

Universidade Católica de Santos
Mestrado em Gestão de Negócios

O Processo de Privatização do Porto de Santos e o Terceiro Setor

RODRIGO NUNES DE OLIVEIRA

Santos
2006



Universidade Católica de Santos

Mestrado em Gestão de Negócios

**O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE
SANTOS E O TERCEIRO SETOR**

RODRIGO NUNES DE OLIVEIRA

Santos

2006

Universidade Católica de Santos

Mestrado em Gestão de Negócios

**O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE
SANTOS E O TERCEIRO SETOR**

RODRIGO NUNES DE OLIVEIRA

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Gestão de Negócios da Universidade Católica de Santos, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Gestão de Negócios.

Área de concentração: Porto e Meio Ambiente

Orientador: Prof. Dr. Luciano Antonio Prates Junqueira

Santos

2006

Dados Internacionais de Catalogação
Sistema de Bibliotecas da Universidade Católica de Santos
SIBIU

O48p Oliveira, Rodrigo Nunes de
O processo de privatização do Porto de Santos e o terceiro
setor / Rodrigo Nunes de Oliveira - Santos : [s.n.], 2006.
141 f. ; 30 cm. (Dissertação de Mestrado - Universidade Católica de
Santos,
Programa de Mestrado em Gestão de Negócios)

I. Oliveira, Rodrigo Nunes de. II. O processo de privatização do Porto de Santos.
III. Junqueira, Luciano Antonio Prates (Orientador). 1.Privatização. 2, Terceiro Setor.
3. Gestão Social. Gestão de Mão-de-obra. 4. Gestão Portuária.

CDU 65.01(0433)

RODRIGO NUNES DE OLIVEIRA

O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS E O TERCEIRO SETOR

Dissertação submetida à avaliação, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Gestão de Negócios da Universidade Católica de Santos, sob a orientação do Professor Doutor Luciano Antonio Prates Junqueira.

PROF. DR. LUCIANO ANTONIO PRATES JUNQUEIRA
Orientador - Membro Nato

PROF^a. DR^a. SORAIA MARIA DO SOCORRO CARLOS VIDAL
Membro Titular

PROF. DR. DJAIR PICCHIAI
Membro Titular

PROF^a. DR^a. MARIA APARECIDA FERREIRA DE AGUIAR
Suplente

Santos, _____ de _____ de 2006.

INSTITUIÇÃO FINANCIADORA

Este trabalho foi realizado no Programa de Mestrado em Gestão de Negócios da Universidade Católica de Santos (UNISANTOS), com o apoio financeiro da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), por meio do processo nº 04/05518-9.

DEUS

Saber é conhecer a Verdade. Ousar é empregar a fé. Fazer é proceder da melhor forma que sabeis. Calar é manter silêncio e respeito de vossos tratamentos, desejos e necessidades. Com relação a vossas manifestações, que elas não sejam conhecidas por vosso intermédio.

DEDICATÓRIA

Dedico esse trabalho ao meu pai,
Antônio Manoel, à minha mãe Maria
Izaltina, à minha avó Stella, à minha tia
Cleide, ao meu irmão Daniel e à minha
namorada e companheira Ana Carolina
Puga pela incansável ajuda, dedicação e
amor incondicional comigo durante todos
esses anos.

AGRADECIMENTO ESPECIAL

Agradeço especialmente ao
Professor Doutor Luciano Antônio Prates Junqueira,
pela orientação e companheirismo
em todos os momentos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço especialmente aos trabalhadores portuários avulsos e funcionários dos sindicatos e associações de trabalhadores onde obtive uma ótima receptividade.

Às dedicadas secretárias da Biblioteca do Campus Vila Mathias, Ana Cristina do Carmo, Rosina Valéria L. Mattiusse e Rosângela Graça Ferreira, pela atenção dada na procura dos livros, revistas e outras obras necessárias durante o curso.

Às dedicadas secretárias do Programa de Mestrado Strictu-Senso em Gestão de Negócios Fátima de Jesus Ribeiro e Cátia Caíres da Silva Santos, pela inestimável colaboração.

Às dedicadas secretárias da Coordenação dos Programas de Mestrados Strictu-Senso da UNISANTOS Irismar Maria Rosendo da Silva, Ana Lúcia Afonso Dias e a Sandra Helena Aparecida de Araujo, pela inestimável colaboração.

Agradeço a Any de Oliveira, assessora de imprensa do OGMO/SANTOS de Santos e a Karla Soares, estudante de Biologia Marinha por toda colaboração e ajuda na indicação e apresentação de trabalhadores portuários avulsos.

A todos os colegas e colaboradores da Associação de Pós-graduandos da UNISANTOS e da Associação Nacional de Pós-Graduandos.

Aos meus bons e antigos amigos Victor Ferreira Soares e Daniel Amaral Romano, pelo apoio na tradução do *Abstract* deste trabalho.

Aos estatísticos: Cezar Cioffi Camardella, Analista de Sistema do Comitê do Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia Estatística – IBGE / Diretoria de Pesquisas – DPE, pelo processamento e cruzamento dos dados quantitativos desta dissertação, e Professora Yara Castro, socióloga e estatística da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP, pelo processamento dos dados qualitativos.

Agradeço aos colaboradores Nelson Rodrigues de Giulio, gerente do OGMO/SANTOS, à Marina Bernardes, advogada da CODESP, ao gestor Luciano Nascimento e ao Presidente da Hellmann World Wide Logistics do Brasil Ltda Joaquim Kohl.

À minha amiga e colega de mestrado Professora Maria Cidália Ferreira, pelos momentos de reflexões e inspirações.

Aos amigáveis Professores Doutores da UNISANTOS, Soraia Maria Vidal, Marta Rosatelli, Fabrício Alves Barbosa da Silva, pela convivência que tivemos durante minha passagem em Santos.

À Professora Doutora Ursula Karsch, coordenadora geral da Coordenadoria Geral de Pós-Graduação e Pesquisa da UNISANTOS, e à Universidade Católica de Santos pelo apoio e incentivo das atividades de militância acadêmica no movimento dos pós-graduandos do Brasil.

À Magnífica Reitora Senhora Maria Helena Lambert da UNISANTOS, pela confiança em todos os envolvidos no desenvolvimento da pós-graduação na própria instituição de ensino.

À FAPESP, pela assistência e apoio financeiro que possibilitou a compra de livros, equipamentos e outros materiais necessários para a realização desta pesquisa.

Com a ajuda de todos foi possível a realização deste trabalho e vivenciar uma nova e rica experiência de vida.

RESUMO

Em meio a mudanças econômicas provocadas pelo cenário global, os portos internacionais e nacionais lutam por ganhos em eficiência e competitividade que encontram a partir do processo de privatização. Com a implantação da Lei dos Portos 8.630/93 é criado um novo Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), que muda a lógica da relação capital e trabalho no interior dos portos nacionais e faz despontar uma nova forma de gestão da produção no Porto de Santos. Por força da lei, surge uma nova figura organizacional com a finalidade de gerenciar a mão-de-obra portuária avulsa que retirou dos sindicatos o seu papel gestor. O OGMO é um órgão público privado como uma organização do Terceiro Setor.

Essa nova instância de gestão que integra capital e trabalho tem a função de fornecer, treinar, supervisionar e contratar mão-de-obra portuária avulsa a ser utilizada pelos operadores e usuários portuários. O OGMO, ao gerenciar a mão-de-obra, contribui para o aumento do fluxo de mercadorias considerado estratégico para o desenvolvimento do porto. Foi feita uma pesquisa que pretende compreender o caráter inovador da mudança portuária, buscando privilegiar a inovação social que está presente na criação do OGMO, que traz em seu bojo uma nova perspectiva de gestão para os trabalhadores e para o Porto de Santos.

Essa pesquisa, realizada junto aos trabalhadores avulsos portuários, revela que o órgão gestor inova a relação do trabalhador com o Porto, mas outros vêem esse órgão apenas como um meio de atender os interesses do capital, deixando o trabalhador avulso à margem do processo de mudança do porto. Outros que têm uma visão positiva da mudança e a percebem como algo que renova a própria gestão. Essa mudança ocasionou também a renovação tecnológica que demanda um novo tipo de trabalhador. Em um sistema de mão-de-obra como o do trabalho avulso, é necessária uma fiscalização por parte do órgão gestor para garantir os acordos coletivos de trabalho, o que parece não ocorrer.

Palavras-chaves: Privatização, Terceiro Setor, Gestão Social, Gestão de Mão-de-Obra, Gestão Portuária.

ABSTRACT

Amid economical changes caused by the global scenario, the international and national harbors struggle for gains in efficiency and competitiveness that may be found through the process of privatization. With the implementation of Harbor Law # 8.630/93 a new Workmanship Management Agency (OGMO) was created, changing the logic of the relation between capital and work within national harbors and emerging a new manner of production management at the Santos' harbor.

By law, a new organizational figure emerges, with the goal of managing the loose harbor workmanship, taking away from the labor unions its administration role. The OGMO is a private agency like a Third Sector organization. This new management figure that integrates capital and work has the function of supplying, training, supervising and hiring loose harbor workmanship to be used by the harbor's operators and users. The OGMO, when managing the workmanship, contributes with the increase of the flow of merchandises, something considered strategic to the harbor's development.

A research was performed in order to comprehend the innovative character of the harbor's change, seeking to favor the social innovation that is present at the creation of the OGMO, carrying with it a new management perspective for the workers and for Santos' harbor. This research, made among the loose harbor workers, reveals that the management agency innovates the relation between the worker and the harbor, but others see this agency solely as a means to comply with the interests of capital, leaving the loose worker aside from the harbor's process of change. Others that have a positive view of the change and see it as something that renews the management itself. This change has also given rise to the technological renewal that is demands a new sort of worker. In a system of workmanship like the one of loose job, the supervision made by the agency is required in order to ensure the collective job agreements, which appear to fail to happen.

Keywords: Privatizing, Third Sector, Social Management, Workmanship Management, Port Management.

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – Idade por categorias de trabalhadores portuários.....	58
GRÁFICO 2 – Idade por faixas de rendimentos.....	60
GRÁFICO 3 – Categorias de trabalhadores portuários por escolaridade.....	61
GRÁFICO 4 – Idade por moradia.....	62
GRÁFICO 5 – Categorias de trabalhadores portuários por moradia.....	64
GRÁFICO 6 – Motivos da situação de desemprego por categorias de trabalhadores portuários.....	68
GRÁFICO 7 – Trabalhadores desempregados por rendimentos.....	70
GRÁFICO 8 – Motivos da situação de desemprego por rendimentos.....	72
GRÁFICO 9 – Idade por início da ocupação atual.....	73
GRÁFICO 10 – Rendimentos por início da ocupação atual.....	74
GRÁFICO 11 – Atividade remunerada após a saída das atividades portuária por idade.....	77
GRÁFICO 19 – Participação de treinamento para uma função por categorias de trabalhadores portuários.....	99
GRÁFICO 20 – Participação em treinamentos por rendimentos.....	100

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – Número de indivíduos entrevistados por categoria de mão-de-obra.	50
QUADRO 2 – Instituições portuárias visitadas que atuam com a mão-de-obra avulsa..	51
QUADRO 3 – Evolver do Quadro de Trabalhadores Avulsos Portuários Registrados e Cadastros do Porto de Santos	54

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – Idade por escolaridade	57
TABELA 2 – Idade por categorias de trabalhadores portuários	58
TABELA 3 – Idade por faixas de rendimentos.....	59
TABELA 4 – Categorias de trabalhadores portuários por escolaridade	61
TABELA 5 – Idade por moradia.....	62
TABELA 6 – Categorias de trabalhadores portuários por moradia.....	63
TABELA 7 – Trabalhador que já passou por situação de desemprego.....	66
TABELA 8 – Motivos da situação de desemprego por categorias de trabalhadores portuários	68
TABELA 9 – Trabalhadores desempregados por rendimentos	69
TABELA 10 – Motivos da situação de desemprego por rendimentos	71
TABELA 11 – Trabalhador portuário a procura de empregos por idade	72
TABELA 12 – Idade por início da ocupação atual.....	73
TABELA 13 – Rendimentos por início da ocupação atual.....	74
TABELA 14 – Início da ocupação atual por escolaridade	75
TABELA 15 – Ocupações remuneradas após o egresso do Porto por categorias de trabalhadores portuários	75
TABELA 16 – Ocupações remuneradas após o egresso do Porto por idade.....	76
TABELA 17 – Motivos de egresso por categorias de trabalhadores portuários	81
TABELA 18 – Motivos de egresso dos trabalhadores por rendimentos	82
TABELA 19 – Participação de treinamento para uma função por categorias de trabalhadores portuários	99
TABELA 20 – Participação em treinamentos por rendimentos.....	99

TABELA 21 – Trabalhadores portuários que acreditam num aumento das oportunidades portuárias por idade.....	107
---	-----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABTP	Associação Brasileira dos Terminais Portuários
ANPAD	Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração e Afins
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CDS	Companhia Docas de Santos
CODESP	Companhia Docas do Estado de São Paulo
COSIPA	Companhia Siderúrgica Paulista
DPC	Diretoria de Portos e Costas
DIEESE	Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócios
DTM	Delegacia do Trabalho Marítimo
EPI	Equipamento de Proteção Individual
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
OGMO	Órgão Gestor de Mão de Obra
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONG	Organização Não-Governamental
OS	Organização Social
OSC	Organização da Sociedade Civil
OSCIP	Organização da Sociedade Civil de Interesse Público
OTS	Organização do Terceiro Setor
PDV	Plano de Desligamento Voluntário
PETROBRÁS	Petróleo Brasileiro S.A.
PND	Programa Nacional de Desestatização

