obra" (BRASIL, 2013).

Destacamos ainda, o conturbado e alvo de demasiados debates e manifestações por parte da força de trabalho, trata-se do art. 57º da lei de 1993 que dispõe sobre a multifuncionalidade. Lá (em 1993) está expresso que o trabalho multifuncional apenas poderá ocorrer após um prazo de cinco anos e não havia um entendimento preciso e a questão da multifuncionalidade estava ou não sujeita a negociação entre os representantes dos trabalhadores portuários e operadores portuários. A lei aprovada em 2013, traz em seu art. 45º "... a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários" (BRASIL, 2013). Ainda em relação ao art. 57º da lei anterior (8.630/1993), ressaltava que as atividades de estiva, capatazia, conferência e conserto de carga, vigilância e bloco possuíam um caráter transitório, ou seja, ao término da conclusão da multifuncionalidade (cinco anos), elas "não mais existiriam".

O que confirma nossas teses, que o objetivo do artigo ora mencionado, era de criar uma única categoria para laborar nos cais nacionais¹⁵⁶. Seria o retorno/garantia da identidade do ser trabalhador portuário, da cultura do trabalho portuário? A resposta depender-se-á, do percentual de trabalhadores aptos a multifuncionalidade, bem como o não abandono por partes destes de sua própria identidade.

Outra inclusão realizada no art. 40º da lei de 2013 inciso II, deve ser mencionada. Na lei promulgada em 1993, em seu art. 26º estabelecia que a exclusividade do vínculo empregatício era para as atividades de estiva, conferência e conserto de carga e vigilância. Agora, de acordo com a lei de 2013 tal exclusividade se estende também para as atividades e bloco e capatazia, e, será realizada por "... prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados" (BRASIL, 2013). O que isto significa? Significa que existiu uma equiparação nas regras de contratação da força de trabalho portuária, antes inexistentes na Lei nº 8.630/1993.

¹⁵⁶ E aqui concordamos com as exposições relatadas por Queiróz, Lara e Mariano (2019, p. 55), " A criação de um sindicato local único desconstruiu a representação da separação do trabalho entre o cais e o navio, apresentando assim um passo em direção à instalação do processo de trabalho de polivalência dos trabalhadores. Estes passaram a ser recrutados para trabalhar em todas as funções e tarefas necessárias à movimentação de cargas e, conseqüentemente, fortaleceram-se num único sindicato".

Em momentos anteriores, trouxemos uma análise no que se refere a aposentadoria da força de trabalho portuária. A despeito deste tema ora levantado, também, houve alterações com a promulgação da Lei nº 12.815/2013, na lei por esta revogada, dispunha em seu art. 27º inciso III que “A inscrição no cadastro e registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento” (BRASIL, 1993). Agora, a partir de 2013 em seu art. 41º inciso III, retira de suas linhas o cancelamento do registro se por ventura o trabalhador venha a se aposentar, deixando apenas o cancelamento por morte e/ou por vontade própria do trabalhador. O que até pode ser visto como algo “positivo” para o recém-aposentado, pois, mesmo após aposentadoria ele poderá continuar laborando nos portos, entretanto, não seria esta uma estratégia do próprio Estado e do capital, para manter a exploração da força de trabalho por mais alguns anos? Deixemos esta resposta a cargo de suas próprias análises.

Ressaltamos ainda, o art. 43º da Lei nº 12.815/2013 que em seu parágrafo único dispõe que “A negociação prevista no *caput* (cabeça do artigo), contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do artigo 2 da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho” (BRASIL, 2013). Tal prerrogativa (renda mínima), não estava prevista na lei anterior. Logo, o disposto acima mencionado, traz uma “segurança” maior para a força de trabalho portuária, pois, serve de “mola propulsora” para o início das negociações entre patronato e força de trabalho, bem como enquanto um parâmetro para a fiscalização da justiça do trabalho, no que se refere ao cumprimento da negociação celebrada entre as partes.

Anteriormente destacamos uma das novidades advindas com a promulgação da Lei nº 12.815/2013, foi a autorização para a construção de terminais de uso privativo fora da área do porto organizado. Em vista disso, ressaltamos que na lei de 1993, não existia qualquer menção às regras, dispostos no que se refere as relações de trabalho entre empresários e trabalhadores. Sendo esta a novidade que veio com a lei de 2013, que estipula em seu art. 44º “É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observando o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho” (BRASIL, 2013). Isto nos permite realizar alguns questionamentos: estaria se facultando a contratação via vínculo empregatício? Seria este artigo um prelo do que hoje existe após a promulgação da contrarreforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017), sobre o trabalho informal, mesmo, existindo a prerrogativa em lei do

acordo coletivo? As repostas são complexas, no entanto, o artigo acima supracitado vem por “criar” uma cisão nas próprias relações de trabalho no sistema portuário nacional (portos organizados e terminais de uso portuário fora da área do porto organizado). Ou seja, ao passo que nos portos organizados se têm a necessidade direta da intermediação do OGMO, esta necessidade inexistente nos terminais fora da área do porto organizado.

Prosseguindo com nossas exposições no que se refere as transformações nas relações de trabalho advindas com a promulgação da Lei nº 12.815/2013, destacamos ainda que na lei por esta revogada, não havia qualquer menção ao benefício do INSS. Entretanto, o art. 73º, inciso X-A do “novo” marco regulatório estabelece que “É assegurado (...), benefício assistencial, de até 1 salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos com mais de 60 anos, que não cumprem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria, (...)” (BRASIL, 2013).

Ao que foi exposto até o presente momento, reproduzimos as principais transformações no que se refere as normativas que regem as relações de trabalho nos portos nacionais com a revogação da Lei nº 8.630/1993 e consequente promulgação da Lei nº 12.815/2013. Conforme o que mencionamos acima em relação as transformações e novos incisos trazidos com a nova lei, algumas foram as “conquistas” por parte da força de trabalho portuária. Entretanto, se observamos as entrelinhas da lei, podemos concluir que a mesma traz outras consequências deletérias para esta parcela da classe trabalhadora. Para finalizar este debate por nós iniciado no que se refere as relações de trabalho antes e depois da “modernização” dos portos, traremos agora um debate inicial sobre a precarização do trabalho nos portos e suas influências/consequências para a saúde e segurança da força de trabalho portuária.

Desde a década de 1970, a crise estrutural ocorrida no capitalismo mundial, tem “desorientado” o processo global de produção e circulação do capital mercadoria, e, enquanto forma de superar esta crise que tem cada vez mais criado um espaço laboral precarizado, insalubre, perigoso, árduo, adoecedor, bem como um processo de flexibilização, derruição de direitos, entre tantas outras contradições. Deve-se, pois, ter em mente que este movimento de reestruturação nas bases produtivas, tinha sobretudo como finalidade, combater a lei tendencial da queda da taxa de lucro. Relembremos alguns pontos: intensificação do processo de trabalho após a introdução destas tecnologias, e, por consequência, a ocorrência continua da redução

do número de trabalhadores e elevação da carga de trabalho aos que ali continuam a laborar; funcionamento do porto 24 horas por dia, que por um lado, até pode significar mais ofertas de trabalho, mas, por outro, exige ao longo da jornada noturna, uma atenção maior dos trabalhadores.

Pois, se já é um espaço de trabalho que vive sob a ameaça continua de acidentes de trabalho, a noite esta ameaça é ainda maior; passagem da administração da força de trabalho para as mãos de um órgão alheio aos interesses da força de trabalho; entre tantas outras, que tem levado a um constante processo de adoecimento dos trabalhadores, desemprego, acidentes de trabalho muitos destes até com registros de óbito etc., no entanto, é salutar lembrar, este ambiente de trabalho precário, ardiloso, desgastante, adoecedor nada é registro da atualidade. Pois conforme mencionamos lá no início das exposições deste capítulo (terceiro), o trabalho portuário nacional teve seu berço no trabalho escravo e de lá até cá, a força de trabalho portuária tem deixado seu suor, seu sangue, sua carne, sua subjetividade na atividade de movimentação de mercadorias. Mesma força de trabalho esta que historicamente tem sido apontada como a culpada por todos os gargalos existentes nos portos.

Realizado estas “breves” exposições, seguiremos agora para uma análise sobre a saúde e segurança da classe trabalhadora portuária, trazendo neste momento, alguns dados e falas colhidas nas entrevistas por nós realizadas com os trabalhadores portuários do porto de Itajaí. Entretanto, antes de partir a este ponto propriamente dito, é necessário à guisa de introdução uma exposição nobre a precarização das condições de trabalho na atualidade e seus impactos na saúde da força de trabalho no geral e depois uma análise um pouco mais alongada sobre a evolução da concepção de saúde e segurança da força de trabalho portuária. Dito isto vamos ao debate que finaliza nossa pesquisa.

4.4 A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E SEUS IMPACTOS NA SAÚDE DA FORÇA DE TRABALHO: UM LEGADO HISTÓRICO PARA A CLASSE TRABALHADORA.

Nosso propósito neste subitem é traçar uma análise ainda que breve sobre as condições de trabalho e suas respectivas consequências na saúde da classe trabalhadora, e, posteriormente a partir de nosso campo de pesquisa, destacar os riscos inerentes ao trabalho portuário no Brasil, e por fim, apontar os dados referentes

a saúde e segurança da força de trabalho no porto de Itajaí/ SC. Para este movimento, partiremos, de uma análise das condições de trabalho em alguns setores específicos, bem como, traremos exposições no que se refere aos direitos da classe trabalhadora ao longo das últimas décadas.

Não é novidade alguma, ao menos para nós pesquisadoras e pesquisadores do mundo do trabalho a partir da crítica da economia política, que historicamente a classe trabalhadora tem carregado em seus ombros o peso das condições de trabalho precárias, insalubres, penosas, degradantes, adoecedoras, e, em alguns casos que levam os/as trabalhadores/ras ao óbito. Tal realidade, têm se mostrado presente desde os primórdios da Revolução Industrial, e, ainda se fazem notórias nos dias atuais, dentre as condições destacamos: extensa jornada de trabalho, aumento do ritmo de trabalho, pressão por produtividade, regressão de direitos, flexibilização do trabalho, emprego temporário, subcontratação, incentivo à informalidade, redução dos postos de trabalho, redução do valor da força de trabalho etc.

Neste contexto, o trabalho ou melhor se expressando o vender sua força de trabalho tem historicamente se revelado para a classe trabalhadora enquanto: atividade essencial enquanto forma de “garantir” a reprodução de sua vida, mas, manifestação da servidão, expressão da “felicidade” e manifestação do martírio, da degradação e da fadiga; momento que pode possibilitar a emancipação, entretanto, manifestação dos estranhamentos; espaço da criação e da subordinação. Diante desta realidade, cada vez mais em que se avança as formas de precarização do processo de produção do valor e do mais-valor, amplia-se, com maior tenacidade os agravos a corporeidade física e mental da força de trabalho.

Logo, junto as análises de Barros (2019, p. 11), “... a ‘precariedade’ do trabalho é uma característica intrínseca à transformação do trabalho em mercadoria, ou seja, ao trabalho assalariado, base ontologicamente fundante da ordem burguesa”. Tal movimento, se deu principalmente por intermédio do desenvolvimento das forças produtivas que em nada teve como objetivo melhorar as condições de trabalho, diminuição da carga de trabalho e do ritmo laboral, ou ainda, proporcionar a classe trabalhadora um aumento de seu tempo de não trabalho físico. Pelo contrário, o objetivo principal era (e continua sendo, com o constante movimento de introdução de novas tecnologias no processo produtivo), o de aumentar a produtividade, ao passo que se reduz os custos com a força de trabalho e com a produção e circulação do capital-mercadoria.

Destacamos ainda neste contexto, a “exigência” posta pelo capital de um “novo perfil” de trabalhador e trabalhadora. Um trabalhador e trabalhadora que esteja apta a operar os instrumentos de trabalho que hora se instalam nas empresas; que conheça distintas línguas (em especial o inglês técnico); que seja polivalente, qualificado ou não para exercer distintas funções; que aceite as imposições, metas, filosofia, visão e normas da empresa; que aceite o trabalho voluntário, entre outros. Afinal, conforme versa o discurso manipulatório do capital, todos e todas, não mais são nomeados como trabalhadores e trabalhadoras, mas sim, colaboradores e colaboradoras, a empresa cresce você cresce, quanto mais você produz, mas, você ganha. Ledo engano da força de trabalho, que pelo discurso romântico da “boa fé” do capital se “deixou” manipular, teve sua subjetividade surrupiada/capturada, acirrando ainda mais a sua condição de classe explorada, dominada, manipulada, alienada, aviltada etc., sob os ditames das relações sociais de produção capitalista.

Mas, de que forma objetivamente podemos ilustrar a precarização do trabalho e seus impactos na força de trabalho no Brasil? Como exemplo, utilizaremos aqui a pesquisa realizada por Nunes (2018), em sua dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social na Universidade Federal de Santa Catarina. O autor em sua pesquisa teve como objetivo, analisar as condições de trabalho e a saúde dos/das motoristas do transporte coletivo por ônibus na cidade de Florianópolis/SC. O mesmo chegou à conclusão após uma ampla pesquisa e entrevistas realizadas com esta força de trabalho, que a atividade de dirigir no mínimo seis horas por dia, sob condições precárias e estressoras, se mostrou enquanto potencial fonte de desgaste físico e mental, dentre as condições precárias destacamos: poltronas que as vezes não se ajustam a estrutura corpórea do/da motorista; vibração de corpo inteiro; ruído do motor e da campainha; trânsito caótico (em especial nos meses de dezembro e março), que a ocorrência de filas quilométricas é cena constante; pressão para o cumprimento dos horários previstos em escala; pouco tempo de intervalo; dupla função (dirigir e cobrar), que exigem ainda mais atenção do trabalhador/ra; exposição ao desconforto térmico (verão e inverno); bem como, a responsabilidade de carregar centenas/dezenas de vidas diuturnamente.

Na citada pesquisa, o autor relata, tais condições têm impactado diretamente sobre a saúde desta parcela da força de trabalho. Ficou apontando, que o estresse, foi o diagnóstico mais apontados por estes trabalhadores (inclusive o pesquisador que realizou a pesquisa, que também foi trabalhador do transporte coletivo, foi um

adoecido do trabalho, sendo inclusive diagnosticado com um quadro de adoecimento mental), os mesmos apontaram ainda que ao chegarem em suas residências, se sentiam demasiadamente esgotados, e, com quadros de depressão, impactando diretamente em suas relações familiares e de amizade. Houve ainda um caso lamentável, após a finalização da pesquisa em que um motorista que estava afastado com depressão que se suicidou.

Houve ainda, dois casos destacados na pesquisa que chamaram a atenção do pesquisador. Os casos de Henrique e Celso (nomes fictícios). Henrique 44 anos (em 2018), trabalhava antes como vigilante e, que naquela época o máximo que havia sentido eram episódios de dores de cabeça e nas pernas, após uma jornada laboral. Hoje (2018) após dez anos de transporte coletivo como motorista foi diagnosticado com: labirintite, diabetes, colesterol e duas hérnias de disco. Tais patologias estão diretamente associadas: a movimentos repetitivos; longas horas na posição sentada; exposição a vibração de corpo inteiro; alimentação desbalanceada e sem idas ao banheiro, uma vez que na época sua escala possuía pouco tempo de intervalo entre uma viagem e outra, e, pouco tempo de intervalo para descanso.

Celso, 47 anos (em 2018), trabalhava a 23 anos como motorista de transporte coletivo, o mesmo revelou que começou no labor como motorista por amor a profissão. Vinte e três anos depois, o amor a profissão se tornou fonte de dor e sobrevivência, pois, não sabia realizar outra atividade que não a de dirigir. O trabalhador revelou que em 2018, foi diagnosticado com pressão alta e surdez leve, esta última patologia diretamente associada ao trabalho, e, causada pelos ruídos do motor do ônibus (NUNES, 2018).

A situação desta parcela da força de trabalho se complexifica, piora no contexto da pandemia da Covid-19. Dois pontos podemos destacar, sobre o vírus e esta força de trabalho, em especial no pré e pós isolamento social, em que enquanto não havia sido decretado o estado de *lockdown*, estes trabalhadores ficaram expostos a contração do vírus, mesmo frente a algumas medidas de segurança. O segundo ponto, está relacionado ao tempo em que o *lockdown* que em Florianópolis durou aproximadamente seis meses. Durante este espaço temporal, os trabalhadores ficaram à mercê de políticas públicas. Muitos foram demitidos/das, em especial os cobradores, cabe ainda salientar que alguns destes sequer receberam a rescisão contratual, uma vez que as empresas de transporte de Florianópolis entraram na justiça com pedido de recuperação judicial, as últimas notícias que tivemos acesso, é,

que as empresas realizaram uma proposta aos trabalhadores e trabalhadoras, fazer o pagamento de forma parcelada, em especial aqueles com mais de dez anos de trabalho.

Acrescentamos aqui, o trabalho desenvolvido pelos/pelas docentes ao longo da pandemia da Covid-19. Por conta das medidas de prevenção e de isolamento social, as aulas tiveram de ser paralisadas enquanto forma de impedir a disseminação do vírus. Pouco tempo após, foi adotado o ensino remoto nas universidades públicas brasileiras, impactando desta forma em consequências deletérias não apenas a docentes, mas também, a discentes, dentre os impactos destacamos: intensificação ainda maior do trabalho docente; junção do trabalho produtivo (aqui no sentido da remuneração) e trabalho doméstico; se “acostumar” com as instabilidades da internet, que vezes ou outras caia no meio das aulas; preparar uma aula que era lecionada em cerca de quatro horas, para ser lecionada em duas, resultando desta forma, em um enxugamento do conteúdo, logo, implicando na precarização do ensino aprendido; sistema de avaliação *on-line*; entre outras contradições que tem elevado ainda mais a carga de trabalho destes/destas profissionais. Tais variáveis, tem levado a uma curva ascendente no adoecimento físico e mental dos/das docentes. Resultantes de longo tempo na posição sentada, que implica diretamente em dores nas costas, na região lombar; longo tempo frente a tela do computador, que implica no desenvolvimento de doenças na visão; etc. Na atualidade, com a “baixa” nos casos de Covid-19, muitas unidades de ensino estão se readequando a materialização de dois semestres letivos no período de um ano.

Dando continuidade à nossas exposições, destacamos o avanço do trabalho informal no Brasil. Por trabalho informal compreendemos enquanto, aquela parcela da classe trabalhadora que: labora sem carteira assinada, labora por conta própria, o famoso “fazer um bico”, entre outros. Tal modalidade de relação trabalhista, ganha ainda mais notoriedade após a aprovação da Contrarreforma trabalhista em 2017, tal lei trouxe a classe trabalhadora brasileira os ditames da máxima exploração do capital sobre a força de trabalho (subcontratação, terceirização, informalidade, trabalho intermitente, entre outras), sobre este último, é importante destacar que foi copiado aos moldes da lei inglesa, o “*zero-hour contract*”, ou contrato zero-hora. Para

ilustrarmos nossas exposições sobre este, apontamos o exemplo, dos trabalhadores e trabalhadoras da cadeia internacional de lanchonetes, McDonald's¹⁵⁷.

Fica autorizada as empresas, sustentadas no Art. 452-a^o, a contratação de força de trabalho por horas trabalhadas. O artigo acima citado dispõe ainda que o contrato a ser assinado tem de ser por escrito, e obrigatoriamente deve conter especificado qual o valor da hora a ser remunerado para a força de trabalho, sendo que o mesmo não pode de forma alguma "... ser inferior ao valor horário do salário mínimo ou àquele devido aos demais empregados do estabelecimento que exerçam a mesma função em contrato intermitente ou não". (BRASIL, 2017). E, a exemplo, do que ocorre com a remuneração a ser paga para a força de trabalho que labora nos portos (outro ponto este, que nos faz defender a tese de que desde a aprovação da Lei nº 8.630/1993, os trabalhadores portuários já experimentavam o desgosto da retirada de direitos), os mesmos além da remuneração por hora trabalhada têm de receber, férias proporcionais acrescidas de um terço, 13^o salário proporcional e repouso semanal remunerado.

Até aqui, tudo parece extremamente normal, entretanto, o que está de perverso, o que está oculto nesta relação jurídica? Voltemos a um excerto do artigo acima mencionado, "... deve conter especificamente o valor da hora trabalhada ...". (Idem). O que isto pressupõe? Está agora o empregador autorizado a chamar a força de trabalho para laborar, apenas nos horários de pico e extra pico. Vejamos mais de perto esta ilustração. Você é um/uma trabalhador/trabalhadora, que está disponível no mercado de trabalho (exército industrial de reserva), e é informado 24 horas pelo gerente do McDonald's de sua cidade, que tem vaga de trabalho para laborar das 11:00 horas da manhã até as 14:00 da tarde e depois das 18:00 horas às 20:00 horas, você por lei (Art. 452-A, inciso 2^o da Lei nº 13.467/2017), pode recusar a oferta (novamente destacamos outro ponto que se assemelha a lei que rege o trabalho portuário, o trabalhador ao ser escalado por terno de serviço, está ele autorizado a aceitar ou não).

Pressupomos que você more longe do estabelecimento comercial e tenha de sair às 09:00 da manhã para pegar o serviço às 11:00 da manhã, automaticamente se você aceitar a oferta de trabalho, não voltará para casa após se encerrar a primeira

¹⁵⁷ Um excelente livro sobre esta rede de restaurantes, que muito embora não possua análises sobre a temática aqui levantada, pois, é de 2002, é o texto de Isleide Arruda Fontenelle, "O nome da marca: McDonald's, fetichismo e cultura descartável".

jornada de trabalho, ou seja, às 14:00, pois, logo terá de voltar. Durante estas quatro horas (14:00 às 18:00), você “fica disponível” para o trabalho, entretanto, conforme dispõe o inciso quinto do artigo em debate, este período de inatividade não considerar-se-á, tempo de trabalho, ou tempo disponível aquele empregador, podendo você vender sua força de trabalho a outrem que por ventura venha a solicitar. Caso, não exista outra oferta, você receberá o montante remuneratório total de cinco horas trabalhadas, mesmo que tenha ficado “disponível”, por nove horas.

Aliada a esta realidade, há ainda de se considerar o baixo valor da força de trabalho empregada a este setor em específico, que em muitos casos, literalmente pagam para trabalhar, em especial se formos levar em consideração esta modalidade de relação contratual, ou seja, adensa ainda mais as condições precárias de produção e reprodução da vida desta parcela da classe trabalhadora brasileira¹⁵⁸. Dirão alguns defensores do capital, defensores da regressão de direitos: “ah, depois reclamam do desemprego”, “emprego tem, basta aceitar as condições”, ou ainda, “estava em contrato, agora não tem do que reclamar”.

Não obstante, estas “novas” metamorfoses ocorridas no processo laboral em tempos de ataques do capital e Estado sobre a classe trabalhadora, tem levado a um acirramento da subsunção formal e real da força de trabalho ao capital. Para finalizarmos este debate sobre a precarização do trabalho, e já que falamos em trabalho em tempos de pandemia, destacamos junto as exposições de Antunes (2022, p. 36):

A pandemia evidenciou, uma vez mais, a importância crucial e determinante do trabalho para a valorização do capital. Fenômeno que ocorre desde a Revolução Industrial e vem se acelerando com as TIC. Evidenciou também o desespero do sistema de metabolismo antissocial do capital, cuja oposição ao Lockdown foi generalizada. Desse modo, a pressão pela ‘economia’, pela ‘volta da produção’ a qualquer custo, em detrimento da saúde da população trabalhadora, adicionou um ingrediente ao capitalismo, que, além de destrutivo, assumiu uma clara dimensão letal, incapaz até mesmo de dissimular sem desdém pela vida humana da classe trabalhadora. O subterfúgio foi dizer que a volta ao trabalho iria ‘garantir os empregos’. Novamente a desfaçatez da classe burguesa ficou explícita.

As teses de Antunes acima postas, sobre a garantia da empregabilidade com a finalização do Lockdown, com a eminente necessidade da volta ao trabalho para a economia não ir ao colapso, se confirmam, ao prestarmos atenção no exemplo por

¹⁵⁸ Um ótimo exercício para materializarmos nossas últimas análises, é comparecermos qualquer dia a um destes restaurantes e se atentar a pressão que é ali laborar, ao ritmo de trabalho, entre outras.

nós mencionado, no que se refere aos trabalhadores e trabalhadoras do transporte coletivo de Florianópolis, em que se discursou sobre a necessidade da demissão, para salvaguardar o caixa das empresas, que com a “volta da normalidade”, os empregos seriam repostos. No entanto, com a não recontração de mais da metade, dos trabalhadores dão materialidade de Antunes (2022), sobre a desfaçatez do capital. Esta desfaçatez, este discurso deveras hediondo, não apenas em relação a manutenção de algumas atividades ditas como essenciais ao longo da pandemia, mas também, em relação a todo esta realidade de precarização do trabalho, este não respeito as normas de saúde e segurança do trabalho por parte do capital tem gerado uma “sociedade dos adoecimentos do trabalho” (ANTUNES, 2018).

A uma sociedade do capital que na primeira manifestação da degradação de seu corpo trabalhador se torna descartável, e, automaticamente tem de ser trocada por outra sadia, que futuramente sem ilusões alguma também manifestará o adoecimento. O mais ignóbil, mais imoral é que o capital assim se porta, como nos portamos ao trocar de roupa, de celular, de TV etc., ou seja, nós que compomos a classe trabalhadora brasileira, somos aos olhos do capital (e ressaltamos, isto nada tem de atual, pois, acompanha o modo de produção capitalista desde seus primórdios), uma massa de assalariados e assalariadas descartáveis.

De forma humilhante, o(a) trabalhador(a) vai, dia após dia, dedicando maior tempo de sua vida a um tipo de atividade desenvolvida sob condições que lhe são alheias, às quais ele(a) tem de exercê-la, em geral de forma repetida interminavelmente, portanto, de tanto repeti-la adquire formações e disfunções físico-orgânicas e mentais no seu corpo. (...). Encurva, enrijece, enfraquece, enruga, perde força, funcionalidade, inclusive a capacidade de raciocínio, envelhece prematuramente e morre antes do tempo. (LOURENÇO, 2016, p. 29).

Os riscos ao corpo humano sempre estiveram presentes na história da humanidade desde os tempos das cavernas, em que se saia em busca de alimentos e poderia virar a própria caça, até os dias atuais no qual se “saí” de sua residência para laborar em troca de um quantum monetário, que deveria ser o suficiente para a satisfação de suas necessidades, inclusive, para “garantir” sua saúde em perfeito equilíbrio, entretanto, hoje se saí de casa mas, sequer se sabe se voltará, prova disto, estão nos dados sobre acidentes de trabalho com mortes no Brasil, acresce-se, os acidentes em que o/a acidentado/da fica com invalidez permanente detectada, e, jamais consegue retornar a suas atividades normais. Logo, na atual sociedade do capital, frente aos dados sobre doenças do trabalho e acidentes de trabalho

notificados (traremos estes dados posteriormente), nos é possível afirmar que a classe trabalhadora na atualidade degrada sua saúde em busca de uma remuneração, e gasta esta remuneração para o cuidado com sua saúde. Contraditório, entretanto, inerente a sociabilidade capitalista.

Inexiste até a atualidade, um setor laboral que não ofereça riscos a classe trabalhadora, tal realidade nos leva a defender junto as exposições de Inácio (2017), que a força de trabalho em seus mais distintos espaços laborais está em constante estado acidente e adoecedor. Vezes ou outras os efeitos sobre a corporeidade da força de trabalho parecem invisíveis a olhos nus estamos adoecendo sem ao menos perceber, estamos adoecendo e não manifestamos nossa dor com receio de sermos julgados moralmente, medo de perder o emprego, estamos adoecendo, entretanto, de tamanho estranhamento que domina nossa subjetividade se utilizamos de ideologias defensivas. Uma vez que, o adoecimento aos olhos do capital e Estado, é sinônimo de preguiça e do ócio, da malandragem e da vadiagem. Dando severidade, densidade, materialidade a nossas teses sobre a situação da classe trabalhadora no Brasil no que se refere a adoecimentos e acidentes de trabalho nos setores laborais, traremos alguns dados extraídos do *website* do Observatório de Segurança e Saúde no Trabalho: promoção do meio ambiente do trabalho guiada por dados¹⁵⁹.

Os dados que apresentaremos se referem ao período que compreende os anos 2012 e 2021. Destacamos desde o início, tratam-se, pois, de dados referentes a comunicações a pessoa trabalhadora que possui carteira de trabalho assinada. Ou seja, não estão contabilizados acidentes que não foram imitidas CAT's e/ou, aqueles acidentes com trabalhadores e trabalhadores que nem vínculo empregatício possuem.

No período (2012-2021), foram emitidas 6.824.485 comunicações de acidentes de trabalho logo, uma média de 758.276 acidentes notificados por ano, significando assim, uma média de 1.913 acidentes por dia, ou seja, uma notificação a cada 51 segundos. Foram registrados ainda, no mesmo período 25.423 acidentes de trabalho que levaram a óbito o/a trabalhador/ra, logo, uma média de 2.824 mortes no espaço laboral por ano (lembrando, são 9 anos de dados), significando desta forma 7.73 mortes no trabalho por dia, ou ainda, mais exatamente um óbito a cada 3 horas e 50 minutos.

¹⁵⁹ Disponível em: <https://smartlabbr.org/sst>. Acesso em: 31 de janeiro de 202.

Números estes extremamente preocupantes, se formos levar em consideração a preocupação que se discursa existir com a saúde e segurança da classe trabalhadora. Na tabela nº 23, materializamos os dados para termos uma dimensão mais precisa dos alarmantes dados.

Tabela 23: Número de acidentes de trabalho e acidentes com óbito no Brasil, entre os anos de 2012 e 2021.

| Período | Acidentes com emissão de Comunicação de Acidentes de Trabalho CAT's | Acidentes que resultaram em óbito do/da trabalhador/trabalhadora |
|--------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| <i>2012-2021 (9 anos).</i> | 6.824.485 | 25.423 |
| <i>Por anos (Número de acidentes/9 anos).</i> | 758.276 | 2.824 |
| <i>Por dia (Número de acidentes/3.285 dias).</i> | 1.913 | 7.77 |
| <i>Por segundos ou horas.</i> | 1 acidente a cada 51 segundos. | 1 óbito com trabalhador/ra a cada 3 horas e 50 minutos. |

Fonte: elaboração própria a partir de dados extraídos do Observatório Digital de Saúde e Segurança da Calasse Trabalhadora em 31 de janeiro de 2023.

Os dados postos pelo observatório revelam ainda que: com relação aos dias de afastamentos do trabalho em razão da notificação da CAT, somam nestes 9 anos 519950 dias totais de afastamentos decorrentes de acidentes de trabalho, realizando a mesma média aritmética (número de notificações/número de dias temos o seguinte dado), 2.07 dia de afastamento por notificação, tais números dirão alguns, “ah, apenas dois dias de afastamento, o acidente nem grave foi assim), porém, lembremos, se trata de uma média geral, e, ainda batendo na tecla do discurso do zelo pela saúde e segurança da força de trabalho, concordemos que este alarmante dado, nem ao menos deveria existir? Ou não concordam?

Já em relação aos recursos desembolsados pela previdência aos/as vítimas de acidentes, nestes anos que tivemos acesso aos dados foram na ordem dos R\$ 133.579,527 (naquele dia pesquisado), seguindo a didática até aqui realizada, este dado implica em uma média aproximada de R\$ 25,69 por dia de afastamento do trabalho (número total desembolsado pela previdência/número total de afastamento), logo, uma média de R\$ 1,00 real a cada dois milésimos de segundo.

Ao destrinchar ainda mais os dados, temos as seguintes notificações no que se refere as lesões mais frequentes: a) cortes, lacerações e feridas contusas – 989.489; b) fraturas – 843.597; c) contusões, esmagamentos – 705.904; d) lesões imediatas – 430.050; e) distensões, torções – 427.425. Já no que se refere aos motivos dos afastamentos solicitados, temos: a) acidentes de trabalho – 1.377.48; b) doenças – 723.209; c) outras causas – 14.830. Neste sentido, segundo apontam os dados em relação as lesões mais frequentes estão relacionadas ao sistema muscular e esquelético, o que levantamos como hipótese que foram oriundas de quedas, quedas de objetos sobre o corpo, colisões com outros objetos, corpo ou membro prensado entre dois objetos (todos estes aqui mencionados são riscos à qual estão expostos os trabalhadores portuários), movimentos repetitivos, entre outros. Bem como, em relação ao motivo da solicitação dos afastamentos, a imensa maioria está relacionada a acidentes de trabalho, seguido de doenças ocupacionais.

Dando continuidade à exposição dos dados, ilustraremos agora, os setores econômicos em que mais se registraram notificações de acidentes: 1) atendimento hospitalar – 547.934; 2) comércio varejista, supermercados – 197.714; 3) transporte rodoviário de cargas – 135.182; 4) construção civil – 128.681. Outrora, em relação aos municípios em que mais foram registradas as notificações, destacamos: 1) São Paulo/SP – 134.726; 2) Rio de Janeiro/RJ – 43.546; 3) Manaus/AM – 25.750; 4) Salvador/BA – 24.949; 5) Brasília/DF – 22.886. Frente a estes dados podemos perceber que o setor hospitalar é o que mais houve notificação de acidentes de trabalho, dentre os possíveis acidentes neste setor podemos destacar: cortes, lacerações e feridas contusas, justamente, as lesões que foram notificadas como mais frequentes, tais acidentes podem ser decorridos de perfurações com agulhas, cortes com o bisturi etc.

Mencionamos ainda, o ramo do comércio varejista, de supermercados e hipermercados, neste setor é “comum”: os cortes, contusões, fraturas, oriundas de quedas, levantamento de peso, posturas incomôdas, entre outras. Por fim ressaltamos o setor da construção civil, em que os trabalhadores deste setor estão expostos ao constante risco de ocorrência de todos os acidentes e lesões acima destacados, uma vez que se trata de um ambiente de trabalho insalubre e perigoso, podendo ocorrer quedas de altura, queda de objetos sobre os trabalhadores, colisões etc. Já em relação os estados em que mais ocorreram acidentes notificados, temos como

primeiro o estado de São Paulo, seguido do Rio de Janeiro, exatamente, dois dos três estados mais populosos do Brasil.

Ainda em relação a não manifestação de sua dor, pensemos nos inúmeros remédios, psicotrópicos que são receitados cujo objetivo principal é “omitir a dor”, por um período x de tempo para que esta força laboral retorne a suas atividades produtivas o mais rápido possível. Lembremos aqui, do documentário “*Carne e osso*”, que em determinado momento, uma das trabalhadoras entrevistadas atribuiu ao médico do trabalho de um dos frigoríficos de “doutor diclofenaco”¹⁶⁰. Sem mencionar ainda nos casos mais eloquentes, em que o/a trabalhador/ra se vê obrigado a ir desenvolver suas atividades mesmo com o diagnóstico de uma doença A ou B. Questionamos vocês interlocutores/ras, já vivenciaram esta realidade?

Todas estas contradições, imposições, condições de trabalho, realidade vivenciada pela classe laboral não apenas brasileira, mas também, mundial repercutem diretamente em distintas consequências, nos distintos seres que compõem a força de trabalho seja no âmbito da produção, como na reprodução da sua vida. Caso o/a acidentado/da, ou adoecido/da seja contribuinte do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS), lhe é de direito a solicitação do auxílio-doença, auxílio previdenciário, ou ainda, em caso de óbito, seus dependentes diretos podem solicitar a pensão por morte, no entanto, lembramos, o valor do benefício é inferior ao recebido.

Outrora, caso não seja contribuinte esteja na informalidade, subcontratação este/esta acidentado/acidentada, adoecido/adoecida e/ou seus dependentes ficarão ao limbo da própria sorte, tendo de se “virar” no sentido mais estrito do termo para poder satisfazer suas necessidades. Neste contexto, é mister destacar, que a questão que circundam as análises em saúde da força de trabalho temos de as realizar no interior da relação dialética e histórica entre doença e saúde, bem como na relação entre produção e reprodução da vida, ou seja, necessitamos:

... apreender a saúde numa perspectiva da totalidade. Considerando que reconhecem a **dimensão social da saúde** sem ignorar a importância de sua base biológica, do caráter incomprimível, assim como sua dimensão singular/individual, ainda que a predominância ontológica seja coletiva (com a decisiva mediação das classes sociais). (SOUZA, 2020, p. 184). (Grifo nosso).

¹⁶⁰ O diclofenaco é um remédio com ação analgésica e anti-inflamatória. Ou seja, é muito receitado quando o principal sintoma são dores no corpo. Justamente, frente a carga de trabalho, ritmo de trabalho, intensidade de trabalho, são os sintomas mais manifestados por trabalhadores e trabalhadoras da *dessossa de carne*.