PORTOBRÁS	Empresa de Portos Brasileiros S.A.
PROAPS	Programa de Arrendamentos e Parcerias do Porto de Santos
PUC/SP	Pontifícia Universidade Católica São Paulo
SAS	<i>Software Analytical System</i>
SINDAPORT	Sindicato dos Trabalhadores Administrativos em Capatazia nos Terminais Privativos
SINDOGEEESP	Sindicato dos Operadores em Aparelhos Guindastescos, Empilhadeiras
SINTRAPORT	Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários
TPA	Trabalhador Portuário Avulso
UNICAMP	Universidade Estadual de Campinas
UNISANTOS	Universidade Católica de Santos
USP	Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	20
CAPÍTULO 1 – O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS E O TERCEIRO SETOR	22
1.1 – O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS	23
1.2 - A PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.....	27
1.3 - O PAPEL DA INICIATIVA PRIVADA	31
1.4 – O TERCEIRO SETOR E O ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA	33
1.4.1 – TERCEIRO SETOR E SUAS CONTRADIÇÕES.....	34
1.4.2 – CARACTERÍSTICAS DAS ORGANIZAÇÕES DO TERCEIRO SETOR	36
1.4.3 – ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA PORTUÁRIA: UMA ORGANIZAÇÃO DO TERCEIRO SETOR?.....	40
CAPÍTULO 2 – METODOLOGIA.....	48
CAPÍTULO 3 – O PERFIL DOS TRABALHADORES AVULSOS EGRESSOS DO PORTO DE SANTOS.....	54
3.1 – PERFIL DOS TRABALHADORES EGRESSOS	56
3.2 – TRABALHADOR EGRESSO: DESEMPREGO, OCUPAÇÃO E INATIVIDADE ..	65
CAPÍTULO 4 – A PERCEPÇÃO DOS TRABALHADORES AVULSOS SOBRE O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO	80
4.1 – MUDANÇAS NO AMBIENTE DE TRABALHO E OS MOTIVOS DA SAÍDA DOS TPAs DO PORTO DE SANTOS	80
4.2 – TREINAMENTO: A PERCEPÇÃO DO TRABALHADOR EGRESSO.....	98
4.3 – PERSPECTIVAS DO FUTURO NO TRABALHO PORTUÁRIO.....	107

CONSIDERAÇÕES FINAIS	115
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	118
ANEXOS	125
ANEXO A – LEI DOS PORTOS (LEI Nº 8.630, DE 25.02.1993).....	125
ANEXO B – FORMULÁRIO DE PESQUISA – TRABALHADOR PORTUÁRIO	140

INTRODUÇÃO

A partir da abertura econômica, no final dos anos 1980, o setor portuário brasileiro tem passado por um processo de modernização para responder às novas demandas do mercado global.

Entre os anos de 1977/81, houve uma série de acontecimentos na realidade portuária que favoreceu o aumento acentuado do volume de fluxos de cargas. Para atender a esse aumento foi preciso expandir a capacidade dos terminais de contêineres. Em 1981, foi constituída a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), que passou a ter o controle da administração portuária, em substituição à Companhia Docas de Santos (CDS). A partir disso, a administração da CODESP incentivou a containerização progressiva das cargas, surgindo terminais retroportuários especializados e o uso de todos os terrenos vazios disponíveis como depósitos de contêineres. O trânsito também foi modificado, pois era preciso atender as necessidades de veículos especializados em transporte de contêineres, e até mesmo foi criado um viaduto especial para a ligação das estradas ao porto. A CODESP passou a administrar o complexo, deixando de participar diretamente do controle das operações de carga e descarga.

Na década de 90, esse processo foi mais marcante pelas transformações físicas e estruturais no complexo portuário santista. As mudanças físicas foram possíveis graças à injeção maciça de recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), aos investimentos japoneses do Fundo Nakasone e da própria CODESP, que possibilitou diversas obras e ampliação de terminais de contêineres, construção do cais Valongo-Paquetá, obras no Terminal de Fertilizantes, entre outros.

A nova legislação coloca os portos brasileiros diante de grandes desafios práticos e jurídicos, dentre eles: reformular o sistema de gerenciamento de operações e de mão-de-obra, eliminar as interferências corporativas e burocráticas, e, principalmente, aproveitar, de forma racional, os espaços e as instalações, (GILBERTONI, 1999).

A promulgação da Lei 8.630 em 1993, conhecida como a Lei dos Portos, representou um marco na atividade portuária brasileira. Conforme Gilbertoni (1999) a lei incentivou à descentralização administrativa dando maior autonomia aos portos, com a eliminação de privilégios, tanto da administração do porto, como dos trabalhadores e usuários. Isso significou o marco no processo de privatização dos portos brasileiros, que resultou numa ampla modernização tecnológica, na instauração da competitividade, principalmente na autorização dos terminais de uso privativo na movimentação de cargas de terceiros.

A participação da iniciativa privada nas atividades portuárias permitiu maiores investimentos em informatização, telecomunicações e outros equipamentos necessários para melhor aproveitamento do espaço portuário e ganho de eficiência em mão-de-obra. Por outro lado, a questão da mão-de-obra sofreu profundas mudanças. Após a aprovação da medida provisória nº. 1728-19/98, a responsabilidade de escalação da mão-de-obra que era dos sindicatos dos estivadores foi transferida para o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO).

Isso representa um grande impacto nos processos produtivos e principalmente trabalhistas. Em 1980, o Porto de Santos, segundo informações do OGMO de Santos¹, contava com cerca de 10.367 trabalhadores. Em 2005, essa situação muda e o número de trabalhadores é mais reduzido passando para cerca de 8.848. Essa redução vem para conformar com um novo modelo portuário, pois a modernização requer uma mão-de-obra eficiente.

¹ OGMO/SANTOS.

Assim, o processo de privatização no Porto de Santos provoca mudanças nas vidas dos seus trabalhadores. Muitas dessas pessoas, depois de saírem do porto, deparam com o problema da empregabilidade.

Nesse contexto, que é colocada a questão do OGMO como uma organização sem fins lucrativos, representando uma possibilidade de articular e integrar-se no processo de mudanças, apoiando os trabalhadores egressos do Porto. A intenção é identificar as organizações que possuem relações diretas ou indiretas com o Porto para atender as demandas sociais emergentes, oferecendo alternativas para superar o desemprego. Para tanto, foi necessário mapear as organizações portuárias e do Terceiro Setor que possuem atividades com o trabalho portuário avulso; identificar a situação de trabalho do trabalhador portuário avulso egresso e verificar a percepção dos trabalhadores portuários avulsos egressos quanto ao processo de privatização do Porto de Santos.

Portanto, para entender essa realidade, esta dissertação apresenta no Capítulo 1 o processo de privatização do Porto de Santos a partir da promulgação da Lei dos Portos, bem como a possibilidade do OGMO fazer parte do Terceiro Setor. No Capítulo 2, são revelados os procedimentos desta pesquisa de natureza quantitativa e qualitativa. O Capítulo 3 revela o perfil do trabalhador portuário avulso egresso quanto à idade, escolaridade, categoria, rendimento, moradia, oportunidades e situação de trabalho portuário. O Capítulo 4 busca apreender a percepção do trabalhador portuário quanto ao impacto provocado pelo processo de privatização.

CAPÍTULO 1 – O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS E O TERCEIRO SETOR

1.1 – O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS

Os anos 90 foram marcados por um processo de mudanças em nível mundial, que vem ocorrendo ao longo do tempo, denominado globalização, que representou um aumento dos fluxos internacionais de capitais, de mercadorias, de tecnologias e de populações que buscavam mercados em ambiente competitivo.

Segundo Fleury e Fleury (2000), a competição entre as organizações mundiais ocorreu em consequência de mudanças nas “regras do jogo” nestes últimos 30 anos. Com a crise dos anos 70, a partir da alteração nas regras de negócios, o mercado vendedor que predominava nas transações passou a ser dominado pelo mercado comprador, isto é: a oferta tornou-se maior que a demanda. Surge então a necessidade de um direcionamento para melhor atendimento do cliente. Porém, tais clientes localizavam-se em distintas regiões no mundo, e para atender tais demandas, segundo Monié e Silva (2003), foi necessário que as empresas se reorganizassem em redes produtivas que envolvessem um número maior de atores sócio-econômicos e de escalas geográficas.

No início na década de 80, com a globalização houve uma desregulamentação nos mercados financeiros mundiais, fator decorrente da introdução de novas tecnologias de informação, que garantiram uma maior velocidade nas transações internacionais financeiras, no advento do progresso das tecnologias de telecomunicações e da infra-estrutura de transportes que provocaram a diminuição dos custos do frete material e imaterial.

Já nos anos 90 foi constatado um crescimento nas atividades do mercado internacional de produtos e serviços, em consequência da explosão da circulação de bens, informações, capital e pessoas em todas as escalas geográficas. Com a redução de barreiras protecionistas ao comércio internacional e à instalação de empresas transnacionais nos países em desenvolvimento, determinados grupos empresariais, a partir de seus recursos administrativos e tecnológicos, buscaram desenvolver novos mercados em outros países, partindo da utilização dos recursos naturais e infra-estruturas disponíveis, e do aproveitamento de uma mão-de-obra mais acessível em termos de custos. Assim sendo, a globalização não ocorre apenas pelas trocas internacionais de comércio, mas principalmente pela integração produtiva entre as economias internacionais por meio de redes transacionais e logísticas sofisticadas.

Segundo Monié e Silva (2003), a crescente circulação de mercadorias e riquezas em nível internacional, tanto em volume quanto em velocidade, fizeram com que os meios de transportes marítimos passassem a ter um papel competitivo fundamental nesse contexto.

Sob um ambiente de pressões externas, Europa, Ásia e Estados Unidos, reformaram seus sistemas portuários para enfrentar o novo cenário de competitividade representado pelos serviços portuários prestados pela iniciativa privada.

Nas últimas décadas, os portos do mundo seguiram a tendência da privatização, o que significou a transferência parcial ou total da propriedade portuária pública para o setor privado. Conforme a *Comissão das Comunidades Européias* (2001), estima-se que 90% do comércio marítimo internacional provinham de terminais privados, sendo que os negócios gerados passaram por algum tipo de

intervenção do setor público. Isso revelou que cerca de 10% dos portos no mundo eram públicos. Segundo Baird (1999) e a *Commission of European Communities* (2001) as principais justificativas para a privatização dos portos europeus estavam relacionadas à quebra dos direitos exclusivos da exploração dos serviços portuários pelos históricos monopólios de natureza pública; à compreensão de que os portos públicos, caros e ineficientes, diminuían o comércio; à crescente participação do setor privado no comércio marítimo internacional devido à lógica de competição orientada ao mercado; à necessidade de introduzir a eficiência e o *know-how* do setor privado; à pressão para reduzir a demanda no orçamento do setor público; e à redução das despesas com a mão-de-obra portuária. Com isso, acreditava-se que a competição internacional dos portos, por meio do setor privado, seria a resposta para o desenvolvimento do comércio internacional.

Baird (1999) e Lacerda (2005) consideram que a descentralização da administração pública veio no bojo do processo de privatização portuária. Ainda, mencionam que há vários modelos de privatização que vão desde a divisão de responsabilidades e atribuições portuárias entre os setores público e privado, como ocorreu na Argentina, Estados Unidos, Holanda e China, até a total transferência de todas as estruturas portuárias para a iniciativa privada, como ocorreu na Inglaterra. Tais modelos possuem várias denominações, tais como: distribuição pública ou oferta; concorrência; venda negociada e *landlord*. Aos portos brasileiros foi implantado o modelo *landlord*, o que, segundo Lacerda (2005) e Trujillo e Nombela (1999): é o modelo de privatização onde os grandes maquinários e equipamentos portuários de apoio, bem como as operações com mercadorias e a gestão dos terminais portuários são transferidos à iniciativa privada; e o setor público, por meio de companhias estatais, assume os negócios relativos à fiscalização dos portos, aos

investimentos em infra-estrutura de uso-comum (acesso hidroviário e terrestre), à segurança e saúde dos serviços portuários e suas instalações e à regulação dos terminais portuários arrendados ao setor privado. Assim sendo, a operação não tem intervenção direta do governo e as empresas privadas estão mais concentradas em serem competitivas nas movimentações de mercadorias.

Historicamente, a década de 90 foi marcada por perdas no cenário econômico brasileiro, devido ao Custo Brasil, o que resultou em déficit público, em conseqüência de elevados custos de transporte e porto e, em crescentes tributos e custos associados ao trabalho e à previdência, (CASTOR, 1999; SERVA; JUNQUEIRA; OLIVEIRA, 2006).

Nessa mesma época, em resposta a esses e outros fatores que influenciavam na formação dos custos da economia, bem como os de transportes, a partir do Governo Collor de Mello, mediante Lei N° 8.031, de 12 de abril de 1990, se deu o início ao processo de privatização nos portos do Sistema Brasileiro Portuário, que incluiu procedimentos distintos ao Programa Nacional de Desestatização (PND), cuja administração coube ao Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES). Até então, todos os portos brasileiros tinham sua gestão centralizada à Empresa de Portos Brasileiros S.A. (PORTOBRÁS), companhia estatal, vinculada ao Ministério dos Transportes e extinta em 12 de abril de 1990 (Lei 8.029). O Decreto número 99.475, de 24 de agosto do mesmo ano, por sua vez, deliberou a descentralização da administração dos portos e hidrovias.

Em 25 de fevereiro de 1993, aproximadamente 3 anos depois, durante o Governo Itamar Franco, iniciou-se um processo de discussão que resultou na promulgação da Lei número 8.630, conhecida como “Lei dos Portos” (ANEXO A). Esta lei introduziu um novo modelo de gestão portuária. Assim sendo, estavam

criadas as condições legais e institucionais para se realizar em todos os portos do Sistema Brasileiro, um ambiente concorrencial, compatível com o mercado internacional, do qual insere a participação de agentes sociais do setor privado (arrendatários e operadores portuários) e o controle da mão-de-obra portuária.

A mudança de modelo de gestão do Porto de Santos ocasionou perdas sociais ainda a serem “contabilizadas”, especialmente aquelas que envolvem as relações de trabalho.

1.2 - A PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Desde a promulgação da Lei 8.630/93, o setor portuário brasileiro vem passando por um processo de privatização e modernização a fim de responder às novas demandas do mercado global. Diante disso, foi necessário atender demandas relacionadas ao aumento da competitividade e eficiência dos portos brasileiros, tais como: a readequação da infra-estrutura portuária, a substituição do modelo estatal de gestão, custos provocados pelo regime de ocupação da mão-de-obra portuária e a descentralização do Estado Brasileiro nas decisões de investimentos nos portos do Sistema Nacional, considerado incapacitado financeiramente, (LACERDA, 2005; OLIVEIRA, 2005).

A nova Lei dos Portos, como ficou conhecida, provocou uma profunda reformulação nos conceitos utilizados na vida portuária brasileira, notadamente no que diz respeito à exploração das instalações portuárias, à prestação dos serviços portuários, as relações capital-trabalho, à Administração Portuária e à participação do Estado na atividade portuária, (GOMES; VIDAL; MELLO, 2005, p.176).

A realidade de privatizar para introduzir a modernização tecnológica está mais presente nos portos das principais economias do mundo, que obtiveram avanços produtivos por meio de contínuos investimentos em tecnologia e infra-estrutura, (LACERDA, 2005; OLIVEIRA, 2005). Nos maiores e mais acessados portos mundiais, a lógica está na medida em que a velocidade e o volume na movimentação de cargas e passageiros aumentam, bem como na substituição da mão-de-obra e na obtenção de condições de ofertar serviços com preços melhores e mais competitivos.

De acordo com o artigo 21 da Constituição Federal, os portos do Sistema Nacional são considerados como propriedade da União Federal e a Lei dos Portos adiciona a possibilidade da gestão dos mesmos por meio de concessão, somente disponíveis às esferas estadual e municipal onde os portos estão estabelecidos. Por sua vez, as autarquias estaduais e municipais podem explorar os portos ou conceder a administração para uma empresa privada. Tais autarquias são as administrações portuárias, responsáveis pela gestão dos portos e, predominantemente, são constituídas por entidades estatais regulamentadoras, fiscalizadoras e gestoras dos recursos portuários.

As mudanças ocorridas nos portos nacionais, segundo Lacerda (2004), de algum modo, se inspiram nos padrões internacionais de desenvolvimento que privilegiam modelos de gestão que consideram a participação dos setores privado e público, baseados, tanto em regras de negócios, como em investimentos de infra-

estrutura e de tecnologia portuária. Num cenário em que a economia internacional exige dos portos desenvolvimento tecnológico, isso tem acarretado modificações no emprego da mão-de-obra portuária às operações com cargas.

Essa realidade, presente nos portos mundiais mais avançados, se por um lado gerou desemprego no cais, por outro permitiu que vários setores da economia pudessem movimentar seus produtos rapidamente e a custos baixos, criando progresso e riqueza. No Brasil, entretanto, os portos continuavam atrasados, pois os investimentos eram mínimos e os equipamentos antiquados, (SANTOS NETO & VENTILARI, 200, p.15).

O processo de privatização do Porto de Santos provocou alterações que significaram uma ruptura com a situação anterior à Lei 8.630/93, acarretando profundas mudanças estruturais que interferiram no processo produtivo portuário. Isso contribuiu para um novo arranjo institucional entre os agentes portuários que representam a administração pública do porto, a iniciativa privada e os trabalhadores organizados. Tal situação trás para o ambiente a lógica da competitividade, as organizações de diferentes naturezas passam a dispor de modelos próprios de gestão. Isso significou a descentralização administrativa da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), que ao retirar-se da função de operadora, transformou-se exclusivamente em administradora do Porto e arrendou áreas e instalações do porto ao setor privado, imprimindo novas diretrizes ao conjunto, com influência na produtividade e impacto direto sobre a mão-de-obra, (RODRIGUES e VAZ, 2001).

O Porto de Santos, antes da promulgação da Lei, tinha a movimentação de cargas geridas pela CODESP, até então a única operadora portuária. A empresa estatal parou de realizar tal função para assumir o papel de Autoridade Portuária, conforme o artigo 33 da Lei 8.630/93, em que algumas de suas principais

responsabilidades giram em torno da regularização da concessão (exploração econômica) do Porto, da racionalização e melhoria do uso das instalações portuárias, do fomento das ações industriais e comerciais do porto e do estímulo e zelo da concorrência, conforme a lei 8.630/93, no capítulo VI, no artigo 30, parágrafo 1º, incisos.

No entanto, o processo de privatização no Porto de Santos, que provocou a quebra do monopólio estatal, não se limitou apenas à inserção da iniciativa privada nas operações com cargas, mas também retirou a CODESP desse processo exploratório, por ser considerado um órgão burocrático e que não atendia as necessidades da competitividade de mercado. Atualmente, como Autoridade Portuária, a CODESP tem realizado ações para criar um ambiente propício de investimentos no desenvolvimento do Porto. Por meio do Programa de Arrendamentos e Parcerias do Porto de Santos (PROAPS), iniciada em 1995, foi encontrada uma maneira para a inserção dos agentes sociais privados nas operações do porto.

De fato, o início da privatização, com a criação de 100 terminais particulares e a extinção do monopólio sindical dos serviços, entre outras conquistas importantes, ditadas pela Lei, propiciou tempos de euforia e perspectivas favoráveis, (OLIVEIRA, 2005, p.109).

Assim sendo, a CODESP estabelece vínculos com os arrendatários de áreas e os operadores portuários (iniciativa privada), para a realização das operações de carga e descarga de mercadorias e de investimentos que visam assegurar a produtividade portuária. Nesse contexto, nem todo operador é arrendatário, mas todo arrendatário pode ser operador portuário. Outro fator importante, é que cada empresa privada, ao se instalar nas áreas portuárias concedidas mediante o PROAPS, tem o seu próprio modelo de gestão, tanto na manipulação das cargas, quanto na relação com os trabalhadores.

Nesse processo, representantes de dois atores interagem no Porto de Santos: o Poder Público e a iniciativa privada.

1.3 - O PAPEL DA INICIATIVA PRIVADA

A crescente participação da iniciativa privada nas atividades portuárias tem permitido maiores beneficiamentos na modernização de infra-estruturas e de tecnologias, tais como; construções, reformas, ampliações, melhorias, arrendamentos para explorar instalações portuárias, informatização, telecomunicações e outros serviços necessários para melhorar o aproveitamento do espaço portuário, tornando mais eficiente a exploração da mão-de-obra.

O Porto de Santos nos últimos anos vem apresentando resultados significativos quanto ao 'Custo Brasil', aumentando a competitividade dos produtos brasileiros exportados e ampliando a capacidade da indústria nacional no provimento de matérias-primas, (PORTO DE SANTOS, 2004).

As empresas atuantes no maior porto da América Latina, por meio da privatização, dão respostas às novas demandas dos mercados brasileiro e internacional. Com os PROAPS, surgiram novos terminais privativos que operam com cerca de 50% de redução nos custos, (OLIVEIRA, 2005). Tais terminais são especializados em contêineres, fertilizantes, grânéis líquidos e outros tipos de mercadorias predominantes que determinam cada negócio por terminal.

A cada dia cresce o fluxo logístico do Porto de Santos, bem como o aparecimento de empresas que concorrem em meio às demandas de transporte e liberação de mercadorias. Sistemas eletrônicos geram facilidades aos clientes por meio de serviços que agregam valor às exportações e importações, como por

exemplo, os serviços porta-a-porta (*door/door*), que entrega as mercadorias no local do cliente. Outra evolução é a integração de regiões nacionais e internacionais por meio do transporte intermodal, isto quer dizer transportar uma mercadoria do seu ponto de origem até a entrega no destino final por modalidades diferentes, o que garante um serviço logístico mais competitivo.

O empresariado do Porto de Santos reestruturou seus modelos de gestão organizacional e de trabalho, bem como investiu em transtainers e equipamentos capazes de carregar sofisticados navios especializados em containeres. Tal aparato tecnológico capacita amplamente o tráfego de produtos, solicitando uma quantidade reduzida de mão-de-obra, ainda que qualificada. Em razão disso, criaram-se novos postos de trabalho com vínculo empregatício, junto aos operadores portuários, reduzindo o impacto negativo das privatizações sobre a geração de emprego no Porto, (RODRIGUES e VAZ, 2001).

Zotto (2002) revela que no Porto de Santos, as operações portuárias dependem de mão-de-obra, e que há muitas etapas no processo produtivo que necessitam da intervenção humana. Nesse sentido, o Porto demanda de uma mão-de-obra qualificada (OLIVEIRA JUNIOR, 1994). Porém, o que vem ocorrendo em Santos, segundo Zotto (2002), é que há trabalhadores convivendo com a modernização tecnológica sem sofrerem quaisquer melhorias em suas qualificações profissionais. A maior parte dos trabalhadores portuários, que desempenham papel operacional, são empregados em áreas portuárias de baixa tecnologia. Ainda hoje é possível verificar alguns focos de modernização no Porto de Santos, que contrastam com setores que operam em uma infra-estrutura sucata, atendendo demandas dos chamados navios “piranguera”, o que significa navios velhos e defasados.

O processo de privatização do Porto de Santos trouxe consigo mudanças que promoveram: o arrendamento de áreas produtivas aos operadores, a ruptura da CODESP como operadora e empregadora da mão-de-obra portuária e a incorporação de tecnologia nas operações portuárias. Além disso, seus desdobramentos também atingiram a força de trabalho portuária, bem como o papel dos sindicatos na articulação dos trabalhadores, uma vez que a Lei 8.630/83 introduz nos Portos Brasileiros, uma instituição destinada a gerenciar a mão-de-obra portuária, reconhecida como OGMO.

1.4 – O TERCEIRO SETOR E O ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA

Uma das principais mudanças com o processo de privatização do Porto de Santos, bem como a promulgação da Lei 8.630/93 que atingiu diretamente o contexto da mão-de-obra portuária foi o surgimento do OGMO, uma organização especializada no atendimento das demandas do trabalho portuário avulso.

O OGMO, por definição da Lei, é uma organização sem fins lucrativos, criada para intermediar os interesses e relações entre os atores hoje envolvidos no trabalho portuário do Porto de Santos, ou seja, os operadores privados e os trabalhadores. Conforme a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) (2005), trata-se de uma pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, de utilidade pública e que objetiva a execução da gestão do trabalho portuário avulso, que consiste segundo a mesma lei: remunerar os trabalhadores portuários avulsos (TPAs) representando os patrões, que no caso são os operadores e outros tomadores de mão-de-obra; cumprir com as normas de contratos ou acordos coletivos sindicais; qualificar e habilitar o trabalhador para o exercício das funções de ofício; aplicar

normas disciplinares; promover a manutenção do registro e zelar pela segurança e saúde dos trabalhadores.

Diante disso, o OGMO, em princípio, é como uma Organização do Terceiro Setor (OTS) e, como tal, é necessário esclarecer o significado do Terceiro Setor e suas características, bem como os tipos de organizações que o compõe.

1.4.1 – TERCEIRO SETOR E SUAS CONTRADIÇÕES

Sabe-se que o Terceiro Setor é um conceito relativamente novo, que surgiu nos Estados Unidos a partir dos anos 70, e no Brasil, a adoção do termo ganhou força na década de 90, devido a grande proliferação dessas organizações em diversos segmentos sociais em todo o território nacional.

Existem autores que conceituam o Terceiro Setor como parte da sociedade civil organizada o que diferencia dos demais setores, denominados por: Primeiro Setor (Estado) e Segundo Setor (mercado).

Para Fernandes (1997, p. 25) o Terceiro Setor representa uma expressão que recupera a busca pela democratização, onde a sociedade civil organizada reivindica uma participação diferenciada no exercício da cidadania, de forma direta e autônoma, num âmbito não-governamental.

Landim (1993) considera que o Terceiro Setor é formado por um conjunto de valores e ações que partem de uma esfera pública não-estatal que beneficia a sociedade sem privilegiar o lucro nas relações sociais, contrapondo à lógica do Estado e à lógica do mercado; qualificando-o como um setor voltado à construção de um mundo melhor, mais justo e igualitário, por meio de cidadãos que reafirmam valores de solidariedade, fraternidade e humanidade.

Fischer e Falconer (2001) consideram o Terceiro Setor como um fator diferencial no processo de redemocratização. Farah (2001) o classifica como um complemento às políticas universais de caráter redistributivo e a políticas de desenvolvimento orientadas para a superação de desigualdades. Para Mañas e Cardoso (2000, p. 39) o Terceiro Setor é algo que representa soluções politicamente corretas, fáceis de comunicar e de alcançar toda a população ou um segmento dela.

Tenório (1998), defende que o Terceiro Setor funciona como um instrumento de implantação, acompanhamento e avaliação de políticas públicas junto ao Estado destacando-o como um importante vetor de mudança e de desenvolvimento social a partir de alianças. Junqueira (2000, p. 102) destaca que o Terceiro Setor surge como uma alternativa de mudança e possibilidade de oferecer maior eficácia à gestão das políticas sociais, privilegiando os interesses coletivos no atendimento das demandas sociais. Ainda, Junqueira (2001) identifica que a missão do Terceiro Setor é ajudar o cidadão a atuar responsavelmente na construção da sociedade, contribuindo para o progresso social e criando espaços institucionais para o exercício e defesa dos direitos da cidadania, garantindo participação de grupos minoritários nas decisões coletivas.

Porém, outros autores visualizam o Terceiro Setor numa perspectiva crítica. Isso ocorre com Martins (2001) e Montañó (2002) que compreendem o Terceiro Setor num contexto em que associativismo e voluntariado fazem parte de uma cultura política e cívica estadunidense, baseada no individualismo liberal em que o ideário dominante está ligado à cultura e à luta do capital.

Segundo Beghin (2004 apud CICONELLO, 2004), o Terceiro Setor surgiu num momento em que o empresariado nacional queria se libertar dos custos e direitos sociais frente à concorrência de um mundo cada vez mais globalizado e, ao

mesmo tempo, combater a miséria que era percebida como uma ameaça à ordem social.