Ao retornarmos à citação acima, algo nos chama atenção, o apontamento em que o autor realiza sobre a dimensão/determinação social da saúde. O que o mesmo está querendo nos transmitir? Justamente, a concepção de saúde expressa lá nos anos 1986, durante a 8º Conferência Nacional da Saúde, ou seja, é necessário que entendamos a saúde para além dos fatores biológicos, para além da ausência de doença física. Logo, a partir de então, ou ao menos deveria, “A saúde humana ganha seus contornos individual e coletivamente, transitando em vários níveis e de diversas formas, dependendo das relações sociais estabelecidas, em especial as relações sociais de produção”. (SOUZA, 2020, p. 176). Realizadas estas exposições, e, antes de prosseguirmos, é necessário mesmo que com brevidade dar respostas a alguns questionamentos. O que é saúde? O que é saúde do/da trabalhador/ra? O que é acidente de trabalho? E doença ocupacional? Qual a concepção de meio ambiente laboral? Do que a classe trabalhadora esta adoecendo e morrendo?

Convergingo nossas exposições ao campo da saúde ressaltamos, conforme a 8º Conferência Nacional da Saúde, e, seu conseqüente movimento de reforma sanitária trouxe em seu bojo críticas acachapantes ao Modelo Médico Privatista e Hospitalocêntrico, cujas características resumidamente falando se centram na instituição hospital, no saber médico, na divisão do corpo em partes, é, deste modelo que vem a surgir as especialidades médicas, no descobrimento da doença e possíveis formas de cura, cuja concepção tinha por base a existência ou não do diagnóstico de doença, é em crítica a esta concepção que os/as envolvidos/as na reforma sanitária e 8º Conferência, passaram a defender a necessidade de se adotar uma concepção ampla de saúde, cuja análise tem de sustentar em:

Condições alimentares, habitação, educação, renda, meio ambiente, trabalho, transporte, emprego, lazer, liberdade, acesso e posse de terra e acesso aos serviços de saúde. Sendo assim, é principalmente resultado das formas de organização social, de produção, as quais podem gerar grandes desigualdades nos níveis de vida. (BRASIL, 1986a, p. 04).

É desta concepção, que vem a ser editado o artigo nº 196 da Constituição Federal de 1988, ao dispor que “A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco da doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação”. (BRASIL, 1988). Não obstante, esta

concepção de saúde descrita lá em fins da década de 1980, enquanto uma totalidade da produção e reprodução da vida, sendo dever do estado sua promoção, tem de ser realizada por intermédio do Sistema Único de Saúde (SUS), conforme destaca o artigo nº 200 da Constituição Federal de 1988, por fim, mencionamos ainda que o SUS desde inícios da década de 1990 tem sofrido duros ataques em um amplo movimento de privatização dos serviços de saúde público.

E a saúde da força de trabalho? Resumidamente falando, se torna um tanto quanto complexo elaborar uma concepção de saúde da classe trabalhadora no interior das relações sociais de produção capitalista. Uma vez que, os distintos movimentos de transformações por qual o modo de produção capitalista passou desde os primórdios, tem imposto cada vez mais um ambiente laboral insalubre, precário, adoecedor expondo aos mais distintos riscos à sua corporeidade. Neste contexto, destacamos junto a Lourenço (2016, p. 28):

Antes de mais nada, a saúde do trabalhador só pode ser entendida a partir de um conjunto de medidas que colocam limites à ânsia do capital por mais trabalho e que envolvem a proteção e regulação do trabalho e a proteção social, portanto, somente pode ser garantida por meio da luta de classes, ou seja, apenas a força coletiva dos trabalhadores e trabalhadoras pode propulsionar os movimentos necessários para o reconhecimento dos danos no trabalho, para a luta pela preservação da vida e da saúde e pelas mudanças sociais de cariz emancipatório.

É neste contexto, de luta por melhores condições de trabalho que elencamos abaixo as principais normativas que se referem a saúde e segurança de trabalhadores e trabalhadoras. Retornando a CF de 1988 destacamos os seguintes artigos em relação ao tema em tela: art. 6º, estabelece sobre os direitos sociais inatos a cidadãos e cidadãs, dentre eles a saúde; art. 23º, é atribuição da União, Estados e Municípios desenvolver ações para o cuidado em saúde, assistência e proteção do meio ambiente; art. 200º inciso II, é competência do Sistema Único de Saúde, desenvolver ações "... de vigilância sanitária e epidemiológica, bem como as de saúde do trabalhador" (BRASIL, 1988). Lembramos ainda, da Lei Orgânica da Saúde (Lei nº 8.080/1990) a mesma dispõe sobre a promoção, proteção e recuperação da saúde: art. 6º inciso II alínea c, reforça a atribuição do SUS no que se refere as ações em saúde da classe trabalhadora; art. 6º parágrafo 3º, vai nos trazer a concepção de saúde do trabalhador e da trabalhadora:

"... conjunto de atividades que se destina, através das ações de vigilância epidemiológica e sanitária, à promoção e proteção da saúde dos

trabalhadores, assim como visa à recuperação e a reabilitação da saúde dos trabalhadores submetidos aos riscos e agravos advindas das condições de trabalho”. (BRASIL, 1990).

Portaria nº 1969/GM/MS de 25 de outubro de 2001, que dentre outros dispositivos traz a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), de extrema importância para a abertura/preenchimento da Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT), a portaria traz ainda a concepção de acidente de trabalho, doença do trabalho, Classificação Brasileira de Ocupações (CBO). Nosso campo de estudo, o trabalho portuário está classificado sob os seguintes números: agente da guarda portaria – 5173.35; chefe de operações portuárias – 3426.10; conferente portuário – 4162.15; estivador – 7832.20, dentre outros. (BRASIL, 2010).

Destacamos ainda, a Norma Operacional de Saúde do Trabalhador (NOST-SUS) de 1996, é responsável por orientar e instrumentalizar as ações de proteção à saúde e segurança da força de trabalho. Portaria nº 1679/2002, esta tem por objetivo realizar a estruturação da Rede Nacional de Atenção Integral à Saúde da Classe Trabalhadora, em seu art. 3º traz que deverão serem organizadas e implantadas no território nacional: I – ações de rede de atenção básica e no Programa Saúde da Família (PSF); II – rede de Centros de Referência em Saúde do Trabalhador (CEREST); e, III – ações na rede assistencial média e alta complexidade no SUS. Sobre o CEREST, é importante destacar, que o mesmo vem a se tornar um importante veículo para a “... luta em defesa por melhores condições de trabalho e saúde do trabalhador e trabalhadora, no entanto, muito ainda tem a se avançar na luta”. (NUNES, 2018). Poderíamos aqui citar outros marcos normativos, entretanto, para prosseguir com nossas exposições vamos focar em dois principais, a Consolidação das Leis Trabalhistas de 1943, alterada pela Contrarreforma Trabalhista de 2017 e as Normas Regulamentadoras de Saúde e Segurança no Trabalho (NR's).

Muito falamos sobre a CLT, seu contexto de promulgação e alguns de seus dispostos. Com relação à saúde da força de trabalho, nesta consolidação (a de 1943), razoáveis (numericamente falando) eram os artigos que versavam sobre o tema. Alguns destes foram revogados ao longo da história, dentre estes destacamos: art. 165º que dispunha sobre a obrigatoriedade das empresas em fornecerem de forma gratuita equipamentos de proteção individual a seus trabalhadores e trabalhadoras (este agora é tema de uma NR específica, a Norma Regulamentadora nº 6); art. 185º, em espaços laborais que emitam gases, poeiras nocivas à saúde da força de trabalho,

cabe as empresas tomarem medidas de proteção para inibir a inalação destes agentes, entre outros artigos. Com relação a atual legislação trabalhista destacamos os artigos que versam sobre a temática aqui levantada: art. 611-B inciso XVII, “constituem objeto ilícito de convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho de trabalho, exclusivamente a supressão ou a redução dos seguintes direitos: normas de saúde, higiene e segurança do trabalho...” (BRASIL, 2017a), e, em seu parágrafo único estipula que para os efeitos da citada lei, não são considerados enquanto normas de segurança, higiene e saúde os horários de duração do trabalho e o respectivo intervalo para descanso e alimentação.

Ao responderem a nosso questionário um dos estivadores de Itajaí, nos relatou que trabalha seis horas por dia e que possui trinta minutos de intervalo, já outro, destacou que sua jornada de trabalho é de seis horas ininterruptas, no entanto, o mesmo sai 30 minutos mais cedo, justamente por não fazer pausa para descanso e alimentação. Ambos destacaram ainda, que são quatro os períodos de trabalho no porto de Itajaí: 1) das sete da manhã há uma hora da tarde, 2) de uma hora da tarde até às 19 horas da noite, 3) das 19 a uma da manhã, e, 4) de uma da manhã à sete da manhã. Frente a esta realidade vivenciada pelos portuários Itajaienses e grande parcela da força laboral brasileira, o artigo acima mencionado em seu parágrafo único, fere diretamente os direitos da classe trabalhadora, uma vez que não levar em consideração o turno de trabalho e o intervalo para alimentação, não é senão, reduzir a concepção que se tem de saúde da força de trabalho, ou seja, as normas de saúde e segurança se aplicam apenas a hora em que está se desenvolvendo suas atividades.

Lembramos ainda, do art. 75-E ao dispor que cabe ao empregador realizar as atividades de instrução da força de trabalho, no que se refere as medidas de prevenção de acidentes e doenças do trabalho, e, em seu parágrafo único estabelece que os trabalhadores e trabalhadoras têm de assinar um termo de responsabilidade, em que deve se comprometer a respeitar as normas impostas pela empresa contratante. Ao assinar tal termo, pressupõe dizer que estes trabalhadores/ras estão quer queiram, saibam ou não concordando com as condições de trabalho a qual estão expostos e expostas. Conforme vimos acima, alguns artigos trazem um zelo pela saúde e segurança da força de trabalho, entretanto, isto em nada pressupõe dizer que os artigos estejam sendo respeitados pelos empregadores. E porque, advogamos esta

tese? Os dados anteriormente por nós extraídos do Observatório Digital de Saúde e Segurança, nos fazem levantar esta hipótese real e preocupante.

Dito isto, é salutar divulgar que a contrarreforma trabalhista de 2017, e suas profundas alterações que em nada significou uma segurança e respeito à saúde da classe trabalhadora, pelo contrário. O que nos faz questionar, se em momentos anteriores, ressaltamos que de acordo com a Carta Magna a saúde é um direito de todos e todas os cidadãos e cidadãs, estaria a contrarreforma trabalhista ferindo a lei maior que rege o país? A resposta, a nosso entendimento é um sim. Ou seja “... verifica-se que o objetivo da nova lei é desconstruir a estrutura constitucional e infraconstitucional de proteção à saúde do trabalhador, por meio de regras explícitas nesta direção, que diminuem a incidência das normas redutoras dos riscos inerentes à saúde e segurança no trabalho” (DAMASCENO, BATISTA e OLIVEIRA, 2021, p.16).

Por fim, traremos breves exposições sobre as normas regulamentadoras em saúde e segurança do trabalho. As NR's complementam a CLT, e, foram instituídas após a edição da Lei nº 6.514, de 22 de dezembro de 1977. Tal lei, traz alterações no Capítulo V Título II da CLT, que dispõe sobre a segurança e medicina do trabalho. As NR's são regras a serem respeitadas por empregadores e força de trabalho, cujo objetivo principal é, proporcionar a classe trabalhadora um ambiente de labor “seguro” e “livre”¹⁶¹ da ocorrência de acidentes e doenças ocupacionais. As normas regulamentadoras, foram de fato materializadas, após a edição da Portaria MTB nº 3.214, de 8 de junho de 1978. Nesta portaria, foram criadas 38 normas, dentre elas destacamos: NR.1 – disposições gerais; NR.2 – inspeção prévia; NR.3 – embargo e intervenção; NR.4 – serviços especializados em saúde e medicina do trabalho; NR.5 – comissão interna de prevenção de acidentes; NR.6 – equipamentos de proteção individual, entre outras.

Na atualidade (2023), existem ao todo 37 normas regulamentadoras, eram 38, porém, dentro dos ataques ocorridos ao longo do governo Bolsonaro (2019-2022), a classe trabalhadora, este veio a revogar uma importante norma, por intermédio da Portaria SEPRT¹⁶² nº 915, de 30 de julho de 2019, trata-se, da Nr. 2 – Dispunha sobre

¹⁶¹ Colocamos aspas propositalmente, pois, este dito ambiente de trabalho dito seguro e livre, se trata apenas de uma cortina, uma falácia, que tem por objetivo ainda, esconder as formas de exploração e exposição da força de trabalho aos riscos inerentes ao ambiente laboral. Nossas exposições se confirmam, se voltarmos páginas atrás e nos depararmos com os dados apresentados sobre os acidentes de trabalho e doenças ocupacionais.

¹⁶² Secretaria Especial de Previdência e Trabalho. Se trata do antigo Ministério do Trabalho que foi “rebaixado” pelo ex presidente Jair Bolsonaro, à uma secretaria subordinada ao Ministério da Economia. Com a posse do presidente eleito Luís Inácio LULA da Silva em janeiro de 2023, a pasta do Ministério do Trabalho e Emprego foi recriada.

a inspeção prévia. Ainda dentro deste pacote de ataques, a equipe do então presidente Bolsonaro, chefiada pelo seu ministro da economia, Paulo Guedes, realizou alterações em outras normas, entre elas citamos: NR.1 – disposições gerais; NR.5 – comissão interna de prevenção de acidentes; NR.7 – saúde ocupacional; NR.9 – avaliação e controle de riscos ocupacionais, bem como, a NR. 29 – trabalho portuário, entre outras.

Notemos, as NR's alteradas não foram obra do acaso, ou no discurso deles que estavam por demais ultrapassadas, mas sim, "foram escolhidas a dedos", e porque destacamos este ponto, se tratam daquilo que chamamos de "espinha dorsal" das normas de prevenção em saúde e segurança do trabalhador e trabalhadora, uma vez que se tratam de normas gerais, intrínsecas a todos os setores laborais, a exemplo, a NR.1 e NR.5. Voltemos aqui a um ponto, ou melhor, a um questionamento, qual o objetivo por detrás de tais alterações e revogação? Redução nos custos dos empregadores com a força de trabalho, transformando diretamente o ambiente de trabalho ainda mais insalubre, precário, adoecedor e homicida. Isto que aqui, nem estamos acrescentando uma preocupante realidade, e, que está também relacionada ao mundo do trabalho, os alarmantes dados de suicídios.

Sobre este tema, um importante parêntese tem de ser aberto Dejours (S/d), ressalta que o ato do suicídio nada tem de atual, e aqui também, tenha a estar relacionado diretamente com a subnotificação, é a ocorrência de suicídios nos próprios espaços laborais. "O fato de as pessoas irem suicidar-se no local de trabalho tem obviamente um significado. É uma mensagem extremamente brutal, a pior do que se possa imaginar, mas não é uma chantagem, porque essas pessoas não ganham nada com o seu suicídio". (Idem).

Pelo contrário, quem sofre as perdas são seus dependentes, demais familiares e amigos. Para o capital "tanto faz, como fez", pois, aquele que se suicidou, "aquela peça da engrenagem" da produção do valor e do mais-valor, facilmente será trocada por outra que está disponível no mercado. Do capital não haverá sequer o derramamento de uma lágrima. Ressaltamos, o ato do suicídio, está associado a totalidade da vida social, ou seja, a esfera laboral (desemprego, baixa remuneração, assédio moral, sexual etc.) como também, a esfera da vida domiciliar (relações conjugais, familiares, episódios depressivos, violência doméstica, violência sexual, entre outras.) apenas para ilustrarmos esta realidade, segundo a Organização Mundial da Saúde, por ano são aproximadamente 700 mil suicídios no mundo.

Realizado o debate até aqui exposto, sobre as NR's estas que deveriam ser o "escopo", a base para a promoção da saúde e segurança da classe trabalhadora, abrem pressupostos mais do que reais, para defendermos o inverso, principalmente em setores de trabalho, que estas já defasadas normas não são respeitadas. Muito falamos até aqui, e teremos de falar ainda mais, visto a importância do tema, principalmente no que se refere a acidentes de trabalho e doenças ocupacionais, mas antes de partimos, qual a concepção que temos de acidentes de trabalho e de doenças ocupacionais?

Conforme conceitua a Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991 em seu art. 19º, acidente de trabalho é aquele que ocorre "... pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou do empregador doméstico ou pelo exercício do trabalho dos segurados (...), provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho". (BRASIL, 1991). Lembra-se ainda, que está incluso na concepção de acidente de trabalho, aquele que ocorre no trajeto casa-trabalho-casa. Ainda neste tocante, mencionamos a MP nº 905 de 2019 (denominada de carteira verde e amarela), a mesma não chegou a ser aprovada, entretanto, tinha por objetivo reduzir ainda mais os direitos da classe trabalhadora, dentre eles o acima citado, ou seja, retirar da concepção de acidente de trabalho, aqueles ocorridos durante o trajeto residência-trabalho-residência.

Em relação as doenças ocupacionais, estão dispostas no art. 20º incisos I e II da lei acima mencionada, tal artigo distingue doença profissional (inciso I) e doença do trabalho (inciso II). Em relação a doença profissional a lei assim conceitua "... é a produzida ou desencadeada pelo exercício do trabalho peculiar a determinada atividade e constante respectiva relação elaborada pelo Ministério do Trabalho e da Previdência Social". (BRASIL, 1991). Já em relação a doença do trabalho é aquela "... adquirida ou desencadeada em função de condições especiais em que o trabalho é realizado e com ele se relacione diretamente, constante da relação mencionada no inciso I". (Idem). Ainda no que se refere a tais concepções, é mister ressaltar os destaques realizados por Monteiro e Bertagni (2010, p. 45):

Enquanto as doenças profissionais resultam de risco específico direto (característico do ramo de atividade), as doenças do trabalho têm como causa ou concausa o risco específico direto. Assim por exemplo, uma bronquite asmática normalmente provém de um risco genérico e pode acometer qualquer pessoa. Mas se o trabalhador exercer sua atividade sob condições especiais, o risco genérico transforma-se em risco específico indireto.

Ainda sobre o tema, temos as doenças que não estão relacionadas diretamente ao desenvolvimento das atividades laborais, entretanto, a depender das condições de trabalho, tipo de alimentação etc, tais doenças podem vir a se desenvolver na corporeidade da força de trabalho, dentre estas podemos citar: as doenças gastrointestinais, cardiovasculares, dores na bexiga, doenças hereditárias, degenerativas. São aquelas doenças que não implicam na incapacidade para o labor, muito embora, a depender da patologia, pode incidir em uma redução do ritmo, redução da capacidade, incapacidade de laborar em determinados setores e locais. Ainda no rol de doenças, ditas como não relacionadas ao trabalho estão as doenças endêmicas, são aquelas que ocorrem em determinado território ou região, durante um certo espaço de tempo.

É obvio não ser ato inocente naturalizar doenças coletivas em trabalhadores classificando-as como 'doenças profissionais ou ocupacionais'. O substrato dessas e de outras classificadas como relacionadas ao trabalho é o mesmo: a violência estrutural das relações sociais do trabalho no modo de produção capitalista e de classe.

Os adoecimentos e as doenças provocadas pela morbidez das relações sociais do trabalho contemporâneo atingem indistintamente trabalhadores fabris e não fabris, porque de um lado a automação microeletrônica, com poucas exceções, tornou-as sedentárias e parecidas, de outro porque a administração do trabalho nos dois setores está assentada no controle microeletrônico panóptico comum do trabalho e da produtividade de cada trabalhador. (RIBEIRO, 2015, p. 79).

Frente a este contexto, o que vem a se configurar enquanto meio ambiente de trabalho seguro?

Tal questionamento não vem do nada, o realizamos a partir das exposições de Oliveira (2011) e Inácio (2017). O primeiro realiza um questionamento de suma importância, e, que nos leva também a analisar, não seria o meio ambiente de trabalho quem está adoecido e adoecendo quem nele labora? Já Inácio (2017), conforme já destacamos em outro momento, ressalta com toda sua robustez crítica, a força de trabalho está diuturnamente em seus espaços laborais, expostas a um "Estado acidente". É salutar lembrar ainda, se em momentos anteriores defendemos que as análises em saúde da classe trabalhadora têm de levar em consideração a totalidade da vida social, aqui ao considerarmos, sobre o meio ambiente de trabalho não é diferente. Para exemplificar, utilizaremos o caso da Covid-19. O contágio do vírus não se dava apenas no ambiente de labor, mas também, no transporte coletivo, no mercado, na rua, até mesmo dentro de sua própria residência. Logo, a proteção à

saúde do trabalhador e da trabalhadora, está também, associada a estar protegida no meio ambiente em geral.

Esta concepção de ambiente laboral, teve por base os dispostos contidos na Convenção nº 148 e 155 da OIT, Constituição Federal do Brasil de 1988, Consolidação das Leis Trabalhistas de 1943, entre outros marcos regulatórios. Frente ao exposto, defendemos que um ambiente de trabalho, ambiente doméstico e ambiente geral que garanta a integridade física e mental da força de trabalho, é, aquele que ao longo da produção e reprodução de sua vida proporcione, a esta classe historicamente aviltada, degradada, dilacerada, “assassinada” exerça suas atividades laborais e de lazer com segurança e amparada nos direitos historicamente conquistados, e, constantemente atacados. Eis o motivo, pelo qual se torna extremamente difícil trazer uma conceituação fechada de ambiente seguro para a classe trabalhadora, pois, diante de tudo que foi exposto até o presente momento, não se trata apenas de ambiente de trabalho, temos de levar também em consideração, direitos, tempo de jornada de trabalho naquele ambiente e em que condições, tempo de lazer, entre outros condicionantes, bem como, temos de acrescentar ainda o contexto sócio-histórico em que se vive.

4.5 O PROCESSO LABORAL NOS PORTOS E A SAÚDE DA FORÇA DE TRABALHO PORTUÁRIA.

No subitem anterior, realizamos um diálogo crítico sobre a precarização do trabalho, concepção de saúde, saúde e segurança da classe trabalhadora, acidentes e doenças do trabalho e meio ambiente de trabalho. Bem como, como didática de ilustrar os agravos da precarização de trabalho sobre o corpo da pessoa trabalhadora, trouxemos dados do observatório de saúde e segurança do trabalhador no que se refere a acidentes de trabalho, parte do corpo atingida, entre outros dados. Agora, nossa intenção neste subitem, é realizar uma análise sobre os riscos à qual está exposta a força de trabalho portuária, porém, antes de realizar tal exposição, é necessário num primeiro momento uma descrição sobre a concepção de saúde e segurança no ambiente laboral portuário, e, posteriormente uma breve descrição sobre as normas regulamentadoras de saúde e segurança a serem respeitadas por empregadores e trabalhadores/ras nos portos nacionais, dando um especial destaque a NR.29, a norma regulamentadora específica do trabalho portuário.

Não raro foram os momentos ao longo desta pesquisa, que destacamos o nível de complexidade que envolve o processo laboral de movimentação e armazenagem de mercadorias nos portos. Bem como, ressaltamos que se trata de um ledô engano, quem imagina que pós década de 1970, com a introdução dos contêineres e de novas tecnologias tal complexidade tenha diminuído, ou então até parado de existir. Muito pelo contrário, ela se acirrou ainda mais, uma vez que a força de trabalho portuária tem agora de se aliar, se adequar, se subsumir as máquinas que ora passam a operar, se adequar e subsumir a seu ritmo incansável, se adequar ao nível de atenção que exigem, se adequar a novos espaços laborais, a novas normativas, cursos de capacitação, dentre outras condicionalidades.

Frente a esta realidade, aquelas doenças ocupacionais inerentes ao labor portuário antes do movimento de modernização dos portos como: traumas nos membros inferiores e superiores, quedas de altura, doenças osteomusculares, dores na região lombar, nos ombros, fadiga, entre outras, passaram, a conviver também com o aparecimento de outras doenças e acidentes de trabalho, tais quais podemos mencionar: doenças relacionadas a saúde mental (estresse, depressão), bem como, queda de contêineres sobre a pessoa trabalhadora, atropelamentos visto o ritmo constante de máquinas e caminhões operando no cais etc.

Frente a isto, diversos são os riscos à qual estão expostos trabalhadores e trabalhadoras nos portos, sendo estes riscos de distintas naturezas: física, biológica, ocupacional, química e ergonômica dentre eles citamos: ruídos, vibrações, queda de contêineres e outros objetos, queda ao mar, exposição ao sol, chuva, ventos, queda de altura, trabalho em espaços confinados, manipulação de materiais perigosos, entre outros. É frente a esta realidade que no início de nossas exposições defendemos a tese, de que o labor portuário e seu entorno é extremamente complexo, tornando, complexo também, os estudos em saúde e segurança desta parcela da força de trabalho.

A exposição aos riscos e o reconhecimento por parte desta força de trabalho, foi um dos pontos por nós questionados nas conversas realizadas com os trabalhadores portuários Itajaienses. Dentre os que conversamos dois se destacaram por suas respostas: o primeiro, destacou a existência de diversos riscos à sua saúde, logo, por conseguinte, sua saúde e segurança está em risco, ou seja, não se sente seguro no espaço laboral portuário. Outrora o segundo, apesar de ter relatado que se sente seguro em seu ambiente laboral, nos apontou a existência de diversos riscos

que coloca em risco sua saúde e segurança. Contraditória a resposta ou não, o fato é que há por parte da força de trabalho o reconhecimento da existência de riscos à sua corporeidade.

Para adensar ainda mais nossas exposições, destacamos uma realidade detectada pelas pesquisas realizadas por Dutra (2013) e Tucci (2015), tais pesquisas identificaram o uso de álcool e drogas entre os trabalhadores entrevistados, sendo o álcool o mais apontado, seguido da maconha. Não entraremos no mérito de julgar o uso de álcool e outras drogas, o que mais importa é o motivo pelo qual leva a utilizar tais substâncias, bem como os efeitos posteriores ao uso das mesmas, e, por se tratar de um espaço laboral rodeado de riscos, laborar sobre o efeito de álcool ou drogas, aumenta ainda mais o risco da ocorrência de acidentes. Em momentos anteriores, ressaltamos a utilização por parte da força de trabalho “ideologias defensivas”, seja para esconder o adoecimento, a dor, seja, para aguentar a carga de trabalho, as condições de trabalho. A utilização de tais substâncias pode ser uma dessas “ideologias”. Se estão certos ou não por se utilizarem de tais substâncias, não vem a ser num primeiro momento o ponto fulcral do diálogo, o fato é que o debate tem de ser realizado com maior tenacidade, ou seja, o de onde? Para onde? Que os leva a utilizá-las, e aqui já deixamos um apontamento para pesquisas futuras.

Por suas propriedades farmacológicas, o uso da maconha tende a relaxar e deixar o usuário em estado introspectivo e desatento. No ambiente portuário, com máquinas gigantescas, os efeitos derivados do uso da droga durante a jornada de trabalho, pode contribuir para a intensificação dos riscos à saúde e à vida dos trabalhadores e seus colegas. (DUTRA, 2013, p. 33).

Realizada esta breve exposição, sobre os riscos inerentes ao labor portuário, é que se manifesta de suma importância o treinamento em saúde e segurança da força de trabalho portuária. Diversos são os cursos de treinamento por qual a força de trabalho portuária tem de passar para adentrar no labor portuário, dentre eles destacamos: multifuncionalidade, operação de transtêineres e portêineres, curso básico de conserto de carga, operação de guindaste de bordo, inglês técnico para o trabalho portuário, entre outros. Ressaltamos que todos estes cursos, são de responsabilidade dos OGMO's, operadores portuários e terminais portuários de uso privativo (quando fora da área do porto organizado). Ainda em relação aos cursos a serem realizados pela força de trabalho portuária estão os das Normas Regulamentadoras, que podem somar 16 cursos, entretanto, uma é indispensável de

ser realizado, inerente a todas as atividades que laboram nos portos, a NR.29. Antes de nos atermos a esta norma em específico, descreveremos brevemente, as normas que circundam o ambiente portuário. A realização dos cursos das NR's, foi um ponto por nós abordados no questionário aplicado aos trabalhadores do porto de Itajaí. Ao serem questionados se os mesmos realizavam trabalho em altura, trabalho em espaços confinados, se operavam máquinas, se manipulavam cargas perigosas, entre outros, e caso a resposta fosse positiva, questionamos também, se estes haviam realizado os cursos das NR's, correlatas a estas atividades, a resposta de todos os trabalhadores foi positiva. Dito isto, descreveremos agora, as principais normas a serem realizadas pelos trabalhadores.

A norma regulamentadora nº6, dispõe sobre a utilização dos equipamentos de proteção individual (EPI), a mesma foi aprovada pela Portaria MTB nº 3.214, de 08 de junho de 1978, cujo objetivo era ratificar, naquele contexto (década de 1970), os artigos 166 e 167 da Consolidação das Leis Trabalhistas de 1943. Relembramos ainda, que a NR. 6, não é exclusiva do setor portuário, a força de trabalho que labora nos frigoríficos, construção civil, canaviais, mineração, plataformas de petróleo, entre outras, também tem a obrigatoriedade de realizar tal curso. Da década de 1970 até os dias atuais, a norma regulamentadora sobre os equipamentos de proteção sofreu 21 alterações, em seu item 6.1.1, a referida norma traz a concepção de equipamento individual de trabalho, é "... todo aquele composto por vários dispositivos, que o fabricante tenha associado contra um ou mais riscos que possam ocorrer simultaneamente e que seja suscetíveis de ameaçar a segurança e saúde no trabalho" (BRASIL, 2018), a mesma estabelece ainda que é dever da empresa contratante, fornecer gratuitamente os EPI's a seus trabalhadores e trabalhadoras.

A norma regulamentadora nº 12, versa sobre a segurança no trabalho com máquinas e equipamentos, assim como a norma anterior foi publicada originalmente com a edição da portaria acima mencionada, cujo objetivo era dar normativas aos artigos 184, 185 e 186 da CLT. Com o contínuo movimento de desenvolvimento das forças produtivas, modernização das máquinas e equipamentos utilizados nos ambientes laborais, a NR.12 sofreu alterações de lá até cá. Sendo a última delas em 30 de julho de 2019, por intermédio da Portaria SEPRT nº 916. Esta última alteração na referida norma, foi realizada uma alteração de aproximadamente 20% das exigências contidas até então. No texto anterior listavam 504 exigências, neste de 2019, reduziu para 410. Tal redução significará segundo discursa o Ministério da

Economia uma redução nos gastos de aproximadamente R\$ 45 bilhões. A exposição destes dados por parte de um órgão do governo, comprovam nossas teses que vemos postulando desde o início desta pesquisa, ou seja, do Estado agindo como serviçal do capital, bem como, a revisão das NR's realizadas ao longo do governo Bolsonaro, objetivou atender os históricos anseios do capital, reduzir seus custos com a força de trabalho, inclusive aqueles que teriam de serem empregados na proteção à saúde e segurança da classe trabalhadora.

A norma regulamentadora nº 15, dispõe as atividades realizadas em locais insalubres, e, também, foi editada lá em 1978 pela Portaria MTB nº 3.214, e, assim como as demais, teve por objetivo regulamentar alguns artigos da CLT, neste caso, os artigos 189 a 196. A norma estabelece, caso sejam consideradas atividades insalubres, é dever da empresa contratante o pagamento de um adicional de insalubridade a força de trabalho que naqueles locais desempenham suas atividades, tal adicional seria uma forma de “reparar”, estas condições de trabalho que ofertam danos a corporeidade da força de trabalho. Assim, como as normas anteriormente citadas, esta que está em debate, sofreu algumas alterações. Sendo a última delas em 2019, com a edição da Portaria nº 1.359, de 09 de dezembro de 2019. Dentre as atividades consideradas insalubres segundo a NR.15, destacamos: exposição a ruídos, exposição a vibração contínua, operação com radiação ionizante, trabalho em condições hiperbáricas, manipulação de agentes químicos, dentre outras. (BRASIL, 2021). Logo, considerar-se-ia, de acordo com a norma acima mencionada, que o labor portuário é considerado uma atividade laboral insalubre.

Em relação a norma regulamentadora nº 16, que versa sobre as atividades e operações perigosas, a exemplo das anteriores, foi também editada pela primeira vez no ano de 1978, deu normativas a determinados artigos da CLT a saber, os artigos 193 a 196. Tal norma, assim como a norma anterior (insalubridade), possui uma cláusula em que estipula a obrigatoriedade de um adicional na remuneração por atividades consideradas perigosas a força de trabalho. Desde sua publicação em 1978, a NR.16 sofreu dez atualizações, sendo a última delas no “pacotão” de revisões realizadas pela equipe do presidente Bolsonaro, por intermédio da Portaria SEPRT nº 1.357, de 09 de dezembro de 2019. O anexo I da referida norma, nos traz as atividades laborais que são consideradas perigosas, dentre elas destacamos: operações com cargas explosivas, operação com materiais inflamáveis, radioativos etc. (BRASIL, 2019).

A norma regulamentadora nº 17, dispõe sobre a ergonomia, e foi instituída pela primeira vez, na já aqui mencionada portaria de 1978, cujo objetivo foi dar validade aos artigos 175, 176, 178, 192 e 199 da CLT. Se trata talvez, de uma das mais importantes normas em saúde e segurança no trabalho, inclusive, no setor portuário, ao estabelecer que a análise em saúde da força de trabalho, no que se refere a ergonomia tem de levar em consideração, toda e quaisquer condições de trabalho que se associam “...ao levantamento, transporte e descarga de materiais, ao mobiliário dos postos de trabalho, ao trabalho com máquinas, equipamentos e ferramentas manuais, às condições de conforto no ambiente de trabalho e a própria organização do trabalho”. (BRASIL, 2021f). Assim como as demais normas anteriormente mencionadas, a NR.17 passou por diversas alterações desde a década de 1970, sendo a última delas em 2021, após a publicação da Portaria SEPRT nº 423. O novo texto trouxe uma “novidade”, a necessidade de se realizar uma Avaliação Ergonômica do Trabalho (AET), por fim, sinalizamos ainda, a menção que o texto da NR traz sobre o levantamento de cargas, passa-se a partir de então, a ter de se utilizar equipamentos de içar: carrinhos, empilhadeiras etc.

Entretanto, ressaltamos aqui dois pontos: a) não é por estarem previstas em lei que a referida norma esteja sendo respeitada; e, b) não nos enganemos, principalmente em relação a preferência por se utilizar equipamentos de içar cargas, nada tem a ver com a preocupação com a integridade do corpo da pessoa trabalhadora, mas sim, com o aumento da produtividade, uma vez que uma empilhadeira por exemplo, possui capacidade de transportar mais cargas do que um ser humano. Ilustremos, em momentos anteriores desta pesquisa, colocamos uma figura 62, em que aparece um trabalhador portuário carregando quatro sacas de café sobre suas costas, agora, com uma empilhadeira suporta o carregamento de 10, 20 sacas sobre um palets de madeira. Ou seja, não aumenta apenas a produtividade, como também, proporciona a redução do número de trabalhadores/ras, reduzindo desta forma o custo dos operadores portuários com a movimentação de mercadorias.

A norma regulamentadora nº 33, dispõe sobre as normas de segurança e saúde para atividades realizadas em espaços confinados (aqui podemos incluir o trabalho nos porões das embarcações). Foi instituída pela primeira vez no ano de 2006, pela Portaria MTE nº 202, e, alterada em 2022, por intermédio da Portaria SEPRT nº 1690. De acordo com o texto, a norma considera espaços confinados todo e qualquer ambiente de trabalho que não foi projetado para a permanência contínua de pessoas,

espaços com locais limitados para entrada e saída de seres humanos e espaços em que exista a presença de atmosfera perigosa. As alterações realizadas pela portaria de 2022, ficaram na esfera das competências de vigias e supervisores, gerenciamento de riscos nos espaços confinados, sinalização de segurança, dentre outras. Lembramos ainda, que alguns dos dispostos elencados na NR.33, já estavam previstos na NR.10 (segurança em instalações e serviços elétricos), NR.18 (trabalho na construção civil) e NR.29 (trabalho portuário).

A norma regulamentadora nº35, traz as normas a serem seguidas nos trabalhos em altura, publicada pela primeira vez em 23 de março de 2012, via Portaria SIT nº 313. A mesma vem a ser editada frente ao alarmante número de acidentes com queda de trabalhadores de altura. Tal norma é exigência para a força de trabalho que labora nos portos, na construção civil, montagem e desmontagem de estruturas, trabalho com eletricidade, entre outros. Assim como as demais normas aqui destacadas, a NR.35 também sofreu algumas alterações, sendo a última delas em 30 de julho de 2019, com a publicação da Portaria SEPRT nº 915. O novo texto traz ainda mais ênfase sobre a responsabilidade dos empregadores em realizar estudos sobre as causas que levaram a acidentes com queda da força de trabalho, bem como desenvolver ações que impeçam a ocorrência de novos acidentes. Ainda segundo a referida norma, considerar-se-á trabalho em altura, aqueles que são realizados a mais de dois metros de altura.