Para Sobottka (2001), o Terceiro Setor é uma definição residual que se apóia nas exclusões: "nem economia, nem estado"; e considera um abuso quando equivalem o Terceiro Setor à sociedade civil, mas sim, considera-o como um rearranjo de idéias, organizações e propostas sob um novo rótulo, e nada de novo agregam aos fenômenos sociais.

Conforme Ciconello (2004, p. 52), o Terceiro Setor vem sendo equivocadamente adotado sob um sentido de unificação, convergência, consenso, colaboração e positividade de interação, evitando a idéia de conflitos e de contradições tão presentes em nossa sociedade.

Apesar dessa visão diferenciada, o importante é que o Terceiro Setor seja entendido como um conjunto de organizações sem fins lucrativos, que por motivos de lei ou de costume, é impedido de realizar excedente financeiro para seus diretores e sócios, sejam pessoas físicas ou jurídicas, e que tal excedente seja reinvestido para privilegiar o público atendido.

1.4.2 – CARACTERÍSTICAS DAS ORGANIZAÇÕES DO TERCEIRO SETOR

Neste item procurou-se identificar as características das organizações que compõem o Terceiro Setor, para destacar suas qualidades junto à sociedade.

Junqueira (2001), Rodrigues (2004) e Teodósio (2003) preconizam que as organizações do Terceiro Setor são instituições públicas privadas, que não realizam lucros aos acionistas e que têm como finalidade, a construção de estratégias

centradas na busca de melhorias para coletividade; desvinculadas do aparato estatal.

A principal característica das organizações do Terceiro Setor é a sua finalidade social. O não provimento de lucro não elimina, a priori, a possibilidade de existir excedente financeiro, mas obriga a que esse excedente seja reinvestido integralmente na própria organização. Ao gerar superávit essas organizações provêm suas auto-sustentabilidade. Entretanto, ainda são poucas as organizações sem fins lucrativos que podem se orgulhar de mecanismos de auto-sustentação, (OLIVEIRA e JUNQUEIRA, 2003, p. 01)

Fernandes (1997, p. 29) atribui algumas razões e designações para agrupar as organizações do Terceiro Setor sob um mesmo conceito por meio da contraposição às ações de governo e de mercado, valoriza e resgata as ações voluntárias e sem fins lucrativos e, por fim, enfatiza a complementação entre ações públicas e privadas.

Franco (2004) identifica algumas características comuns às organizações do Terceiro Setor: estão desvinculadas do aparato Estatal, são sem fins lucrativos, são representadas por cidadãos organizados em pessoas jurídicas de direito privado e com fins públicos, produzem bens e serviços de utilidade pública, e são de livre adesão. Nesse sentido, tal definição abrange todas as organizações não pertencentes ao Primeiro e Segundo setores (Estado e Mercado), apresentando uma grande diversidade interna segundo suas denominações e características, incluindo desde entidades beneficentes de assistência social, ONGs, entidades representativas patronais e profissionais, associações de benefício mútuo, até organizações de promoção e luta de interesses de classes sociais, organizações religiosas e partidárias.

Teodósio et. al (2003) acrescentam algumas virtudes das organizações da esfera pública não-governamental: maior proximidade do cidadão, desenvolvimento

mais profundo da cidadania, maior agilidade e desburocratização, melhor utilização das verbas, maior capacidade de captação de recursos internacionais, valorização de soluções da própria comunidade, rompimento do assistencialismo e mais uma forma de geração de emprego e renda.

Mediante as semelhantes e distintivas características das organizações que compõem o Terceiro Setor, segundo (ABONG, 2006; COELHO, 2000; FERNANDES, 1997; LANDIM, 1993), diversas denominações foram criadas para identificá-las, como por exemplo: Organização Não-Governamental (ONG); Organização da Sociedade Civil (OSC); organização sem fins lucrativos; entidade filantrópica; entidade assistencial; Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP); entidade de utilidade pública; Organização Social (OS).

Algumas dessas expressões referem-se a títulos e qualificações cedidos pelo Poder Público, como: Utilidade Pública, OSCIP, OS, Filantrópica (aquelas que possuem o antigo Certificado de Entidade Filantrópica, hoje Certificado de Entidade Beneficente de Assistência Social).

Embora, neste trabalho, não abordarmos com profundidade as questões jurídicas que envolvem o Terceiro Setor, é importante esclarecer que tais denominações e designações já citadas não dão conta das formas legais, consideradas como mais um fator delimitador para identificar e reconhecer tais organizações.

Conforme Ciconello (2004, p. 55), é mais adequado falar das organizações do Terceiro Setor em âmbito jurídico quando considerado o universo das organizações sem fins lucrativos, onde são constituídas pelas associações, fundações e sociedades civis com ou sem benefícios públicos conferidos pelo Estado, tais como:

imunidade de impostos, incentivos fiscais, facilidade de acesso a fundos públicos, títulos e qualificações de utilidade pública.

Nesse sentido, o universo dos sindicatos, partidos políticos e outras entidades podem fazer parte do Terceiro Setor, uma vez que compartilham do mesmo tipo jurídico de uma organização sem fins lucrativos. Porém, a razão de terem trajetórias históricas próprias, regimentos especiais de legislação e finalidades distintas, tais justificativas parecem não ser suficientes para considerá-los como organizações daquilo que se quer cunhar como Terceiro Setor, o que seria um equívoco segundo Martins (2001, p. 62), que relata sobre a falta de um arcabouço jurídico apropriado ao reconhecimento das organizações do Terceiro Setor, pois a questão esbarra no conceito de fim público, preservando-se a possibilidade da existência de organização autônoma não-estatal.

Nessa perspectiva, o Terceiro Setor e suas organizações não são de exclusividade das entidades que possuem apenas um perfil prestador de serviços voltados às áreas da educação, saúde, meio ambiente, assistencialismo e outros segmentos tradicionais do serviço social, e mesmo porque não há fundamentação jurídica para isso. Mas sim, há regulamentações para que tais entidades assumam algumas características específicas e estabeleçam relações com o Estado. Nesse sentido, Szazi (2001, p. 89) revela que as organizações do Terceiro Setor, como associações, fundações e sociedades civis, podem receber o título de utilidade pública da União por servirem desinteressadamente à coletividade e por conformarem os interesses públicos da sociedade. Tal situação leva a crer que esse conceito não se aplica ao OGMO, mesmo assim, pelas suas características e pelo que foi definido como organização do Terceiro Setor, é discutida a possibilidade de este ser incluído em tal universo.

1.4.3 – ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA PORTUÁRIA: UMA ORGANIZAÇÃO DO TERCEIRO SETOR?

Atualmente no Brasil, há pouco mais de 40 Portos Organizados², e uma parcela possui OGMOs implantados para atenderem demandas específicas dos TPAs. Conforme o Art. 25 da Lei 8.630/93, tal organização é reputada de utilidade pública e que não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe impedida a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra.

Conforme discutido anteriormente, o Terceiro Setor representa um diversificado universo de organizações sem fins lucrativos, que possuem características que as diferenciam das organizações dos demais setores, e entre si mesmas. Por tais razões o Órgão Gestor de Mão-de-Obra poderia ser caracterizado como uma organização do Terceiro Setor, atuando na inclusão e participação da sociedade, num processo democrático e de desenvolvimento social?

Nesse sentido, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), diz que as OTSs desempenham ações de fins públicos para não apenas atender as demandas dos segmentos da sociedade ligados à alimentação, educação, saúde, esportes, artes, meio ambiente, religião, serviços financeiros, habitação, necessidades básicas, voluntariado, mas também para a gestão do trabalho, finalidade para a qual o OGMO foi constituído.

² Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de uma autoridade portuária. Lei dos Portos (Lei nº 8.630, de 25.02.1993).

O conjunto das atividades privadas com fins públicos e sem fins lucrativos, composto por instituições civis de qualquer origem – religiosa, comunitária, de trabalhadores, institutos e fundações empresariais, organizações não governamentais e outras – diferenciam-se da lógica estrita de governo (público com fins públicos) e de mercado (privado com fins privados), (COSTA e VISCONTI, 2006, p. 12).

Oliveira e Junqueira (2003, p. 01) inferem que, nas OTS que atuam com a assistência social, geralmente são dependentes dos repasses estatais e a dominância de um modelo de gestão participativa, para o atendimento das demandas coletivas nas OTSs estão presentes no dia-a-dia das instituições.

De acordo com Mariano e Arruda (2005), das 3.301 organizações do Terceiro Setor estudadas por todo o território nacional, atuantes nas mais diversas áreas, 46% sobrevivem de recursos próprios, contra 33% que sobrevive de recursos privados e 21% de recursos públicos. Ao contrário dessa realidade, os OGMOs independem de repasses financeiros do Estado e da comunidade. Conforme Brasil (2001), suas receitas são oriundas da retirada de uma margem de contribuição dos pagamentos efetuados pelos operadores que são destinados aos trabalhadores portuários avulsos.

O OGMO só pode obter receita ofertando a locação de mão-de-obra portuária avulsa à iniciativa privada tomadora de mão-de-obra, caracterizando uma geração própria de recursos, porém, totalmente dependente por parte da procura. Assim sendo, o OGMO é uma entidade custeada apenas por organizações da iniciativa privada, ou seja, os operadores.

A relação entre OGMO e operadores se dá por meio de acordos coletivos, prática incomum às demais organizações sem fins lucrativos, que realizam parcerias espontaneamente com os demais setores da sociedade. Isso ocorre devido à obrigatoriedade da Lei dos Portos. Ainda, o órgão é isento da responsabilidade pelo

recolhimento das contribuições e dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.

No entanto, a exclusividade de investimentos por parte da iniciativa privada não significa que, de uma maneira geral, a sociedade e o trabalhador portuário avulso fiquem de fora dos processos decisórios do órgão gestor.

Uma das características do OGMO, como organização do Terceiro Setor, está nos seus processos decisórios com a participação de diversos atores portuários em conselhos, comissões e diretorias. Nesse sentido, algumas OTSs, a exemplo das OSs e OSCIPs, possuem conselhos instituídos para assegurar uma relação de confiança e parceria entre a iniciativa privada, o Estado e a comunidade. Dessa maneira, o OGMO possui uma estrutura de governança composta pelo Conselho de Supervisão, uma Comissão Paritária e uma Diretoria Executiva que propiciam a influência dos atores portuários nas deliberações administrativas, bem como na gestão da mão-de-obra dos trabalhadores portuários avulsos.

Desse modo, o OGMO possui uma estrutura de governança que permite a inserção e a participação de atores sociais portuários em seus processos decisórios que, de um modo geral, devem ser flexíveis para estabelecer acertos e acordos com o setor estatal, as representações trabalhistas e as instituições do setor privado.

Nesse sentido, governança corporativa em organizações do Terceiro Setor, a partir de Mendonça e Machado Filho (2004), Souza (2004) e IBGC (2006), pode ser entendida como um modelo de gestão necessário para o gerenciamento e práticas de relacionamentos entre determinados atores sociais, que devem estimular a ação coletiva em torno de objetivos comuns de desenvolvimento regional, representadas por instâncias organizacionais como: conselhos administrativos, diretorias, auditorias

independentes e conselhos fiscais - com a finalidade de aperfeiçoar o desempenho social pela eficiência em custos.

Antes mesmo do surgimento de diversas leis que classificam e regulamentam algumas das organizações do Terceiro Setor como OSCIPs e OSs, o OGMO tem sua existência decretada pela Lei dos Portos, ao contrário de grande parte das organizações do Terceiro Setor, que surgem pela livre iniciativa da sociedade civil organizada.

Num dado momento da história antes da Lei dos Portos, o contexto-político trabalhista refletia uma situação de monopólio entre os sindicatos portuários, necessário para desenvolver as condições sociais dos trabalhadores avulsos. Dentre as conquistas trabalhistas da época, a obtenção dos mesmos direitos aos trabalhadores com vínculo empregatício permanente esboçado na Constituição de 1998 (art. 7º XXXIV), foi considerada como aceita pela sociedade conforme Neto e Ventilari (2000, p. 33).

Porém, uma série de distorções foi provocada pelo monopólio sindical da mão-de-obra portuária avulsa que não poderia mais ficar nas mãos das corporações sindicais, porque estava repercutindo negativamente na produtividade das importações e exportações dos portos brasileiros, fato que ia diretamente de encontro ao processo de privatização dos Portos Organizados, que reivindicava por adequações administrativas e de modernas infra-estruturas.

Conforme Brasil (2001, p. 48), algumas dessas distorções que aconteciam no sistema de trabalho sustentado pelos sindicatos eram: o impedimento do acesso ao registro de outros trabalhadores como forma de manter o seu privilégio de trabalho preferencial e ou exclusivo e, também, a presença do “cavalo”, que são trabalhadores que não mais possuem condições para exercer as atividades em

conseqüência de velhice, doença ou incompatibilidade, mas que continuam sendo escalados para tal, repassando de forma irregular sua oportunidade de trabalho para um colega em melhores condições (normalmente um cadastrado), dividindo com ele os rendimentos.

Os trabalhadores portuários não conseguiram convencer a opinião pública de que, no modelo anterior, seria possível modernizar nossa estrutura portuária. Sendo um setor vital para a economia, dos seus custos depende a competitividade dos produtos da nossa pauta de exportações. O custo social do sucateamento e do modelo anterior, se por um lado beneficiava os trabalhadores portuários, por outro aparecia na perda de empregos entre os trabalhadores ligados à exportação. Os trabalhadores portuários não conseguiam demonstrar que os seus interesses eram coincidentes com os interesses da sociedade. Não conseguiram apresentar propostas que possibilitassem a reforma do setor, a modernização das instalações e a diminuição dos custos, (NETO E VENTILARI, 2000, p.28).

Essa época no Porto de Santos foi caracterizada por conflitos trabalhistas que tiveram repercussões nacionais. As lutas dos trabalhadores do Porto de Santos foram pelas conquistas históricas trabalhistas e sociais das categorias profissionais portuárias e pela manutenção de um regime de trabalho que aparentemente funcionava por meio da lei da oferta e da procura, mas tal condição era estabelecida para defender os sindicatos, bem como seus dirigentes e trabalhadores, (CARVALHO, 2005; NETO e VENTILARI, 2003).

Conforme Silva (2003), a estiva local foi uma das categorias de trabalhadores avulsos mais marcada por práticas reprováveis perante a opinião pública representada pelo Estado e pela iniciativa privada que possuíam princípios e valores contrários aos sindicatos, os quais suas próprias culturas de independência forjada de longos tempos e atuavam com a gestão da mão-de-obra sem prestar contas à sociedade de maneira aceitável, e respondiam sempre em clima de revelia quando seus interesses não eram correspondidos. Ainda, o autor revela algumas dessas

práticas, tais como: nepotismo, paternalismo, excesso de trabalhadores nas escalões, ganhos e privilégios exagerados e exploração laboral entre os próprios trabalhadores.

Após implantação da Lei dos Portos, situações de lutas, conflitos e polêmicas acentuaram ainda mais porque o OGMO de Santos surgiu como um agente portuário que centralizou a gestão da mão-de-obra avulsa, retirando o poder dos sindicatos. Segundo Carvalho (2005), tal disposição legal foi criada com o intuito de apaziguar as relações entre os interesses do Estado, da iniciativa privada e dos trabalhadores, porém num primeiro momento isso não aconteceu. Pelo contrário, as diferenças aumentaram através da resistência por parte dos sindicatos e seus trabalhadores, por não aceitarem a transferência do controle da mão-de-obra portuária ao novo órgão gestor.

Na mesma época do surgimento do OGMO, outra classe de trabalhadores portuários, os doqueiros, que possuíam vínculo trabalhista com a CODESP (uma empresa estatal), tiveram seus contingentes transferidos ao OGMO/SANTOS, processo iniciado por meio de acordos em 1997, pelos trabalhadores da capatazia, uma das categorias profissionais de mão-de-obra portuária, e posteriormente, seguido pelas demais categorias profissionais: Sindaport (administração), rodoviários, consertadores, vigias, Sindogeesp (guindasteiros), Sintraport (operários), conferentes de carga e descarga, estivadores e trabalhadores de bloco, e finalizado em novembro de 2000, (RODRIGUES e VAZ, 2001).

A transferência da mão-de-obra com vínculo celetista na CODESP para o OGMO, uma organização sem fins lucrativos da sociedade civil, representou uma forma de privatização da mão-de-obra?

Privatização, em seu sentido estrito, pressupõe a transferência de domínio estatal para o domínio particular empresarial, ou seja, uma transação de natureza econômica e uma retração do Poder Público em termos de inversão de recursos e em termos quantitativos de pessoal. A CODESP ao transferir a responsabilidade da gestão para o OGMO, reduziu seu quadro, dando origem à nova forma de gestão da mão-de-obra portuária. Segundo Modesto (1999), tais motivos não são suficientes para justificar um ato de privatização, seja da mão-de-obra dos serviços prestados ou das instalações, pois aqueles que consideram as organizações do Terceiro Setor como uma forma de privatização, mediante a dissolução daquilo que é de domínio público, em detrimento do interesse coletivo, estariam cometendo um equívoco jurídico. No momento em que as organizações sociais assumem uma determinada prestação de serviço de domínio estatal, ao receberem autorização legal especial para assumir tais atividades e compromissos do ente estatal extinto, o ente privado de fins públicos passa a ter legitimidade para tal atuação. No caso em discussão, a CODESP não foi extinta, continua atuando como a administradora pública portuária, por decisão legal foi retirada das atividades de gestão da mão-de-obra e operação das cargas por causa do processo de privatização do Porto de Santos.

A maioria das organizações do Terceiro Setor está voltada ao atendimento das populações de baixa renda. Mas no caso do OGMO, sua atividade principal é o atendimento dos trabalhadores portuários para responder as demandas da iniciativa privada, que tem no processo de privatização, um meio para mudar a lógica do mercado de trabalho.

Mesmo considerando o OGMO como uma OTS por ter finalidade econômica não lucrativa, de interesse público e que atua em parceria com o Estado e iniciativa privada na gestão dos trabalhadores portuários avulsos, ele é uma organização sem

precedentes, pois foi criada por lei, com estruturas de gestão que se diferenciam dos demais tipos de organizações do Terceiro Setor.

Ainda, com a implantação da Lei dos Portos 8.630/93, deu-se início às mudanças estruturais, que privilegiaram principalmente, a inserção da iniciativa privada na operação de carga e descarga de mercadorias, uma das principais atividades na geração de empregos e, o processo de privatização do Porto de Santos está diretamente ligado à mudança na administração portuária e à redução do quantitativo dos trabalhadores portuários avulsos, bem como ao desemprego. Conseqüentemente, com o OGMO, uma parcela da população de trabalhadores portuários avulsos perdeu seu emprego. Porém, por quais razões tais trabalhadores egressos do OGMO teriam saído?

Nesse sentido, alguns aspectos da visão do trabalhador portuário quanto ao processo de privatização do Porto de Santos precisam ser esclarecidos. Além disso, foi verificado qual o papel de uma organização do Terceiro Setor na promoção de melhorias para a iniciativa privada, no que diz respeito aos trabalhadores portuários avulsos?

Diante disto, foi realizada uma pesquisa para verificar as conseqüências da privatização do Porto de Santos no destino dos trabalhadores portuários egressos, levantando as questões como a identificação das medidas tomadas para minimizar ou compensar o desemprego, e a verificação da existência de alguma organização sem fins lucrativos que atue com essa finalidade.

CAPÍTULO 2 – METODOLOGIA

A pesquisa realizada de natureza quantitativa e qualitativa foi feita junto aos trabalhadores portuários egressos e aos gestores de instituições de mão-de-obra portuária.

Inicialmente, foi feito um levantamento bibliográfico que abordou os seguintes temas: gestão portuária, privatização, modernização portuária, gestão da mão-de-obra portuária, desemprego e sobre o Terceiro Setor. Este levantamento foi realizado na biblioteca da Pós-Graduação da Universidade Católica de Santos (UNISANTOS), da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP) e da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP). Além disso, foram acessados artigos científicos dos Encontros Nacionais da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração e Afins (ANPAD), e via Internet, acervos virtuais das bibliotecas das seguintes instituições: UNISANTOS, PUC/SP, USP, UNICAMP, Portal da CAPES e dos sistemas PRO-QUEST e Google Acadêmico.

Desta forma, foi possível constatar a inexistência de informações sobre o destino dos trabalhadores portuários avulsos egressos. Nem mesmo o OGMO/SANTOS, principal organização que atua com os trabalhadores portuários avulsos, possuía informações suficientes a este respeito.

Ademais, foi feito um levantamento de dados secundários no sítio virtual do Órgão Gestor de Mão-de-Obra do Porto de Santos. Nesse sítio foram levantados os dados sobre a mão-de-obra portuária avulsa ativa no Porto de Santos, no período de 2001 a 2005.

Posteriormente, foram realizadas entrevistas ao OGMO/SANTOS e o Sindicato dos Vigias Portuários de Santos para verificar suas finalidades. A pesquisa, junto a essas instituições permitiu verificar as conseqüências do movimento de privatização do Porto de Santos e da mão-de-obra portuária avulsa, verificando se foram criadas instituições do Terceiro Setor, que teriam surgido para atenderem as demandas da mão-de-obra egressa. Dessas entrevistas verificou-se que não existia, além do OGMO/SANTOS, nenhuma outra organização do Terceiro Setor com essa finalidade.

Em seguida foi realizado um *Survey* com os trabalhadores avulsos excluídos do processo de trabalho portuário. “O Survey pode ser usado vantajosamente no exame de muitos temas sociais e é particularmente, eficaz quando combinado com outros métodos”, (BABBIE, 2001: p. 82).

Para a pesquisa de natureza quantitativa foi feita uma amostra não-probabilística, de caráter intencional, uma vez que não foi possível o acesso aos registros dos órgãos competentes, impedindo a definição do universo dos trabalhadores portuários avulsos egressos.

Para obtenção da amostra, foi necessário recorrer à técnica “bola de neve”, um recurso recomendado para a amostragem não-estatística, quando há dificuldade de definir a população.

A escolha dos entrevistados foi feita a partir da indicação do OGMO/SANTOS, que forneceu uma lista com alguns nomes de trabalhadores portuários egressos. A partir destes, utilizando-se a técnica “bola de neve”, buscaram-se outros trabalhadores para formar uma amostra de caráter intencional, conforme Quadro 1, perfazendo um total de 79 entrevistados.

QUADRO 1 – Número de indivíduos entrevistados por categoria de mão-de-obra.

Categorias de Mão-de-obra Avulsa Portuária	Número de Indivíduos entrevistados por categoria
Estiva	46
Sintraport	15
Sindogeesp	12
Outras categorias *	06
Total	79

Fonte: OGMO/SANTOS e dados da pesquisa.

(*) Vigias e Transportadores.

Nos primeiros contatos com os trabalhadores entrevistados fomos informados da existência da Associação Cívica e Beneficente dos Aposentados e Pensionistas da Categoria de Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão. Ao realizar visitas a essa entidade, foi possível definir e obter informações a respeito de outras organizações que atendiam os trabalhadores portuários avulsos egressos, conforme Quadro 2.

QUADRO 2 – Instituições portuárias visitadas que atuam com a mão-de-obra avulsa

Instituições Gestoras de Mão-de-obra Avulsa Portuária	
OGMO - Órgão Gestor de Mão-de-Obra do Porto de Santos.	Avenida Conselheiro Nébias, 255 – Vila Mathias Santos – SP.
Instituições Sindicais de Trabalhadores Portuários Avulsos	
ESTIVA - Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão	Rua dos Estivadores, 101 - Cep 11013-090 – Paquetá - Santos – SP.
SINDOGEESP - Sindicato dos Operadores em Aparelhos Guindastescos, Empilhadeiras, Máquinas e Equipamentos Transportadores de Carga dos Portos e Terminais Marítimos e Fluviais do Estado de São Paulo.	Rua Manoel Tourinho, 168 – Macuco - Santos – SP.
SINTRAPORT - Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários em Geral nas Administrações dos Portos e Terminais Privativos e Retroportos do Estado de São Paulo.	Rua General Câmara, 258 – Centro - Santos – SP.
RODOVIÁRIOS - Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Santos e Região	Avenida Conselheiro Nébias, 262 - Santos - SP.
VIGIAS - Sindicato dos Vigias Portuários de Santos	R Almeida de Moraes, 15 - Vila Mathias - Santos - SP.
Instituições de Trabalhadores Portuários Avulsos Egressos	
Associação Cívica e Beneficente dos Aposentados e Pensionistas da Categoria de Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão.	R. Luiz Gama, 201 – Macuco - Santos - SP.
Grêmio dos Vigias Portuários de Santos	Presidente: Geraldo Bastos R. Comendador Martins, 382 - Encruzilhada - Santos - SP
Associação de Aposentados dos Vigias Portuários de Santos	Presidente: Ademar Dias Correa R. Almeida de Moraes, 15 - Vila Mathias - Santos - SP.

Fonte: OGMO/SANTOS / dados da pesquisa.

A pesquisa quantitativa foi realizada mediante a aplicação de um formulário estruturado, com perguntas abertas e fechadas, (ANEXO B).

A aplicação do formulário foi feita em 5 categorias profissionais, quais sejam: estiva, guindasteiros, vigias, capatazia e transportadores. Essas categorias realizavam operações diretas na movimentação de mercadorias no Porto de Santos. As entrevistas foram realizadas nas residências ou nos respectivos sindicatos ou associações.

O formulário compreendeu três partes:

A primeira parte continha sete questões relacionadas ao perfil do trabalhador (nome, idade, estado civil, escolaridade, número de filhos, moradia e endereço).

A segunda parte, com quatorze questões relacionadas às condições de trabalho portuário exercido, sua situação empregatícia depois de saída do Porto, sobre treinamentos para exercer o ofício e aos motivos que levaram os trabalhadores a saírem do Porto.

A terceira parte, com cinco questões, abordava a percepção do trabalhador portuário egresso sobre o processo de privatização e sobre a relação capital-trabalho antes e depois da implantação da Lei 8.630/93.

O trabalho de campo foi iniciado no dia 05/09/2005 e terminado no dia 08/12/2005. Deve-se ressaltar que o tempo relativamente longo da realização das entrevistas ocorreu em função da dificuldade de se encontrar o trabalhador egresso. Uma vez que a maioria dos associados era aposentada, não apresentava regularidade de freqüência às associações e sindicatos.

Além da pesquisa quantitativa foi feita outra qualitativa, para aprofundar a questão da privatização do Porto. Foram realizadas duas entrevistas com atores privilegiados, ou seja, profissionais de instituições portuárias: um gestor do

OGMO/SANTOS e um gestor da Hellmann World Wide Logistics do Brasil Ltda., empresa classificada como *Non Vessel Operator Common Carrier* (NVOCC), ou seja, carregador que não é operador de navio, visando apreender a percepção desses dirigentes sobre o processo de privatização do porto e da gestão de mão-de-obra portuária.

Além dessas entrevistas, as perguntas abertas do formulário foram também analisadas mediante a elaboração de categorias, construídas a partir do discurso dos entrevistados. Posteriormente, essas categorias permitiram a sistematização de todas as respostas abertas do formulário, dando origem a tabelas com frequências de respostas múltiplas.

Outro procedimento utilizado no processamento dessas perguntas abertas foi um software denominado por *SPAD.T*. Isso permitiu identificar palavras-chaves associadas a seu contexto, com isso foi construído um outro tipo de análise do discurso, que trabalhou não só com categorias, mas com o contexto em que o discurso foi gerado. Feita a análise, foram elaboradas tabelas que possuem frases do discurso predominante dos determinados pontos de vista dos portuários egressos entrevistados.

Os dados quantitativos foram processados, mediante a utilização de softwares selecionados, quais sejam o MS-EXCEL e o *Software Analytical System* (SAS). A partir deste processamento foram construídas tabelas relacionando variáveis que permitiram visualizar a situação social dos trabalhadores egressos e sua percepção do mesmo.