A atividade laboral em altura, ocorrem em locais perigosos e insalubres, destacando o setor portuário como exemplo, já mencionamos que as mesmas ocorrem tanto no período matutino, vespertino e noturno. Sendo o turno noturno, um dos mais propícios a ocorrência de acidentes de trabalho, pois, o trabalho durante a noite/madrugada afeta substancialmente a qualidade do sono da força de trabalho, podendo "... apresentar consequências como aumento da sonolência no período de trabalho causando acidentes, desinteresse, ansiedade, irritabilidade, perda da eficiência e estresse". (GORSKI, 2012, p. 06). O labor no turno noturno, implica ainda em outras consequências sobre a corporeidade da classe trabalhadora. Podendo acarretar o desenvolvimento de doenças vasculares, intestinais, distúrbios gástricos etc. E, aqui retornamos a um debate já realizado anteriormente, o uso de álcool e drogas por parte da força e trabalho e suas implicações sobre o desenvolvimento de suas atividades e saúde.

A NR.29, específica do trabalho portuário foi publicada pela primeira vez em 17 de dezembro de 1997, com a publicação da Portaria SSST nº 53, e, assim como todas as outras sofreram alterações desde quando foi publicada, sendo a última delas, após a edição da Portaria SERTP nº 4.219, de 20 de dezembro de 2020. Ou seja, as alterações nesta NR, compõem o pacote de ataques a classe trabalhadora realizados ao longo do governo de Bolsonaro (2019-2022), cuja finalidade, não era outra senão, atender aos objetivos e imposições do capital. Antes de partimos diretamente para a exposição desta, é necessário num primeiro momento expor o contexto histórico que a precedeu.

A construção e consolidação da NR dos portos fez parte de uma longa história de luta e resistência, desta parcela da classe trabalhadora brasileira para a afirmação e ampliação de seus direitos, e, aqui especificamente aqueles que dispõem sobre as normas de saúde e segurança no ambiente portuário. Participaram ainda da construção desta norma além de representantes da força de trabalho, um número expressivo de técnicos e profissionais que pesquisam e atuam na defesa da saúde e segurança da classe trabalhadora, representantes de órgãos públicos e privados. Lembramos ainda, que segundo Fundacentro (2014), os fiscais da então extinta Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM), já haviam detectado a necessidade de se construir uma normativa que vise a aplicação de regras para a saúde e segurança desta força de trabalho.

O primeiro escopo do que viria a ser uma norma regulamentadora de saúde e segurança para o setor portuário, surgiu ainda em fins da década de 1970, na cidade de Santos/SP (Idem). O berço do movimento operário dos trabalhadores portuários, junto ao porto do Rio de Janeiro, saía uma vez mais na frente pela luta em defesa da saúde e segurança de seus pares laborais. Entretanto, sua publicação de fato só se materializa, em meados da década de 1990 (mais precisamente em 1997), após o Brasil ratificar por intermédio do Decreto nº 99.534, de 19 de setembro de 1990, a Convenção nº 152 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), aprovada em Genebra/Suíça em 25 de junho de 1979, ou seja, ela (a Convenção nº 152), só viria a ser promulgada no Brasil onze anos depois. A mesma dispõe sobre as condições de saúde, segurança e higiene nos trabalhos portuários, no qual, traz uma série de procedimentos a serem adotados pela força de trabalho e empregadores. Nunca é demais lembrar, até existiu uma percentagem de preocupação com a corporeidade da

força de trabalho, no entanto, o objetivo principal era salvaguardar os interesses dos empregadores, em especial a Convenção da OIT nº 152.

Logo, coube aos profissionais da Fundacentro, realizar uma série de estudos e pesquisas, e, só após, apresentar um texto base sobre as normas em saúde e segurança para o setor portuário. Para construir tais textos, foram realizados seminários e reuniões no Espírito Santo, Santos e Rio de Janeiro. Após as reuniões foi realizado em 1991, um Seminário Nacional dos Trabalhadores Portuários, deste seminário se conclui a urgência de se materializar o texto final, realizando alterações nas normas elencadas no seminário pela equipe responsável. A redação final do texto “havia” esfriado, e foi retornado após a publicação da Lei nº 8.630/1993. Frente a esta realidade, a agora extinta Secretaria de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário (SSSTP), publica um novo texto em que ressalta a necessidade de se criar um grupo de trabalho tripartite, cujo objetivo era por fim, dar materialidade a versão final do texto da norma, o mesmo foi criado com a edição da Portaria MTB/SSST nº 12 de 1995. (FUNDACENTRO, 2014). Por fim:

Em uma solenidade ocorrida em Brasília/DF no dia 29 de dezembro de 1997 com a presença de vários ministros foi assinada a Portaria MTB/SSST nº 53, que aprovou o texto da NR-29, relativa à Segurança e Saúde do Trabalho Portuário (DOU de 29 de dezembro de 1997). A portaria de criação da NR-29 determinou ainda que o GTT realizasse reuniões periódicas de acompanhamento da implantação da norma nos portos. Em 1999, o GTT foi transformado em Comissão Permanente Nacional Portuária (CPNP) da NR-29. (Idem, p. 25).

É mister salientar, por mais que tenhamos evidenciado, que se trata de uma norma geral a ser seguida nos portos nacionais, a mesma não deixa de evidenciar a atenção a particularidade de cada porto, bem como, o respeito a particularidade de cada membro da força de trabalho. No entanto, e aqui correndo o risco de estarmos sendo tautológicos, nada significa dizer, que tal atenção está sendo de fato respeitada. Salientamos ainda, que na NR.29, estão dispostas diversas NR's que existem atualmente no país, tais quais mencionamos: criação de uma Comissão de Prevenção de Acidentes de Trabalho Portuário (CPATP); criação de um Serviço Médico Especializado em Saúde e Medicina do Trabalho (SESMT); obrigatoriedade do uso de EPI's; trabalho em altura; dentre outras.

Sendo assim, a NR.29 traz em seu texto como objetivo principal, dar regulamentação protetiva a força de trabalho portuária, contra a ocorrência de acidentes de trabalho e desenvolvimento de doenças do trabalho. Mesmo frente a

todo este empenho dos envolvidos, a materialização dos itens da NR em debate esbarrou e ainda esbarra até os dias atuais em algumas barreiras/entraves, sendo o principal deles a falta de investimento do Estado e setor privado, nos portos organizados nacionais e terminais de uso privativos fora da área do porto organizado. Antes de destacarmos algumas alterações na NR.29, traremos alguns dos pressupostos da mesma, no que se refere aos riscos à qual estão expostos a classe trabalhadora portuária. Vejamos. Cinco são os agentes de risco presentes no ambiente laboral portuário.

Os agentes químicos, podem estar nos estados sólidos, líquidos ou gasosos, cujas características são corrosivas, tóxicas, alérgicas etc., e, se dispersam pelo ar, água e superfícies. Tais agentes, podem vir a provocar efeitos irritantes, asfíxiantes, anestésicos, dentre estes destacamos: ácido clorídrico, ácido sulfúrico e amônia que casam diretamente obstrução das vias aéreas; gás hélio, metano, acetileno que podem causar náuseas, convulsões, dores de cabeça e em alguns casos a depender da exposição constante até o óbito; gás butano, benzeno, acetona, entre outros podendo causar danos ao sistema nervoso e órgãos do corpo; poeiras minerais, vegetais e alcalinas que podem causar doenças pulmonares. Já, os agentes físicos, se distribuem em: a) ruídos, a exposição constante e longa pode causar dores de cabeça, irritações, problemas auditivos temporários ou permanentes, entre outros; b) vibração de corpo inteiro ou não, podem provocar dores na coluna, região lombar, artrite etc.

Entende-se como Perda Auditiva Induzida por Ruído - (PAIR) uma alteração dos limites auditivos, do tipo neurosensoriais, decorrente da exposição sistemática ao ruído, que tem como características a irreversibilidade e a progressão com o tempo de exposição. (...). Atualmente, de acordo com a NR-15 – anexo I (Norma Regulamentadora prevista na Portaria Nº 3.214/1978 do MTB), os limites de tolerância para a exposição a ruído contínuo nos ambientes de trabalho para a jornada de oito horas são de 85 decibéis. (MONTEIRO e BERTAGNI, 2010, p. 89-90).

Como tentativa de “minimizar” os danos causados ao aparelho auditivo frente a exposição contínua a ruídos, a NR.6 (equipamentos de proteção individual), determina a utilização de protetores auriculares (que podem ser de concha ou de plug). Entretanto, dois pontos devem ser ressaltados: a) o protetor auricular não protege o/a trabalhador/ra contra vibrações “... já que elas chegam à cóclea através do esqueleto, (...), as vibrações tornam o indivíduo mais suscetível ao ruído transmitido por via aérea”. (Idem); b) a utilização do protetor auricular “impede” de

quem está utilizando possa ouvir ruídos mais baixos, como: buzina de caminhão, barulho de máquinas, empilhadeiras etc. podendo vir a causar outros tipos de acidentes, como atropelamentos. Por fim, caso o/a trabalhador/ra seja diagnosticado com PAIR, lhes é assegurado o recebimento de uma indenização a ser paga pela Previdência Social.

A coluna vertebral pode ser conceituada como um conjunto de vértebras que articuladas entre si, formam um eixo ósseo estendido do crânio a bacia. É formada por vinte e quatro vértebras, sendo sete verticais, doze dorsais e cinco lombares, resultando daí a divisão da coluna em região cervical, dorsal e lombar (...). Ao lado da LER e PAIR, os 'males' da coluna representam, no âmbito da infortunística, um dos mais sérios problemas para o segurado. Por isso sua importância e a necessidade de se estudarem, as questões com ela relacionadas. (Ibidem, p. 121).

Com relação aos principais acidentes envolvendo esta região do corpo, destacamos: quando há ocorrência de quedas de altura, existe a possibilidade de fratura de uma ou mais vértebras, ou em casos mais graves, levar o/a acidentado/a a paralisia parcial ou total, ou ainda ao óbito. Caso a ruptura venha a ser a nível cervical, os chamados "estalos na coluna", que geralmente ocorrem ao se levantar ou agachar bruscamente, se levantar ou se abaixar com peso sobre as mãos, pode levar a redução da capacidade laboral (MONTEIRO e BERTAGNI, 2010, p. 122).

... as lombalgias de origem traumática têm sua etiologia vinculada as lesões de caráter permanente (fraturas, luxações, hérnias e protusões discais, espondilose traumática) ou então a esforços, contusões, entorses e distensões. Estas últimas são chamadas de lombalgias de esforço e atingem somente as partes moles sem repercussão óssea e sem caráter permanente, sendo, via de regra, indenizáveis. (Idem).

Ainda em relação aos agentes físicos destacamos a exposição ao calor ou frio extremo, a exposição contínua e longeva pode provocar fadiga, cansaço, irritações, choques térmicos, hipertensão e taquicardia. Exposição à radiação não-ionizantes, podem levar a queimaduras e outras lesões na pele e alguns órgãos. Exposição a umidade, causam doenças no aparelho circulatório, na pele, bem como levar a quedas.

Em relação aos agentes biológicos, mencionamos: a exposição aos vírus, fungos, bactérias. O contato com tais agentes pode levar ao desenvolvimento de distintas doenças como: tuberculose, intoxicação alimentar, malária, entre outras doenças. O coronavírus é outro exemplo de doença do trabalho, causado pela exposição a agentes biológicos, a saber, o vírus SARS-CoV-2. A exposição a tais

agentes biológicos pode se dar por via cutânea (lesões na pele), contato direto com o vírus, ingestão de alimentos contaminados ou por via respiratória.

No que diz respeito aos agentes ergonômicos, estes estão relacionados a atividade laboral e ao ambiente de trabalho. A Análise Ergonômica do Trabalho (AET), tem de levar em consideração: posturas forçadas, negligência, excesso de esforço físico, posturas forçadas no levantamento de peso, posições incomodas, tempo de exposição a posição em pé ou sentada, condições dos assentos de máquinas, entre outras. Tais condições, podem levar ao desenvolvimento de dores musculares, problemas lombares, na coluna, lesão nos ombros, entre outras de natureza física. Bem como, distúrbios de natureza psicológica e no organismo: ansiedade, alterações no sono, hipertensão, cansaço, moléstias nervosas etc.

É necessário destacar, principalmente em relação a estes agentes (ergonômicos) ou a possível ocorrência de acidentes e/ou desenvolvimento de doenças laborais, há um pressuposto para que o Estado e capital culpabilizar a força de trabalho pelo sinistro. Os estudos se complexificam ainda mais se formos levar em consideração, a diversidade de cargas movimentadas nos portos; cargas lingadas e pré-lingadas, embarque de celulose, pás eólicas, contêineres, veículos, dentre outras. Cada qual, possui uma forma de transporte, que demanda da força de trabalho um amplo conhecimento da forma de transportá-las e acondicioná-las, com o objetivo de prevenir acidentes e o desenvolvimento de doenças do trabalho.

Por fim, mencionamos os agentes acidentes ou mecânicos, que sinteticamente falando, se referem a obstáculos em que o/a trabalhador/ra possa colidir ou escorregar: escadas, pisos escorregadios, diferença de nível, falta de sinalização, iluminação precária, dentre outros, que podem ser fontes geradoras de distintos acidentes. Abaixo, traremos algumas figuras que demonstram nossas teses sobre o estado acidente e os riscos as quais estão expostos os trabalhadores e trabalhadoras do setor portuário.

Figura 57: Atividade do contramestre de estiva, organizando o posicionamento das cargas nos navios.



Fonte: <https://costanorte.com.br/variedades/dia-do-estivador-saiba-o-que-e-quanto-ganha-e-onde-trabalhar-1.347803>. Acesso em: dez. de 2022.

Qual o risco que podemos descrever ao ver esta figura? Podemos elencar dois principais: podemos perceber que ali há uma diferença de nível, caso o mesmo venha a escorregar ou até cair no porão do navio, o risco da ocorrência de fraturas é gritante, bem como nota-se, que tanto ele como os demais estivadores estão expostos ao sol, tal exposição seis horas por dia pode, levar ao desenvolvimento de doenças na pele ou até desmaios. Já em relação aos estivadores que estão no porão da embarcação, além do acima citado frente a exposição ao sol, há ainda, o risco de queda de objetos ou cargas sobre os que ali estão.

Figura 58: Arrumação (lingada) de sacas de café no porão do navio.



Fonte: <https://www.aen.pr.gov.br/modules/galeria/detalhe.php?Figura=153673&evento=30212#menu-galeria>. Acesso em: dez. de 2022.

Figura 59: Acondicionamento de sacas de café.



Fonte: <https://www.aen.pr.gov.br/modules/galeria/detalhe.php?Figura=153673&evento=30212#menu-galeria>.. Acesso em: dez. de 2022.

Nas figuras 58 e 59 podemos notar alguns riscos, em especial aqueles que se referem a agentes ergonômicos e físicos, tais quais podemos citar: dores nas costas e dores lombares, aqui destacamos a importância da posição correta a se utilizar no ato de se abaixar e levantar a carga; lesões por esforços repetitivos e dores nos ombros, se realizar continuamente este movimento de levantar a carga e “jogá-la” sobre outras; escorregamento de trabalhadores, basta notarmos aqueles outros que estão sob as sacas de café, bem como, notamos uma diferença de nível e queda de mercadorias sobre a força de trabalho, podendo causar fraturas, escoriações etc.

Figura 60: Embarque de celulose.



Fonte: <https://www.aen.pr.gov.br/modules/galeria/detalhe.php?Figura=153673&evento=30212#menu-galeria>.. Acesso em: dez. de 2022.

No embarque e desembarque de celulose, podemos ressaltar alguns riscos ao olharmos para a figura 60, o principal deles é a queda de altura e escorregamentos, os danos a corporeidade da força de trabalho já foram por nós mencionada.

Figura 61: Arrumação de graneis, que demandam utilização dos epi's completos.



Fonte: <http://joresimao.blogspot.com/2016/11/um-round-favor-dos-estivadores-de.html>. Acesso em: dez. de 2022.

Nas figuras 61, de arrumação de cargas em grãos os riscos à qual estão expostos os trabalhadores que ali estão são os seguintes: na primeira figura podemos perceber que há máquinas transitando nos porões das embarcações, logo, uma falta de atenção pode vir a ocorrer atropelamentos, bem como podemos perceber também, que há um trabalhador utilizando máscara de proteção para impedir a inalação de poeiras, entretanto, mesmo se utilizando da mesma, a força de trabalho está suscetível a tal, podemos mencionar ainda o risco de escorregamentos. Já em relação a segunda, podemos ressaltar, além do risco de quedas, o risco de ser atingido pelo *grabb*, ou ainda se soterrar nos grãos.

Figura 62: Trabalhador realizando a conferência de cargas.



Fonte: <https://fsindical.org.br/forca/trtsp-cassa-liminar-e-determina-que-operadora-portuaria-volte-a-utilizar-conferentes>. Acesso em: dez. de 2022.

Nesta figura (62), retrata um trabalhador realizando a atividade de conferência de cargas, dentre os riscos à qual este trabalhador está exposto, destacamos: risco de atropelamentos, exposição a sol, chuva, ventos, colisão com outras cargas (aqui no caso se estiver andando por entre contêineres ou cargas paletizadas), bem como, risco de quedas de objetos ou cargas sobre sua cabeça. Em relação a este último, descreveremos em breve um acidente ocorrido no porto de Itajaí, exatamente desta forma.

Dando ainda mais materialidade a nossas exposições, no que se refere aos riscos nas atividades laborais portuárias, descreveremos passo a passo a atividade de peaça e despeça de contêineres, indicando os riscos que a atividade oferta a força de trabalho. A peaça e despeça de contêineres, consiste na atividade de amarra e soltura das hastes de metal (castanhas), que prendem os contêineres uns aos outros e nos porões e conveses das embarcações, cujo objetivo é impedir que os contêineres tombem ao longo do percurso (salienta-se, mesmo que realizada amarra, não impede que tal sinistro venha a ocorrer), causando assim avarias nas demais cargas. Tal atividade laboral, é realizada exclusivamente com os membros superiores, necessitando de um quantitativo de aproximadamente seis trabalhadores que trabalham em dupla.

Ao longo da jornada de trabalho, os trabalhadores desempenham movimentos repetitivos, empregam uma quantidade significativa de força, que aumenta ainda mais se tiver de se utilizar varões de metal (quando suas mãos não alcançam as hastes), que pesam aproximadamente três quilos, a utilização do mesmo não incide apenas em um dispêndio maior de força, mas também, da carga sobre seu corpo, aumento da atenção para que o varão não caia sobre si ou seus companheiros de trabalho. A longo desta atividade laboral, a curto prazo tal força de trabalho está suscetível a acidentes de trabalho que podem causar cortes, lacerações, entorses, fraturas etc., se formos considerar a longo prazo destacamos a possibilidade de desenvolvimento de Lesões por Esforços Repetitivos (LER) ou Doenças Osteomusculares Relacionadas ao Trabalho (DORT). A concepção de LER, foi utilizada no Brasil pela primeira vez no ano de 1986 pelo médico Mendes Ribeiro. De acordo com o que dispõe o Código Internacional de Doenças (CID-10), as LER's:

... são afecções que podem acometer tendões, sinóvias, músculos, nervos, fáscias, ligamentos, isolada ou associadamente, com ou sem degeneração dos tecidos, atingindo na maior parte das vezes os membros superiores,

região escapular, do pescoço, pelo uso repetido ou forçado de grupos musculares e postura inadequada. (MONTEIRO e BERTAGNI, 2010, p. 101).

Dito isto, no Brasil as LER's somente vêm a serem reconhecidas como doenças do trabalho, após a edição da Portaria nº 4.062, de 06 de agosto de 1987, e, de acordo com os autores acima citados, até 2010 as LER's estavam no primeiro lugar de doenças ocupacionais notificadas ao Ministério da Previdência Social. Por um largo espaço temporal, associou-se esta moléstia a trabalhadores e trabalhadoras de escritório, digitação, telemarketing. Entretanto, ao longo das últimas décadas esta doença tem sido cada vez mais presente em trabalhadores/ras do corte da cana, frigoríficos, motoristas rodoviários e transporte coletivo, entre outros.

O desenvolvimento das LER/DORT é multicausal, sendo importante analisar os fatores de risco envolvidos direta ou indiretamente, entendendo-se como tais fatores de trabalho relacionados com as LER/DORT. São elementos importantes na caracterização de exposição aos fatores de risco, entre outros: a região anatômica exposta aos fatores de risco; a intensidade; a organização temporal da atividade (p. ex: a duração do ciclo de trabalho, a distribuição das pausas ou a estrutura de horários); o tempo de exposição a tais fatores etc. (...). Fatores como ruído excessivo, desconforto térmico, iluminação inadequada e móveis desconfortáveis contribuem para a ocorrência de LER/DORT. (MONTEIRO e BERTAGNI, 2010, p. 105).

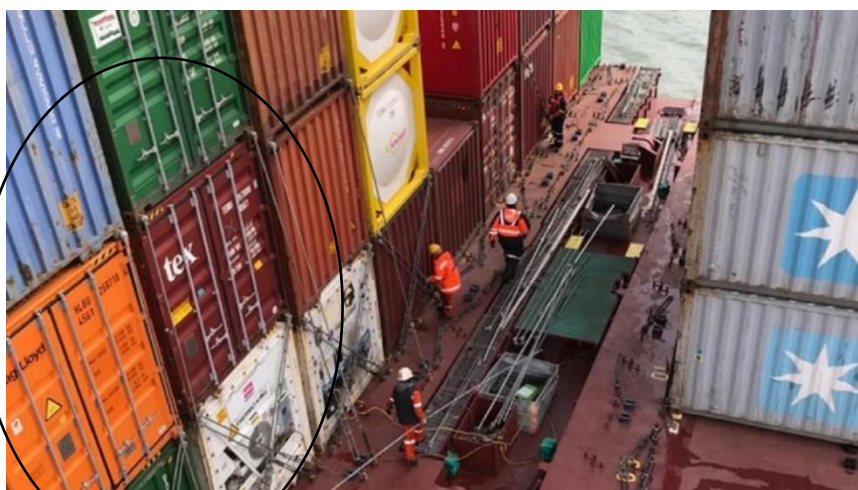
As LER/DORT, se manifestam de diversas formas clínicas, dentre elas citamos: as tenossovites (nos extensores dos dedos, epicondites, bursites, tendinites etc); síndrome do túnel do carpo; síndrome cervicobranquial; síndrome da tensão do pescoço; entre outras. Assim como as demais doenças laborais, ao ser diagnosticada com a moléstia é direito do/da adoecido/da requerer auxílio doença.

Retornando a descrição da atividade, com a embarcação amarrada ao cais do porto, se inicia o processo de retirada das cargas, nesse caso em específico, os contêineres. Em momentos anteriores, destacamos que os contêineres são colocados uns sobre os outros nos porões ou conveses dos navios, formando desta forma um literal paredão de caixas metálicas (apenas para termos uma dimensão do que estamos advogando, o maior navio cargueiro do mundo, o sul-coreano HMM Algeciras, suporta o transporte de exatos 24 mil contêineres de 20 pés), que estão “selados” uns aos outros por castanhas. Entre em cena neste momento, o labor destes profissionais, o de retirar as castanhas, para que os contêineres sejam retirados individualmente das embarcações. Aqui já elencamos, um pressuposto para um fator acidente.

Expliquemos, partindo do pressuposto que o/a trabalhador/ra esteja utilizando os EPI's, exemplo, o cinto de segurança no trabalho em altura, capacete de segurança e outros. Isto nada isenta este/esta de sofrer “escoriações”, colidir com outros contêineres ou suas extremidades (em caso de quedas ou escorregões). Ou num cenário mais hipotético, com todas as castanhas soltas, caso exista um movimento brusco da embarcação, há a possibilidade de tombamento de contêineres, incidindo assim na probabilidade de este colidir com o trabalhador que ali esta, provocando desta forma esmagamentos de membros ou de corpo inteiro. Destacamos ainda outros fatores de risco a qual estão expostos estes trabalhadores (capatazia e estivadores), no cais, no convés ou no porão da embarcação um estivador sinaliza ao guindasteiro a posição em que o contêiner deve ser acondicionado, caso ocorra de o mesmo não ver ou não estar atento aos sinais do estivador, pode ocorrer do mesmo soltar a carga, ofertando assim um risco imediato aos que ali estão, entre outros riscos.

Nas figuras abaixo podemos perceber a atividade de soltura/engate das castanhas, bem como da forma como os contêineres são acondicionados nas embarcações.

Figura 63: Soltura/engate das castanhas.



Fonte: <https://www.ceconport.com.br/>. Acesso em: jan. de 2023.

Figura 64: Destravamento da castanha do contêiner.



Fonte: <https://www.scielo.br/j/rbso/a/VXdScnhsnXP7FbkDWLLfLlC/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: jan. de 2023.

As figuras 62, 63 e 64 ilustram as análises que destacamos sobre a atividade de peça e despeção do contêiner, bem como os riscos à qual está a força de trabalho que ali desempenha suas atividades. A primeira ilustra, a forma com qual as atividades são realizadas pressupondo ali, movimentos repetitivos, bem como, observa-se ali, a presença dos varões metálicos que outrora mencionamos (observar que realizamos um círculo nos mesmos). A segunda, materializa a ressalva que realizamos sobre o trabalho em altura, ao que nos parece, um trabalhador está sobre o último contêiner realizando a soltura da castanha, e, destacamos percebamos que o mesmo está sem o EPI principal para trabalho em altura, o cinto de segurança, se por hipótese o mesmo venha a sofrer um escorregão, a queda de altura é real e eminente, ainda em relação a esta figura em tela, ressaltamos ainda, o emprego de força física que tem de ser realizado e, isto se confirma na posição em que o mesmo se encontra, a longo prazo esta atividade pode levar ao desenvolvimento de doenças osteomusculares, lombares, cervicais.

Retornando a NR.29, prosseguiremos ressaltando alguns de seus principais pontos. A NR.29, traz que é dever do operador portuário financiar todo e qualquer custo que se associe a prevenção/precaução com a saúde e segurança da força de trabalho que ali labora, bem como deve ser instituído em cada porto: um Serviço Especializado em Saúde e Segurança do Trabalho Portuário – SESSTP (item 29.5), cujas atribuições são: realizar visitas prévias nas embarcações e áreas do porto, com o objetivo de identificar fatores que possam vir a provocar acidentes, na ocorrência de acidentes cabe aos profissionais deste setor investigar as causas, consequências deste; compõe a equipe profissional deste setor: engenheiro/ra de segurança do

trabalho, técnico/ca em segurança do trabalho, médico/ca do trabalho, enfermeiro/ra do trabalho e auxiliar de enfermagem do trabalho.

O número de profissionais depender-se-á do número de trabalhadores em cada porto. Cada porto deve ainda, criar uma Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário – CPATP (item 29.7), o objetivo desta comissão é “... desenvolver atividades que possam prevenir acidentes do trabalho e proteger os trabalhadores de exposições a agentes agressivos à saúde” (FUNDACENTRO, 2014, p. 47). Participam desta comissão: representantes da força de trabalho e representante dos empregadores, a escolha dos representantes da força de trabalho geralmente é por intermédio de eleições. É atribuição ainda da CPATP, investigar em conjunto com o SESSTP os acidentes de trabalho e suas causas. Ao longo da investigação dos sinistros ocorridos, a comissão deve partir de alguns questionamentos:

Como exemplo pode-se imaginar a seguinte situação: um trabalhador estivendo uma carga no interior de um porão sofre uma queda e quebra um braço. Quais poderiam ser as causas deste acidente? O trabalhador tropeçou em algo ou escorregou no piso por que havia óleo derramado? Ele estava calçado adequadamente? Estava caminhando normalmente ou corria? Há quantas horas estava trabalhando? Fazia hora extra? O trabalho é fatigante? Qual era o ritmo de trabalho? A produção do terno estava dentro da média normal? Qual foi a última vez que o trabalhador se alimentou? Transportava alguma carga manualmente? A investigação não pode terminar somente com o levantamento das situações que contribuíram para que o acidente ocorresse. É necessário estudar também por que estas falhas ocorreram. Por que o serviço continuou após o derrame do óleo? Quem é o responsável por providenciar a limpeza? Por que o trabalhador não utilizava o calçado de segurança? Quem faz a escalação ou o programa de horas extras? Sem estas perguntas, as recomendações de segurança não poderão ser feitas com maiores detalhes. (FUNDACENTRO, 2014, p. 57).

Se seguimos o sentido estrito dos questionamentos, percebe-se diretamente a busca por um culpado pelo acidente, que na maioria das vezes pressupõe-se, uma culpabilização da própria classe trabalhadora. Ressalta-se ainda, que conforme disposto na NR em tela, é obrigatório a instalação em todo porto de um Serviço de Atendimento de Urgência, este pronto socorro que tem de ficar nas proximidades imediatas do porto, tem de dispor de uma ambulância à disposição, 24 horas por dia e uma equipe profissional capacitada para o atendimento de pessoas vítimas de acidentes (posteriormente trataremos o caso de um acidente de trabalho no porto de Itajaí, em que a falta de uma ambulância foi o motivo do agravamento de um trabalhador vítima do acidente), todos os custos com este pronto socorro deve ser custeado pelo empregador. “Geralmente, são negligenciados no planejamento os custos para os

investimentos na prevenção de acidentes e prevenção da saúde dos empregados”. (Idem, p. 227). Tal negligência, se tornou ainda mais evidente com as reformas ocorridas na CLT de 1942 e da própria NR.29. A última alteração ocorrida nesta norma se deu após a publicação da Portaria SRTP nº 671, de 30 de março de 2022, dentre as principais alterações destacamos.

Redefinição nas atribuições dos OGMO's, empregadores, operadores portuários, tomadores de serviços e força de trabalho avulsa. Foi introduzido um novo capítulo que dispõe sobre o Programa de Gerenciamento de Riscos, a implementação de tal programa é de inteira competência dos operadores portuários, OGMO's e administração portuária; outra alteração advinda com a portaria de 2022 diz respeito as operações de atracação, desatracação e manobras; no acesso a embarcações; operações nos conveses; operações com máquinas e instrumentos de estivagem; operação com contêineres, entre outros destaques, que tinham como objetivo reduzir os custos com a saúde e segurança da classe trabalhadora portuária no Brasil. Finalizando a análise sobre a NR.29, traremos alguns pontos elencados no relatório sobre a citada norma, publicado pelo Ministério da Economia no ano de 2021.

Tal relatório teve como objetivo, expor quais são os riscos e perigos a qual está exposta a força de trabalho portuária no Brasil, muitas das análises contidas no mencionado relatório já foram por nós destacadas, o relatório destaca que “A variação dos riscos depende da natureza da carga, do tipo, da forma, do local e da quantidade relacionada tanto ao transporte quanto a armazenagem nos portos...” (BRASIL, 2021d, p.09). Ilustrando o que acima destacamos, traremos o exemplo de um acidente de trabalho ocorrido no porto de São Francisco do Sul/SC, no dia 17 de janeiro de 2023. Neste acidente, um guindaste estava movimentando um caminhão de aproximadamente 55 toneladas, do convés do navio ao pátio do porto até que as alças que estava segurando o caminhão arrebentaram levando o veículo a colidir no convés da embarcação, levando a avarias significativas na embarcação e na carga, felizmente neste sinistro não houve vítimas.

Figura 65: Acidente com caminhão após as alças que o seguravam arrebentaram.



Fonte: <https://omunicipioblumenau.com.br/video-durante-descarga-de-equipamentos-caminhao-guindaste-cai-em-navio-no-porto-de-sao-francisco-do-sul/>. Acesso em: jan. de 2023.

O relatório em debate teve ainda como objetivo, buscar a redução dos acidentes de trabalho, a redução dos custos oriundos dos acidentes de trabalho, das indenizações e auxílios pagos pelo governo federal, entre outros pontos. O que nos “causa” estranheza, pois, em nenhum momento foi mencionado qualquer preocupação com a força de trabalho, na figura 66, podemos observar segundo o relatório do Ministério da Economia a árvore dos problemas regulatórios nos portos nacionais.

Figura 66: Árvore dos problemas regulatórios.



Fonte: Brasil (2021d, p14).

O relatório traz ainda importantes dados no que se referem ao número de acidentes de trabalho nos portos nacionais, ocorridos entre os anos de 2016 e julho de 2020. Neste período **foram notificados** (pois, há a presunção da subnotificação):

9.879 acidentes de trabalho, destes 36 registraram óbito de trabalhadores, ou seja, se formos realizar uma média (número de óbitos/5 anos), teremos nove óbitos nos portos brasileiros por ano. O relatório demonstra ainda: 10% dos acidentes em que se registrou afastamento do trabalhador, o número de dias de afastamento foi superior a 15 dias, o que nos pressupõe dizer que o acidente tenha sido de grau mediano, grave ou gravíssimo. Destinchando ainda mais os dados, apresentaremos junto aos dados extraídos do relatório em tela, sobre os estados em que mais foram notificados acidentes, apenas no ano de 2019 foram registrados em São Paulo – 476 acidentes; no Rio de Janeiro – 238 acidentes; no Paraná – 151 acidentes; e em Santa Catarina – 106 acidentes. O estado em que menos houve registro de acidente foi o Amapá – 1 acidente. Já em relação aos acidentes com mais de quinze dias de afastamento por estado temos: São Paulo – 36; Paraná – 24; Santa Catarina – 16 e Rio de Janeiro – 15. (BRASIL, 2021d).

Em relação aos acidentes e doenças ocupacionais por atividade em 2019, o relatório demonstra que: trabalho de manobras sobre trilhos e movimentação de cargas – 333; atividades administrativas, conservação e manutenção de prédios – 192; condutores de veículos e operadores de instrumentos de içar e movimentar cargas – 129, entre outros. Com relação a tipicidade do acidente e doença do trabalho no ano de 2019, o relatório aponta: lesões, envenenamento e outros – 1.152; doenças osteomusculares – 105; causas extremas de morbidade e mortalidade – 50; doenças respiratórias, ouvido, olhos e pele – 16; transtornos mentais – 10. Já no que se refere a parte do corpo atingida temos: dedos – 305; pé – 200; mão – 103; tornozelo – 76; joelho – 65; cabeça – 62; outras partes – 196. (Idem).

Quanto aos agentes causadores do acidente ou doença: ferramentas, máquinas, equipamentos e veículos – 488; superfície e estrutura – 367; substância química, material, produtos – 279; energia, pressão, ruído, fogo – 7; queda de pessoas com diferença de nível – 4. Sobre o que ou “quem” gerou o acidente ou a doença ocupacional: impacto sofrido por pessoa – 267; impacto contra objeto – 233; queda de diferença de nível – 180; esforço excessivo – 7. Outrora, no que diz respeito a natureza da lesão (lembramos, os dados até aqui apontados se referem ao ano de 2019), frisamos; contusão, esmagamento – 293; fraturas – 237; corte, laceração, ferida contusa – 232; distensão, torção – 175; luxação – 120; lesões múltiplas – 19. Frente a estes alarmantes dados é que se mostra de suma importância, a análise sobre as condições de trabalho e seus respectivos impactos na corporeidade da

classe trabalhadora portuária, que pesquisadores e pesquisadoras vêm realizando ao longo das últimas décadas, sejam pesquisas a nível nacional, regional ou local. E, a partir de então realizar um estudo mais amplo e comparativo sobre os dados, essa foi uma das justificativas iniciais do desenvolvimento da pesquisa que até agora estamos apresentando.

É importante frisar que estes eventos representam apenas uma pequena amostra do total de acidentes, tendo em vista a subnotificação já amplamente conhecida e estudada. Salienta-se também que possivelmente há um viés do tipo de acidentes registrados pela CAT neste setor e que possivelmente doenças do trabalho são subnotificadas, acarretando distorções dos acidentes detectados. (BRASIL, 2021d, p. 26).

Outros dados a serem expostos aqui, se referem as fiscalizações realizadas pelo Sistema Federal de Inspeção do Trabalho, coordenado pelo governo federal no ano de 2019 e por estado: Pernambuco – 234 fiscalizações; Rio de Janeiro – 211; Santa Catarina – 197; São Paulo – 179. Frente a estes dados dois pontos merecem destaque: a) os três Estados que estão no topo da lista de fiscalização, foram justamente os que apareceram no topo das notificações de acidentes de trabalho; e, b) correlato ao primeiro, um questionamento fica, seria uma real preocupação com a segurança e saúde da força de trabalho e com a fiscalização, ou uma mera coincidência? A partir das fiscalizações realizadas foram extraídos também dados, no que se referem, aos estados em que mais apresentaram irregularidades trabalhistas, são estes: São Paulo – 340 irregularidades; Santa Catarina – 280 irregularidades; Rio de Janeiro – 242; e, Espírito Santo – 228.

Uma vez mais os chamamos a atenção, em especial para o estado em que o porto objeto de nossa pesquisa se localiza, o estado de Santa Catarina, tal estado, está no topo de todos os dados apresentados: acidentes de trabalho, fiscalização e irregularidades trabalhistas. O que nos permite ressaltar, muito embora, Santa Catarina possua cinco portos, os operadores portuários destes portos, “não atendem” aos dispostos expressos na NR.29, demonstrando ainda mais, a importância da pesquisa que estamos realizando. Essa tese se confirma, com os dados que apresentaremos abaixo. Com relação aos estados em que mais apresentaram irregularidades no cumprimento da NR.29, temos: Espírito Santo – 91; Santa Catarina – 86; São Paulo – 72; Paraná – 34. (BRASIL, 2021d). Parêntese importante, os dados agora expressos, divergem dos acima mencionados sobre as irregularidades trabalhistas, o possível motivo? Os dados sobre as irregularidades trabalhistas são

gerais, ou seja, não cumprimento dos dispostos da Lei nº 12.815/2013, não cumprimento do contrato de exploração dos terminais portuários dentro da área do porto organizado, entre outros. Outrora os últimos dados mencionados, referem-se estritamente ao não respeito a NR.29.