CAPÍTULO 3 – O PERFIL DOS TRABALHADORES AVULSOS EGRESSOS DO PORTO DE SANTOS

As mudanças advindas da privatização repercutiram consideravelmente no desemprego portuário e nas condições de trabalho e de vida dos trabalhadores egressos do Porto. Investimentos oriundos da iniciativa privada contribuíram para uma nova relação de trabalho reconhecida como um dos fatores que influenciaram no egresso dos TPAs.

Por meio de estudos realizados a partir de dados secundários, obtidos junto ao OGMO de Santos, entre o período de 1998 a 2005, percebeu-se uma diminuição gradual de um grande contingente de trabalhadores avulsos. Tais trabalhadores portuários avulsos estão separados por tipos de matrículas, conforme Quadro 3 abaixo.

QUADRO 3 – Evolver do Quadro de Trabalhadores Avulsos Portuários Registrados e Cadastros do Porto de Santos

Ano	Registrados	Cadastrados	Total	Varição %
1980*	6118	4249	10367	-
1988*	5578	5785	11363	8,77
1999	6390	4782	11172	-1,71
2000	6181	4966	11147	-0,22
2001	6341	4599	10940	-1,89
2002	5899	2857	8756	-24,94
2003	6048	3079	9127	4,06
2004	5965	3233	9198	0,77
2005	5954	2894	8848	-3,96

Fonte: dados secundários da pesquisa.

Notas: Tais dados representam o quantitativo de mão-de-obra referente ao último dia de cada ano. (*) Trabalhadores avulsos que atuavam no sistema de trabalho precedente ao atual.

A partir da observação do Quadro 3 percebe-se que o número de trabalhadores avulsos que atuavam antes do processo de privatização do Porto era superior ao quantitativo de TPAs que passaram pelo sistema de trabalho do OGMO. Sob o novo regime de trabalho, foi possível notar uma redução gradual do quantitativo da mão-de-obra portuária avulsa ativa, e que em 2002 houve o maior movimento de redução de trabalhadores (24,94%), mantendo-se numa tendência decrescente até o final de 2005.

Porém, tal redução teria causado uma situação de desemprego aos trabalhadores que saíram durante o período em questão? As organizações que atuam com a gestão da mão-de-obra portuária avulsa somente respondem pela mão-de-obra ativa. Assim sendo, em que situações de trabalho e vida se encontram tais TPAs egressos?

Por meio dos dados levantados nesta pesquisa, foi possível uma aproximação do perfil socioeconômico dos trabalhadores portuários avulsos egressos, que contempla as seguintes variáveis, idade, escolaridade, categoria profissional portuária, rendimentos e moradia.

Antes de analisar os dados referentes ao perfil do trabalhador, é importante conhecer o perfil do trabalhador portuário avulso egresso. Depois da Lei 8.630 ele é considerado como um prestador de serviços, numa única categoria profissional, que não possui vínculo empregatício. Essa categoria está dividida por tipos de matrícula junto ao OGMO, ou seja, como registrado ou cadastrado, que permite que atuem para os vários tomadores de serviços (operadores portuários), desempenhando funções operacionais de baixa qualificação. Essas funções utilizam a força física e a habilidade no manejo de equipamentos e maquinários que auxiliam na movimentação de cargas, realizando as atividades portuárias intermitentes.

Até o surgimento da Lei dos Portos, os trabalhadores portuários eram divididos apenas em categorias profissionais: capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco, vigilância de embarcações.

Ainda hoje, estas categorias profissionais são adotadas para diferenciar as especialidades de cada trabalhador, porém, o contingente de trabalhadores portuários transferidos ao regime do OGMO sofreu uma reformulação. Hoje eles são divididos em 2 grupos básicos: trabalhadores avulsos registrados, aqueles que possuem a preferência de inserção no trabalho avulso, perante o outro grupo, formado pelos avulsos cadastrados, que têm expectativa de acesso ao trabalho, funcionando como uma força supletiva para cobrir a falta de registrados em épocas de pico.

Trabalhadores egressos são todos aqueles que deixaram de exercer suas atividades por um tempo determinado ou indeterminado, por situações e motivos diversos que serão discutidos nos capítulos seguintes. Assim sendo, para efeito de compreensão deste trabalho, trabalhadores portuários avulsos egressos são todos aqueles que saíram do Porto por diversas situações e motivos diversos.

3.1 – PERFIL DOS TRABALHADORES EGRESSOS

Os trabalhadores portuários avulsos entrevistados são homens com idade variando de 33 a 75 anos, resultando numa média de 58 anos com desvio padrão de 7,7. O tempo total de prestação de serviço dos trabalhadores portuários variou de 7 a 52 anos, com média de 29 anos com desvio padrão de 8,3.

O período de prestação de serviço dos trabalhadores portuários constatado nesta pesquisa foi de 1946 a 2005, ou seja, de 47 anos antes do início do processo

de privatização do Porto de Santos, até 1 ano após a privatização, com média de 23 anos com desvio padrão de 8,5. O tempo máximo de trabalho depois da promulgação da Lei dos Portos atingiu até 12 anos, o que representa um tempo médio de trabalho de 5 anos com desvio padrão de 4,1.

A predominância de trabalhadores com ensino fundamental, conforme Tabela 1 é revelada uma concentração considerável (46,8%) de TPAs com ensino médio, sendo que sua concentração está entre a faixa etária de 50 a 59 anos, (25,4%). Dentre os TPAs com educação superior, ou seja, aqueles que tiveram algum curso desvinculado do Porto, contendo carga teórica profissionalizante estão entre as faixas etárias mais jovens, representando apenas 5% do total de entrevistados.

TABELA 1 – Idade por escolaridade

Escolaridade	Faixas etárias			TOTAL
	30 a 49	50 a 59	60 e mais	
Ensino fundamental	2	16	20	38
%	2,5	20,3	25,4	48,2
Ensino médio	6	20	11	37
%	7,6	25,4	13,8	46,8
Educação superior	2	2	-	4
%	2,5	2,5	-	5
TOTAL	10	38	31	79
%	12,6	48,2	39,2	100

Fonte: dados da pesquisa.

Analisando a Tabela 2 e Gráfico 1, podemos observar que a maioria dos TPAs apresentam idades entre 50 e 59 anos (48,3%), seguidos por TPAs com idade igual ou superior à 60 anos (39,1%). Verificou-se também, na categoria Estiva, uma tendência de aumento de TPAs com maior faixa etária, sendo que 22,9% estão entre 50 e 59 anos e 29,1% com 60 anos ou mais. Nas demais categorias, observou-se maior concentração de TPAs na faixa de 50 a 59 anos. Quanto à escolaridade, não foi possível levantar quais as séries cursadas de cada nível de ensino, ou se algum deles completou seus respectivos níveis educacionais. Talvez, se a pergunta tivesse sido feita de maneira direta, ou seja, se o TPA participou de algum curso técnico, a

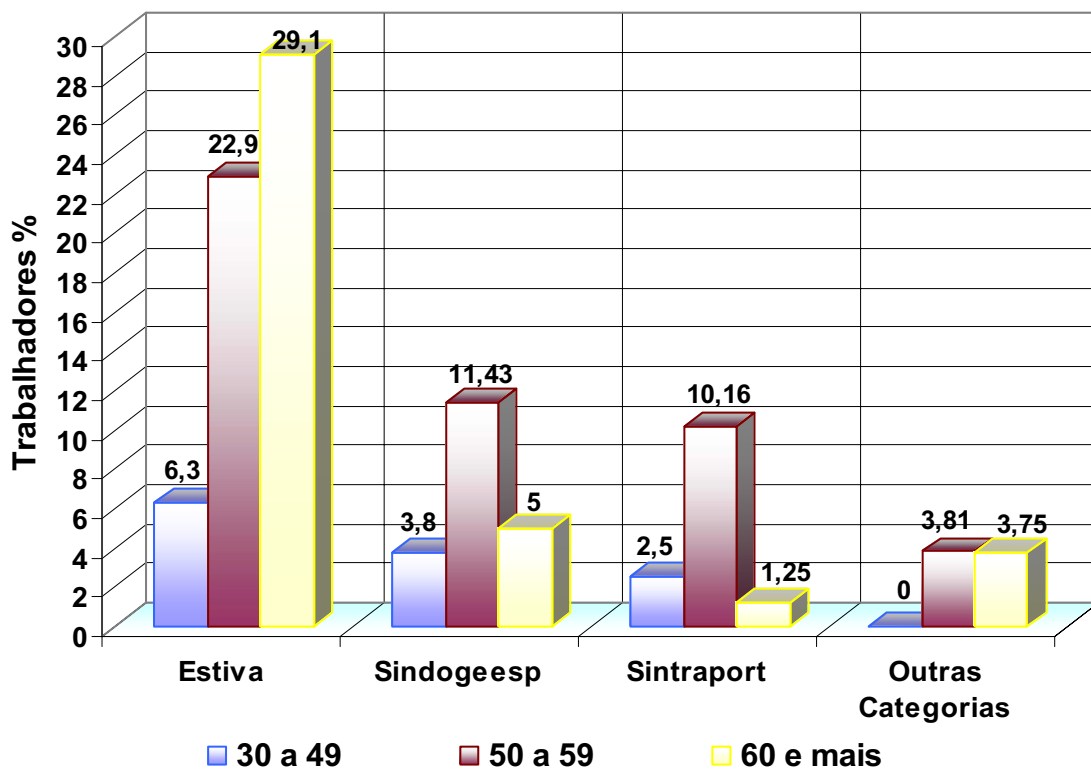
freqüência de respostas teria resultado em mais TPAs com cursos técnicos. Uma vez que o termo escolaridade não tenha sentido direto quanto à formação profissional, os TPAs podem ter tido uma compreensão diferente. Com o Gráfico 1 é possível constatar uma tendência crescente de trabalhadores por faixas etárias, enquanto nas categorias Sintraport e Sindogeesp suas tendências são semelhantes.

TABELA 2 – Idade por categorias de trabalhadores portuários

Categorias de trabalhadores portuários	Faixas etárias			TOTAL
	30 a 49	50 a 59	60 e mais	
Estiva	5	18	23	46
%	6,3	22,9	29,1	58,3
Sindogeesp	3	9	4	16
%	3,8	11,4	5	20,23
Sintraport	2	8	1	11
%	2,5	10,1	1,25	13,91
Outras Categorias	-	3	3	6
%	-	3,8	3,75	7,56
TOTAL	10	38	31	79
%	12,6	48,3	39,1	100

Fonte: dados da pesquisa.

GRÁFICO 1 – Idade por categorias de trabalhadores portuários



Fonte: dados da pesquisa.

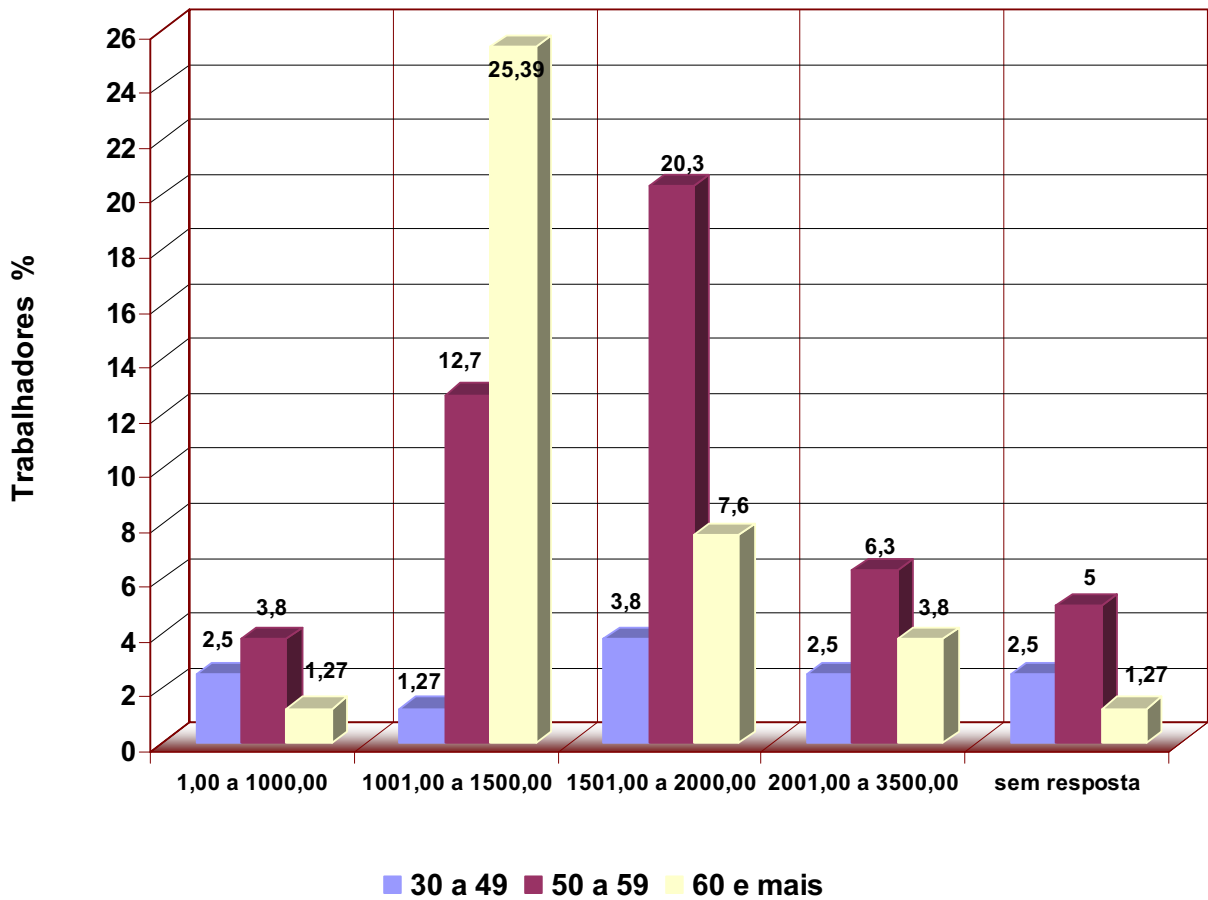
A Tabela 3 e o Gráfico 2 revelam que os TPAS com idade entre 50 e 59 anos são os mais bem remunerados. Há uma concentração de trabalhadores egressos (25,39%), com 60 anos ou mais, que possuem rendimentos entre R\$ 1.001,00 e R\$ 1.500,00, possivelmente por terem se aposentado no início do processo de privatização, época em que ocorreram incentivos para o desligamento das atividades portuárias.

TABELA 3 – Idade por faixas de rendimentos

Faixas de rendimentos (em reais)	Faixas etárias			TOTAL
	30 a 49	50 a 59	60 e mais	
1,00 a 1000,00	2	3	1	6
%	2,5	3,8	1,27	7,57
1001,00 a 1500,00	1	10	20	31
%	1,27	12,7	25,39	39,36
1501,00 a 2000,00	3	16	6	25
%	3,8	20,3	7,6	31,7
2001,00 a 3500,00	2	5	3	10
%	2,5	6,3	3,8	12,6
Sem resposta	2	4	1	7
%	2,5	5	1,27	8,75
TOTAL	10	38	31	79
%	12,57	48,1	39,33	100

Fonte: dados da pesquisa.

GRÁFICO 2 – Idade por faixas de rendimentos



Fonte: dados da pesquisa.

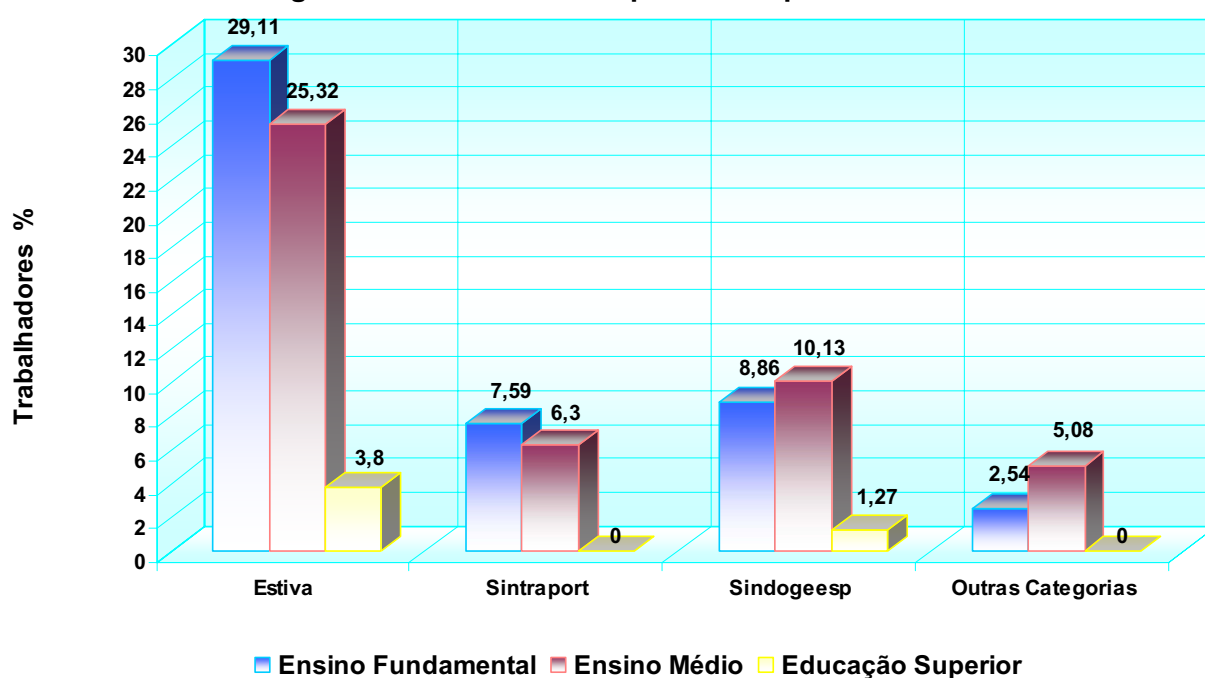
O nível de escolaridade dos trabalhadores entrevistados é mostrado na Tabela 4 e Gráfico 3. Nestes podemos constatar a predominância de trabalhadores com ensino fundamental (48,1%), e com ensino médio (46,83%), e apenas uma pequena parcela dos entrevistados (5,07%) possui educação superior, estando presente apenas nas categorias da Estiva (3,8%) e do Sindogeesp (1,27%). Analisando esta tabela podemos verificar que os trabalhadores com escolaridade de ensino fundamental estão concentrados nas categorias: Estiva (29,11%) e Sintraport (7,59%). e os trabalhadores das categorias Sindogeesp (10,13%), Vigias e Transportadores (5,08%) possuem a maior parte de trabalhadores com ensino médio.

TABELA 4 – Categorias de trabalhadores portuários por escolaridade

Escolaridade	Categorias de trabalhadores portuários				TOTAL
	Estiva	Sintraport	Sindogeesp	Outras Categorias	
Ensino fundamental	23	6	7	2	38
%	29,11	7,59	8,86	2,54	48,1
Ensino médio	20	5	8	4	37
%	25,32	6,3	10,13	5,08	46,83
Educação superior	3	-	1	-	4
%	3,8	-	1,27	-	5,07
TOTAL	46	11	16	6	79
%	58,23	13,89	20,26	7,62	100

Fonte: dados da pesquisa.

GRÁFICO 3 – Categorias de trabalhadores portuários por escolaridade



Fonte: dados da pesquisa.

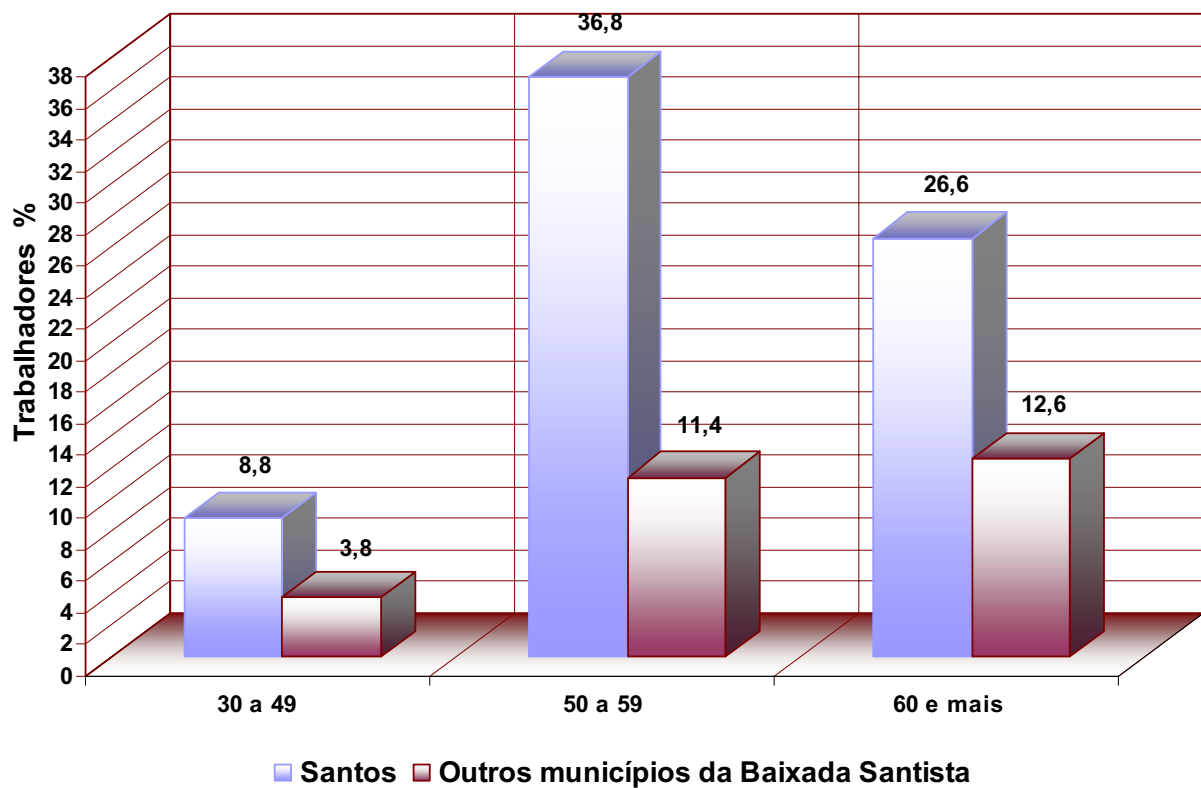
Na Tabela 5 e no Gráfico 4 observamos que a maioria dos trabalhadores entrevistados são moradores da cidade de Santos, e que a maior parte deles (36,8%) é representada por trabalhadores com idade entre 50 e 59 anos, seguidos de 26,6% de trabalhadores com 60 anos ou mais e apenas 8,8% com 30 a 49 anos. Dentre os residentes nas demais cidades da Baixada Santista, a faixa etária predominante é de 60 anos e mais (12,6%).

TABELA 5 – Idade por moradia

Moradia	Faixas Etárias			
	30 a 49	50 a 59	60 e mais	TOTAL
Santos	7	29	21	57
%	8,8	36,8	26,6	72,2
Outros municípios da Baixada Santista	3	9	10	22
%	3,8	11,4	12,6	27,8
TOTAL	10	38	31	79
%	12,6	48,2	39,2	100

Fonte: dados da pesquisa.

GRÁFICO 4 – Idade por moradia



Fonte: dados da pesquisa.

Os 79 TPAs entrevistados possuem moradia distribuída entre a cidade de Santos e outras cidades da Baixada Santista, conforme Tabela 6 e Gráfico 5. Dentre os TPAs entrevistados, 72,3% são residentes na cidade de Santos, sendo que a maior concentração é constituída pelos estivadores.

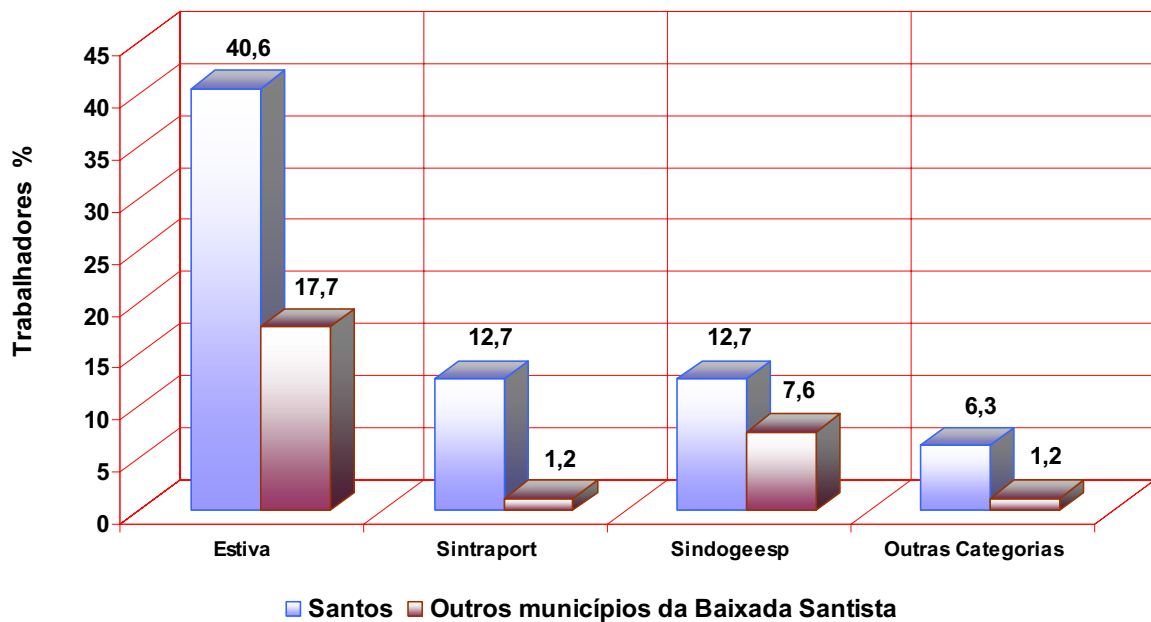
Uma vez que as entrevistas foram realizadas em sindicatos e associações de classe localizadas apenas na cidade de Santos, tal fato pode ser uma razão para justificar a maior concentração de trabalhadores residentes em Santos.

Os demais trabalhadores, ou seja, 27,7% residem em outros municípios da Baixada Santista, sendo que 12 trabalhadores estão em São Vicente e 9 trabalhadores estão distribuídos nas cidades do Guarujá, Praia Grande e Cubatão. Ainda, segundo pesquisa realizada, foi possível identificar que do total de trabalhadores entrevistados, 86% declararam que possuem casa própria contra 14% de trabalhadores com moradia alugada.

TABELA 6 – Categorias de trabalhadores portuários por moradia

Moradia	Categorias de trabalhadores portuários				TOTAL
	Estiva	Sintraport	Sindogeesp	Outras categorias	
Santos	32	10	10	5	57
%	40,6	12,7	12,7	6,3	72,3
Outros municípios da Baixada Santista	14	1	6	1	22
%	17,7	1,2	7,60	1,2	27,7
TOTAL	46	11	16	6	79
%	58,3	13,9	20,3	7,5	100,00

Fonte: dados da pesquisa.

GRÁFICO 5 – Categorias de trabalhadores portuários por moradia

Fonte: dados da pesquisa.

Portanto, o perfil do trabalhador portuário avulso egresso caracteriza-se pela predominância de residentes na cidade de Santos, com idade acima dos 50 anos, na maioria das categorias de mão-de-obra portuária. A maior parte dos trabalhadores, possuem rendimentos variando de R\$ 1.001,00 a R\$ 2.000,00 e os TPAs egressos com idades acima de 50 anos são os mais bem remunerados.