O relatório em debate nos traz também, quais foram as irregularidades identificadas pelos/pelas fiscais nas visitas realizadas nos portos nacionais: a) dar permissão que veículos, máquinas circulassem sem a devida sinalização sonora e luminosa (3 ocorrências); b) corrimão da escada ou rampa em discordância com o que postula a NR.29 (2 ocorrências); c) instalações, equipamentos, máquinas e acessórios que não fornecem a segurança adequada a integridade da força de trabalho (20 ocorrências); deixar de implementar/elaborar conforme versa a NR.29, os programas de prevenção dos riscos inerentes ao labor portuário (11 ocorrências), dentre outros. (Idem). Todas estas ocorrências identificadas, em maior ou menor amplitude, pode levar tanto a ocorrência de acidentes de trabalho como ao desenvolvimento de doenças ocupacionais, a prova está nos dados apresentados. O que vai, por conseguinte, de encontro ao discurso ecoado pelo Estado e capital, de que o ambiente de labor portuário é seguro a pessoa trabalhadora, que raro são os acidentes, e, quando da ocorrência de sinistros nada tem a ver com o ambiente de trabalho que é inseguro, e, sim com a falta de atenção, ou culpa de trabalhadores e trabalhadoras que naquele setor vendem sua força de trabalho.

Todas as exposições aqui realizadas, encontram materialidade nas respostas apresentadas por alguns dos trabalhadores portuários de Itajaí em que aplicamos o questionário. Um dos estivadores ao ser questionado sobre o sentimento de dores e se havia sofrido ou presenciado algum acidente de trabalho nos fez o seguinte relato. Após 19 anos vendendo sua força de trabalho no porto de Itajaí frequentemente sente dores nos joelhos e nas costas, que se sente nervoso com facilidade e que em seu último exame foi diagnosticado com insuficiência valvular. Por fim, não menos importante, o trabalhador nos relatou que sofreu um acidente de trabalho. O mesmo estava desenvolvendo suas atividades no turno da madrugada, e, que já estava encerrando sua jornada (havia trabalhado aproximadamente cinco horas), ele nos relata que estava realizando a peação do contêiner (atividade por nós aqui já descrita), com a vara de metal, frente ao dispêndio excessivo de força física o mesmo veio a deslocar a patela de seu joelho direito, ficando desta forma no auxílio doença por um ano. Dois apontamentos têm de ser realizados: 1) há uma tendência, e, detectamos

esta realidade ao estudarmos diversos textos sobre o tema, dos acidentes de trabalho ocorrerem no início ou próximo ao final da jornada de trabalho, pois, são os momentos em que a força de trabalho está mais suscetível ao acidente, seja por ainda estar iniciando a jornada, ou então, por já estarem exaustos após uma jornada de X horas, sob condições precárias e adversas, pressão por produtividade, entre outras condições.

Ao longo do que foi exposto até aqui, falamos dos distintos riscos à qual a classe trabalhadora portuária está exposta *pari passu*, destacamos também, as consequências que tais riscos ofertam a esta classe laboral, os riscos estão diretamente relacionados as condições insalubres, precárias, a organização e gestão do trabalho. Todo este contexto, tem levado a ocorrência de um número significativo de acidentes de trabalho e desenvolvimento de doenças ocupacionais relacionadas a saúde física e mental. Aqui abrimos outro importante parêntese, se até a década de 1970, as doenças ocupacionais em sua extensa maioria estavam relacionadas a corporeidade física da força de trabalho, pós desenvolvimento das forças produtivas, "robotização"/mecanização do processo laboral, a classe trabalhadora, a portuária incluída, "passa" a conviver diuturnamente com fatores de riscos que influenciam em sua saúde mental.

Salientamos, todo e qualquer risco se apresenta de diferentes formas nos distintos seres que compõe a força de trabalho, vocês agora devem estar se perguntado será? De onde vocês tiraram tal conclusão? A resposta, já destacamos anteriormente, ao mencionarmos a resposta de um dos trabalhadores por nós entrevistados, o mesmo nos relatou que apesar de reconhecer que existem riscos ele se sente seguro ao longo de sua jornada de trabalho. "O fato de considerar normal os riscos presentes no ambiente de trabalho, talvez ocorra por ser menos trabalhoso normalizar procedimentos do que modificar situações perversa de existência..." (SOARES, 2006, p. 97). Outra realidade que sustenta nossa tese, é o fato que conforme já relatado, a saúde da classe trabalhadora tem de ser analisada em sua totalidade, logo, depende não apenas as condições de trabalho, como também, as condições com qual tal força de trabalho reproduz sua vida.

Logo, conforme ressalta Lucca (2017), e aqui em especial se relacionando a saúde mental, é impossível que realizemos nossas análises enquanto uma mera adaptação ao trabalho, aos riscos e aqui retornamos a resposta do trabalhador que se diz sentir seguro durante seu labor, pressupomos que o mesmo já se adaptou

aquelas condições de trabalho, aqueles riscos e as naturalizou como seguras, falamos em adaptação, naturalização, mas, porque não falar subsunção da força de trabalho ao capital, ou seja, compreender esta mercadoria (força de trabalho), enquanto:

... sujeito passivo e moldado ou subordinado aos interesses da organização, conforme preconizado por correntes hegemônicas da teoria do estresse. Ao invés disso, deve-se procurar compreender a subjetividade do trabalhador no desenvolvimento de seu trabalho, e os conflitos que emergem entre as expectativas do sujeito e as necessidades da organização. A dinâmica permanente entre as necessidades objetivas (de subsistência) e subjetivas (de realização, autoestima e reconhecimento) do trabalhador com o seu trabalho, mais especificamente, as condições de trabalho e a própria organização do trabalho se constitui um campo de conflito ético, ideológico e político e, portanto, não pode ser resolvido estritamente na esfera individual, e sim no coletivo do trabalho e de suas reivindicações. (LUCCA, 2017, p, 153).

Neste sentido, frente a tudo que foram expostos até aqui é que apontamos ainda mais a justificativa desta pesquisa, mas, em especial, de realizar tal análise por dentro da crítica da economia política, pois, é esta que no possibilita adentrar nas nuances do modo de produção capitalista e suas imposições: luta de classes, desenvolvimento das forças produtivas, intensificação do trabalho, rebaixamento do valor da força de trabalho, pressão por produtividade, entre outras. Anteriormente, nesta mesma pesquisa realizamos algumas considerações no que se refere a Covid-19, mencionamos ainda o Decreto nº 10.282, de 20 de março de 2020 que torna algumas atividades essenciais durante a pandemia, dentre elas a atividade de movimentação de mercadorias, e, a Lei nº 14.047/2020, em que dispõe sobre as medidas de enfrentamento da Convid-19 nos portos. Vamos dar destaque especial a última lei.

Ao ser promulgada em 2020 a lei citada traz alguns dispostos de suma importância para atender aos objetivos de nossa pesquisa, vejamos: seu art. 1º ressalta a necessidade de se adotar medidas de proteção de disseminação do vírus, cujo objetivo principal é a garantia do funcionamento dos portos, sinteticamente falando, o artigo diz que “que os exponha a vírus, mas, não pare a produtividade”. A lei estipula ainda, é vedado aos OGMO’s realizarem a escalação de trabalhadores que estejam no grupo de risco, com sintomas do vírus, maiores de 65 anos, gestantes, lactantes e/ou que coabite com alguém que havia sido contagiado pelo vírus. (2020a).

Na ocorrência de existir afastamentos da escala rodiziaria, a lei estipula em seu artigo terceiro o direito ao recebimento de uma indenização durante o tempo em que for afastado da escala. Lembramos, que tal remuneração não é de natureza

remuneratória, e, sim, indenizatória, logo, não entram para as contas das bases tributárias. O custeio da indenização será custeado pelos operadores portuários, e, ao realizar tais pagamentos os operadores portuários teriam reduzidas na mesma percentagem o valor pago pelas tarifas alfandegárias (art. 3º inciso I). No que se refere ao valor da indenização, deverá ser realizado um cálculo das remunerações recebidas entre abril de 2019 e março de 2020. Entretanto, há condicionalidades para o recebimento de tal valor, o principal deles, o afastado/da da escala não pode ser beneficiário de quaisquer tipos de benefícios assistenciais ou previdenciários. (Idem). A lei em tela, traz ainda: a proibição de greves, e, na impossibilidade de escalar o número necessário de trabalhadores para o terno de trabalho, estariam os OGMO's autorizados a chamar trabalhadores fora deste quadro. Estar-se-ia abrindo pressupostos, para o atendimento de um histórico objetivo do capital, a liberdade para a contratação de força de trabalho, tal qual, ocorre nos terminais portuários de uso privativo fora da área do porto organizado. Mas, algo que nos chama atenção é a seguinte realidade, as atividades portuárias foram consideradas essenciais durante a pandemia, entretanto, a classe trabalhadora portuária não foi colocada como prioridade na fila de vacinação.

No que se refere as medidas de proteção contra a disseminação do vírus adotou-se algumas medidas protetivas, dentre elas citamos: escalação 100% eletrônica, instalação de reservatórios com álcool em gel em vários pontos do porto, entrega diária de máscaras de proteção, isolamento social nos refeitórios, testagem de temperatura, entre outras. E aqui, encontramos uma incongruência nas medidas de proteção, no que se refere ao isolamento social, tal regra se mostra impossível de ser cumprida se formos levar em consideração o distanciamento durante o desenvolvimento de suas atividades, pois, ao longo da jornada de trabalho, tais trabalhadores se relacionam com outros trabalhadores de distintos locais, de distintas nacionalidades (se formos considerar os trabalhadores próprios das embarcações), e não há a garantia real de que tais trabalhadores se utilizaram das mesmas medidas de proteção.

Dados oficiais da Superintendência do Porto de Itajaí, nos revelam que 15% dos trabalhadores portuários foram infectados, mas, este dado pode não ser o real, visto a grande probabilidade de subnotificação dos casos. Ao se referir a mencionada lei Franzese (2021, p. 83), destaca que tal medida não foi totalmente aceita por todos os trabalhadores portuários, pois, o que era para ser uma lei temporária, se tornou

uma lei definitiva. Ou seja, o autor está indo de acordo com as críticas que já realizamos, a lei veio para favorecer mais o capital em detrimento da classe trabalhadora. Finalizando o debate sobre as transformações no processo laboral portuário e seus respectivos impactos na saúde da força de trabalho que neste ambiente laboral vendem sua força de trabalho, concordamos com OIT (2018, p.02), ao estabelecerem que:

Si bien muchas de esas mejoras de los metodos de manipulacion de la carga han aumentado considerablemente la seguridad de los trabajadores portuarios, otros cambios han acarreado nuevos peligros, por lo cual todavia se considera que el trabajo portuario entrana un riesgo muy elevado de accidentes. Por otra parte, la privatizacion del sector ha modificado de manera importante la organizacion de los puertos y el empleo en los mismos, recurriendose, por ejemplo, de manera creciente a trabajadores no permanentes. Afortunadamente, tambien se han desarrollado sistemas para la determinacion y gestion de los riesgos, y se reconoce cada vez mas la necesidad de invertir n la formacion y la capacitacion de los trabajadores portuarios.

Para finalizar de fato agora nossa pesquisa, iremos para o segundo núcleo duro de nosso objetivo, a saber o primeiro buscou realizar análises sobre as relações de trabalho no porto de Itajaí, agora neste último subitem traremos análises sobre a saúde da força de trabalho portuária itajaiense em dados.

4.6 A SAÚDE DA FORÇA DE TRABALHO DO PORTO DE ITAJAÍ EM NÚMEROS.

Por diversos momentos, destacamos que a força de trabalho portuária tem sofrido as vicissitudes, imposições, contradições de uma sociedade que é regida pelos interesses do capital, muito embora, até a atualidade (2023), os portos organizados não sejam totalmente privatizados, pois, a administração geral do porto “ainda” está nas mãos no poder público, os mesmos (força de trabalho) são administrados por um órgão adepto aos interesses do capital. Mencionamos também, que a classe trabalhadora no geral tem historicamente carregado em seus ombros o peso da culpa pelos gargalos portuários, pelos elevados custos com as atividades de movimentação de mercadorias, pelo excesso de burocracia, entre outros, nunca é demais lembrar, discurso este ecoado pelo Estado e capital. Bem como, todo este contexto, esta realidade aliada as condições de trabalho, intensificação do trabalho, assédio moral, pressão por produtividade, et., têm levado os/as trabalhadores/ras portuários ao

adoecimento e/ou em casos mais graves acidentes de trabalho, alguns deles levando ao óbito.

Páginas anteriores ao extrairmos os dados do relatório do Ministério da Economia de 2021, expomos alguns dados no que se refere ao adoecimento da força de trabalho portuária a nível nacional. Agora neste momento, traremos os dados no que se refere à saúde da força de trabalho do porto de Itajaí. De antemão, alertamos um ponto de grande importância em relação aos dados: por se tratar de dados fornecidos pelo agente intermediador da mão de obra, ou seja, o OGMO/Itajaí, abre pressupostos para a existência de subnotificação do número de acidentes. Antes de irmos aos dados sobre os acidentes propriamente dito, a exemplo, do que realizamos lá atrás ao analisar a classe trabalhadora portuária e Itajaí, em que divulgamos o número de trabalhadores no porto e por atividade, o valor da força de trabalho, entre outros. O faremos aqui da mesma forma, entretanto, os dados se referiram a afastamentos de escala, e mantendo a didática faremos uma análise comparativa entre os dados expostos em nossa defesa de qualificação (maio de 2022), e, os dias atuais (janeiro de 2023).

Tabela 24: Dados sobre o afastamento de trabalhadores portuários Itajaienses 2020.

| | Estiva | Arrumador | Conferente | Consertador | Vigia | Bloco | Total |
|---------------------------------------|--------|-----------|------------|-------------|-------|-------|-------|
| Afastado da escala | 1 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| Afastado Covid-19 | 28 | 32 | 11 | 2 | 1 | 5 | 79 |
| Afastado invalidez previdência | 4 | 11 | 1 | 0 | 0 | 2 | 18 |
| Atestado médico | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Auxílio doença previdenciária | 9 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 19 |
| Licença temporária | 12 | 3 | 2 | 0 | 0 | 1 | 18 |
| Férias | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fonte: elaboração própria, a partir de dados retirados do *website* http://www.OGMOitajai.com.br/portal/estatisticas/numero_tpas.asp. Acesso em: 04 de mai. de 2020.

Tabela 25: Dados sobre o afastamento de trabalhadores portuários Itajaienses.

| | Estiva | Arrumador | Conferente | Consertador | Vigia | Bloco | Total |
|---------------------------------------|--------|-----------|------------|-------------|-------|-------|-------|
| Afastado da escala | 12 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 |
| Afastado Covid-19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Afastado invalidez previdência | 4 | 14 | 2 | 0 | 0 | 2 | 22 |
| Atestado médico | 0 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| Auxílio doença previdenciária | 6 | 11 | 1 | 0 | 0 | 0 | 18 |
| Licença temporária | 18 | 17 | 8 | 0 | 0 | 1 | 44 |
| Férias | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Fonte: elaboração própria, a partir de dados retirados do *website* http://www.OGMOitajai.com.br/portal/estatisticas/numero_tpas.asp. Acesso em: 25 de jan. de 2023.

Postos os dados, vamos dissecá-los. O primeiro se refere aos afastamentos da escala, nos dados apresentados em maio de 2020 contabilizaram um total de 5 trabalhadores afastados da escala rodiziar, sendo a maioria deles arrumadores um total de quatro trabalhadores afastados, já nos dados de janeiro de 2023 os dados nos mostram 16 trabalhadores afastados, sendo a maioria destes estivadores (12 afastamentos), seguido de 4 arrumadores. Não conseguiremos ir mais a fundo em nossas análises por um motivo em especial, não há um detalhamento do motivo pelo qual o afastamento foi concedido. O máximo que conseguimos expor aqui são hipóteses, dentre elas: suspensão do trabalhador por algum motivo, afastamento por motivos pessoais, ou então, enquanto ocultação do real motivo do afastamento, passaremos por este mesmo imbróglio ao analisarmos os dados sobre as licenças temporárias e atestados médicos.

Com relação aos afastamentos por Covid-19 os dados extraídos em maio de 2020 demonstraram um total de 79 trabalhadores afastados, destes a maioria arrumadores (32), seguido dos estivadores (28), outrora, ao analisarmos os dados de janeiro de 2023, estes nos revelam que **nenhum afastamento foi notificado por Covid-19**. E aqui abrimos um parêntese, em 2020 vivíamos o auge da pandemia, logo,

é de se imaginar este alarmante dado de 79 trabalhadores afastados em um universo na época de 377 trabalhadores portuários em Itajaí, ou seja, aproximadamente 22% da força de trabalho foi afastada da escala por Covid-19. E, lembramos, os dados se referem a trabalhadores registrados/cadastrados no OGMO, se formos considerar os afastamentos dos trabalhadores vinculados a *Apm Terminals*, os números certamente seriam maiores. Outro ponto de relativa importância, conforme destacamos acima em janeiro de 2023, não havia nenhum afastado por Covid-19, e aqui levantamos duas hipóteses para tal dado: 1) acompanhamento da média nacional, pois, ao menos os discursos que são veiculados, os números de casos e novos casos estão em curva decrescente; e, 2) a subnotificação, e esta hipótese talvez se confirme devido ao seguinte fato, corriqueiramente, pós maio de 2020 acompanhamos o *website* do OGMO Itajaí em busca dos dados, ora aumentava outrora diminuía, porém, de “uma hora para outra”, os números de afastamentos por Covid-19, simplesmente o número de afastados por Covid-19 ficou no zero, e, assim permaneceu até o momento da escrita desta pesquisa (janeiro de 2023). E, por fim, nos dados notificados de afastamentos por Covid-19, não há uma tipificação do motivo pelo qual o trabalhador foi afastado, se foi por ter contraído o vírus, ou, se os afastamentos foram para seguir os termos do artigo segundo da Lei nº 14.047/2020, a saber, deveram ser afastados da escala: maiores de 65 anos, pessoas com sintomas do vírus, doenças crônicas ou graves, entre outros. O que nos dificulta, saber a percentagem de trabalhadores do porto de Itajaí que contraíram o vírus ao logo de sua atividade laboral, e, por conseguinte, destacar outro risco eminente a qual estes trabalhadores estão expostos.

Dando continuidade a nossas análises, mencionamos agora os dados que se referem aos afastamentos por invalidez previdenciária, em maio de 2020 haviam um total de 18 trabalhadores afastados, sendo a maioria deles arrumadores (11), seguido de 4 estivadores, outrora, em janeiro de 2023 os dados nos revelaram 22 trabalhadores afastados, destes a maioria arrumadores (14), e depois os estivadores (4). De início destacamos, houve um aumento no número de trabalhadores afastados por este benefício, ou seja, de 18 para 22. A invalidez previdenciária, se trata de um benefício de pagamento continuado concedido ao trabalhador ou trabalhadora que tenha se tornado incapaz para o desenvolvimento de suas atividades laborais. E, que mesmo que tenha realizado seções de reabilitação não esteja apto a exercer suas atividades laborais em outra função que não a sua de origem (conforme versa o art.

42 da Lei nº 8.213/1991), a avaliação obrigatoriamente tem de ser realizada por um médico perito do INSS.

Lembra-se ainda, que o/a trabalhador/ra receberá o benefício durante o tempo e que se mostrar inapto/inapta para o labor, motivo pelo qual o/a beneficiário/beneficiaria terá de realizar uma reavaliação a cada dois anos. Os pré-requisitos para a solicitação do auxílio previdenciário são os seguintes: o primeiro passo é solicitar o auxílio doença, tal auxílio possui os mesmos requisitos da invalidez previdenciária, porém, se durante a perícia realizada no INSS se constate a incapacidade permanente para as atividades laborais, seja em sua função primeira, seja em outra função, bem como se constate a irreversibilidade do dano causado a corporeidade da força de trabalho, mesmo após seções de reabilitação, o próprio perito do INSS indica (ou ao menos deveria), a invalidez do trabalhador/ra para o labor. Segundo, há uma carência mínima exigida para o requerimento e a consequente aprovação para o recebimento do benefício, o/a trabalhador/trabalhadora tem de ter contribuído no mínimo doze (12) meses com a previdência. O terceiro requisito, comprovação da incapacidade via laudos médicos, de preferência de um/uma médico/médica do trabalho, tal atestado será ainda avaliado pelo médico perito do INSS. Quarto requisito, estar afastado no mínimo dezesseis dias de suas atividades laborais, lembrando, os primeiros quinze dias de afastamento são pagos pelo empregador, e, por fim, não menos importante, apresentar a Comunicação do Acidente de Trabalho (CAT), é aqui que se faz tenaz a veracidade da crítica por diversas vezes por nós já realizada, sobre a subnotificação dos acidentes, não abertura da CAT. Pois, se a mesma não for realizada, o/a solicitante do auxílio esbarrará em diversas barreiras para receber o benefício em debate.

Dois lembretes são necessários realizarmos: 1) o benefício se encerra em caso de óbito, ou, se por ventura em uma das reavaliações o perito do INSS, constate que o/a segurado/segurada tenha recuperado suas capacidades para o exercício das atividades de trabalho; 2) existem algumas doenças (graves, contagiosas ou incuráveis), que caso sejam diagnosticadas estão os/as trabalhadores/ras, isentos da comprovação da carência dos 12 meses de contribuição, são elas: tuberculose ativa, hanseníase, câncer, demência, esquizofrenia, depressão, paralisia irreversível, cardiopatia, doença de Parkinson, HIV.

No que se refere ao valor do benefício, ressaltamos, conforme dispunha os artigos 33 e 44 da Lei nº 8.213/1991, o valor do benefício consistia em uma renda de

100% do salário mínimo, sendo que o valor do benefício não poderia exceder o limite máximo da contribuição. Entretanto, com a proposta de Emenda Constitucional nº 103/2019, propôs uma redução do valor do benefício, a proposta elencada na EC, seria que o valor passaria a ser de 60% da remuneração, acrescidos de 2% por ano de contribuição.

Todavia, tal situação não se aplica nos casos em que a incapacidade for em decorrência de um acidente de trabalho, de doença profissional ou de doença do trabalho a ele equiparado, visto que o artigo 26 da referida emenda estabelece um valor de (RMI) integral, ou seja, correspondente a 100% do salário de benefício.

Referida disposição, no entanto, conduz a verdadeira contradição dentro do ordenamento jurídico previdenciário. Isso porque, tendo em vista que EC nº 103/2019 não dispôs expressamente sobre alterações na forma de cálculo do auxílio doença, que também ganhou nova nomenclatura (auxílio por incapacidade temporária), em tese, a metodologia de cálculo deste benefício continua usando a média dos 80% maiores salários de benefício. Dessa forma, em algumas situações, a RMI do benefício de aposentadoria por incapacidade permanente poderá vir a ser inferior ao valor de RMI do auxílio por incapacidade temporária, o que caracteriza verdadeira contradição. (MENDES, 2020).

Por fim, ainda em relação à acima mencionada EC de 2019, na citação acima podemos perceber que houve uma alteração na nomenclatura/nome que se dá ao benefício, ou seja, de aposentadoria por invalidez para aposentadoria por incapacidade permanente, o discurso por trás de tal alteração se deu em razão de não haver confusões, pois, o benefício que está em debate é concedido não pelo tipo de doença e/ou acidente de trabalho, mas sim, pela incapacidade para o desenvolvimento de suas atividades laborais. Entretanto, se formos prestar atenção aos requisitos postos na EC nº 103/2019, não houve alterações significativas para a concessão do benefício para as doenças graves, contagiosas ou incuráveis, os requisitos se mantiveram os mesmos que dispunha a Lei nº 8.213/1991. O câncer, por exemplo, é uma doença que pode ser tanto adquirida nos espaços laborais, como também, uma doença que é geracional, disto isto, o discurso em relação a porque alterar o nome do benefício é válido? Entrementes, a nosso entendimento, a alteração do nome em nada altera a concessão do benefício, a menos, no que se refere aos requisitos para a concessão do mesmo. Logo, não bastasse a classe trabalhadora, conviver com uma realidade de subnotificação de acidentes, redução de direitos, redução no valor do benefício, aumento da burocracia estatal, entre outros têm ainda de conviver com uma lei que é dúbia, que sugere entendimentos distintos, lei esta que

seria para salvaguardar os interesses da força de trabalho, os joga ainda mais no limbo da insegurança.

Ainda em relação aos afastamentos notificados pelo OGMO/Itajaí, traremos agora os dados referentes ao auxílio doença previdenciária. Nos dados de maio de 2020, um total de 19 trabalhadores do porto de Itajaí estavam sob a vigência de tal benefício, nove arrumadores e nove estivadores. Outrora, os dados de janeiro de 2023 nos mostram que estão cobertos pelo benefício em debate: 18 trabalhadores, sendo a imensa maioria deles arrumadores (11), seguido de seis estivadores. De início, observamos uma queda no número total de trabalhadores afastados pelo benefício, entretanto, o número de arrumadores que estão segurados pelo benefício subiu de 9 para 11 trabalhadores, já os estivadores, houve uma queda de 9 para seis.

O auxílio doença previdenciário é outro benefício da previdência social e direito da pessoa trabalhadora que contribui mensalmente com o sistema previdenciário, assim como o auxílio por invalidez teve seu nome alterado com a Contrarreforma da Previdência de 2019 (EC nº 103/2019), passando a partir de então, se chamar de invalidez temporária. Se trata de um benefício custeado pelo INSS para o/a trabalhador ou trabalhadora que comprove via perícia médica sua incapacidade temporária para o exercício de suas atividades laborais por um período superior a 15 dias consecutivos, sendo pago ao/a beneficiário/beneficiária somente após o décimo sexto dia de afastamento, conforme expresso no artigo 59 da Lei nº 8.213/1991. Trata-se, de um benefício que tem caráter temporário, ou seja, o mesmo fica vigente durante o período em que o/a trabalhador/trabalhadora comprovar a inaptidão para o labor, assim como o benefício anterior, o mesmo pode ser prorrogado, para tal, é de atribuição do/da beneficiário/a solicitar junto ao INSS quinze dias antes do fim do benefício a prorrogação do mesmo. Sendo atribuição agora do médico perito do INSS, julgar ou não a incapacidade para o trabalho, caso o perito julgue que o/a mesmo/a esteja capacitado/da para o labor o benefício se encerra, sendo ainda de direito do/da trabalhador/ra o pedido de recurso da decisão.

No que se refere aos requisitos para a solicitação do benefício, são os mesmos solicitados para o recebimento do auxílio previdenciário. Já em relação ao valor do benefício a ser recebido, a Lei nº 8.213/1991, estipulava que deveria ser realizado um cálculo médio dos 80% dos maiores salários recebidos pelo/pela solicitante antes do pedido do benefício, no entanto, o valor a ser recebido não poderia ser maior que o valor médio dos últimos doze salários recebidos. Com a EC nº 103/2019, a base do

cálculo sofreu alterações importantes, e, como sempre impactando em consequências para a classe trabalhadora adoecida. O cálculo agora passaria a ser realizado em cima de 100% do total dos salários recebidos pelo trabalhador/ra, ou seja, estariam também inclusos no cálculo médio do benefício os menores salários recebidos, e, o que isto impacta? Impacta diretamente em um rebaixamento no valor a ser recebido. Lembramos, a alíquota do valor a ser recebido não poderá exceder a média salarial recebida nos últimos 12 meses.

Retornando aos dados, mencionamos agora em relação aos afastamentos por atestado médico. Lá em maio de 2020, os dados apontavam 3 trabalhadores com atestado médico, sendo 3 arrumadores e 1 estivador. Agora em janeiro de 2023, os atestados contabilizam 8 trabalhadores, destes, 6 arrumadores, 1 estivador e 1 conferente. O atestado médico é um documento expedido por um/uma profissional da área da medicina, especializado/especializada ou não em determinada área, no qual, atesta a incapacidade por um determinado período de tempo para a execução de suas atividades laborais. O tempo em dias, irá depender diretamente da gravidade da doença e/ou do acidente de trabalho sofrido, podendo este (o atestado) de um dia ou mais. Apenas realizando uma lembrança, já aqui mencionada, os primeiros 15 dias de afastamentos são pagos pelo empregador, a partir do décimo sexto dia os custos são de atribuição do INSS, caso o/a trabalhador/ra entre com o pedido de auxílio doença ou auxílio por incapacidade permanente. Outras análises poderiam aqui ganhar destaque, entretanto, assim como, as licenças temporárias, não há uma descrição do motivo pelo qual o trabalhador apresentou o atestado.

Após analisar todos os dados acima apresentados sobre a saúde da força de trabalho portuária itajaiense, um ponto nos chamou atenção. As atividades laborais em que mais notificaram incidência de afastamentos (Covid-19, invalidez temporária e doença previdenciária e atestados médicos). Em maio de 2020 foram um total de 54 arrumadores e 42 estivadores, outrora, em janeiro de 2023 os números contabilizaram 31 arrumadores e 11 estivadores. Dito isto, aprofundamos um pouco mais nossas exposições. Primeiro, a redução no número de afastamentos, deu-se, em razão da não notificação de afastamentos por Covid-19. Segundo, as atividades em que mais se notificou afastamentos foram a dos arrumadores e estivadores, com destaque para os que estão afastados por invalidez, sendo, 14 arrumadores em janeiro de 2023, ou seja, um aumento de 3 trabalhadores em relação a maio de 2020. Mas, o que tais

atividades possuem para estes dados alarmantes? Para que respondamos, é necessário que retornemos à descrição, a característica de tais atividades. Vejamos.

Destacamos em momentos anteriores em nossa pesquisa, que a atividade de capatazia é realizada especificamente por trabalhadores com vínculo empregatício com os operadores portuários (no caso específico do porto de Itajaí, a *Apm terminals*), motivo pelo qual, não há dados sobre o afastamento de trabalhadores sobre esta nomenclatura, no entanto, os arrumadores são os trabalhadores registrados ou cadastrados no OGMO habilitados para exercer a atividade de capatazia, quando o número de trabalhadores na função de capatazia for insuficiente para atender a demanda, estes (os arrumadores), são solicitados para a função pelos operadores portuários junto ao OGMO. Se trata de uma atividade que se realiza fora das embarcações, e, consiste no engate de mercadorias a serem içadas pelo guindaste; manipulação, arrumação de cargas; desengate de cargas quando movimentadas da embarcação para o cais; são os trabalhadores que se responsabilizam em levar os automóveis, caminhões até a entrada das embarcações de tipo RO-RO, entre outras. Já os estivadores desempenham as mesmas funções, porém, a bordo das embarcações. Neste sentido, considerar-se-á, que os fatores de riscos a corporeidade do trabalhador são os mesmos para ambas as funções: acidentes de trabalho, desenvolvimento de doenças do trabalho, entre outras consequências do processo laboral. De posse dos dados apresentados, nota-se, que tais atividades são as mais degradantes e que põem em risco a saúde da força de trabalho, principalmente se formos associar tais consequências não apenas aos riscos inerentes a tais atividades, mas também, a pressão por produtividade, aumento do ritmo de trabalho etc.

Comparemos agora, os dados em relação as licenças temporárias concedidas a trabalhadores registrados/cadastrados no OGMO Itajaí, em maio de 2020 foram um total de 18 licenças temporárias, destes 12 estivadores e 3 arrumadores. Em janeiro de 2023 foram concedidas um total de 44 licenças, os estivadores continuavam sendo a maioria com 18 “beneficiados”, seguido dos arrumadores 17. Aqui uma lacuna se fecha para a continuidade de nossas análises sobre os dados, não há uma especificação sobre o motivo pelo qual a licença foi concedida, o que nos abre a possibilidade do seguinte questionamento, por qual motivo, justamente os estivadores e arrumadores (que estiveram no topo dos afastamentos e atestados médicos por doenças e/ou acidentes de trabalho), estão entre os que mais conseguiram o “benefício” da licença temporária? Ocultação dos dados? Desvio do real motivo? O

sim ou não, para resposta à os questionamentos acima realizados, apenas poderão ser mais aproximadas, se tivéssemos acesso aos dados concretos.

Por fim, mencionamos agora os dados em relação as férias (benefício inerente a toda a classe trabalhadora com vínculo empregatício ou trabalhador avulso, conforme dispõe o art. 7º inciso XXXIV, da Constituição Federal de 1988), dos trabalhadores do OGMO/Itajaí foi outro dado por nós extraído do *website* do OGMO, tanto nos dados extraídos em maio de 2020 como de janeiro de 2023, apontaram que não havia nenhum trabalhador gozando deste benefício. O motivo? Pressupomos que esteja diretamente relacionado à sazonalidade do trabalho portuário, a imprevisibilidade se será ou não chamada para o terno de trabalho. Logo, há uma tendência aos trabalhadores portuários não se utilizarem de tal benefício, lembramos, os trabalhadores estão apenas abdicando dos dias de férias, pois, a remuneração acrescida de 30% é depositada diretamente em sua conta bancária. Realizada estas exposições, analisemos neste último momento de nossa pesquisa, os dados referentes aos atestados/acidentes de trabalho ocorridos no porto de Itajaí registrados/cadastrados no OGMO com afastamento ou não, ou fatais entre os anos de 2004 e 2023 (até meados de janeiro de 2023).

Tabela 26: Total de acidentes de trabalho por ano no porto de Itajaí.

| Ano | Acidentes com afastamento | Acidentes sem afastamento | Acidentes fatais | Taxa de acidentes por mês | Média de TPA's por ano |
|--------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------|----------------------------------|-------------------------------|
| 2004 | 39 | 32 | 1 | 6 | 731,2 |
| 2005 | 31 | 56 | 2 | 7,41 | 730,2 |
| 2006 | 22 | 58 | 0 | 6,6 | 653,3 |
| 2007 | 31 | 53 | 0 | 7 | 606,1 |
| 2008 | 16 | 26 | 0 | 3,5 | 387,8 |
| 2009 | 8 | 6 | 0 | 1,1 | 971,1 |
| 2010 | 7 | 5 | 0 | 1 | 184,5 |
| 2011 | 11 | 12 | 1 | 2 | 182,3 |
| 2012 | 10 | 04 | 0 | 1,1 | 149,4 |
| 2013 | 15 | 2 | 0 | 1,4 | 149,6 |
| 2014 | 5 | 2 | 0 | 0,5 | 143,7 |
| 2015 | 8 | 0 | 0 | 0,6 | 129,9 |
| 2016 | 6 | 1 | 0 | 0,5 | 127,7 |
| 2017 | 3 | 0 | 0 | 0,25 | 132,8 |
| 2018 | 15 | 7 | 0 | 0,5 | 197,8 |
| 2019 | 3 | 2 | 1 | 0,5 | 200,3 |
| 2020 | 9 | 5 | 0 | 1,16 | 173,6 |
| 2021 | 11 | 3 | 0 | 1,16 | 172,0 |
| 2022 | 5 | 4 | 0 | 0,75 | 190,1 |
| 2023 | Sem acidentes notificados até o dia 26 de janeiro de 2023. | | | | |
| Total | 255 | 284 | 05 | 45,3 | 5.338 |

Fonte: elaboração própria a partir de dados extraídos do *website* do OGMO/Itajaí. Disponível em: <http://www.OGMOitajai.com.br/portal/estatisticas/acidentes.asp>. Acesso em: 26 de jan. de 2023.

Antes de iniciarmos a descrição dos dados, destacamos, lá em 2020 no momento de nossa defesa da qualificação da tese de doutoramento, realizamos uma crítica no que se refere a nomenclatura utilizada ao se referir aos dados acima apresentados, pois, até aquele momento (maio de 2020), o OGMO utilizava a seguinte descrição, atestado com afastamentos ou sem afastamentos, e atestado fatais ainda naquele momento (2020), ressaltamos, que tal nomenclatura poderia vir a causar uma confusão, pois, não há segurança em advogar se tais são decorrentes de acidentes de trabalho ou de doenças do trabalho. “Nossas críticas parecem ter chegado ao OGMO/Itajaí”, ironias a parte, ao consultarmos os dados referentes a janeiro de 2023, percebemos que a nomenclatura foi alterada, ou seja, agora está acidentes com ou sem afastamento e acidentes fatais. No entanto, outras críticas ainda se mantêm: a) não há uma distinção se os acidentes ocorridos foram graves, médios ou leves, salvo nos cinco acidentes fatais; b) até o ano de 2022 não havia a informação dos dias em que os trabalhadores ficaram afastados das suas atividades devido ao acidente ocorrido, apenas no ano de 2022 é que esta informação passou a ser disponibilizada, os acidentes com afastamento totalizaram 97 dias, partindo do dado de que neste ano foram 5 os acidentes em que os trabalhadores necessitaram se afastar, teremos a seguinte média (dias totais de afastamento/ número de acidentes), 19,5 dias de afastamento por acidente de trabalho; c) não há uma distinção da atividade laboral em que o trabalhador estava realizando quando se envolveu no acidente, e porque isto é importante? Justamente, pelo fato de podermos defender com mais tenacidade as atividades laborais em que aís está exposta aos riscos, e, quais mais ocorre acidentes; d) uma crítica já aqui mencionada diversas vezes, a real possibilidade de subnotificação.

Retornando a exposição e análise dos dados temos nos 19 anos de dados apresentados, um total de 255 acidentes em que houve o afastamento de trabalhadores, 284 acidentes sem afastamento e 5 acidentes em que o trabalhador foi a óbito. Convergindo ainda mais e comparando com os dados de maio de 2020, temos: entre maio de 2020 e janeiro de 2023, um aumento de 19 acidentes de trabalho com afastamentos; um aumento de 36 acidentes sem afastamento, já em relação aos acidentes fatais o número se manteve o mesmo de lá até cá 5 acidentes. Vamos esboçar ainda mais estes dados. Foram notificados entre 2004 e 2022 conforme mencionamos, 255 acidentes de trabalho com afastamento, num universo total de 5.338 trabalhadores, logo, nos pressupõe dizer ao realizarmos uma média aritmética

(número total de acidentes/19 anos¹⁶³), que houve 13,4 acidentes com afastamento por ano em um universo médio (número total de trabalhadores nos 19 anos/19 anos), de 280,94 trabalhadores por anos, o que significa uma média (número médio de trabalhadores em 19 anos/número médio de acidentes em 19 anos), de 1 acidente com afastamento a cada 20,96 trabalhadores. Com relação aos acidentes sem afastamentos, façamos a mesma média. Conforme já exposto, entre 2004 e 2022 foram notificados 284 acidentes de trabalho em um número total de 5.338 trabalhadores. Logo, uma média (número total de acidentes/19 anos), de 14,94 acidentes sem afastamento por ano, em uma média (número total de trabalhadores nos 19 anos/19 anos), de 280,94 trabalhadores por ano, significando desta forma, uma média de (número médio de trabalhadores nos 19 anos/número médio de acidentes em 19 anos), 1 acidente de trabalho sem afastamento a cada 18,80 trabalhadores.

Dirão os defensores do capital, estes números são inexpressivos se formos compará-los com o número total de trabalhadores, 1 acidente a cada 20 trabalhadores, bem como dirão ainda que frente a estes dados, que o ambiente de trabalho portuário é sim seguro a força de trabalho que ali realiza suas atividades diuturnamente. Para nós, pesquisadores e pesquisadoras, da área das relações de trabalho e saúde da classe trabalhadora, os números são extremamente preocupantes. Nossas preocupações se sustentam ainda em outra média, entre 2004 e 2022 foram notificados um total (número de acidentes com afastamento + números de acidentes sem afastamento) de 544 acidentes de trabalho, ou seja, uma média (número total de acidentes em 19 anos/ número de trabalhadores em 19 anos), de **1 acidente de trabalho a cada 9,8 trabalhadores**. De posse deste último dado apresentado junto aos anteriormente citados, uma vez mais defendemos a tese de que o setor laboral portuário está adoecendo, acidentando, levando a óbito quem nele vende sua força de trabalho. Não obstante, frente a todos os dados expostos até o presente momento é que se encontra ainda, a defesa do porquê da escolha do título de nossa pesquisa, **“A culpa da carga e a carga da culpa”**. Pois, conforme discursam capital e Estado para além da culpa que carregam historicamente de todos os gargalos portuários (burocracia, excesso de direitos, alto custo das

¹⁶³ Não estamos levando em consideração o ano de 2023. Mas, a título de informação, retornamos em março de 2023 aos dados e percebemos que entre o mês de janeiro e fevereiro deste anos, ocorreram dois acidentes de trabalho com afastamento, estes contabilizaram 5 dias de afastamento.

movimentações, entre outros), são culpabilizados ainda pela ocorrência de acidentes de trabalho e adoecimentos, pois, estes não respeitam as normas de saúde e segurança, ou seja, **a carga da culpa**. Porém, de posse das análises que elencamos nesta pesquisa defendemos exatamente o contrário. A ocorrência de acidentes de trabalho e desenvolvimento de doenças ocupacionais, dar-se, em razão da carga de trabalho, das condições de trabalho, da pressão por produtividade, aumento do ritmo de trabalho, sazonalidade do trabalho, entre outras contradições, ou seja, **“A culpa da carga”**.

Tabela 27: Tabela condensada dos dados sobre os acidentes de trabalho.

| | Entre os anos 2004 e 2022 (19 anos) |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| <i>Número total de acidentes com e sem afastamento</i> | 544 acidentes |
| <i>Número total de trabalhadores</i> | 5.338 trabalhadores |
| <i>Número de acidentes com afastamento</i> | 255 acidentes |
| <i>Número de acidentes sem afastamento</i> | 285 acidentes |
| <i>Número de acidentes fatais</i> | 05 acidentes |
| <i>Média de trabalhadores por ano</i> | 280,94 trabalhadores |
| <i>Média de acidentes com afastamento por ano</i> | 13,4 |
| <i>Média de acidentes sem afastamento por ano</i> | 14,94 |
| <i>Média de acidentes fatais por anos</i> | 0,2 |
| <i>Média de acidentes com afastamento por trabalhador</i> | 1 acidente a cada 20,96 |
| <i>Média de acidentes sem afastamento por trabalhador</i> | 1 acidente a cada 18,80 |
| <i>Média total de acidentes com por trabalhador</i> | 1 acidente a cada 9,8 |

Fonte: Elaboração própria.

Ainda destrinchando os dados, nos chama atenção os anos de 2004, 2005, 2006, 2007 e 2008 somados estes 5 anos contabilizaram 139 acidentes de trabalho com afastamento em um total de 255 acidentes em 19 anos, ou seja, mais da metade

dos acidentes de trabalho nestes 19 anos, ocorreram nestes cinco anos, acima mencionados. Já em relação aos acidentes de trabalho sem afastamento, nestes cinco anos ocorreram 225 acidentes deste tipo de um total de 284 acidentes em 19 anos. A mesma lógica se aplica aos acidentes fatais, três dos cinco acidentes em que o trabalhador foi a óbito ocorreram nestes cinco anos. Para finalizar nosso diálogo sobre os acidentes de trabalho, traremos agora ao debate os acidentes em que houve óbito do trabalhador. Após uma longa pesquisa na rede mundial de computadores, não encontramos acesso as notícias sobre os acidentes ocorridos em 2004 e 2005, entretanto, conseguimos acesso aos acidentes ocorridos em 2011 e 2019.

O óbito de 2011, se deu em razão de um acidente ocorrido às 4 horas da manhã. O trabalhador que veio a óbito estava realizando a conferência dos lacres de segurança dos contêineres no pátio de armazenamento, neste momento, estava acontecendo a descarga de contêineres de uma embarcação no terminal portuário operado pela *Apm Terminals*, foi quando este trabalhador foi “esmagado” por um contêiner (a título de informação, um contêiner cheio possui aproximadamente 25.000 Kg), o mesmo trabalhava no porto de Itajaí desde o ano de 1996. Em nota, o sindicato dos arrumadores do porto de Itajaí revelou que já havia alertado ao operador portuário e OGMO sobre os riscos que os trabalhadores que por ali circulavam estavam expostos, visto a precária iluminação do local, que em nada garantia a segurança daqueles trabalhadores. A nota destaca ainda, que seis meses antes do sinistro em tela, outro acidente já havia ocorrido durante a movimentação de contêineres, na ocasião a peça que prende o contêiner (castanhas ou hastes de metal), se despreendeu e caiu em um trabalhador que ali estava, ao ser atingido o mesmo sofreu graves lesões ficando por vários dias internado na Unidade de Terapia Intensiva (UTI).

Na época (2011), a Superintendência do Porto de Itajaí se manifestou da seguinte forma. As circunstâncias do acidente iriam ser apuradas, e, em resposta ao sindicato dos arrumadores sobre a baixa luminosidade a SPI, relatou que naquele momento não havia quaisquer estudos recentes sobre a luminosidade dos pátios de armazenamento. A SPI, destaca ainda que seriam questionáveis as relações realizadas sobre o acidente com a falta de luminosidade, e que muito provavelmente o trabalhador não tenha sido avistado pelo guindasteiro porque o mesmo estava “escondido” atrás de uma pilha de contêineres, logo, ao que podemos relacionar esta resposta da SPI sobre o acidente, a resposta está no título desta pesquisa, ou seja, **“A carga da culpa”**, o trabalhador veio a óbito por estar no local errado na hora

errada, **uma vez mais**, os empregadores insistem em se eximir da culpa, a jogando ou sobre a força de trabalho ou sobre o acaso.

De posse das declarações da SPI e do sindicato, podemos apontar dois fatores de riscos para a ocorrência de tais acidentes, a falta de luminosidade e a “montanha” de contêineres no pátio de armazenamento que segundo a SPI foi o motivo pelo qual o trabalhador não foi avistado, mas em nenhum momento houve o questionamento, por que o contêiner veio a cair sobre o trabalhador? Outro ponto ainda merece debate em relação a este sinistro, o horário em que o mesmo ocorreu. E aqui uma vez mais, se revela importante a análise do trabalho na sociedade 24 horas. É necessário ressaltar, não estamos aqui culpabilizando o trabalhador que foi a óbito ou o guindasteiro, mas sim, o que peremptoriamente temos empregado nossas críticas, as condições de trabalho a quais expostos os trabalhadores portuários, ou seja, **“A culpa da carga”**.

O outro acidente em que o trabalhador veio a óbito no porto de Itajaí ocorreu em dezembro de 2019. O acidente em destaque, aconteceu também no terminal portuário operado pela *Apm Terminals*. Neste sinistro, o trabalhador veio a ser atingido por uma pilha de madeira que se desprendeu do guindaste durante a movimentação da carga e caiu em cima de sua cabeça. O óbito não foi na hora, inicialmente o trabalhador foi diagnosticado com traumatismo craniano, e, veio a óbito três dias após o fatídico acidente. Em nota, o sindicato dos arrumadores manifestou sua crítica a operadora portuária (*Apm Terminals*), ressaltando que a empresa coloca em risco diariamente a saúde e segurança da força de trabalho portuária avulsa, bem como, manifestou que a citada operadora feriu um das normativas constantes na NR.29, e, por nós já destacada, no que se refere a obrigatoriedade de no entorno do porto conter uma equipe de socorristas e ambulância para atendimentos de extrema urgência, como foi o caso deste acidente em tela. Em nota a *Apm Terminals*, ressalta que a empresa de socorristas e ambulância por ela contratada havia sido deslocada para a cidade vizinha, Balneário Camboriú, bem como que **pagava em dia o plano de saúde dos trabalhadores**. Frente a estas publicações da operadora portuária, questionamos, em casos de acidentes gravíssimos como este, assim como o ocorrido em 2011, o plano de saúde em dia é o suficiente para salvaguardar a vida dos trabalhadores portuários? Ademais, destacamos, que na incidência de acidentes de trabalho leve, grave, gravíssimo ou fatal as consequências não atingem apenas o acidentado, mas, também toda a sua família, seus pares de labuta, no caso da família

as consequências se adensam ainda mais, se o trabalhador for o principal provedor do sustento do lar. Conforme notícias da época, o trabalhador veio a óbito devido à demora para o atendimento especializado em traumatologia craniana.

Chegamos ao fim de nossa pesquisa, e, frente a tudo que destacamos ao longo dessas páginas, desde o início da pesquisa não nos cansamos em destacar a importância de tomarmos conhecimento das condições de trabalho e imposições postas pelo capital e estado a força de trabalho que nestes ambientes laboram diuturnamente. Condições de trabalho estas que impactam em consequências negativas a classe trabalhadora. Todo este processo histórico está diretamente associado a formação sócio histórica do Brasil, as transformações no modo de produção e circulação do capital mercadoria, a derruição dos direitos, ao não zelo pela saúde e segurança da força de trabalho, entre tantas outras contradições. Contradições estas que impactam não apenas a corporeidade física desta parcela da classe trabalhadora, como também, na subjetividade destes. Mesmo frente a tantas contradições e consequências, muitos dos trabalhadores portuários espalhados ao longo do Brasil, sentem orgulho de sua profissão, lutam para manter sua identidade e sua cultura. Finalizamos nossa pesquisa com a canção composta por Samuel Rosa (Et al), que resume por intermédio do reflexo estético, o que desenvolvemos nesta pesquisa.

Açúcar no cais do porto
 É na estiva, é na estiva
 Às vezes me sinto morto
 A alma morta, a carne viva
 Podiam me esquecer
 É tudo igual, é todo dia
 Disputas na estivagem
 Viver de amor, calor e briga
 E Capo é um bom selvagem
 Empurra o fardo com a barriga
 Podiam reconhecer
 Alguém mais fraco sucumbia
 Mas eu aguento a carga do vapor
 Sou calejado, sou estivador, sou estivador!
 As putas do porto partem
 Na convulsão dos dias quentes
 Que voltem, que se fartem
 Com meu coraçãozinho ardente
 Podiam lembrar de mim
 Alguém sincero lembraria
 Mas eu seguro a carga do vapor
 Sou calejado, sou estivador, sou estivador!
 (...).
 Yeah man, love is a fishing levitation!

Prata, banana, marfim, garapa, madeira, aipim
Muita coisa já passou aqui
Aço pinta no cais, bem mais metais, Minas Gerais
Tudo isso na estiva eu vi!
Parangoleta, Costa, Senegal, sei que existe o bem e
o mal
Foi também por isso que eu vim
Tabaco, pato, lago vem e o porco lelê também
Já faz tempo essa mina é pra mim!
Prata, banana, marfim, garapa, madeira, aipim
Muita coisa já passou aqui
Aço pinta no cais, bem mais metais, Minas Gerais
Tudo isso na estiva eu vi!
Parangoleta, Costa, Senegal, sei que existe o bem e
o mal
(...).

5. NOTAS CONCLUSIVAS

Percorremos ao longo de nossa tese um longo e extenuante caminho. Nestas mais de 400 páginas realizamos uma análise do sistema portuário nacional no interior da formação sócio-histórica brasileira, mas, qual a justificativa deste caminho metodológico? Compreender qual o significado e importância que os portos brasileiros possuíam em cada contexto histórico. Conforme demonstramos ao longo desta tese, os portos nacionais estiveram em “segundo plano” no que se refere a investimentos públicos, salvo, em determinados momentos em que se intentou uma estatização de toda a estrutura e superestrutura dos portos, entretanto, as tentativas foram vãs, pois, o ataque do setor privado neste setor se mostrou presente ao longo da história do Brasil, em especial, pós década de 1970. Ainda em relação a formação sócio histórica do Brasil, e, que também se mostrou presente na evolução do sistema portuário nacional, destacamos: colônia ultramarina, escravagismo, dependência, golpes, cerceamento de direitos, repressões e prisões, retirada de direitos, atraso tecnológico, avanço do setor privado sobre os serviços públicos, privatizações de estatais, adesão ao discurso neoliberal, precarização do trabalho, manifestações, greves, adoecimentos, mortes, entre tantas outras. Que rebateram diretamente na formação de uma concepção de nação soberana, na concepção de um Estado voltado aos interesses na força de trabalho, na desresponsabilização do Estado **no** que se refere a políticas públicas, entre outras contradições. A força de trabalho portuária, não ficou incólume a tais contradições, ao longo de sua história (escravos e ex-escravos) e constituição, esta classe laboral carrega em sua corporeidade as marcas da exploração das relações sociais de produção capitalista. Diante do exposto, um questionamento é importante, o que nossa tese nos permitiu concluir? Vejamos.

A história do sistema portuário nacional oficialmente se inicia em 1808, quando a Família Real chega ao Brasil e a primeira atitude de D. João VI é assinar aos 28 de janeiro daquele ano a Carta de Abertura dos Portos as Nações Amigas de Portugal. Mas, a carta de abertura dos portos nacionais teria ainda um outro significado ainda mais importante: por fim ao exclusivismo comercial que a colônia (Brasil) possuía com Portugal, a partir de então, o Brasil adentrava no liberalismo comercial inglês. De lá (1808) até cá (anos 2020), podemos dividir a história do sistema portuário em quatro fases, vejamos brevemente cada uma delas.

A primeira se refere ao período que compreende os anos 1808 e 1869, durante estes 61 anos a sistema portuário nacional era predominantemente controlado pelo Reino, com poucas aberturas ao setor privado, ou seja, os investimentos para obras infraestruturais, ainda que tenham sido limitados, bem como as atividades portuárias eram realizados pelo governo imperial.

A segunda fase se inicia aos 13 de outubro de 1869 e se finda em 1934, quando é editado o Decreto Imperial nº 1746, o mesmo dispunha sobre a autorização concedida ao governo para contratar empresas privadas a construir portos no Império, entre outras atribuições, dentre elas explorar as atividades portuárias por um período de tempo previamente estipulado, tal decreto é reforçado em 1888 após a edição do Decreto nº 9.979, de 12 de junho de 1888, o mesmo dispõe sobre as obras de melhoramento dos portos. Ou seja, ambos os decretos passam a permitir agora a entrada do setor privado nos portos nacionais.

A terceira fase se inicia após a “Revolução de 1930”, e a subida de Getúlio Vargas a presidência da República e a publicação dos seguintes decretos: Decreto nº 24.447 de 22 de junho de 1934. Define as atribuições dos Ministérios nos portos organizados; Decreto nº 24.508 de 29 de junho de 1934. Define os serviços a serem prestados pelas administrações dos portos organizados; Decreto nº 24.511 de 29 de junho de 1934. Regula a utilização das instalações portuárias; Decreto nº 24.599 de 3 de julho de 1934. Autoriza a concessão de obras e melhoramentos nos portos nacionais. Ao promulgar tais decretos Vargas tinha como objetivo, a “reestatização” dos serviços públicos, inclusive dos portos nacionais.

A quarta e última fase se inicia após a promulgação da Constituição Federal de 1988, mais precisamente, aos 25 dias de fevereiro de 1993, quando o então presidente Itamar Franco cedendo à pressão do capital e do discurso neoliberal, promulga a Lei nº 8.630/1993, posteriormente, revogada pela Lei nº 12.815/2013. Tais leis tiveram com prerrogativa primeira, ampliar a inserção do setor privado nos portos nacionais, o lema dos defensores da privatização dos portos era “liberdade para trabalhar, liberdade para contratar, liberdade para operar” (Manteli, 2010, p. 45).

Uma das principais barreiras antes postas ao avanço do capital sobre o sistema portuário foi ultrapassada após a edição da lei de 1993, estamos nos referindo aqui a instituição de um OGMO em cada porto organizado do país. Mas o que isto significa diretamente? Um enfraquecimento dos sindicatos, uma perda da identidade do ser trabalhador portuário, pois, a partir da instituição dos OGMO's, órgão este

alinhado aos interesses do capital, estaria se pondo fim ao sistema *closed shop*. Sistema este em que eram os sindicatos das categorias portuárias quem controlavam toda a administração da força de trabalho, da escalação a remuneração, e, agora quem as faz é justamente um órgão alinhado aos interesses do capital.

Não obstante, ambas as leis, em especial a 12.815/2013 abriram um espaço ainda maior para o setor privado, em especial esta última ao conceder autorização para a construção de terminais de uso privativo fora da área dos portos organizados. Lá, nestes terminais a gestão é totalmente privada. Logo, concluímos nossas exposições e concordando com as análises de Diéguez (2007, 2010), ambas as leis (1993 e 2013), se trataram de “Lei de Privatização dos Portos”.

Destacamos em outros momentos, que o porto de Itajaí foi o campo de estudos desta tese de doutorado, e ao longo dela, realizamos uma “reconstrução” história desde sua gênese até a atualidade. O porto público de Itajaí juntamente com o porto de Itapoá, primeiro terminal de uso privado fora da área do porto organizado do país; porto de Navegantes (porto privado fora da área do porto organizado); porto organizado de São Francisco do Sul, administração delegada ao Estado; porto organizado de Imbituba, delegado ao Estado e o porto de Laguna, sob a administração da SCPar compõem o sistema portuário do estado de Santa Catarina. Assim como os demais portos nacionais, os portos que compõem o sistema portuário catarinense tiveram seu surgimento e desenvolvimento diretamente associado a formação sócio histórica de Santa Catarina e do Brasil. Ou seja, o desenvolvimento e expansão de tais portos caminharam juntamente com o desenvolvimento da região no qual estão instalados e do próprio Estado.

O porto de Itajaí está situado as margens direita do Rio Itajaí, e compõe junto ao porto de Navegantes (que está situado exatamente em frente ao porto de Itajaí), o complexo portuário Itajaí-Navegantes. Na atualidade o porto apresenta uma moderna estrutura e devido a sua localização privilegiada, mantém relações comerciais com diversos portos do Brasil e do mundo.

Relatos de historiadores catarinenses demonstram que a estrutura do porto de Itajaí tem mostrado sua importância desde o século XIX, mesmo se tratando naquele contexto de uma pequena estrutura de madeira. Os mesmos documentos imprimem ainda que os primeiros investimentos para a construção do mencionado porto foram realizados ainda na era do Brasil Império, quando em 1895 é criada a Comissão de Melhoramentos do Rio Itajaí, e, já em 1905 começa a ser projetado a construção da

infraestrutura portuária de Itajaí. Tal demanda se deu em razão da alta constante na extração de madeira que era escoada por aquela pequena estrutura. No ano de 1908 os primeiros navios a vapor já atracavam na estrutura do porto de Itajaí.

No entanto, as obras do porto propriamente dito, na arquitetura que conhecemos hoje, vai se iniciar apenas no ano de 1938, momento este em que se tem a construção do primeiro trecho do cais com 233 metros de comprimento. As obras seguiam em curso até a década de 1950, sendo no ano de 1956 que se dá por concluída a construção do último berço do porto.

Durante as décadas de 1950 e 1960, o porto de Itajaí vai ganhar ainda um importante selo, o de principal porto madeireiro do país, passando então a ser reconhecido como porto madeireiro. Muito embora o movimento para sua organização tenha se iniciado ainda em fins da década de 1920, o porto de Itajaí só vem a ser elevado à categoria de porto organizado, após a publicação do Decreto nº 58.780, de 28 de junho de 1966, quando é então criada a Junta Administrativa do Porto de Itajaí (JAPI). A JAPI possuía as atribuições que hoje são inerentes a Superintendência do Porto de Itajaí, dentre elas destacamos: arrecadar as tarifas portuárias, realizar obras de construção de novas estruturas e manutenção das já existentes, fiscalizar as atividades portuárias, dentre outras. A mesma, fica à frente a administração do mencionado porto até o ano de 1975, quando é então criada a Portobrás.

Durante os anos que se seguiram de 1990 até 1995, principalmente após a promulgação da lei portuária de 1993, o fantasma da privatização assombrou o porto de Itajaí. O discurso ecoado pelos defensores da privatização naquele contexto não difere em nada do já conhecido discurso em relação a privatização dos serviços públicos. Falta de recursos financeiros, onerosidade do porto, excesso de burocracia, entre outros. Logo, para eles a privatização do porto seria a melhor alternativa. Outrora, aos contrários à privatização discursavam sobre a necessidade de o delegar ao Município, uma vez que o mesmo tem se mostrado ao longo da história de extrema importância para o desenvolvimento da cidade de Itajaí, para sua economia e geração de empregos.

Dentre os contrários à privatização, além do próprio Município estavam o sindicato dos trabalhadores portuários itajaienses e comerciantes locais. A delegação do porto a cidade de Itajaí, ainda que de forma temporária se concretizou por intermédio da publicação do Decreto Municipal nº 2.970, de 16 de junho de 1995, neste mesmo decreto é também criada, a Administração Hidroviária Docas

Catarinenses (ADHOC), e, no ano 2000 após a publicação do Lei Municipal nº 3.513 a ADHOC é transformada em Superintendência do Porto de Itajaí. O contrato de delegação foi assinado de forma efetiva em 1997 e teria prazo de 25 anos podendo ser prorrogado por iguais períodos. Logo, o contrato de delegação iniciado lá na década de 1990 teria prazo até o dia 31 de dezembro de 2022.

Após 25 anos, os ventos da ameaça da privatização soprariam novamente sobre o porto em análise, e, retorna agora, com mais veemência no ano de 2022, a assombrar o município de Itajaí, entre os anos 2018 e 2022, quadriênio este em que assumiu a cadeira presidencial um governo adepto a privatização dos serviços públicos, ideais estes que se materializaram nas posições do então Ministro da Economia, Paulo Guedes.

Neste contexto, a SPI, elite política local, sindicato dos trabalhadores portuários, entre outras instituições e organizações realizam um amplo movimento de conscientização, demonstrando o quanto o Município e classe trabalhadora tinham a perder caso a privatização se concretizasse. Mesmo frente a inúmeras tentativas o governo (2019-2022) se mostrava arredo em retornar atrás. As “cartadas finais” foram dadas apenas em dezembro de 2022, em que em um acordo assinado entre União e Município, dispunha que a SPI se manteria a frente do porto até que a privatização se concretizasse, o prazo dado foi e no máximo dois anos.

Outra realidade viria a afetar ainda mais as operações no porto de Itajaí, também em 31 de dezembro de 2022, se encerraria a concessão a *Apm Terminals* para a exploração dos berços 1 e 2 do porto de Itajaí. Neste contexto, um quiproquó de desencontros e contradições surgiram. Notícias surgiram de que a *Apm* não estava interessada em se manter à frente da exploração de tais berços caso um novo contrato de concessão não fosse redigido. De posse desta realidade, a SPI lança um edital licitatório de caráter emergencial, sagrando-se vencedora a empresa *CTLI Logística*.

E aqui, um novo capítulo se inicia, a *Apm* entra com recurso da decisão manifestando sua contraditoriedade, e, apresenta uma contraproposta para continuar à frente da exploração das atividades portuárias no porto e Itajaí, a qual foi aceita pela SPI e celebrado o novo acordo de concessão, o mesmo teria validade de seis meses renováveis por igual período, até que a privatização do porto se materializasse. Este contexto de idas e vindas, rodeados de contradições, quem sentiu o maior impacto foi o próprio porto e a força de trabalho, uma vez que frente a esta realidade o porto de

Itajaí iniciou o ano de 2023 sem nenhuma linha de contêineres, causando desta forma uma redução no valor da força de trabalho e aumento do desemprego.

O retorno das linhas de contêineres está se iniciando aos poucos e, só foi possível conforme já mencionamos, após o Ministério dos Portos e Aeroportos por intermédio de seu ministro, Márcio França, garantir não apenas o retorno de investimentos no porto, como também, descartar a possibilidade de privatização do porto. O mesmo garantiu ainda que será em um curto espaço de tempo assinado um novo contrato de delegação entre União e Município, concedendo a SPI mais 35 anos à frente da administração do porto de Itajaí.

Sabe-se, pois, que a notícia é motivo de comemoração, entretanto, nossos olhos tem de ficar atentos, uma vez que por pressão do grande capital, o governo pode voltar atrás em sua “decisão”. Ou seja, até a assinatura do contrato, as incertezas ainda continuam nos ventos que sopram no porto.

Até o presente momento falamos em sistema portuário nacional, seus marcos regulatórios, sua estrutura e infraestrutura, como também, trouxemos ao debate sobre a evolução e desenvolvimento do porto de Itajaí. Entretanto, em relação as operações portuárias, de que forma são realizadas? Os portos nacionais são realmente modernos em relação a tecnologia? E em relação a sua importância a circulação do capital mercadoria, o que concluímos? As atividades portuárias produzem mais-valor? Vejamos.

Desde seus inícios ainda lá no Brasil Império, as atividades de movimentação de mercadorias eram realizadas exclusivamente de forma artesanal (manual). Não raro foram os momentos em que nesta tese, destacamos via análises ou imagens que o transporte de mercadorias era realizado por trabalhadores e seus braços e mãos ou cabeça. Ao passo que o desenvolvimento das forças produtivas ia chegando ao cais, o processo de movimentação de mercadorias ia se desenvolvendo, via utilização de pás, pequenos maquinários, guinchos, entre outras.

No entanto, a modernização de fato, vem a se materializar no decorrer da década de 1960 e 1980, determinando desta forma novos rumos para o setor portuário nacional. Estamos aqui nos referindo ao aparecimento nos cais brasileiros dos navios *rol-on/rol-off*, dos contêineres e da paletização de cargas. Tal surto de modernização, em nada teve como objetivo diminuir a carga de trabalho sobre os ombros da força de trabalho, pelo contrário, teve como finalidade última: a redução dos custos, o aumento

da produtividade, a redução do tempo ocioso, como também a redução da força de trabalho.

No Brasil os contêineres vão aparecer no porto de Santos pela primeira vez entre fins da década de 1960 e inícios da década de 1970, entretanto, como naquele contexto o porto de Santos não dispunha de instrumentos para a sua movimentação o mesmo vem a ser implantado anos depois, quando o já extinto Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis adquire, *stradle-carries*, em tradução livre significa transportador de carga com rodas, e como o próprio nome revela é utilizado para transportar contêineres de um local a outro e o *side-loaders*, são caminhões industriais, utilizados para a elevação de carga de um ponto a outro. E foram distribuídos entre os portos do Rio de Janeiro, Santos e Paranaguá.

A utilização dos contêineres no Brasil sofre um impulso ainda maior, após a publicação da Lei nº 6.288, de 11 de dezembro de 1975, a mesma ficou mais conhecida como “Lei do Contêiner”, e traz em seus dispostos as normas e procedimentos a serem utilizados para a movimentação de contêineres. De lá até cá, o transporte de mercadorias via contêineres ganhou enormes proporções, e hoje já é uma das principais formas utilizadas em alguns portos, a exemplo, o porto de Santos e Itajaí.

Na medida em que os contêineres iam sendo cada vez mais utilizados para o transporte de mercadorias, outra novidade irá aportar nos portos brasileiros. Estamos nos referindo aos navios Ro-Ro (rolar de dentro para fora e vice-versa), as mercadorias entram ou saem das embarcações sobre suas próprias rodas ou rodas de terceiros (automóveis, caminhões, mercadorias sobre palets etc). Tais embarcações possuem rampas de acesso na popa (traseira), proa (dianteira) e nas laterais possuem em média 600 metros de comprimento, 100 metros de altura e 100 de largura, possuindo capacidade para o transporte de 2 a 4 mil veículos. Os primeiros navios deste tipo aportaram no Brasil em 1977, e, a exemplo da utilização dos contêineres possuía todos os objetivos acima elencados.

A paletização de cargas foi outro duro golpe a força de trabalho portuária nacional. Este sistema de acondicionamento de mercadorias consiste na arrumação de diversas mercadorias da mesma característica serem acondicionadas em estruturas que geralmente são de madeira, para depois serem transportadas com a ajuda de empilhadeiras até seu destino final.

Neste contexto, com o movimento de desenvolvimento das forças produtivas da indústria dos transportes (em especial os portos), manifestou não apenas na aceleração da movimentação de mercadorias e aumento do exército industrial de reserva, como também, na diminuição do tempo para a realização do valor e mais-valor contido naquele capital mercadoria. Ou seja, quanto mais este tempo entre a produção e a circulação se aproximar de zero, mais atrativo será para o capital.

Não por outro motivo, do capital tanto insistir no desenvolvimento da indústria dos transportes. Entretanto, é necessário aqui distinguimos circulação de capital de circulação do capital mercadoria, uma vez que não são sinônimos. O primeiro se refere ao tempo gasto para a mudança de forma do capital, ou seja, da forma moeda (que é investido na compra de força de trabalho, matérias-primas e instrumentos de trabalho), para a forma de capital acrescido de mais-valor. Porém, tal mudança de forma só é possível no ato da circulação da mercadoria, pois, se é no ato da produção da mercadoria que o mais-valor é produzido, ~~é~~ no processo de circulação de mercadoria que ele se realizará.

Logo, junto as exposições de Marx (2014, 2017), ressaltamos que a indústria dos transportes se trata de um ramo autônomo da produção, dotada de uma fórmula própria, e por mais, que se trate de um trabalho imaterial (não tem possibilidades de aumentar a massa do capital-mercadoria), ela produz sim valor e mais-valor. No entanto, se trata de um processo de produção de valor que está no interior do processo de circulação, e, exclusivamente para o processo de circulação. Que será repartido no pagamento da força de trabalho, capital financeiro, custos fortuitos com manutenção de equipamentos, aluguel dos espaços, entre outros.

Em resumo, ao que se refere a indústria dos transportes, já adiantamos que seu valor-de-uso para quem a utiliza é a possibilidade que esta confere a mudança de localização, como também, distinguindo-se, de uma indústria que produz mercadorias materiais/palpáveis, por exemplo, inexistente a possibilidade de aumento da massa de produtos ao final de seu consumo.

Porém, ao ser utilizada, assim como no setor produtivo há um acréscimo de valor e, por conseguinte, de mais-valor, aquele capital-mercadoria movimentado. E a outra parte é acrescida via força de trabalho (criadora do mais-valor) que laborou na movimentação destas mercadorias: trabalhadores da estiva, da capatazia, conferentes de cargas, entre outros.

Destacamos aqui, ainda no que se refere aos portos nacionais a questão que gira em torno da renda da terra. Partimos do pressuposto, de que a renda da terra tem de ser analisada no interior do sistema sociometabólico do capital (trabalho assalariado – Estado e capital).

Realizado este movimento, e partindo para a finalização de notas conclusivas, analisemos agora sobre a origem e constituição da força de trabalho portuária, em especial a itajaiense e os riscos à qual está exposta esta classe laboral. Quais os impactos das condições de trabalho sobre estes trabalhadores? Há dados sobre acidentes de trabalho e doenças laborais?

A origem, formação e constituição da força de trabalho laboral portuária itajaiense traz em seu bojo as características intrínsecas a da força de trabalho nacional, ou seja, formada por escravos, ex-escravos, vítimas de preconceito, criação de uma identidade do ser trabalhador portuário, luta de classes (ainda que arredia em determinados momentos históricos), cultura de solidariedade, entre outras. Cultura de solidariedade e contra as manifestações de preconceito que levou os trabalhadores portuários a criar no ano de 1946, a Sociedade Estivadores Esporte Clube. Poderiam se associar a esta sociedade além de estivadores, trabalhadores das demais categorias portuárias e descendentes de escravos e ex-escravos.

A intenção primeira da referida sociedade, era lutar contra o elitismo e racismo no futebol, elitismo e racismo estes que imperam até os dias atuais, prova disto está nas mais diversas manifestações de racismo na atualidade, não apenas no futebol, mas, na sociedade no geral. A façanha do time de futebol foi tamanha, que os mesmos chegaram a ganhar alguns campeonatos e jogar contra times na época de grande expressão estadual e nacional.

Entretanto, distinto do que ocorreu em muitos portos nacionais é só no alvorecer do século XX, que se dá início ao movimento de formação da classe laboral portuária de Itajaí. Ou seja, a mesma já emerge em um contexto de intensas lutas sociais, chegada de imigrantes no país, disputa por uma vaga no mercado de trabalho, avanço do setor privado sobre os portos etc.

Logo, diante deste exposto, destacamos que compreender/investigar, e, por consequência, realizar uma exposição do processo de formação e constituição da classe operária (e aqui em especial, da força de trabalho portuária de Itajaí), é necessário, que não centremos nosso foco apenas na inserção/participação destes

nos espaços laborais propriamente ditos, mas também, na esfera da reprodução de sua vida, bem como manifestações de participação na política local e nacional.

Tal qual ocorreu ao longo da década de 1930, em que a sociedade dos estivadores de Itajaí participou ativamente daquele contexto, em que uma parcela estava prestando apoio a Julio Prestes e outra parcela, manifestando apoio a Vargas. O apoio de uma parcela dos estivadores a Vargas, anos depois, se transformou em uma relação de “submissão” ao mesmo, uma vez que Vargas era considerado por muitos trabalhadores portuários não apenas de Itajaí, como um grande líder e a favor dos trabalhadores. Porém, mesmo que tal apoio tenha existido, não foi o suficiente para eliminar totalmente as manifestações e greves. A mesma realidade pode ser apresentada ao nos referirmos ao regime autocrático burguês e pós 1990.

Tais experiências, viriam posteriormente a proporcionar um movimento operário forte e combativo, a depender do contexto político e social de seu tempo. Se antes tivemos este movimento forte e combativo, hoje o mesmo não pode ser destacado com tanta veemência, uma vez que com a instituição dos OGMO's e, por consequência, o fim da *closed shop* os sindicatos “perderam” seu poder de luta, restringindo muitas vezes suas lutas a questões salariais e condições de trabalho.

O baque no movimento operário com a aprovação da “Lei de Privatização dos Portos” foi tamanho que conforme destacamos, o porto de Itajaí foi um dos primeiros do Brasil a instituir o OGMO no ano de 1997, e aqui retornamos a outro acontecimento ocorrido neste ano, foi o mesmo ano em que foi assinado o contrato de delegação do porto ao Município de Itajaí. Seria uma imposição do Estado para tal acordo? Ou apenas coincidência? Se utilizando das exposições de Faoro, não há possibilidades de coincidências, quando estamos nos reportando aos donos do poder.

Na atualidade (agosto de 2022), o porto de Itajaí detém dos seguintes dados em relação aos trabalhadores portuários na ativa: estivadores 208 registrados e 1 cadastrado, 177 destes estão aptos a multifuncionalidade; arrumadores 214 registrados e 3 cadastrados, destes 170 na multifuncionalidade; conferentes 40 registrados e nenhum cadastrado, destes 40 na multifuncionalidade; consertadores 5 registrados e nenhum cadastrado, destes 5 aptos a multifuncionalidade; vigias 6 registrados e nenhum cadastrado, destes 3 aptos a multifuncionalidade; trabalhadores de bloco 16 registrados e nenhum cadastrado, destes 10 na multifuncionalidade. Totalizando desta forma: 493 trabalhadores (489 registrados e 4 registrados), destes 387 aptos a multifuncionalidade.

Com relação ao perfil socioeconômico temos os seguintes dados (também em relação a agosto de 2022): nível de escolaridade, a grande maioria possui o ensino médio completo (174), seguido dos que possuem o ensino fundamental completo (111), para além de outros números apresentados temos ainda 25 trabalhadores com ensino superior completo, como é o caso de um dos estivadores por nós entrevistados (não apresentaremos a graduação para preservar sua identidade). Por que esta “baixa” escolaridade presente no porto de Itajaí? Conforme destacamos em nossa tese, no Brasil segundo dados do IBGE (2020), a baixa escolaridade é uma tendência nacional quando nos referimos ao setor de transportes.

Já em relação a idade da força de trabalho portuária e Itajaí, destacamos: que seguindo uma média nacional a força de trabalho portuária itajaiense está envelhecendo, os dados nos mostram que 283 de um total de 493 trabalhadores portuários (de todas as categorias), possuem 50 anos ou mais, seguido dos trabalhadores que possuem entre 40 e 49 anos o número de trabalhadores chega a 176, o que nos chama atenção ainda nos dados fornecidos pelo OGMO Itajaí é, que não possui nenhum trabalhador na faixa etária até os 29 anos, já os que possuem entre 30 e 39 anos, o número chega a 34 trabalhadores. Ou seja, aproximadamente 90% da força de trabalho portuária de Itajaí está entre os 40 anos ou mais.

Mas, a que o envelhecimento da classe trabalhadora está relacionado? Ao aumento da expectativa de vida? As contrarreformas ocorridas ao longo da última década? Há um projeto implantado pelo capital com o aval do Estado? Ou a todas estas, enquanto uma síntese de múltiplas expressões? De posse de um grande número de pesquisas por nós analisadas chegamos à seguinte conclusão.

A questão dos dados, sobre a questão da classe trabalhadora envelhecida que ainda se encontra no mercado de trabalho, está diretamente associada à realidade de não ter conseguido ainda se aposentar, ou mesmo aposentada continua no mercado de trabalho, enquanto fonte de sobrevivência.

Logo, cumpre-se destacar, que se trata de uma expressão da “questão social” e está diretamente associada ao aumento da pobreza e da desigualdade social, e, por conseguinte, pela falta de ação do Estado por intermédio de políticas públicas, para salvaguardar esta população em constante crescimento no Brasil.

Pelo contrário, este (o Estado), com o objetivo de atender os objetivos do capital, implanta uma série de políticas que precariza, deteriora ainda mais as condições da produção e reprodução da vida da população nesta faixa etária.

Antes de destacarmos os dados referentes a média salarial recebida pelos trabalhadores portuários registrados ou cadastrados no OGMO Itajaí, é necessário brevemente lembrar, que a base do cálculo do valor da força de trabalho destes trabalhadores é sobre a quantidade de mercadorias movimentadas (ou seja pagamento por produção), tipo de mercadoria, formato etc. Bem como, é atribuição do OGMO repassar a estes trabalhadores em até 24 horas após a finalização do terno de trabalho os devidos valores referentes a remuneração, acrescidos do percentual de férias e décimo terceiro, além, de terem de pagar os encargos trabalhistas. Logo, distintos de muitos trabalhadores e trabalhadores, o pagamento destes não é mensal ou semanal, mas sim, por terno de trabalho.

Ao longo da nossa tese, demonstramos dados sobre a média salarial por ano das categorias que laboram no cais itajaiense, bem como trouxemos também dados no que se refere a média salarial destes trabalhadores em comparação ao salário que deveria ser o real calculado pelo DIEESE.

Com exceção do ano de 2018, os consertadores e os vigias são os que apresentam um ganho salarial menor que o estipulado pelo DIEESE, citamos como exemplo, o consertador no ano de 2021, sua renda mensal média foi de R\$ 4.083,15 e o calculado pelo DIEESE como necessário, sua remuneração deveria ser de R\$ 5.558,91, ou seja, uma diferença de mil reais, que se formos considerar os preços dos alimentos, lazer, aluguel, educação, saúde, entre outras necessidades básicas que pesam muito no bolso da classe trabalhadora. O que muitas vezes pode levar tais trabalhadores a procurarem outras formas de remuneração. Como é o caso de um de nossos entrevistados, o mesmo afirma que labora no setor portuário devido a estabilidade financeira, e, que quando não está escalado para o terno de trabalho, possui outra fonte de renda (não vamos aqui mencionar qual é, para garantir o anonimato de nosso entrevistado), ou seja, o trabalhador cursou um curso superior, para ter acesso a outra fonte de renda, frente a realidade da sazonalidade do trabalho portuário.

Para finalizar, traremos agora conclusões no que refere aos riscos associados a esta categoria laboral ao longo de sua jornada laboral, e, posteriormente os dados sobre a saúde da força de trabalho portuária e o número de acidentes registrados no porto em debate.

Diversos foram os momentos nesta tese em que destacamos que o labor portuário não apenas é um complexo de múltiplas determinações, como também,

ressaltamos que ao longo deste processo que adiciona valor as mercadorias movimentadas (lembrando junto a Marx, todo tempo de trabalho é tempo de valor, e, por conseguinte, de mais-valor), expõe a força de trabalho que ali labora a uma infinidade de riscos à sua corporeidade.

Destacamos ainda, que lá nos primórdios do trabalho portuário o processo laboral era em sua totalidade realizado de forma artesanal, ou seja, com as mãos uma vez que à época os trabalhadores não detinham do auxílio de forças produtivas desenvolvidas para se utilizarem, tal se se confirma, se retornamos páginas atrás e analisarmos as figuras por nós aqui apresentadas.

Para além de carregarem sacas de café em seus ombros, os trabalhadores não se utilizavam de quaisquer equipamentos de proteção individual. E o que esta realidade impacta em sua saúde? Uma exposição ainda maior aos riscos à sua saúde. Imaginemos aqui para efeitos conclusivos, laborar de seis a oito horas por dia exposto diretamente ao sol, vento ou chuva sem se utilizar de camisa, por exemplo, o que teremos de ônus a nossa saúde? E laborar de seis a oito horas por dia carregando em seus ombros de quatro a cinco sacas de café? Ou ainda, laborar na descarga de sal se utilizando de pás e picaretas sem a utilização de equipamentos de proteção apropriados? Mesmo atualmente, em que existe uma “grande” cobrança em relação ao uso de EPI’s e realização de cursos sobre saúde e segurança no trabalho, dentre eles a Norma Regulamentadora nº 29 específica para o trabalho portuário, Norma Regulamentadora nº 15 para trabalhos em altura, entre outras, há conforme demonstramos nos dados ocorrência de diversos acidentes de trabalho e afastamentos devido a doenças laborais.

Frente a esta exposição, um questionamento em especial surge. Qual o elo que une o labor portuário antes e depois da “ecoada” modernização dos portos? A exposição da força de trabalho a condições precárias de trabalho, a intensificação da carga de trabalho, ao aumento do ritmo de trabalho, a cobrança cada vez mais intensificada por produtividade, entre outras. Características estas que nem com a utilização de equipamentos de proteção mais modernos, salvaguardam, a força de trabalho da exposição de sua corporeidade e saúde aos riscos que o processo laboral diário, lhes impõe. Sim, entremontes estamos afirmando que na atualidade, não há um setor laboral se quer, que possa se advogar que é totalmente seguro a força de trabalho. Pois, se lá atrás nos idos do século XIX e XX as doenças relacionadas ao trabalho estavam mais correlatas a saúde física da classe trabalhadora (doenças

osteomusculares, dores lombares, traumas nos membros inferiores e superiores, queda de altura, entre outras), no transcorrer do século XX para o XXI, tais estão não só ainda conectadas a saúde física, mas também, a saúde mental (fadiga, estresse, depressão).

Ao longo desta tese apresentamos algumas imagens e os possíveis riscos envolvidos no decorrer da realização de suas atividades laborais, vejamos alguns deles. Por ser uma atividade em que é realizada em locais com diferença de nível, e trabalho em altura há o risco eminente da ocorrência de quedas e a possibilidade de fraturas, escoriações etc., as possibilidades aumentam ainda mais caso o trabalhador não esteja utilizando EPI's, cinto de segurança por exemplo. Não obstante, outro risco associado a esta esfera laboral que podemos citar é o risco e quedas de objetos sobre os trabalhadores de travas de segurança (castanhas) até contêineres, causando desta forma danos ao corpo trabalhador, quando não o óbito.

Podemos ainda trazer aqui os riscos de natureza ergonômica, estão diretamente associadas as atividades de levantamento de carga, posturas forçadas, entre outras, podendo causar danos a coluna, músculos e membros. Destacamos ainda, a atividade de peação e despeação de contêineres atividade esta que expõe a força de trabalho a diversos riscos como queda de altura, desenvolvimento de doenças osteomusculares, risco de esbarramento em contêineres e outras superfícies, entre outras.

Nossas preocupações com a saúde e segurança da força de trabalho portuária encontram justificativa ao nos reportamos aos dados expostos pelo Relatório de Análise e Impacto da Norma Regulamentadora nº 29, publicado no ano de 2021 pelo Ministério da Economia.

Segundo o citado relatório entre os anos de 2016 e 2020, foram notificados 9.879 acidentes de trabalho, foram registrados ainda 36 óbitos de trabalhadores, logo, ao realizarmos uma média aritmética tivemos a ocorrência de nove óbitos por ano nos portos brasileiros. Dentre os estados em que mais se registrou acidentes de trabalho temos: São Paulo 467 acidentes, Rio de Janeiro 238 acidentes e Santa Catarina 106 acidentes. No que se refere a tipicidade do acidente ou doença do trabalho, os dados demonstram que: lesões, envenenamento e outros – 1.152; doenças osteomusculares – 105; causas extremas de morbidade e mortalidade – 50; doenças respiratórias, ouvido, olhos e pele – 16; transtornos mentais – 10. Já no que se refere a parte do

corpo atingida temos: dedos – 305; pé – 200; mão – 103; tornozelo – 76; joelho – 65; cabeça – 62; outras partes – 196.

Já em relação aos agentes causadores do acidente ou doença laboral destacamos segundo o relatório acima mencionado: ferramentas, máquinas, equipamentos e veículos – 488; superfície e estrutura – 367; substância química, material, produtos – 279; energia, pressão, ruído, fogo – 7; queda de pessoas com diferença de nível – 4. Sobre o que ou “quem” gerou o acidente ou a doença ocupacional: impacto sofrido por pessoa – 267; impacto contra objeto – 233; queda de diferença de nível – 180; esforço excessivo – 7. Outrora, no que diz respeito a natureza da lesão (lembramos, os dados até aqui apontados se referem ao ano de 2019), frisamos; contusão, esmagamento – 293; fraturas – 237; corte, laceração, ferida contusa – 232; distensão, torção – 175; luxação – 120; lesões múltiplas – 19. Logo, frente aos dados que trouxemos até o presente momento, poder-se-ia destacar que os acidentes de trabalho, doenças ocupacionais e suas referidas consequências a força de trabalho estão diretamente associados aos riscos que citamos como exemplo.

Convergingo nossas exposições para o porto de Itajaí, ao longo do questionário por nós aplicado aos trabalhadores de Itajaí, com relação a existência ou não de dores e se já haviam sofrido algum acidente de trabalho, destacamos a história de um estivador, o mesmo nos faz o seguinte relato. Após 19 anos vendendo sua força de trabalho no porto de Itajaí frequentemente sente dores nos joelhos e nas costas, que se sente nervoso com facilidade e que em seu último exame foi diagnosticado com insuficiência valvular.

Com a justificativa de dar mais teor e materialidade as nossas teses sobre o adoecimento da força de trabalho portuária em Itajaí, fomos em busca de dados sobre acidentes de trabalho e doenças laborais entre estes trabalhadores. Encontramos tais dados no *website* do OGMO/Itajaí. Os registros merecem destaque, o primeiro se refere a possibilidade de subnotificação de dados, e, o segundo a inexistência de menção ao motivo pelo qual o trabalhador foi afastado da escala, o motivo do atestado médico, e do afastamento por invalidez.

Os dados expostos abaixo foram extraídos no dia 25 de janeiro de 2023 e nos demonstram que: 16 trabalhadores estavam naquele momento afastado da escala, sendo a maioria deles estivadores (12), seguidos de 4 arrumadores; já em relação aos afastamentos por invalidez previdenciária os números apontavam que haviam 22

trabalhadores afastados, sendo a maioria deles arrumadores, total de 14 trabalhadores, seguidos de 4 estivadores; 7 trabalhadores haviam apresentado atestado médico, destes 6 arrumadores e um conferente; com relação aos afastamentos por doença previdenciária os dados nos mostram que 18 trabalhadores estão afastados sendo a maioria destes arrumadores, seguidos de 6 estivadores; os dados apontam ainda que 44 trabalhadores estão de licença temporária, destes 18 estivadores e 17 arrumadores.

São poucas as conclusões que podemos retirar destes dados conforme apontamos em momentos anteriores, o motivo para tal é a inexistência de dados mais precisos, logo, não nos é possível realizar uma análise de qual a parte do corpo mais atingida, quais as doenças laborais mais presentes entre os portuários itajaienses, entre outras. Entretanto, uma conclusão pode ser realizada, sobre as atividades em que mais houve notificação de afastamentos: os estivadores e arrumadores. Mas, o que tais atividades possuem para estes dados alarmantes? Para que respondamos, é necessário que retornemos à descrição, a característica de tais atividades.

Tais trabalhadores desempenham “exatamente” as mesmas funções, entretanto, os estivadores as realizam a bordo das embarcações, já os arrumadores são responsáveis por tais atividades no cais do porto, logo, considerar-se-á, que os fatores de riscos a corporeidade do trabalhador são os mesmos para ambas as funções: acidentes de trabalho, desenvolvimento de doenças do trabalho, entre outras consequências do processo laboral.

De posse dos dados apresentados, nota-se, que tais atividades são as mais degradantes e que põem em risco a saúde da força de trabalho, principalmente se formos associar tais consequências não apenas aos riscos inerentes a tais atividades, mas também, a pressão por produtividade, aumento do ritmo de trabalho etc.

Por fim, destacamos agora a ocorrência de acidentes de trabalho com e sem afastamento das atividades laborais, e acidentes com óbitos entre os anos de 2004 e 2022. E aqui novamente, nossas conclusões não podem ser mais precisas uma vez que não há informações sobre a natureza do acidente, turno em que ocorreu, números de dias em que os trabalhadores ficaram afastados das atividades laborais, bem como da parte do corpo atingida.

Os dados foram extraídos no dia 25 de janeiro de 2023 e apontam que nestes 19 anos foram registrados: 255 acidentes com afastamentos, 284 acidentes sem afastamento e 5 acidentes em que o trabalhador foi a óbito. Números extremamente

altos e preocupantes, principalmente se formos realizar uma média aritmética destes acidentes, vejamos.

Frente a estes dados, poderão defender alguns (capital e Estado), que o ambiente de trabalho é seguro a classe trabalhadora, pois, ocorre 1 acidente a cada 20 trabalhadores, no entanto, a nós pesquisadores e pesquisadoras da saúde da classe trabalhadora, estes números são altos, principalmente se formos levar em consideração que existe uma série de normas em saúde e segurança do trabalho a serem seguidas. O que nos faz questionar, se o ambiente de trabalho é tão seguro assim, como eles defendem porque ainda são a ocorrência de acidentes de trabalho, e alguns destes com o óbito do trabalhador?

Nossas preocupações encontram ainda mais densidade e justificativa, se formos realizar a mesma média do número de acidentes totais (com afastamento + acidentes sem afastamento), ou seja, 544 acidentes, logo, uma média (número total de acidentes em 19 anos/ número de trabalhadores em 19 anos), de **1 acidente de trabalho a cada 9,8 trabalhadores**. De posse deste último dado apresentado junto aos anteriormente citados, uma vez mais defendemos a tese de que o setor laboral portuário está adoecendo, acidentando, levando a óbito quem nele vende sua força de trabalho.

Esta é a realidade histórica, por qual a classe trabalhadora portuária vem passando historicamente, e, na atualidade tais contradições e imposições se adensam ainda mais, frente a uma realidade de tentativa do governo em realizar a privatização total dos portos organizados. Caso isto venha a ocorrer, a força de trabalho portuária brasileira, e, em especial a do porto de Itajaí, uma vez que este está nos planos do governo para a desestatização, ficará ainda mais no limbo da insegurança, insegurança não apenas em relação a empregabilidade, mas também, no que se refere as normas de zelo pela saúde e segurança dos trabalhadores portuários.

Algumas pesquisas futuras poderiam aqui serem propostas, mas, no momento a nosso entendimento, uma que se mostra de suma importância, é realizar no estado de Santa Catarina, desde que se tenha acesso, uma análise comparativa entre as relações de trabalho e saúde dos trabalhadores portuários nos portos organizados e nos terminais de uso privativo, fora da área do porto organizado. Tal pesquisa, nos permitirá decifrar os impactos para a classe trabalhadora, da entrada do setor privado nos portos.

Finalizaremos nossa pesquisa de doutoramento com uma poesia de Ferreira Gullar, intitulada “O açúcar”, a mesma nos faz pensar sobre uma mercadoria utilizada diariamente por milhões e milhões de homens e mulheres ao redor do mundo. Entretanto, poucos se questionam de onde ela vem, quem a produz, quem a movimenta etc. Ou seja, estamos aqui em termos marxianos falando de um dos estágios da alienação. Estágio este presente também, entre os próprios trabalhadores portuários, que na imensa maioria das vezes, nem sabem, não tem contato com a mercadoria que estão movimentando.

O branco açúcar que adoçará meu café
nesta manhã de Ipanema
não foi produzido por mim
nem surgiu dentro do açucareiro por milagre.

Vejo-o puro
e afável ao paladar
como beijo de moça, água
na pele, flor
que se dissolve na boca. Mas este açúcar
não foi feito por mim.

Este açúcar veio
da mercearia da esquina e tampouco o fez o Oliveira,
dono da mercearia.
Este açúcar veio
de uma usina de açúcar em Pernambuco
ou no Estado do Rio
e tampouco o fez o dono da usina.

Este açúcar era cana
e veio dos canaviais extensos
que não nascem por acaso
no regaço do vale.

Em lugares distantes, onde não há hospital
nem escola,
homens que não sabem ler e morrem de fome
aos 27 anos
plantaram e colheram a cana
que viraria açúcar.

Em usinas escuras,
homens de vida amarga
e dura
produziram este açúcar
branco e puro

com que adoço meu café esta manhã em Ipanema.

Ferreira Gullar.

REFERÊNCIAS.

ALEXANDRE, V. A carta régia de 1808 e os tratados de 1810. In: OLIVEIRA, Luís Valente de; RICUPERO, Rubens (Orgs.). *A abertura dos portos..* São Paulo: Editora Senac, 2007.

LMEIDA, P. R. A formação econômica brasileira a caminho da autonomia política: uma análise estrutural e conjuntural do período pré-Independência. In: OLIVEIRA, Luís Valente de; RICUPERO, Rubens (Orgs.). *A abertura dos portos.* São Paulo: Editora Senac, 2007.

AMADO, Jorge. *Subterrâneos da liberdade I: ásperos tempos.* 9ª edição. — São Paulo: Livraria Martins Editora, 1963.

ANDRADE, Mariana. *Ontologia, Dever e Valor em Lukács.* 1. ed. — Maceió: Coletivo Veredas, 2016.

ANTUNES, Ricardo. Uma breve radiografia das lutas sindicais no Brasil recente e alguns de seus principais desafios. In: INÁCIO, José Reginaldo (Org.). *Sindicalismo no Brasil: os primeiros 100 anos?* Belo Horizonte: Crisálida, 2007.

_____. Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2009.

_____. O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital. 1. ed. - São Paulo : Boitempo, 2018.

_____. Capitalismo pandêmico. 1 ed. – São Paulo: Boitempo, 2022.

ANTUNES, Caio. *A escola do trabalho: formação humana em Marx.* Campinas: Papel Social, 2018.

ARANTES, Érika Bastos. *O porto negro : cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do século XX.* Orientadora: Maria Clementina Pereira Cunha. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas Campinas, SP : [s.n.], 2005. Disponível em: https://www.historia.uff.br/mundosdotrabalhoeff/textos/Dissertacao_Erika_Arantes.pdf. Acesso em: jan. de 2022.

_____. *O Porto Negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários do Rio de Janeiro na virada do Século XIX para o XX.* Orientador: Marcelo Badaró Mattos. Tese de doutorado. Universidade Federal Fluminense (Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Departamento de História). 2010. 224 p. Disponível em: <https://www.historia.uff.br/stricto/td/906.pdf>. Acesso em: Mar. de 2020.

_____. Pretos, brancos, amarelos e vermelhos: conflitos e solidariedades no poro do Rio de Janeiro. In: GOLDMACHER, Marcela [Et Al]. (Orgs). *Faces do trabalho: escravizados e livres.* Rio de Janeiro: Eduff, 2010a.

ARAÚJO, Silva. Maria. de. Da precarização do trabalhador portuário avulso a uma teoria da precariedade do trabalho. *Sociedade e Estado*, [S. l.], v. 28, n. 3, p. 565–586, 2016. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/sociedade/article/view/5838>. Acesso em: 16 nov. 2022.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros (1800-1808). Bauru, SP: EDUSC, 2008.

BALDOCCHI, Gabriel. Sombras no cais. Disponível em: <https://www.istoedinheiro.com.br/sombras-no-cais/>. Acesso em: jun. de 2020.

BANCO MUNDIAL. Envelhecendo em um Brasil mais velho: implicações do envelhecimento populacional. LAC, 2011. Disponível em: http://www.oim.tmunicipal.org.br/abre_documento.cfm?arquivo=repositorio/oim/DOCUMENTOS/5581B2A4-DB49-525B-8024CA1E2438F10B26062018080007.pdf&i=3121. Acesso em: nov. 2021.

BARAT, Josef. Infra-estruturas de logística e transporte: análise e perspectivas. In: *Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Expressão Popular, 2011. (Recurso eletrônico).

BARROS, Albani de. Precarização: degradação do trabalho no capitalismo contemporâneo. Maceió: Coletivo Veredas. 2019.

BARROS, Thiago Pereira de. Os estivadores do Porto de Santos/SP: uma análise geográfica sobre o trabalho, o sindicato e a modernização dos portos. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia - Área de Concentração "Produção do Espaço Geográfico" - da FCT/UNESP. Orientador: Prof. Dr. Marcelo Dornelis Carvalho - Presidente Prudente : [s.n.], 2017. Disponível em: https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/150303/barros_tp_me_prud.pdf?sequence=3&isAllowed=y. Acesso em: jul. de 2019.

_____. Do 'moderno' ao precário mundo do trabalho no setor portuário brasileiro: as contradições da ofensiva do capital. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia - Área de Concentração "Produção do Espaço Geográfico" - da FCT/UNESP. Orientador: Prof. Dr. Marcelo Dornelis Carvalho - Presidente Prudente : 2021.

BASTOS, José Messias. Considerações sobre a urbanização do litoral catarinense. In: *Anais do X SIMPURB*, Florianópolis, 2007.

BAUMGARTEN, Marcelo Zepka. Municipalização de sítios portuários: um estudo de caso no Porto de Itajaí-SC. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Sócio-Econômico, Programa de Pós-Graduação em Administração. Orientador: João Benjamim da Cruz Júnior. Florianópolis, 2009. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/92360/276266.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: nov. de 2021.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga de Mello. O capital e suas metamorfoses. São Paulo: Editora UNESP, 2013.

BERNARDO, Márcia Hespanhol. Trabalho duro, discurso flexível: uma análise das contradições do toyotismo a partir da vivência de trabalhadores. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

BOZZANO, Gabriel de Souza. Reforma portuária, trabalho e ação sindical: O exemplo do porto de Itajaí-SC 2000-2016. In: Estudos De Sociologia, 25(49). 2022. Disponível em: <https://periodicos.fclar.unesp.br/estudos/article/view/13166/10075>. Acesso em: mai. de 2022.

BRAGA, Ruy. In: As contradições do lulismo: a que ponto chegamos?. Organização André Singer, Isabel Loureiro. - 1. ed. - São Paulo : Boitempo, 2016.

_____. A rebeldia do precariado: trabalho e neoliberalismo no sul global. – 1. Ed. – São Paulo : Boitempo, 2017.

BRAVERMANN, Harry. Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no século XX. Rio de Janeiro: Guanabara, 1974.

BRASIL. Carta de Abertura dos portos as nações amigas de 28 de janeiro de 1808. 1808. Disponível em: <http://guardamoria.blogspot.com/2008/03/carta-rgia-da-abertura-dos-portos.html>. Acesso em: dez. de 2021.

_____. Tratado de Navegação e Comércio entre Portugal e Reino Unido, de 19 de fevereiro de 1810. 1810. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518638/000010191_04.pdf?sequence=31&isAllowed=y. Acesso em: dez. De 2021.

_____. Decreto Imperial N° 632 de 18 de setembro de 1851. Autoriza o Governo a promover a organização de Companhias que empreendam a navegação por vapor em barcos próprios, não só para Transporte de passageiros e malas, mas também para condução de mercadorias. 1851. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-632-18-setembro-1851-559323-publicacaooriginal-81491-pl.html#:~:text=Autorisa%20o%20Governo%20a%20promover,tambem%20para%20conduc%C3%A7%C3%A3o%20de%20mercadorias..> Acesso em: fev. de 2022.

_____. Decreto Imperial N° 1746/1869. Autoriza o governo a contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação. 1869. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/DPL1746-1869.htm. Acesso em: jan. de 2022.

_____. Decreto Imperial N° 1034/1890. 1890. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1034-14-novembro-1890-553508-publicacaooriginal-71535-pe.html>. Acesso em: mar. De 2022.

_____. Constituição dos Estados Unidos do Brasil. De 24 e fevereiro de 1891. 1891. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao91.htm. Acesso em: jan. de 2022.

_____. Decreto nº 979 de 6 de janeiro de 1903. Faculta aos profissionais da agricultura e indústrias rurais a organização em sindicatos para a defesa de seus direitos. 1903. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d0979.htm. Acesso em: jan. de 2022.

_____. Decreto nº 1637 de 5 de janeiro de 1907. 1907. Cria os sindicatos profissionais e sociedades cooperativas. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-1637-5-janeiro-1907-582195-publicacaooriginal-104950-pl.html>. Acesso em: jan. de 2022.

_____. Decreto nº 19.770, de 19 de março de 1931. Regula a sindicalização das classes patronais e operárias e dá outras providências. 1931. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d19770.htm. Acesso em: jan. de 2022.

_____. Mensagem do Chefe do Governo Provisório Getúlio Vargas lida perante a Assembléia Nacional Constituinte, no ato da sua instalação, em 15 de novembro de 1933. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1933. Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/getulio-vargas/discursos/1933>. Acesso em; abr. De 2020.

_____. Decreto 24.447, de 22 de junho de 1934. Define, nos portos organizados, as atribuições conferidas a diferentes Ministérios, pelo art. 1º do decreto n. 20.829, de 21 de dezembro de 1931, retificado pelo decreto número 20.981, de 20 de janeiro de 1932, e dá outras providências. 1934a Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d24447.htm. Acesso em: jan. de 2022.

_____. Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934. Define os serviços prestados pelas administrações dos portos organizados, uniformiza as taxas portuárias, quanto à sua espécie, incidência e denominação, e dá outras providências. 1934b Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24508-29-junho-1934-499830-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: jan. de 2022.

_____. Decreto nº 24.511, de 29 de Junho de 1934. Regula a utilização das instalações portuárias e dá outras providências. 1934c. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24511-29-junho-1934-498406-publicacaooriginal-1-pe.html#:~:text=Decreta%3A,installa%C3%A7%C3%B5es%20definidos%20respectivamente%2C%20nos%20arts..> Acesso em; jan. de 2022.

_____. Decreto 24.599, de 3 de julho de 1934. Autoriza a concessão de obras e melhoramentos dos portos nacionais, seu aparelhamento e a exploração do respectivo tráfego. 1934d. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D24599.htm. Acesso em; jan. de 2022.

_____. Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil de 1934.1934e. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao34.htm. Acesso em: jan. de 2022.

_____.Constituição dos Estados Unidos do Brasil de 1937. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao37.htm. Acesso em; jan. de 2022.

_____. Decreto-Lei nº 2.032, de 23 de fevereiro de 1940. Revê a legislação referente ao serviço da estiva e sua fiscalização nos portos nacionais, e dá outras providências. 1940. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2032-23-fevereiro-1940-411949-norma-pe.html>. Acesso em: jan. de 2022.

_____. Decreto nº 6.912 de 1º de março de 1941. Concede ao Estado de Santa Catarina autorização para construção e exploração do porto de São Francisco do Sul. 1941. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/411309/publicacao/15769170>. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. 1943. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: jan. de 2022.

_____. Decreto-Lei nº 6.460, de 2 de maio de 1944. Regula a construção e exploração de instalações portuárias rudimentares. 1944. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/del6460.htm. Acesso em: jan. de 2022.

_____. Decreto-Lei nº 9.462, de 15 de julho de 1946. Dispõe sobre a nacionalização do trabalho nos portos. 1946. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/534501/publicacao/15754757>. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Constituição dos Estados Unidos do Brasil, de 18 de setembro de 1946.. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao46.htm. 1946^a. Acesso em: jan. de 2022.

_____. Decreto nº 30.078 de 19 de outubro de 1951. Dispõe Sobre o ingresso de ex-combatentes nas categorias de estivadores, conferentes de carga e descarga, vigias portuários e consertadores de carga, nos portos nacionais e dá outras providências. 1951. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/452690/publicacao/15696781>. Acesso em; jan. de 2022.

_____. > Lei nº 3.421 de 10 de julho de 1958. Cria o Fundo Portuário Nacional, a Taxa de Melhoramentos dos Portos e dá outras providências. 1958. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/l3421.htm#:~:text=LEI%20No%203.421%2C%20DE%2010%20DE%20JULHO%20DE%201958.&text=Cria%20o%20Fundo%20Portu%C3%A1rio: fev. de 2022.

%20Nacional,Portos%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAsncias..
Acesso em: fev. de 2022.

_____. Decreto nº 44.203 de 30 de julho de 1958. Cria a Comissão do Plano Portuário Nacional. 1958^a. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-44203-30-julho-1958-383318-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Ato Institucional nº 1, de 9 de abril de 1964. Dispõe sobre a manutenção da Constituição Federal de 1946 e as Constituições Estaduais e respectivas Emendas, com as modificações introduzidas pelo Poder Constituinte originário da revolução Vitoriosa. 1964^a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ait/ait-01-64.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Lei nº 4.341, de 13 de junho de 1964. Cria o Sistema Nacional de Informações. 1964^b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4341.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro de 1965. Mantém a Constituição Federal de 1946, as Constituições Estaduais e respectivas Emendas, com as alterações introduzidas pelo Poder Constituinte originário da Revolução de 31.03.1964, e dá outras providências. 1965^a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/AIT/ait-02-65.htm. Acesso em; fev. de 2022.

_____. Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965. Cria o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT) e o Fundo de Pesquisas de Transportes, dando outras providências. 1965^b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D57003.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Lei nº 4.860, de 26 de novembro de 1965. Dispõe sobre o regime de trabalho nos portos organizados, e dá outras providências. 1965^c. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L4860.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Lei nº 56.420 de 4 de junho de 1965. Reconhece como nulos os acordos coletivos que menciona. 1965^d. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-56420-4-junho-1965-396814-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Ato Institucional nº 3, de 5 de fevereiro de 1966. Fixa datas para as eleições de 1966, dispõe sobre as eleições indiretas e nomeação de Prefeitos das Capitais dos Estados e dá outras providências. 1966^a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ait/ait-03-66.htm. Acesso em: fev de 2022.

_____. Ato Institucional nº 4, de 7 de dezembro de 1966. Convoca o Congresso Nacional para se reunir extraordinariamente, de 12 de dezembro de 1966 a 24 de janeiro de 1967, para discursão, votação e promulgação do projeto de Constituição apresentado pelo Presidente da República, e dá outras providências. 1966^b.

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ait/ait-04-66.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Decreto-Lei nº 3, de 27 de janeiro de 1966. Disciplina as relações jurídicas do pessoal que integra o sistema de atividades portuárias; altera disposições da Consolidação das Leis do Trabalho e dá outras providências. 1966c. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0003.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Decreto-Lei nº 5, de 4 de abril de 1966. Estabelece normas para a recuperação econômica das atividades da Marinha-Mercante, dos Portos Nacionais e da Rêde Ferroviária Federal S.A. e dá outras providências. 1966d. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0005-66.htm#:~:text=DECRETO%2DLEI%20No%205,4%20DE%20ABRIL%20DE%201966.&text=Estabelece%20normas%20para%20a%20recupera%C3%A7%C3%A3o,S.A.%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAsncias. Acesso em fev. de 2022.

_____. Decreto nº 58.780 de 28 de junho de 1966. Cria no Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) a Junta Administrativa do Porto de Itajai (JAPI). 1966e. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-58780-28-junho-1966-399384-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: mar. De 2022.

_____. Decreto-Lei nº 314, de 13 de março de 1967. Define os crimes contra a segurança nacional, a ordem política e social e dá outras providências. 1967a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del0314.htm. Acesso em; fev. de 2022.

_____. CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1967. 1967b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências. 1967d. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-lei/del0200.htm#:~:text=DECRETO%2DLEI%20N%C2%BA%20200%2C%20DE,Administrativa%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAsncias..%20Acesso%20em:%20jun,%20de%202020.%20Dispon%C3%ADvel%20em:%20http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D57003.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Decreto-Lei nº 289, de 28 de fevereiro de 1967. Cria o Instituto Brasileiro do Desenvolvimento Florestal e dá outras providências. 1967e. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del0289.htm. Acesso em: abr. de 2022.

_____. Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968. São mantidas a Constituição de 24 de janeiro de 1967 e as Constituições Estaduais; O Presidente da República poderá decretar a intervenção nos estados e municípios, sem as limitações previstas na Constituição, suspender os direitos políticos de quaisquer cidadãos pelo

prazo de 10 anos e cassar mandatos eletivos federais, estaduais e municipais, e dá outras providências. 1968. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ait/ait-05-68.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Lei nº 6.222, de 10 de julho de 1975. Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. PORTOBRÁS, dispõe sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN e dá outras providências. 1975a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/l6222.htm. Acesso em; fev. de 2022.

_____. Lei nº 6.288, de 11 de dezembro de 1975. Dispõe sobre a utilização, movimentação e transporte, inclusive intermodal, de mercadorias em unidades de carga, e dá outras providências. 1975b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/l6288.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Decreto-Lei nº 2.283, de 27 de fevereiro de 1986. Dispõe sobre a instituição da nova unidade do sistema monetário brasileiro, do Seguro-Desemprego e dá outras providências. 1986. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De12283.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Relatório final: 8ª conferência nacional da saúde. 1986a. Disponível em: <http://conselho.saude.gov.br/biblioteca/relatorios/relatorio_8.pdf>.

_____. Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990. Dispõe sobre as condições para a promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8080.htm. Acesso em: dez. de 2022.

_____. Lei nº 8.209, de 12 de abril de 1990. Dispõe sobre a extinção e dissolução de entidades da administração Pública Federal, e dá outras providências. 1990a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8029cons.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990. Cria o Programa Nacional de Desestatização, e dá outras providências. 1990b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8031.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%208.031%2C%20DE%2012%20DE%20ABRIL%20DE%201990.&text=Cria%20o%20Programa%20Nacional%20de,Art.. Acesso em; fev. de 2022.

_____. Projeto de Lei nº 8. Dispõe sobre a prestação de serviços de movimentação de mercadorias, armazenagem, transporte, vigilância e demais serviços correlatos ou afins nos portos. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=170038>. Acesso em. Fev. de 2022.

_____. Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm. Acesso em: dez. de 2022.

_____. Lei 8.630 de 25 de fevereiro de 1993 - Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. 1993. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8630.htm. Acesso em out. de 2021.

_____. Lei nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. 1995. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Decreto nº 1.596, DE 17 DE AGOSTO DE 1995. Autoriza a realização de levantamento dos trabalhadores portuários em atividade, e dá outras providências. 1995a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1596.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. DECRETO No 1.642, DE 25 DE SETEMBRO DE 1995. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e Funções Gratificadas do Ministério dos Transportes e dá outras providências. 1995b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d1642.htm. Acesso em: mar. De 2022.

_____. Decreto nº 1.467, DE 27 DE ABRIL DE 1995. Cria o Grupo Executivo para Modernização dos Portos. 1995c. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1467.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Lei nº 9.491, DE 9 DE SETEMBRO DE 1997. Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9491.htm. Acesso em: mai. de 2020.

_____. Lei nº 9.611, DE 19 DE FEVEREIRO DE 1998a. Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências. 1998a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9611.htm. Acesso em; fev. de 2022.

_____. Lei nº 9.719/1998. Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências. 1998b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9719.htm. Acesso em; fev. de 2022.

_____. Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001 - Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. 2001a. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.

_____. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT A reforma portuária brasileira. Brasília : GEIPOT. 2001. 2001b. Disponível em: <http://geipot.gov.br/Estudos Realizados/Reforma Portuaria relfinal.doc>. Acesso em: jan. de 2022.

_____. TERMO DE AUTORIZAÇÃO Nº 096-ANTAQ, DE 13 DEZEMBRO DE 2004. Ratificar a autorização outorgada a PORTONAVE S.A. – TERMINAIS PORTUÁRIOS DE NAVEGANTES. 2004. Disponível em: <http://sophia.antaq.gov.br/terminal/acervo/detalhe/8834?guid=1640194587017&returnUrl=%2fterminal%2fresultado%2flistar%3fguid%3d1640194587017%26quantidadePaginas%3d5%26codigoRegistro%3d8834%238834&i=97>. Acesso em: nov. de 2021.

_____. Lei nº 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. 2004a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/lei/l11079.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. RESOLUÇÃO Nº 589-ANTAQ, DE 15 DE AGOSTO DE 2006. ALTERA AS REDAÇÕES DOS ITENS XVIII E XIX DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO Nº 096-ANTAQ, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2004. Disponível em: <http://sophia.antaq.gov.br/terminal/acervo/detalhe/5625?guid=1640194587017&returnUrl=%2fterminal%2fresultado%2flistar%3fguid%3d1640194587017%26quantidadePaginas%3d5%26codigoRegistro%3d5625%235625&i=82>. Acesso em: nov. de 2021.

_____. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Ações Programáticas Estratégicas. Legislação em saúde: caderno de legislação em saúde do trabalhador / Ministério da Saúde, Secretaria de Atenção à Saúde, Departamento de Ações Programáticas Estratégicas. – 2. ed. rev. e ampl. – Brasília: Ministério da Saúde, 2005.

_____. Lei nº 11.518 de 5 de dezembro de 2007. Acresce e altera dispositivos das Leis nos 10.683, de 28 de maio de 2003, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 11.457, de 16 de março de 2007, e 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências. 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2007/lei/l11518.htm. Acesso em: fev. de 2022.

_____. Classificação Brasileira de Ocupações : CBO – 2010 – 3a ed. Brasília : MTE, SPPE, 2010. Disponível em: https://portalfat.mte.gov.br/wp-content/uploads/2016/04/CBO2002_Liv3.pdf. Acesso em: dez. de 2022.

_____. Lei 12.815 de 05 de junho de 2013 - Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. 2013. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm. Acesso em: out. de 2021.

_____. Norma Regulamentadora nº 6. Equipamentos de proteção individual. 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-previdencia/pt-br/composicao/orgaos-especificos/secretaria-de-trabalho/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/normas-regulamentadoras/nr-06.pdf>. Acesso em: jan. de 2022.

_____. Norma Regulamentadora nº 16. Atividades e operações perigosas. 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-previdencia/pt-br/composicao/orgaos-especificos/secretaria-de-trabalho/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/normas-regulamentadoras/nr-16-atualizada-2019.pdf>. Acesso em: dez. de 2022.

_____. Norma Regulamentadora nº 15. Atividades e operações insalubres. 2021. Disponível em: <https://www.guiatrabalhista.com.br/legislacao/nr/nr15.htm>. Acesso em: dez. de 2022.

_____. BOLETIM AQUAVIÁRIO 1º Trimestre – 2021. Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. 2021a. Disponível em: <http://sophia.antaq.gov.br/terminal/Busca/Download?codigoArquivo=36888>. Acesso em: marc. de 2022.

_____. BOLETIM AQUAVIÁRIO 2º Trimestre – 2021. Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. 2021b. Disponível em: <http://sophia.antaq.gov.br/terminal/Busca/Download?codigoArquivo=37582>. Acesso em: marc. de 2022.

_____. BOLETIM AQUAVIÁRIO 3º Trimestre – 2021. Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. 2021c. Disponível em: <http://sophia.antaq.gov.br/terminal/Busca/Download?codigoArquivo=38277>. Acesso em: marc. de 2022

_____. RELATÓRIO ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO NORMA REGULAMENTADORA Nº 29 SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO MINISTÉRIO DA ECONOMIA Secretaria Especial de Previdência e Trabalho Secretaria de Trabalho Subsecretaria de Inspeção do Trabalho Brasília, 2021d.

_____. BOLETIM AQUAVIÁRIO 4º Trimestre – 2021. Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. 2022. 2021e. Disponível em: https://www.gov.br/antaq/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antaq-1/Boletim_Aquaviario_4_T_2021.pdf. Acesso em: marc. de 2022.

_____. Norma Regulamentadora nº 17. Ergonomia. 2021f. Disponível em: <https://www.guiatrabalhista.com.br/legislacao/nr/nr17.htm>. Acesso em: dez. de 2022.

_____. Decreto nº 9.048 de 10 de maio de 2017 - Altera o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. 2017. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Decreto/D9048.htm.

_____. Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm. Acesso em: dez. de 2022.

_____. Resolução Normativa nº 20 de 16 de maio de 2018 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). APROVA A PROPOSTA DE NORMA QUE DISPÕE SOBRE A AUTORIZAÇÃO PARA A CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DE TERMINAL DE USO PRIVADO, DE ESTAÇÃO DE TRANSBORDO DE CARGA, DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA PÚBLICA DE PEQUENO PORTE E DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE TURISMO. 2018. Disponível em <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-normativa-n-20-de-15-de-maio-de-2018-14551510?inheritRedirect=tru>. Acesso em: nov. de 2021.

_____. Plano mestre do complexo portuário de Itajaí. Ministérios dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA. 2018b. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/se14-pdf>. Acesso em: març. de 2022.

_____. Decreto nº 10.484, DE 10 DE SETEMBRO DE 2020. Dispõe sobre a qualificação de empreendimentos públicos federais do setor portuário e de trechos de rodovias federais no Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República e sobre a inclusão de trechos de rodovias federais no Plano Nacional de Desestatização. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2019-2022/2020/Decreto/D10484.htm. Acesso em: mai. de 2022.

_____. LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Dispõe sobre medidas temporárias para enfrentamento da pandemia da Covid-19 no âmbito do setor portuário, sobre a cessão de pátios da administração pública e sobre o custeio das despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); e altera as Leis nºs 9.719, de 27 de novembro de 1998, 7.783, de 28 de junho de 1989, 12.815, de 5 de junho de 2013, 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e 10.233, de 5 de junho de 2001. 2020a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2020/lei/l14047.htm. Acesso em: out. de 2022.

BRITO Pedro. Muito a navegar: uma análise logística dos portos brasileiros. Rio de Janeiro : Topbooks, 2010.

CARDOSO, J. L. A transferência da corte e a Abertura dos Portos: Portugal e Brasil entre a ilustração e o liberalismo econômico. In: A abertura dos portos. Luís Valente de Oliveira, Rubens Ricupero (Organizadores). – São Paulo : Editora Senac, 2007.

CARIO, Silvio Antônio de Ferraz e; BUZANELLO, Edemar J. Notas sobre a teoria marxista da renda da terra. In: Revista de ciências humanas. V. 5, Nº 8. 1986. Disponível em:

<https://periodicos.ufsc.br/index.php/revistacf/article/view/23542/21198>. Acesso em: nov. De 2021.

CARVALHO, E. A produção dialética do conhecimento. Maceió: Coletivo Veredas, 2017.

CARVALHO, Francisco Edivar e COSTA, Silvia Pires Bastos. Abordagem prática do trabalho portuário avulso. São Paulo: LTr, 2015.

CARVALHO, Francisco. Trabalho portuário avulso antes e depois da lei de modernização dos portos. São Paulo: LTr, 2005.

CASTELO, Rodrigo. O novo desenvolvimentismo e a decadência ideológica do pensamento econômico brasileiro. Serv. Soc. Soc. [online]. 2012, n.112, pp.613-636. ISSN 0101-6628. <https://doi.org/10.1590/S0101-66282012000400002>. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/sssoc/n112/02.pdf>. Acesso em: abr. de 2020.

CASTRO JR, Osvaldo Agripino de. A Descentralização da Atividade Portuária: Um debate necessário. S/d. Disponível em: https://conversandocomoprofessor.com.br/artigos/arquivos/artigo_sobre_descentralizacao_da_atividade_portuaria_prof_osvaldo_agripino.pdf. Acesso em: abr. de 2022.

_____. Desestatização do porto de Itajaí: um modelo a ser seguido? 2021. In: Porto de Itajaí: gestão municipalizada garante crescimento e competitividade. Editora Bittencourt. 2021d.

CAVALCANTI, Tiago Muniz. Sub-humanos: O capitalismo e a metamorfose da escravidão. 1 ed. São Paulo. Boitempo, 2021.

CHALHOUB, Sidney. Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2008, 2ª reimpressão da 2ª ed., 2001.

CHESNAIS, Francois. A mundialização do capital. São Paulo, Xamã, 1996.

COLI, Peter. Os estivadores de Durban; a ação direta e o internacionalismo no mundo do trabalho. In: "DON'T FUCK MY JOB" AS LUTAS DOS ESTIVADORES: UMA PERSPECTIVA GLOBAL Coordenadora: Raquel Varela Tradução e revisão: António Simões do Paço. Universidade Nova de Lisboa e autores Edições Húmus, Lda., 2019.

COLOGNESE, S. A.; MÉLO, J. L. B. de. A técnica de entrevista na pesquisa social. Cadernos de Sociologia, Porto Alegre, v. 9, p. 143-59, 1998. Disponível em: http://www2.fct.unesp.br/docentes/geo/necio_turra/PESQUISA%20EM%20GEOGRAFIA%20t%E9cnica%20da%20entrevista%20na%20pesquisa%20social.pdf. Acesso em: out. de 2021.

COMTE, Augusto. Catecismo positivista. São Paulo: Abril Cultural, 2000.

CORDEIRO, Fabiano Nogueira. Requisitos para caracterizar a relação porto-cidade em portos brasileiros. Trabalho de dissertação submetido ao Programa de Pós

Graduação em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial da Universidade Federal de Santa Catarina como pré-requisito parcial para a obtenção do Grau de Mestre - Engenharia de Transportes e Gestão Territorial. Orientador: Prof. Dr. Osvaldo Agripino de Castro Junior, Florianópolis, 2018. 121f. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/198553/PTRA0025-D.pdf?sequence=-1&isAllowed=y>. Acesso em: dez. de 2021.

COSTA, Eder Dion de Paula. Trabalho portuário e modernização dos portos: Empobrecimento e riqueza no mesmo contexto. Jundiaí, Pacto editorial: 2015.

COSTA, Maricelly. Violência e capitalismo. Maceió : Coletivo Veredas, 2018.

COUTINHO, CARLOS NELSON. Marxismo e política: a dualidade de poderes e outros ensaios, Editora CORTEZ, 1999.

COUTO, Andréia Martins do. Trabalhadores portuários e a exposição ao ruído ocupacional: um estudo no porto do extremo sul do Brasil / Andréia Martins do Couto. - Rio Grande: [s.n.], 2015. Orientadora: Profª Drª. Marta Regina Cezar-Vaz Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande - Programa de Pós Graduação em Enfermagem.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e; CARDOSO, Irene de Arruda Ribeiro. Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da primeira república. 1998. Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

CRUZ, Wander Luis de Melo. O complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes (SC): regulamentação, consolidação, demandas infraestruturais e dinâmica das empresas de transporte e logística. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2016.

DAL ROSSO, Sadi. Mais trabalho! A intensificação do labor na sociedade contemporânea. São Paulo: Boitempo, 2008.

_____. O ardil da flexibilidade: os trabalhadores e a teoria do valor. Brasília, DF: Boitempo, 2017.

DAMASCENO, Julia de Oliveira, Batista, Carolina Pinheiro e Oliveira, Ana Maria Caldeira. A reforma trabalhista e as implicações para a saúde do trabalhador. In: *Revista De Direito Sanitário*, 21, e0007. <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9044.rdisan.2021.156343>

DARDOT, Pierre.; LAVAL, Christian. A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Editora Boitempo, 2016.

DEJOURS, Christophe. Um suicídio no trabalho é uma mensagem brutal!. Disponível em: <http://www.mundiblue.com/consultoria/arquivos/4375>. Acesso em: jan. de 2023.

DELGADO, Maurício Godinho. Curso de direito do trabalho. 18. ed. São Paulo: LTr, 2019.

DIEESE. Perfil dos Trabalhadores nos Portos do Brasil. 2015. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/perfildecategoria/2013/perfilTrabalhadorPortuarioRAIS2013.pdf>. Acesso em: ago. de 2022.

DIÉGUEZ, 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. 2007. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo. 2007.

_____. A MASCULINIDADE DO TRABALHADOR PORTUÁRIO: NOVAS QUESTÕES EM TEMPOS DE AUTOMAÇÃO. In: Fazendo Gênero 9 Diásporas, Diversidades, Deslocamentos 23 a 26 de agosto de 2010. Disponível em: http://www.fg2010.wwc2017.eventos.dype.com.br/resources/anais/1277656524_ARQUIVO_ArtigoFazendoGenero9_ST46_C_Diéguez.pdf. Acesso em: nov. de 2021.

_____. Trabalho à deriva: contradições e ambiguidades nas lutas e percepções dos estivadores de Santos (1993-2013). 2014. 336 p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/281167>>. Acesso em: abr. de 2020.

_____. A privatização portuária e suas consequências na cultura do trabalho e na ação sindical dos estivadores de Santos (1993-2013). In: "DON'T FUCK MY JOB" AS LUTAS DOS ESTIVADORES: UMA PERSPECTIVA GLOBAL Coordenadora: Raquel Varela Tradução e revisão: António Simões do Paço. Universidade Nova de Lisboa e autores Edições Húmus, Lda., 2019.

DRUCK, Graça. A precarização social do trabalho no Brasil: alguns indicadores. In: Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil II. Ricardo Antunes (organizador). São Paulo: Boitempo, 2013, 447 p.

DUTRA, Maria Cristina. Saúde e segurança do trabalhador portuário: em busca de diretrizes nacionais para os portos brasileiros. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Universidade Federal de Santa Catarina como requisito para obtenção do título de Especialista em Engenharia e Gestão Portuária Orientador: Prof. Rodrigo More. Universidade Federal de Santa Catarina. 2013.

ENGELS, Friedrich, 1820-1895 A situação da classe trabalhadora na Inglaterra / Friedrich Engels ; tradução B. A. Schumann ; supervisão, apresentação e notas José Paulo Netto. - [Edição revista]. - São Paulo : Boitempo, 2010.

FALCÃO, Jairo Luiz Fleck. Política de transportes da ditadura militar. In: Anais do X encontro estadual de história. O Brasil no sul: cruzando fronteiras entre o regional e o nacional. Santa Maria/RS. 2010. Disponível em: http://www.eeh2010.anpuh-rs.org.br/resources/anais/9/1279508786_ARQUIVO_ArtigoParaAnaisANPUH.pdf. Acesso em: abr. de 2020.

FAUSTO, Boris. História do Brasil. 2ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Fundação do Desenvolvimento da Educação, 1995.

_____. Trabalho urbano e conflito social : 1890-1920. — 2ª - ed. — São Paulo : Companhia das Letras, 2016.

FERNANDES, Florestan. A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica. 5. ed. São Paulo: Globo, 2005.

_____. Capitalismo dependente e classes sociais na América Latina. São Paulo: Global editora, 2009.

FERRARI, Terezinha Fabricação da cidade e ideologia da circulação. São Paulo: Coletivo Editorial, 2008.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo. As promessas da Reforma Trabalhista: combate ao desemprego e redução da informalidade. In: Reforma trabalhista no Brasil: promessas e realidade / Organizadores: José Dari Krein, Roberto Vêras de Oliveira, Vitor Araújo Filgueiras. – Campinas, SP: Curt Nimuendajú, 2019. Disponível em: <https://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2019/09/Livro-REMIR-v-site.pdf>. Acesso em: set. de 2022.

_____. “É tudo novo”, de novo: as narrativas sobre as grandes mudanças no mundo do trabalho como ferramenta do capital. São Paulo: Boitempo, 2021.

FIESP. Livre para crescer: proposta para um Brasil moderno. São Paulo: Cultura Editores Associados, 1990.

FISCHER, Frida Marina e MORENO, Claudia Roberta de Castro e ROTENBERG, Lúcia. **Trabalho em turnos e noturno na sociedade 24 horas**. 2004. São Paulo: Atheneu.

FLEURY Paulo. In: A infraestrutura e os desafios logísticos das exportações brasileiras. 2007. Disponível em: <https://www.ilos.com.br/web/a-infraestrutura-e-os-desafios-logisticos-das-exportacoes-brasileiras/>. Acesso em: abr. de 2020.

FONSECA, Rafael Oliveira. A circulação através da navegação de cabotagem no Brasil: um sistema de fluxos e fixos aquaviários voltados para a fluidez territorial. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. doi:10.11606/D.8.2013.tde-28032013-092127. Acesso em: 2022-02-16.

_____. A navegação de cabotagem de carga no Brasil. In: Mercator, Fortaleza, v. 14, n. 1, p. 21-46, jan./abr. 2015. Universidade Federal do Ceará. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/mercator/a/QDGtT6sHLMpCN3Kr64vVYvf/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: mai. de 2020.

FORTES, Ronaldo Vielmi. Limites e equívocos do conceito de acumulação fordista: desenvolvimento das forças produtivas e perpetuação das formas de produção arcaicas. Verinotio – Revista on-line de Filosofia e Ciências Humanas, Rio das Ostras, v. 25, n. 1, pp. 58-87, abr. 2019.

FRANCA, Gilberto Cunha. O trabalho no espaço da fábrica: um estudo da General Motors em São José dos Campos (SP). 1 ed. São Paulo : Expressão Popular, 2007.

FRANZESE, Eraldo Aurélio Rodrigues. O trabalho portuário em tempos de pandemia. Revista do Tribunal do Trabalho da 2. Região, São Paulo, n. 25, p. 81-91, 2021. Disponível em: <https://basis.trt2.jus.br/handle/123456789/13985>. Acesso em: dez. de 2022.

FREITAS, José Carlos Higa de. O novo marco regulatório do setor portuário e o desenvolvimento nacional. 2016. 121 f. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2016.

FRIEDLANDER, David. A máfia da estiva. In: Revista veja, 13 de maio de 1992. Ed. Abril. Edição 1234, ano 25 – nº 20.

FUNDACENTRO. NR-29: segurança e saúde no trabalho portuário: manual técnico. Organização, Antonio Carlos Garcia Júnior. São Paulo: Fundacentro, 2014.

FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. 32. Ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1995.

GALEANO Eduardo. As veias abertas da América Latina. Tradução de Sergio Faraco. – Porto Alegre : L&PM, 2018.

GALVÃO, Andreia; KREIN, José Dari; BIAVASCHI, Magda Barros e TEIXEIRA, Marilane Oliveira. Dossiê reforma trabalhista. In: Contribuição crítica à reforma trabalhista. Organizadores: Marilane Oliveira [et al]. Campinas: UNICAMP/CESIT, 2017.

GALVÃO, Cassia Bömer. Os portos marítimos na mundialização do capital. 2009. 129 f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/handle/handle/9367>. Acesso em: abr. de 2020.

GIL, Antônio. Carlos. Como elaborar projetos de pesquisas. 4. ed. - São Paulo : Atlas, 2002.

GITAHY, Maria Lúcia Caira. Ventos do Mar: Trabalhadores do Porto, Movimento Operário e Cultura Urbana em Santos, 1889-1914. São Paulo/Santos: Editora Unesp/Prefeitura Municipal de Santos, 1992.

GOMES, Angela Maria de Castro. A invenção do trabalhismo. - 3. ed. - Rio de Janeiro : Editora FGV, 2005.

_____. Trabalhadores, movimento sindical e greves. S/d. Disponível em: [https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/Jango/artigos/NoGovernoGV/Trabalhadores movimento sindical e greves](https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/Jango/artigos/NoGovernoGV/Trabalhadores_movimento_sindical_e_greves). Acesso em: jan. de 2022.

GOMES, João Carlos. e JUNQUEIRA, Luciano Antonio Prates. Cultura e transformação do trabalho no porto de Santos. Revista De Administração Pública, 42(6), 1095 a 1119. Recuperado de <https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/view/6667>.

GOMES, João Carlos. Tecnologia, multifuncionalidade e cultura no porto de Santos.

In:

GOMES, Marco Aurélio Andrade de Filgueiras. Escravismo e cidade: notas sobre a ocupação da periferia de Salvador no século XIX. Revista de Urbanismo e Arquitetura. 1990. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/1352/1/3102-7255-1-PB.pdf>. Acesso em: jan;. de 2022.

GONÇALVES, Adolto. Barcelona Brasileira. São Paulo : Publischer Brasil, 2002.

GONÇALVES, Guilherme Leite; COSTA, Sérgio. Um porto no capitalismo global: desvendando a acumulação entrelaçada no Rio de Janeiro. – São Paulo : Boitempo, 2020.

GORENDER, Jacob. A escravidão reabilitada. São Paulo: Ática, 1990.

_____. Combate nas trevas. 5ª edição revista, ampliada e atualizada. São Paulo, Ática, 1998.

_____. O escravismo colonial. São Paulo: Expressão Popular : Perseu Abramo, 2016.

_____. J. In: Liberalismo e escravidão. Entrevista com Jacob Gorender. Estudos avançados 16 (46), 2002. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ea/v16n46/v16n46a15.pdf>. Acesso em: abr. 2020.

GORSKI, Gabriela Martins. Influência do trabalho em turno/ noturno na qualidade do sono e qualidade de vida no trabalho. 2012. 39f. Monografia (Especialização em Gestão Industrial: conhecimento e inovação) - Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Ponta Grossa, 2012.

GOULARTI FILHO, Alcides. Sistema Portuário Catarinense: a construção dos postos de São Francisco do sul, Itajaí e Imbituba. Florianópolis, 2004. Disponível em: <http://cdn.fee.tche.br/jornadas/2/E3-03.pdf>. Acesso em 27/07/2020.

_____. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. In: Revista Economia e Sociedade, Campinas, v. 16, n. 3 (31), p. 455-489, dez. 2007. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ecos/v16n3/07.pdf>. Acesso em: mai. de 2020.

_____. As respostas do Porto de Itajaí à dinâmica da economia catarinense. Revista de Economia, v. 34, n. 1 (ano 32), p. 25-49, jan./abr. 2008. Editora UFPR. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/economia/article/view/11551>. Acesso em : 27/07/2020.

_____. Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013.

_____. Formação econômica de Santa Catarina. 3. Ed. Rev. – Florianópolis : Ed. Da UFSC, 2016.

GRAMSCI, Antonio. Cadernos do Cárcere. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

Guerra, I. C. (2006). Pesquisa qualitativa e análise de conteúdo - Sentidos e formas de uso. São João do Estoril: Príncipeia.

HARVEY, David. A Produção Capitalista do Espaço. São Paulo: Annablume, 2005. (Recurso eletrônico).

_____. Para entender O Capital – Livro I (trad. Rubens Enderle). São Paulo : Boitempo, 2013

_____. Para entender O Capital: Livro II e III; São Paulo: Boitempo, 2014. (Recurso eletrônico).

_____. 17 contradições e o fim do capitalismo. São Paulo, SP: Boitempo, 2016. (Recurso Digital).

HECKLER, Gabriela. Terminais portuários de uso privativo misto e aplicação do Decreto nº 6.620/08. In: Direito portuário, regulação e desenvolvimento / Coordenadores: Osvaldo Agripino de Castro Jr., Cesar Luiz Pasold; prefácio de Pedro Calmon Filho. 2. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2010.

HEINRICH Michael. Prefácio – o livro II de o capital. In: MARX. K. O Capital – Livro II – O Processo de Circulação do capital. Tradução: Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2014.

HEITOR. In: Trabalho bruto no canavial: questão agrária, assistência e serviço social. Raquel dos Santos Sant’ana. São Paulo: Cortez, 2012.

HIPPOLITO, Lucia. Por dentro do governo Lula: anotações num diário de bordo. São Paulo : Futura, 2005.

HOBSON, John. A evolução do capitalismo moderno: um estudo da produção mecanizada. Trad. Benedicto de Carvalho. São Paulo: Abril Cultural, 1996.

HOFFMANN, Valmir Emil; SILVA, Silmara Nascimento da. Porto de Itajaí: impacto da abertura de mercado e consequente municipalização. Itajaí: Editora da UNIVALI, 2001.

HONORATO, Cezar Teixeira. O polvo e o porto: CIA. Docas de Santos (1888-1914). São Paulo: Editora Hucitec. 1996.

_____. Portos e cidades portuárias: algumas considerações historiográficas: In: Port and cities: a few historiographic considerations. Almanack [on line]. N. 21, p. 63-97. Epub Apr 15, 2019. ISSN 2236-4633. <http://dx.doi.org/10.1590/2236-463320192103>.

HUBERMAN, Leo. História da riqueza do homem. 20ª edição. Rio de Janeiro: Zahar editores. 1984.

IBARZ Jordi. Meio século de trabalho e de trabalhadores portuários em Espanha. Liberalização nos portos e resistência operária entre 1967 e 2017. In: “DON’T FUCK MY JOB” AS LUTAS DOS ESTIVADORES: UMA PERSPECTIVA GLOBAL

Coordenadora: Raquel Varela Tradução e revisão: António Simões do Paço. Universidade Nova de Lisboa e autores Edições Húmus, Lda., 2019.

INÁCIO, José Reginaldo. Ética, sindicalismo e poder: Os fins justificam os meios? Belo Horizonte: Crisálida, 2005.

ITAJAÍ. Plano de zoneamento e desenvolvimento do Porto de Itajaí. PDZPI/2019. Superintendencia do Porto de Itajaí. Itajaí. 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/pdz14-pdf>. Acesso em: març. e 2022.

_____. RELATÓRIO DAS AÇÕES REALIZADAS QUANTO AO ENFRENTAMENTO AO COVID-19. Porto de Itajaí. Superintendência do Porto de Itajaí. 2020. Disponível em: http://www.portoitajai.com.br/portoitajai_portal/img/conteudo/files/COVID-19_Porto_de_Itajai.pdf. Acesso em: nov. de 2020.

_____. Informativo dos portos. Edição nº 251 – Ano XX. Fevereiro de 2021.

_____. Revista Portuária Economia e Negócios. Edição: outubro de 2021/Ano XXIII. Editora Bittencourt. 2021a.

_____. Revista Portuária Economia e Negócios. Edição: novembro de 2021/Ano XXIII. Editora Bittencourt. 2021b.

_____. Revista Portuária Economia e Negócios. Edição: dezembro de 2021/Ano XXIII. Editora Bittencourt. 2021c.

_____. Porto de Itajaí: gestão municipalizada garante crescimento e competitividade. Editora Bittencourt. 2021d.

_____. Itajaí e Governo Federal encaminham prorrogação da Autoridade Portuária Municipal. 2022a. Disponível em: <https://itajai.sc.gov.br/noticia/28919#.YuwoSnbMK5c>. Acesso em: jul. de 2022.

_____. Itajaí vai lançar edital para escolha do novo operador portuário dos berços 1 e 2 durante período de transição. 2022b. Disponível em: <https://www.itajai.sc.gov.br/noticia/28969/itajai-vai-lancar-edital-para-escolha-do-novo-operador-portuario-dos-bercos-1-e-2-durante-periodo-de-transicao#.Yu5v9nbMK5c>. Acesso em: ago. de 2022.

JACINTO, Aline. RISCOS PSICOSSOCIAIS NO TRABALHO EM ALTURA E TRANSTORNO MENTAL COMUM EM PORTUÁRIOS. Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Psicologia, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Mestrado, Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina. Orientadora: Prof^ª Dra. Suzana da Rosa Tolfo FLORIANÓPOLIS, SC 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/167855/341117.pdf?sequenc e=1&isAllowed=y>. Acesso em: mai. de 2022.

JESUS, Michael de. Direito portuário no Brasil. São Paulo : Quartier Latin, 2018.

JUNIOR, Aristides Russi. In: NOTÍCIAS DO DIA. Porto de Itajaí lança edital para operação dos berços durante transição. 2022. Disponível em: <https://ndmais.com.br/infraestrutura/porto-de-itajai-lanca-edital-para-operacao-dos-bercos-durante-transicao/>. Acesso em: ago, de 2022.

JUNIOR, Nelson Fernandes Felipe. Dinâmica econômica e recentes transformações no setor portuário catarinense. In: Circulação, transporte e logística no Estado de Santa Catarina. Márcio Rogério Silveira. (Organizador). Florianópolis : Insular, 2016).

JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro; CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: www.univali.br/direitoeconomia - ISSN 1980-7791.

_____. A descentralização da atividade portuária: um debate necessário. S/d. Disponível em: https://conversandocomoprofessor.com.br/artigos/arquivos/artigo_sobre_descentralizacao_da_atividade_portuaria_prof_osvaldo_agripino.pdf. Acesso em: jan. de 2022.

KABAT, Marina. La importancia de la historia para comprender el trabajo y sus transformaciones. Verintotio – Revista on-line de Filosofía e Ciências Humanas, Rio das Ostras, v. 25, n. 1, pp. 28-57, abr. 2019.

KAPPEL, Raimundo. Portos brasileiros: novos desafios para a sociedade. Ministério do trabalho e emprego. S/D. Disponível em: http://www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/conf_simp/textos/raimundokappel.htm. Acesso em: nov. De 2021.

KOWARICK, Lúcio. Trabalho e vadiagem: a origem do trabalho livre no Brasil. São Paulo: Editora 34, 2019.

KUBISTSCHEK, Juscelino. Programa de metas do presidente Juscelino Kubitschek de desenvolvimento econômico em 30 de junho de 1958. Rio de Janeiro. 1958. Disponível em: http://bibliotecadigital.seplan.planejamento.gov.br/bitstream/handle/iditem/490/Programa%20de%20Metas%20do%20Presidente%20Juscelino%20Kubitschek%20V1%201950_PDF_OCR.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: jun. de 2020.

LACERDA, Sander Magalhães. In: Navegação e Portos no Transporte de Contêineres. REVISTA DO BNDES, RIO DE JANEIRO, V. 11, N. 22, P. 215-243, DEZ. 2004. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/8462/2/RB%2022%20Navega%C3%A7%C3%A3o%20e%20Portos%20no%20Transporte%20de%20Cont%C3%AAneres_P.pdf. Acesso em: mai. de 2020.

LARA, Ricardo e CANOAS José Walter. Trabalho, envelhecimento e desemprego. In: Aveso do trabalho II: trabalho, precarização e saúde do trabalhador. Raquel Santos

Sant'ana (org) et al. 1ª ed. São Paul: Expressão popular. 2010.

LARA, Ricardo. História e Práxis Social: introdução aos complexos categoriais do ser social. Bauru: Canal 6, 2017. (Projeto Editorial Práxis).

LENIN, Vladimir Ilitch. O imperialismo: fase superior do capitalismo. 1. Ed. São Paulo : Expressão popular. 2012.

LINHA DE CORTE. Direção: Beto Novaes. Produção: Terra Firme, Vídeo Saúde e MP2 Produções, 2013. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=JFLM8oZNI4&t=1176s>. Acesso em: jul. de 2022.

LUCCA, Sérgio, Roberto de. Saúde, saúde mental, trabalho e subjetividade. R. Laborativa, v. 6, n. 1 (especial), p. 147-159, abr./2017. <http://ojs.unesp.br/index.php/rlaborativa>.

LOURENÇO, Edvânia Ângela de Souza. Saúde do trabalhador e da trabalhadora no capitalismo contemporâneo. In: Saúde do trabalhador e da trabalhadora e serviço social: estudos da relação trabalho e saúde no capitalismo contemporâneo. Organizadora: Edvânia de Souza Lourenço. Campinas: Papel Social, 2016.

LUKÁCS, György. Marxismo e teoria da literatura. 2 ed. São Paulo; Expressão popular. 2010

_____. Esistenzialismo o marxismo? Saggio. Tradução de Franceso Mario Ausilio: Acquaviva, 1995.

_____. Lênin: um estudo sobre a unidade de seu pensamento. São Paulo: Boitempo, 2012.

_____. Para uma ontologia do ser social II. Trad. Nélio Schneider. Revisão técnica de: Ronaldo Vielmi Fortes. São Paulo: Boitempo, 2013.

_____. Para uma Ontologia do Ser Social I. 2ª ed. São Paulo: Boitempo, 2018.

MACHADO, Edson de Moraes. A questão portuária nacional: o caso do Espírito Santo. Orientador: José Messias Bastos. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2016. 196 p. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/168080/341974.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: mai. de 2020.

MACHADO, Isabela Silveira. O porto de Santos e a revolução dos contêineres. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade de São Paulo. Orientadora: Rita de Cássia Arizes da cruz. São Paulo. 2012. 165 p.

MACHADO, Isabela Silveira. O Porto de Santos e a revolução dos contêineres. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e

Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. doi:10.11606/D.8.2013.tde-12062013-120354. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-12062013-120354/publico/2012_IsabelaSilveiraMachado.pdf. Acesso em: 2020-10-02.

MACHIN, Rosana e BASTOS, Matheus Ferreira Guimarães. O trabalho portuário no processo de modernização. (2015). In: Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização. QUEIRÓZ, Maria de Fátima Ferreira;

MACHIN, Rosana; COUTO, Marcia Thereza (Org.). São Paulo: Fap-Unifesp, 2015. MACIEL, Regina Heloisa, et al. Análise da dinâmica do trabalho portuário: estudo comparativo entre os portos do Mucuripe e do Pecém, no Ceará. Rev. bras. saúde ocup. [online]. 2015, vol.40, n.132, pp.170-182. Epub Dec 01, 2015. ISSN 2317-6369. <https://doi.org/10.1590/0303-7657000092714>.

MAGALHÃES, José Cezar de. ESTUDO GEOGRAFICO DOS PORTOS E DE SUAS HINTERLANDIAS. In: Revista brasileira de geografia. Rio de Janeiro: IBGE, ano 31 nº 2, p. 40-66, 1969. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1969_v31_n2.pdf. Acesso em: out. de 2021.

MALAGUTI, Luiz Manoel. Crítica à razão informal: a imaterialidade do salário. São Paulo: Boitempo, 2000.

MANTELI, Wilen. A nova abertura dos portos 1993: a luta pela modernização dos portos – Lei 8.630. – Porto Alegre: Palomas, 2010. _____ . In: Revista Portuária economia e negócios de março de 2017. Editora Bittencourt. 2017.

MARANGONI, Gilberto. Anos 1980, década perdida ou ganha? In: Desafios do desenvolvimento. IPEA. Ano 9 . Edição 72 - 15/06/2012. https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2759:catid=28&Itemid=23#:~:text=Desafios%20do%20Desenvolvimento%20%2D%20Os%20anos%20de%20uma%20%20E2%80%9Cd%C3%A9cada%20ganha%20%20%20E2%80%9D.. Acesso em jun. de 2020.

MARIANO, António. Prefácio. In: “DON’T FUCK MY JOB” as lutas dos estivadores: uma perspectiva global. Coordenadora: Raquel Varela. Tradução e revisão: António Simões do Paço. Universidade Nova de Lisboa e autores. Edições Húmus, Lda., 2019.

MARQUES, Rosa. Maria.; MENDES, Áquilas. O governo Lula e a Contra-Reforma Previdenciária. São Paulo em Perspectiva, São Paulo, p. 3-15, 2004. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/spp/v18n3/24774.pdf>. Acesso em: abr. de 2020.

MARX, Karl. e ENGELS, F. O Manifesto comunista 150 anos depois. Rio de Janeiro: contraponto: São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 1998.

_____. A ideologia alemã: crítica da mais recente filosofia alemã em seus representantes Feuerbach, B. Bauer

e Stirner, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas (1845-1846). tradução, Rubens Enderle, Nélio Schneider, Luciano Cavini Martorano. - São Paulo : Boitempo, 2007.

_____. A origem do capital: a acumulação primitiva. Global editora e distribuidora LTDA. 1977.

_____. Contribuição à crítica da economia política. Tradução Florestan Fernandes. 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

_____. Grundrisse – manuscritos econômicos de 1857-1858: esboços da crítica da economia política. Tradução: Maria Duayer e Nélio Shneider. São Paulo: Boitempo, 2011a. (Versão digital).

_____. O 18 Brumário de Luís Bonaparte; São Paulo: Editorial Boitempo, 2011b.

_____. Crítica ao programa de Gotha. São Paulo: Boitempo, 2012.

_____. O Capital - Livro I – crítica da economia política: O processo de produção do capital. Tradução Rubens Enderle. 2^a ed. São Paulo: Boitempo, 2017a.

_____. O Capital – Livro II – O Processo de Circulação do capital. Tradução: Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2014.

_____. O Capital – Livro III – O Processo Global da Produção Capitalista. Tradução: Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2017b.

MATTOS, Renato de. Versões e interpretações: revisitando a historiografia sobre a abertura dos portos brasileiros (1808). In: Revista de historia regional y local. Historelo.rev.hist.reg.local, Volumen 9, Número 17, p. 471-506, 2017. Disponível em: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/historelo/article/view/55492/pdf>. Acesso em: abr. 2020.

MENDES, Ana Beatriz Santos. A aposentadoria por incapacidade permanente após a reforma. 2020. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2020-nov-19/mendes-aposentadoria-incapacidade-reforma-previdencia>. Acesso em: dez. de 2022.

MENZ, Maximiliano Mac. Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822). 2006. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. doi:10.11606/T.8.2006.tde-11072007-110304. Acesso em: 2022-01-04.

MÉSZÁROS, I. O poder da ideologia. São Paulo: Ed. Unicamp: Boitempo, 2004.

_____. O desafio e o fardo do tempo histórico. São Paulo: Editora Boitempo, 2007.

_____. A montanha que devemos conquistar [recurso eletrônico] : reflexões acerca do Estado. - São Paulo : Boitempo, 2015.

Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Manual do trabalho portuário e ementário. – Brasília : MTE, SIT, 2001.

MONARO, Renato Luis Garrido; PINTON, Carlos Guilherme Schiavo e Monaro, Daniel Luis Garrido. A influência da paletização na qualidade das cargas durante o transporte físico. In: XXXV ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO Perspectivas Globais para a Engenharia de Produção Fortaleza, CE, Brasil, 13 a 16 de outubro de 2015. Disponível em: http://www.abepro.org.br/biblioteca/TN_STO_206_222_27431.pdf. Acesso em: mai. De 2020.

MONIE, Frédéric and VIDAL, Soraia Maria do S. C.. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. Rev. Adm. Pública [online]. 2006, vol.40, n.6, pp.975-995. ISSN 1982-3134. <https://doi.org/10.1590/S0034-76122006000600003>.

MONIÉ, Frédéric. Globalização, modernização do sistema portuário e relação cidade/porto no Brasil In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.): Geografia dos transportes, circulação e logística no Brasil. São Paulo: Outras Expressões. 2011.

MONTEIRO, Antonio Lopes e BERTAGNI, Roberto Fleury de Souza. Acidentes do trabalho e doenças ocupacionais: conceito, processos de conhecimento e de execução e suas questões polêmicas. São Paulo: Editora Saraiva, 2010.

MORAES, Monica Maria Lauzid de. O direito à saúde e segurança no meio ambiente do trabalho: proteção, fiscalização e efetividade normativa. São Paulo: LTr, 2002.

MOREIRA, Márcio Ricardo Teixeira. A formação de um vila operária em Itajaí (SC): uma industrialização interrompida. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Orientadora: Raquel Fontes do Amaral Pereira. (2002). Disponível em: <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/83143>.

MOREIRA, Márcio Ricardo Teixeira. A formação de uma vila operária em Itajaí (SC): Uma industrialização interrompida. Dissertação apresentada a curso de Mestrado em Geografia do Centro de Filosofia e Ciências Humanas - CFH - da Universidade Federal de Santa Catarina. Orientadora: Raquel Maria Fontes do Amaral Pereira Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis (2002). Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/83143/198246.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

MOREIRA, Sônia Mirian Teixeira. Porto de Itajaí: da gênese aos dias atuais. Dissertação de Mestrado em Geografia. Florianópolis: UFSC/CFH/GCN, 1995.

MOTA, C. G. Da ordem imperial pombalina à fundação do Império brasileiro (1750 – 1831): o significado da Abertura dos Portos (1808). In: A abertura dos portos. Luís Valente de Oliveira, Rubens Ricupero (Organizadores). São Paulo : Editora Senac, 2007.

MOTTER, Arlete, Ana; SANTOS, Marta; GUIMARÃES, Ana Tereza Bitencourt. O que está à sombra na carga de trabalho de estivadores?. Revista Produção Online, [S. l.], v. 15, n. 1, p. 321–344, 2015. DOI: 10.14488/1676-1901.v15i1.1845. Disponível em: <https://www.producaoonline.org.br/rpo/article/view/1845>. Acesso em: 30 nov. 2021.

MOURA, Clóvis. O Negro: de Bom Escravo a Mau Cidadão? Rio de Janeiro: Ed. Conquista, 1977.

_____. Sociologia do negro brasileiro. São Paulo: Ática, 1988.

_____. O racismo como arma ideológica de dominação. Princípios, São Paulo, n. 129, p. 4-20, fev./mar. 2014a. Suplemento.

NABUCO, Joaquim. O abolicionista. São Paulo: Nova Fronteira, 2000.

NABUCO, Joaquim. O Abolicionismo. Brasília, Senado Federal, Conselho Editorial, 2003. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/1078/667747.pdf?sequence=4&isAllowed=y>. Acesso em: abr. 2020.

NAPOLITANO, Marcos. 1964: História do Regime Militar Brasileiro. – São Paulo : Contexto, 2014.

NASCIMENTO, Ana. Trabalho e formação do espaço urbano. 1. ed. – Maceió : Coletivo Veredas, 2016.

NETTO, José Paulo. Ditadura e serviço social: uma análise do serviço social no Brasil pós-64. – 17 ed. – São Paulo : Cortez, 2015.

NEU, Marcia Fernandes Rosa. Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI. 2009. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. doi:10.11606/T.8.2009.tde-09122009-101131. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-09122009-01131/publico/MARCIA_FERNANDES_ROSA_NEU.pdf.

NILA, Safira. Impactos da Lei 12.815/13 no sistema portuário brasileiro avulsos portuários podem ficar a não ver navios. In: <https://jus.com.br/artigos/27093/impactos-da-lei-12-815-13-no-sistema-portuario-brasileiro>. Acesso em: jul. de 2020.

NOBRE, Marisa. A gestão logística do contêiner vazio. 2006. 124 f. Dissertação (Mestrado em Organização e gestão) - Universidade Católica de Santos, Santos, 2006. Disponível em: <https://tede.unisantos.br/bitstream/tede/534/1/Marisa%20Nobre.pdf>. Acesso em: nov. de 2021.

NOGUEIRA, Claudia Mazzei. A divisão sexual do trabalho no setor portuário. In: Germinal: Marxismo e Educação em Debate, Salvador, v. 6, n. 2, p. 130-141, dez. 2014. Disponível em:

<https://periodicos.ufba.br/index.php/revistagerminal/article/view/13093/9300>.

NOTÍCIAS DO DIA. Porto de Itajaí lança edital para operação dos berços durante transição. 2022. Disponível em: <https://ndmais.com.br/infraestrutura/porto-de-itajai-lanca-edital-para-operacao-dos-bercos-durante-transicao/>. Acesso em: ago, de 2022.

_____. Com prorrogação da gestão municipal, saiba como fica a operação dos berços do Porto de Itajaí. 2022.

Disponível em: https://ndmais.com.br/infraestrutura/com-prorrogacao-da-gestao-municipal-saiba-como-fica-a-operacao-dos-bercos-do-porto-de-itajai/?utm_source=whatsapp&utm_campaign=wp-itajai&utm_medium=wp-grupos. Acesso em: jul. de 2022.

_____. Contrato provisório de gestão dos berços cria impasse entre Porto de Itajaí e operadora. 2022a. Disponível em: https://ndmais.com.br/economia-sc/contrato-provisorio-de-gestao-dos-bercos-cria-impasse-entre-porto-de-itajai-e-operadora/?utm_source=whatsapp&utm_campaign=wp-itajai&utm_medium=wp-grupos. Acesso em: ago. de 2022.

NOVAIS, Fernando. A proibição das manufaturas no Brasil e a política econômica Portuguesa do fim do Século XVIII. 2000. In: Revista de História. 142-143 (2000), 213-237. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/18900/20963>. Acesso em: abr. 2020.

_____. Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808). São Paulo: Editora 34, 2019.

NUNES, João Renato Silva; ASSIS, Mauro Mariano; QUEIRÓZ, Maria de Fátima Ferreira. Processo histórico das lutas/resistências dos estivadores no porto de Santos (Brasil). In: “DON’T FUCK MY JOB” as lutas dos estivadores: uma perspectiva global. Coordenadora: Raquel Varela. Tradução e revisão: António Simões do Paço. Universidade Nova de Lisboa e autores. Edições Húmus, Lda., 2019.

NUNES, Leandro As condições de trabalho e a saúde dos/das motoristas do transporte coletivo de ônibus na “Ilha da Magia”. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social. Universidade Federal de Santa Catarina. Orientador: Dr. Ricardo Lara. Florianópolis, 2018. 256 f. Disponível em: <https://tede.ufsc.br/teses/PGSS0196-D.pdf>. Acesso em: jan. de 2022.

OIT. Seguridad y salud en los puertos. Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT (edición revisada, 2016). Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 2018.

OLIVEIRA DE OLIVEIRA, Carlos Alberto. QUANDO A MORTE RONDA O CAIS: Acidentes de trabalho e condições de risco entre os Estivadores do Rio Grande/RS. Anais do ANPUH – Brasil – 30º Simpósio Nacional de História – Recife, 2019. Disponível em: https://www.snh2019.anpuh.org/resources/anais/8/1565029925_ARQUIVO_QUAND

OAMORTERONDAOCAIS,textoparaSNH2019Versao2.pdf. Acesso em: mai. de 2020.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. Modernização dos portos. 3 ed. – São Paulo : Aduaneiras, 2000.

OLIVEIRA, Geneci Guimarães de. FAY, Claudia Musa. A cidade de Itajaí: Espaço de sociabilidade e suas representações. In: MOUSEION, Canoas, n.20, abr. 2015, p.45-56. ISSN 1981-7207. Disponível em: <https://revistas.unilasalle.edu.br/index.php/Mouseion/article/view/2120/1340>.

OLIVEIRA, Geneci Guimarães de; FAY, Claudia Musa. A cidade de Itajaí: Espaço de sociabilidade e suas representações. In: MOUSEION, Canoas, n.20, abr. 2015, p.45-56. ISSN 1981-7207. Disponível em: <https://revistas.unilasalle.edu.br/index.php/Mouseion/article/download/2120/1340>.

OLIVEIRA, L. V. Apresentação. In: A abertura dos portos. Luís Valente de Oliveira, Rubens Ricupero (Organizadores). – São Paulo : Editora Senac, 2007.

OLIVEIRA, Paulo Rogério Albuquerque de. Uma sistematização em saúde do trabalhador: do exótico ao esotérico. São Paulo: LTr, 2011.

OLIVEIRA, Silvia Jesiane de. Envelhecimento do trabalhador no tempo do capita: os ataques da contrarreforma da previdência de 2019. Monografia (Bacharelado). Universidade Federal de Ouro Preto. Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Fernandes Ribeiro. 2021. 70 fls. Disponível em: [https://monografias.ufop.br/bitstream/35400000/2992/1/MONOGRRAFIA Envelhecim entoTrabalhadorTempo.pdf](https://monografias.ufop.br/bitstream/35400000/2992/1/MONOGRRAFIA%20EnvelhecimentoTrabalhadorTempo.pdf). Acesso em: jul. de 2022.

ORNELAS, Ronaldo dos Santos. Relação porto/cidade: o caso de Santos. 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. doi:10.11606/D.8.2008.tde-10022009-123934. Acesso em: 2021-12-16.

OSORIO, Jaime. O Estado no centro da mundialização: a sociedade civil e o tema do poder. 2 ed. Ver. E ampl. - São Paulo : Expressão popular, 2019.

PACHECO, Marlon. Trabalhador portuário avulso - TPA : evolução histórica e legislativa, alcance constitucional e inovações introduzidas pela lei de modernização dos portos. Monografia (graduação) - Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Jurídicas, Curso de Graduação em Direito. Orientador: Wilson Ramos Filho. 2004. 54fl. Disponível em: [https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/48042/M453.pdf?sequence=1&is Allowed=y](https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/48042/M453.pdf?sequence=1&isAllowed=y).

PAIVA, Rodrigo Tavares Zonas de influência portuárias (hinterlandas) e um estudo de caso em um terminal de contêineres com a utilização de sistemas de informação geográfica / Rodrigo Tavares Paiva; orientador: Luiz Felipe Roris Rodriguez Scavarda do Carmo. – Rio de Janeiro : PUC, Departamento de Engenharia Industrial, 2006.

PAIVA, Sálvea de Oliveira Campelo e. Envelhecimento, saúde e trabalho no tempo do capital: um estudo sobre a racionalidade na produção de conhecimento do Serviço Social. Tese apresentada ao Curso de Doutorado em Serviço Social do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal de Pernambuco como requisito parcial para obtenção de Título de Doutora em Serviço Social. Orientadora: Profª Dra. Edelweiss Falcão de Oliveira Co-orientador: Prof. Dr. Jorge Luis Acanda González. 2012. 252f. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/10699/1/ENVELHECIMENTO%20C%20SA%C3%9ADE%20E%20TRABALHO%20NO%20TEMPO%20DO%20CAPITAL%20um%20estudo%20sobre%20a%20racionalidade%20na%20produ%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso em: jun. de 2022.

PAIVA, Sálvea de Oliveira Campelo e. Envelhecimento, saúde e trabalho no tempo do capital: um estudo sobre a racionalidade na produção de conhecimento do Serviço Social/ Sálvea de Oliveira Campelo e Paiva. — Recife: S. O. C. e Paiva, 2012.

PAIXÃO, Cristiano; FLEURY, Ronaldo Curado. Trabalho portuário: a modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil. São Paulo: Método, 2008.
 PANIAGO, Maria Cristina Soares. In: Marx, Mézaros e o Estado / Maria Cristina Soares Paniago (organizadora) ; [autores], Edivânia Melo, Mariana Alves de Andrade.— São Paulo : Instituto Lúkács, 2012.

PARANHOS, Adalberto. O roubo da fala – origens da ideologia do trabalhismo no Brasil. São Paulo : Boitempo Editorial, 1999.

PEREIRA, Marina Coutinho de Carvalho e NOGUEIRA, Claudia Maria França Mazzei. A inserção da força de trabalho feminina no porto santista: do processo de trabalho das “amarradoras” ao agravo à saúde das trabalhadoras. In: Anais do XVI Encontro Nacional de Pesquisadores em Serviço Social. 2028. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/abepss/article/view/22831/15296>.

PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. O porto de Itajaí/SC: passado e presente. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiadelapoblacion/26.pdf>.

PESSOA, Fernando. Obra Poética. Rio de Janeiro: Companhia José Aguilar Editora, 1969.

PIMENTEL, Celso Martins. Evolución de la legislación portuaria brasileña. Nº 16. Naciones Unidas. 1999. Disponível em: [https://unctad.org/es/docs/poship494\(16\).sp.pdf](https://unctad.org/es/docs/poship494(16).sp.pdf).

PIMENTEL, Celso Martins. Unctad monografías sobre gestión de puertos nº 16. Evolución de la legislación portuaria brasileña Naciones Unidas. 1999. Disponível em: https://unctad.org/es/system/files/official-document/ship49418_sp.pdf. Acesso em: mar. de 2020.

PONTES, Gustavo Penha. Modernização dos Portos trouxe desemprego e benefícios. UNISANTA Online, Santos, 26 mar. 2008. Caderno Geralis. Disponível em: <<http://www.online.unisanta.br/2008/03-29/geralis-8.htm>>. Acesso em: mai. de 2020.

PORTO, Marcos Maria. Portos e o desenvolvimento. São Paulo : Aduaneiras, 2007.

POVOLERI, Lérica Maria Lago. O porto do Rio de Janeiro na estratégia do desenvolvimento da relação capitalista no Brasil: Economia e Política de Transportes no Primeiro Governo Vargas (1930-1945). 2001. 340p. Tese (Doutorado em História Social) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2001.

PRADO JÚNIOR. Caio. Formação do Brasil Contemporâneo. São Paulo: Editora Brasiliense, 1963.

_____. Evolução Política no Brasil e outros Ensaio. São Paulo: Editora Brasiliense, 1980.

_____. História Econômica do Brasil. São Paulo: Brasiliense. 1983.

PRATA, Ranulpho. Navios iluminados. – São Paulo: Scritta, 1996.

QUEIRÓZ, Maria de Fátima Ferreira. GERALDO, Juliana de Azevedo. O trabalho portuário até 1970: Contexto internacional e nacional. (2015a). In: QUEIRÓZ, Maria de Fátima Ferreira; MACHIN, Rosana; COUTO, Marcia Thereza (Org.). Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização. São Paulo: Fap-Unifesp, 2015.

_____. MACHIN, Rosana e COUTO, Marcia Thereza. Identidade, Família e Masculinidade. (2015b). In: Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização. QUEIRÓZ, Maria de Fátima Ferreira; MACHIN, Rosana; COUTO, Marcia Thereza (Org.). São Paulo: Fap-Unifesp, 2015.

_____. MELO, Carolina Lou de e MEDEIROS, Maria Angélica Tavares. A organização do trabalho portuário no processo de modernização do porto de Santos. 2015c. In: QUEIRÓZ, Maria de Fátima Ferreira; MACHIN, Rosana; COUTO, Marcia Thereza (Org.). Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização. São Paulo: Fap-Unifesp, 2015.

_____. O TRABALHO NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES: IMPLICAÇÕES NA SAÚDE DOS ESTIVADORES PORTUGUESES. In: “DON’T FUCK MY JOB” AS LUTAS DOS ESTIVADORES: UMA PERSPECTIVA GLOBAL Coordenadora: Raquel Varela Tradução e revisão: António Simões do Paço. Universidade Nova de Lisboa e autores Edições Húmus, Lda., 2019.

_____, LARA Ricardo e ANTONIO, Mariano. Organização do trabalho e saúde do trabalhador em perspectiva comparada: portos de Santos e Lisboa. In: As metamorfoses do trabalho portuário: mudanças em contexto de modernização [recurso eletrônico]. Maria de Fátima Ferreira Queiróz, Carla Regina Mota Alonso Diéguez (organizadoras).- São Paulo : Sociologia e Política, 2019a.

_____, EMILIANO, Laiany Lara. Ser docente no século XXI: o trabalho em uma universidade pública brasileira. In: R. Katál., Florianópolis, v. 23, n. 3, p. 687-699, set./dez. 2020 ISSN 1982-0259. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/katalysis/article/view/1982-02592020v23n3p687/44341>. Acesso em: out. de 2022.

RABELO, Pedro Henrique de Mello & CHAVES, Cláudia Maria das Graças. Um mercado entre dois impérios: a abertura dos portos e o comércio britânico no Brasil sob a visão de um cônsul estadunidense. *Albuquerque – revista de história*. vol. 8, n.º 15. jan.-jun./2016, p. 67-88. Disponível em: <https://periodicos.ufms.br/index.php/AlbRHis/article/view/2166/2478>. Acesso em: nov. de 2021.

RAITH, Alexandre Pacheco. A cultura da estiva no Porto de Santos: análise comparativa de duas gerações de trabalhadores. 2015. Dissertação (Mestrado em Estudos Culturais) - Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/100/100135/tde-13102015-145823/publico/apraithoriginal.pdf>. Acesso em: 2021-12-28.

RAMONIGA, Miriam. A relevância do órgão gestor de mão de obra para a atividade portuária: uma análise do trabalhador portuário avulso. In: *Direito portuário, regulação e desenvolvimento* / Coordenadores: Osvaldo Agripino de Castro Jr., Cesar Luiz Pasold; prefácio de Pedro Calmon Filho. 2. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2010

RIBEIRO, Darcy. O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil. 3 ed. - São Paulo: Global, 2015.

RIBEIRO, Herval Pina. De que morrem e adoecem os trabalhadores na era dos monopólios (1980-2014): a violência do trabalho no Brasil. São Paulo: Independente, 2014.

RICARDO, David. Princípios da Economia Política e Tributação. Os Economistas. Nova Cultura: São Paulo, 1996.

ROSA, André Luiz. O cotidiano operário- a vida fora do trabalho: uma breve análise a respeito das manifestações dos trabalhadores na cidade de Itajaí (SC) fora de seus espaços profissionais, do início do século XX até 1930. In: *Revista agora, Vitória*. N. 6, 2007, p. 119. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/agora/article/download/1911/1423/3051>. Acesso em: mai. de 2022.

_____. Operários de bola: um estudo sobre a relação dos trabalhadores com o futebol na cidade de Itajaí (SC) entre as décadas de 1920 a 1950. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História. Orientador: Paulo Pinheiro Machado. 2011. 196 fls. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/95438/289910.pdf?sequence=1>. Acesso em: jun. de 2022.

ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. O Porto de Salvador. Modernização em Projeto. 1854/1891. Dissertação de mestrado em ciências sociais. UFBA. Salvador. 1983. Disponível em: https://ppgh.ufba.br/sites/ppgh.ufba.br/files/1_o_porto_de_salvador_modernizacao_em_projeto_1854-1891.pdf.

ROSSDEUTSCHER, Henry. Uma descrição da convivência entre portos com regimes jurídicos distintos: o Porto Público de Itajaí e o Terminal Privado de Navegantes. Dissertação (mestrado profissional) - Fundação Getulio Vargas, Escola de Direito de São Paulo. Orientador: Vera Cristina Caspari Monteiro. 2020.

SANTOS, Ademar. Portuário perseguido pela ditadura militar. Disponível em: <https://www.cut.org.br/noticias/portuario-perseguido-pela-ditadura-militar-relembra-historia-de-luta-tortura-e-s-9d32>. Acesso em: maio. de 2021.

SANTOS NETO, Artur Bispo dos. O discurso do envelhecimento da população como ideologia. In: Argumentum, Vitória (ES), v. 5, n.2, p.216-234, jul./dez. 2013. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/argumentum/article/view/5067/5074>. Acesso em: jul. de 2022.

SANTOS, Adriana Gomes; NETO, Antonio Fernandes. 1980: portuários em greve. Nem os pombos apareceram no cais: velhos pelegos e nova vanguarda. São Paulo: Veneta; 2015.

_____. CIA. Docas de Santos: eternamente em berço esplêndido. Responsabilidade empresarial na repressão aos trabalhadores na Baixada Santista. São Paulo: Sudermann, 2020.

SANTOS, Theotônio dos. Evolução do Brasil: da colônia a crise da ‘Nova República’. 1. Ed. – São Paulo : expressão popular, 2021.

SANTOS, Vinícius Oliveira. Trabalho imaterial e a teoria do valor em Marx. São Paulo: Expressão Popular, 2013.

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

SCHWARTZ, Harvey. Uma tradição de ativismo: o sindicato dos estivadores da Baía de São Francisco. “DON’T FUCK MY JOB” as lutas dos estivadores: uma perspectiva global. Coordenadora: Raquel Varela. Tradução e revisão: António Simões do Paço. Universidade Nova de Lisboa e autores. Edições Húmus, Lda., 2019.

SILVA, Fernando Teixeira da. A carga e a culpa: os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade 1937-1968. São Paulo-Santos. Editora Hucitec. 1995.

_____. Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas: Ed. UNICAMP, 2003.

SILVA, Gustavo Roberto da Silva; GOMES, Rafael da Silveira e ALMEIDA, Ueberson Ribeiro. Atividade de guincheiro no Porto de Vitória-ES. In: As metamorfoses do trabalho portuário: mudanças em contexto de modernização [recurso eletrônico]. Maria de Fátima Ferreira Queiróz, Carla Regina Mota Alonso Diéguez (organizadoras).- São Paulo : Sociologia e Política, 2019.

SILVA, José Bento Rosa da. Estiva "Papa-siri": as mãos e os pés no Porto de Itajaí. Itajaí: Ed. Do autor, 2004.

_____. A Itajahy do século XIX: História, poder e cotidiano. 2a. ed. Florianópolis/Itajaí[SC]: Ed. Udesc/Casa Aberta, 2008.

SILVA, Maria Aparecida de Moraes Errantes do fim do século. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999.

SILVEIRA, Marcio Rogério (Org.). Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas. São Paulo: Expressão Popular, 2011, p. 13-44.

SILVIO, Eduardo Dias da Silva. A importância do treinamento em segurança e saúde do trabalho para o trabalhador portuário. Monografia de conclusão de curso, como requisito parcial para a obtenção do título de especialista em Engenharia e Segurança do Trabalho da Universidade Federal do Paraná. Orientador: Prof. Dr. Hamilton Costa Junior. Curitiba. 2011. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/34387/SILVIO%20EDUARDO%20DIAS%20DA%20SILVA.pdf?sequence=1&isAllowed=y#:~:text=Como%20todos%20os%20demais%20trabalhadores,cren%C3%A7as%2C%20valores%20e%20objetivos%20pessoais.>

SIQUEIRA, Anna Carolina Arena. Masculinidades, trabalho e cuidado em saúde: representações de trabalhadores no contexto de modernização do Porto de Santos-SP. 2014. Tese (Doutorado em Medicina Preventiva) - Faculdade de Medicina, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. doi:10.11606/T.5.2014.tde-09022015-095036. Acesso em: 2022-01-25.

SIQUEIRA, Maria da Penha. O desenvolvimento do Porto de Vitória (1870 - 1940). Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em História. 1980. Disponível em: <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/76662>.

SMITH, Adam. A riqueza das nações [recurso eletrônico] : uma investigação sobre a natureza e as causas da riqueza das nações; tradução Norberto de Paula Lima. -- [4. ed.]. -- Rio de Janeiro : Nova Fronteira, 2017.

SOARES, Jorgana Fernanda de Souza Saúde do trabalhador e risco no ambiente de trabalho: conhecimento dos trabalhadores portuários avulsos (TPA's) do porto do Rio Grande. Dissertação (Mestrado em Enfermagem) – Programa de Pós-Graduação em Enfermagem, Fundação Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2006. Disponível em: <https://repositorio.furg.br/bitstream/handle/1/2762/jorganasoares.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: jan. de 2023.

SOUZA, Diego de Oliveira. O caráter ontológico da determinação social da saúde. In: Serv. Soc. São Paulo, n 137, p. 174-191, jan/abr. 2020.

SOUZA, Gracineide Maria de. Os trabalhadores portuários avulsos (TPAS) e os impactos socioeconômicos da Lei 8.630/93 de modernização dos portos. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e Naturais. Orientador: Luiz Cláudio Moisés Ribeiro. 2017a.

SOUZA, J. A elite do atraso: da escravidão à Lava Jato. Rio de Janeiro: Leya, 2017.

TAVARES, Maria Augusta. Os fios (in)visíveis da produção capitalista. São Paulo, Cortez, 2004.

_____. Informalidade e precarização do trabalho: a nova trama da produção capitalista. São Paulo, Cortez, 2021.

TAVARES, Rodrigo Rodrigues. O porto vermelho: a maré revolucionária (1930-1951). São Paulo : Arquivo do Estado : Imprensa Oficial, 2001.

_____. A “Moscouzinha” Brasileira: cenários e personagens do cotidiano do operário de Santos (1930-1954). São Paulo : Associação Editorial Humanitas : Fapesp, 2007.

TEIXEIRA, Solange Maria. Envelhecimento do trabalhador no tempo do capital: problemática social e as tendências das formas de proteção social na sociedade brasileira contemporânea. Tese apresentada à Banca Examinadora do Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas da Universidade Federal do Maranhão. Orientadora: Dr^a Marina Maciel Abreu. Maranhão. 2006.

_____. Envelhecimento do trabalhador e as tendências da formas de proteção social na sociedade brasileira. In: Argumetum, Vitória, v.1, n.1, p.63-77, Jul./Dez. 2009. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/argumentum/article/view/13/15> . Acesso em: jul. de 2022.

_____. Envelhecimento e trabalho na sociedade capitalista. Revista Katálisis [online]. 2020, v. 23, n. 01, p. 143-151. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rk/a/M4RFYds7dv5mTWhwdG5DVMd/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: março de 2022.

TONET, Ivo. Método científico: uma abordagem ontológica. São Paulo: Instituto Lukács, 2013.

TORRES, Camila Álvares. Repertorios de acción colectiva em el conflicto laboral portuario: el cado de una dederación portuaria em el norte de Chile. In: As metamorfoses do trabalho portuário: mudanças em contexto de modernização [recurso eletrônico]. Maria de Fátima Ferreira Queiróz, Carla Regina Mota Alonso Diéguez (organizadoras).- São Paulo : Sociologia e Política, 2019.

TUCCI, Adriana Marcassa. Uso de álcool e drogas no porto de Santos. In: In: QUEIRÓZ, Maria de Fátima Ferreira; MACHIN, Rosana; COUTO, Marcia Thereza

(Org.). Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização. São Paulo: Fap-Unifesp, 2015.

VAISMAN, E. A ideologia e sua determinação ontológica. In: ALCANTÁRA, N.; COSTA, G. (Org.). Anuário Lukács 2014. São Paulo: Instituto Lukács, 2014.

VALE, Manuel Alves do. Abertura dos portos ou trilhas de modernização; Lei nº 8630, de 25/02/1993. – Imbituba : [s.n.], 1995 (Imbituba: Lex Graf).

VARELA, Raquel. Estivadores: na era da globalização, uma luta internacional. In: “DON’T FUCK MY JOB” as lutas dos estivadores: uma perspectiva global. Coordenadora: Raquel Varela. Tradução e revisão: António Simões do Paço. Universidade Nova de Lisboa e autores. Edições Húmus, Lda., 2019.

VARGAS, Getúlio. Carta testamento. 1954. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/plenario/discursos/escrevendohistoria/getulio-vargas/carta-testamento-de-getulio-vargas>. Acesso em: jan. de 2022.

VEIGA, Fábio da. In: Novo impasse entre empresa e Porto de Itajaí tem equipamentos no centro da disputa. Disponível em: https://ndmais.com.br/infraestrutura/novo-impasse-entre-empresa-e-porto-de-itajai-tem-equipamentos-no-centro-da-disputa/?utm_source=whatsapp&utm_campaign=wp-itajai&utm_medium=wp-grupos. Acesso em: ago. de 2022.

VELDEN, Sjaak Van Der. Trabalhadores portuários holandeses, sempre na frente. In: “DON’T FUCK MY JOB” AS LUTAS DOS ESTIVADORES: UMA PERSPECTIVA GLOBAL Coordenadora: Raquel Varela Tradução e revisão: António Simões do Paço. Universidade Nova de Lisboa e autores Edições Húmus, Lda., 2019.

VIDAL, Leandro Moraes e FERREIRA, Lucas dos Santos. A INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA CATARINENSE NO SÉCULO XX. S/d. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/15.pdf>. Acesso em: Mar. de 2022.

VOGEL, Luis Henrique. Negociar direitos?: legislação trabalhista e reforma neoliberal no governo FHC (1995-2002). – Rio de Janeiro: EdUERJ, 2013.

WILLIAMS, Eric. Capitalismo e escravidão. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. X WORKSHOP DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA DO CENTRO PAULA SOUZA. Sistemas Produtivos e Desenvolvimento Profissional: Desafios e Perspectivas. São Paulo, 2015 .

ZOTTO, Tânia Christina. O trabalho de estiva: modernização x tradição: os desafios da tecnologia e da gestão do cais. – São Paulo : Ltr, 2002.

Apêndice

Questionário



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA CENTROSOCIOECONOMICO
 DEPARTAMENTO DE SERVIÇO SOCIAL CAMPUS REITOR JOÃO DAVID FERREIRA LIMA –
 TRINDADE – CEP 88040900 – FLORIANÓPOLIS/SC TELEFOE +55 (48) 3721-9540 – FAX +55 (48)
 3721 -9990 dss@contato.ufsc.br www.dss.ufsc.br

1. Questionário dos dados Sócio demográficos.

- 1.1 Nome? _____
- 1.2 Idade? _____
- 1.3 Escolaridade? ____
- 1.4 Estado civil? _____ 1.5 Possui filhos? _____
- 1.6 Atividade laboral? _____ 1.7 Quanto tempo trabalha no porto? _____
- 1.8 Como começou a trabalhar no porto? _____
- 1.9 Exerce alguma outra atividade no porto? Qual? _____
- 1.10 Recebeu treinamento para exercê-la? _____
- 1.11 O que você acha da estabilidade no trabalho portuário? _____
- 1.12 Você é cadastrado () ou registrado ().
- 1.13 Quando não é escalado para o terno de serviço, possui outra fonte de renda? _____.
 Qual? _____
- 1.14 Turno e jornada de trabalho? _____
- 1.15 Possui intervalo para descanso/alimentação? _____ 1.16 Quanto tempo? _____

2 Questionário sobre meio ambiente de trabalho, saúde e segurança do trabalhador e riscos do trabalho.

- 2.1 Meu trabalho demanda que esteja sempre apreendendo novas coisas () Sim () Não.
- 2.2 Minhas atividades laborais são repetitivas. () Sim () Não.

- 2.3 Tenho controle sobre minhas atividades laborais () Sim () Não.
- 2.4 Minhas atividades laborais demandam habilidade () Sim () Não.
- 2.5 Recebi treinamento adequado para desempenhá-las () Sim () Não.
- 2.6 Em média quantas pessoas trabalham com você? _____.
- 2.7 Minhas atividades laborais exigem esforço físico? () Sim () Não.
- 2.8 Minhas atividades exigem concentração? () Sim () Não.
- 2.9 Minhas atividades exigem que eu fique com frequência em posições incômodas e/ou forçadas? () Sim () Não.
- 2.10 Meus supervisores se preocupam com as questões de saúde e segurança do trabalhador? () Sim () Não.
- 2.11 Realizou o treinamento da NR 29? () Sim () Não.
- 2.12 Realiza trabalho em altura? () Sim () Não. Realizou o curso da NR 35? () Sim () Não.
- 2.13 Realiza trabalho em espaços confinados? () Sim () Não. Realizou o curso da NR 33? () Sim () Não.
- 2.14 Realiza trabalho com máquinas e equipamentos? () Sim () Não. Realizou o curso da NR 12? () Sim () Não.
- 2.15 O Órgão gestor de mão de obra disponibiliza os Equipamentos de Proteção? () Sim () Não. Realizou o curso da NR 6? () Sim () Não.
- 2.16 Dos cursos abaixo qual realizou? () NR 09 Programas de Prevenção de Riscos Ambientais. () NR 16 Atividades e Operações Perigosas. () NR 17 Ergonomia. () NR 21 Trabalho a céu aberto. () Outro. Qual? _____
- 2.17 Sente dores frequentemente? () Sim () Não. Onde? _____
- 2.18 Sente-se nervoso com frequência? () Sim () Não.
- 2.19 Tem se sentido triste e perda pelo interesse nas atividades que realiza? () Sim () Não.
- 2.20 Se cansa com facilidade? () Sim () Não.
- 2.21 Já sofreu algum acidente de trabalho? () Sim () Não. Teve afastamento das atividades? () Sim () Não. Quanto tempo? _____. Qual a parte do corpo atingida? _____. Turno que ocorreu o acidente? _____. Quantas horas havia passado desde o início de sua jornada? _____. Como foi o acidente? _____. Estava usando EPIs? () Sim () Não.
- 2.22 Já presenciou algum acidente de trabalho? () Sim () Não. O trabalhador sofreu quais lesões? _____. Estava usando EPIs? _____.

_____. Como ocorreu o acidente?

2.23 Se sente seguro ao longo de sua jornada de trabalho? _____.

2.24 Quais são os principais riscos a sua saúde em seu ambiente de trabalho?

2.25 O OGMO oferece cursos sobre prevenção e riscos de acidentes de trabalho? () Sim () Não.

2.26 Possui alguma doença relacionada ao trabalho? () Sim () Não. Qual? _____.

2.27 Possui alguma doença? () Sim. () Não. Qual? _____.

2.28 Quais os fatores de riscos a sua saúde o Sr. percebe ao longo da jornada de trabalho (pode ser mais de uma resposta)? () Ruído. () Vibração no corpo. () Frio. () Calor. () Substâncias perigosas. () Levantamento de carga. () Posturas forçadas e/ou incomodas. () Falta de orientação quanto aos riscos no meio ambiente de trabalho portuário. () Queda de objetos suspensos. () Tráfego de máquinas. () Iluminação insuficiente. () Condições sanitárias dos vestiários, sanitários e refeitório. () Escada de acesso as embarcações. () Outros. _____.

2.29 O número de trabalhadores por terno é () Suficiente. () Insuficiente. Influencia na realização das atividades com atenção as normas em SST? () Sim () Não.

2.30 Se sente seguro ao longo de sua jornada de trabalho? () Sim () Não.

2.31 Em sua opinião, quais as principais transformações no processo de trabalho portuário advindas com a modernização dos portos?

2.32 Qual o seu sentimento em relação a modernização dos portos? E em relação a Lei nº 8.630/1993?