A maior parte dos estivadores e trabalhadores do Sintraport declarou ter cursado apenas o ensino fundamental, o que condiz com ambas as modalidades, pois elas são caracterizadas, principalmente, pelo trabalho braçal e de esforços físicos. As categorias Sindogesp, Vigias e Transportadores possuem predominância de TPAs que tiveram acesso ao ensino médio, mesmo possuindo uma frequência bem inferior às demais categorias. Tal resultado pode ser explicado pelo fato que tais categorias requererem trabalhadores que realizem trabalhos mais

elaborados. Outro fator que chamou a atenção foi a confirmação negativa de TPAs analfabetos.

Apesar de algumas categorias profissionais de TPAs apresentarem um nível maior de formação educacional que as outras, somente a Educação Superior pode proporcionar ensino de caráter profissionalizante, aquilo que as atividades portuárias requerem.

3.2 – TRABALHADOR EGRESSO: DESEMPREGO, OCUPAÇÃO e INATIVIDADE

Para um melhor entendimento daquilo que vem a ser o desemprego no universo do trabalho portuário avulso, é necessário estabelecer relações com as situações existentes de trabalho e desmembrar suas classificações mediante as condições de atividade. Considerar apenas o egresso do trabalhador como uma situação de desemprego é insuficiente para expressar as situações e condições de atividade em que se encontram nos TPAs pesquisados.

Partindo de um pressuposto que após o processo de privatização, a gestão do quadro de mão-de-obra pelo OGMO, está caminhando para oportunidades de trabalho em condições iguais de acesso, baseada no princípio da equidade no Manual do Trabalho Portuário e Ementário, conforme Brasil (2001), que preconiza o acesso homogêneo aos postos de trabalho, considera-se oportuno adotar uma classificação que delimita a condição de trabalho e não-trabalho no Porto a partir das seguintes situações de atividades: desemprego, ocupação e inatividade.

Tais classificações são bastante diferenciadas entre si e, desemprego significa um indivíduo numa situação transitória, clara e involuntária de não-acesso a um posto de trabalho mediante a procura de emprego. Ocupação é a situação em

que um indivíduo tem um trabalho que lhe proporciona estabilidade, produtividade, jornada e rendimentos adequados. E, os inativos, são aquelas pessoas que não estão dispostas ou não aptas a se dedicarem a alguma atividade de trabalho remunerado e tampouco procuram por emprego, conforme (DIEESE, 2001) e (MENDONÇA e HOFFMANN, 1999). Tal situação pode ser representada por aposentados e TPAs pensionistas que não estão trabalhando por diversos motivos que são abordados no Capítulo 4.

De acordo com a Tabela 7, cerca de 67,08% dos trabalhadores responderam que não passaram por situação de desemprego após o egresso das atividades portuárias.

TABELA 7 – Trabalhador que já passou por situação de desemprego

	Categorias de trabalhadores portuários				TOTAL
	Estiva	Sintra port	Sindoge esp	Outras Categorias	
Sim	17	5	2	2	26
%	21,52	6,33	2,53	2,54	32,92
Não	29	6	14	4	53
%	36,7	7,59	17,72	5,07	67,08
TOTAL	46	11	16	6	79
%	58,2	13,93	20,26	7,61	100

Fonte: dados da pesquisa.

Ferreira, estivador aposentado em 1993, início da privatização, afirma ter passado por desemprego devido sua idade avançada: “Fiquei em casa de desempregado sim. Não arrumava emprego pela idade”.

O mesmo aconteceu para o TPA egresso Souza, trabalhador de capatazia do Sintraport, que ingressou no trabalho portuário em 1993, época de mudanças, e posteriormente, afastado pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) em 2003, hoje apenas desempenha atividades domésticas e apresenta a seguinte opinião: “A idade está pesando agora, e fica mais difícil encontrar emprego. Por ser mais difícil

hoje, encontrar emprego por causa da idade. É desestimulante. Mas se aparecer alguma coisa é bem vindo”.

A Tabela 8 e Gráfico 6 revelam que dos trabalhadores que passaram por períodos de desemprego, 3,8% foram em épocas de conflitos e mudanças no porto; 17,7% atribuíram o desemprego à escassez de trabalho e 11,4% à idade e à situação de aposentado.

Dentre os trabalhadores que não passaram por períodos de desemprego, 18,99% alegaram ter arrumado emprego logo após o egresso e 48,11% preferiram apenas aproveitar a aposentadoria.

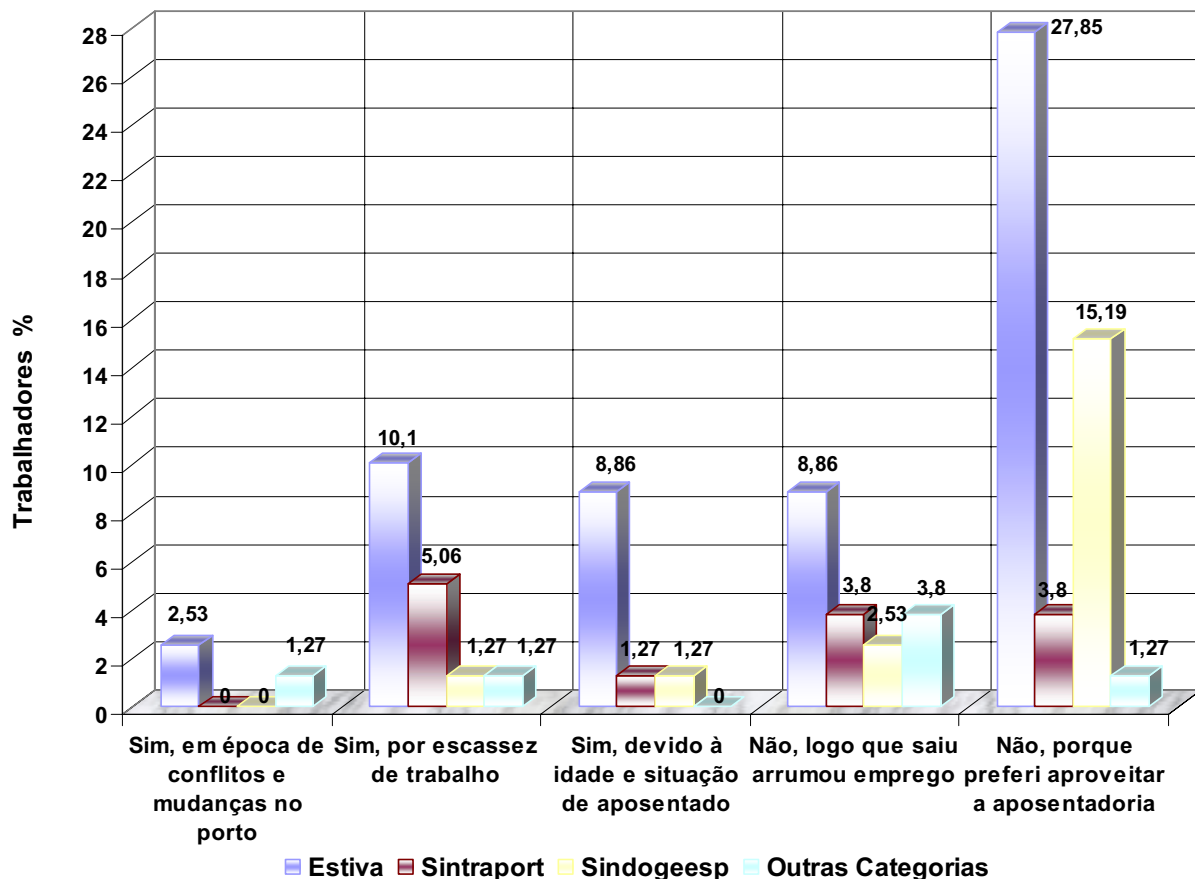
Para os trabalhadores que ficaram desempregados, o motivo mais freqüente foi (17,7%) por escassez de trabalho; 11,4% devido à idade e condição de aposentado; 3,8% devido à época de conflitos e mudanças no Porto. Do total de trabalhadores que responderam negativamente à situação de desemprego, 48,11% atribuíram à opção de aproveitar a sua situação de aposentadoria, e 18,99% de trabalhadores que encontraram outras oportunidades no mercado de trabalho. E a categoria profissional de maior concentração nesses casos é a Estiva.

TABELA 8 – Motivos da situação de desemprego por categorias de trabalhadores portuários

	Categorias de trabalhadores portuários				TOTAL
	Estiva	Sintraport	Sindogeesp	Outras Categorias	
Sim, em época de conflitos e mudanças no porto	2	-	-	1	3
%	2,53	-	-	1,27	3,8
Sim, por escassez de trabalho	8	4	1	1	14
%	10,1	5,06	1,27	1,27	17,7
Sim, devido à idade e situação de aposentado	7	1	1	-	9
%	8,86	1,27	1,27	-	11,4
Não, logo que saiu arrumou emprego	7	3	2	3	15
%	8,86	3,8	2,53	3,8	18,99
Não, porque preferi aproveitar a aposentadoria	22	3	12	1	38
%	27,85	3,8	15,19	1,27	48,11
TOTAL	46	11	16	6	79
%	58,20	13,93	20,26	7,61	100

Fonte: dados da pesquisa.

GRÁFICO 6 – Motivos da situação de desemprego por categorias de trabalhadores portuários



Fonte: dados da pesquisa.

Dentre os trabalhadores que continuam procurando por emprego, mesmo após o egresso do Porto, os discursos identificados apresentam suas visões e situações mediante a tal circunstância.

Celino, estivador aposentado em 1997, declara: “Atualmente estou procurando algum bico”.

Numa visão que expressa um maior otimismo, Fontes, estivador aposentado em 2003, revela estar procurando trabalho dentro de sua área de atuação: “Quero arrumar emprego dentro da área em que sou especializado para poder complementar minha renda familiar”.

Na mesma direção, e de maneira mais explícita, Martines, supervisor de garagem do Sindogesp, aposentado em 1994, acredita que só encontra uma possibilidade de inserção ao trabalho indo direto aos operadores, e ainda, revelou que precisa fazer isso depois de aposentado para continuar contribuindo na renda familiar: “Na verdade preciso de emprego. E vou ter que retornar ao porto em empresas para sustentar meus filhos já criados que não encontram emprego”.

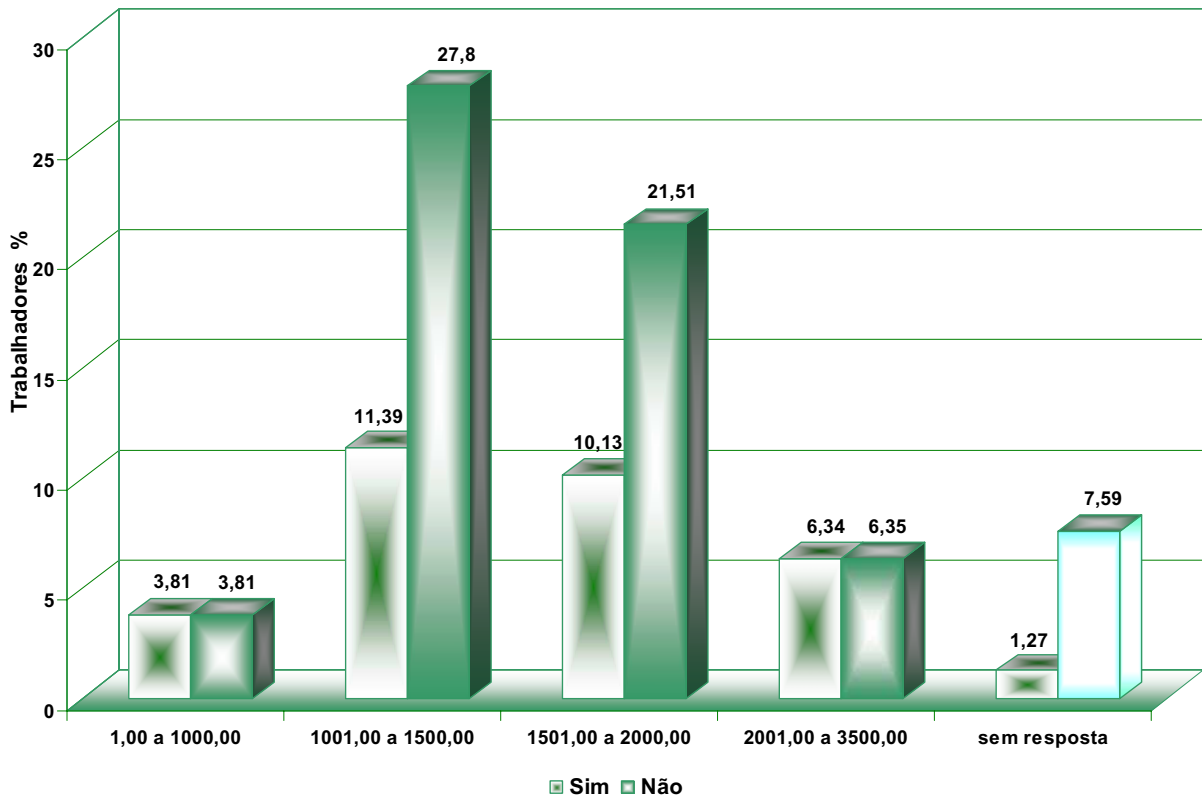
Uma outra parcela representativa daqueles que estão desempregados, atribuem ao fato de terem sofrido discriminação pela idade avançada e que o aposentado não é valorizado no mercado de trabalho.

De acordo com a Tabela 9 e Gráfico 7, do total de TPAs entrevistados, 39,19% possuem rendimentos de R\$ 1.001,00 a R\$ 1.500,00, sendo que 11,39% afirmaram já ter passado por situação de desemprego, contra 27,80% que nunca estiveram em tal situação. Em ambos os casos (Sim e Não) foi possível perceber um decréscimo do número de trabalhadores com os maiores rendimentos.

TABELA 9 – Trabalhadores desempregados por rendimentos

Trabalhadores portuários avulsos que passaram por situação de desemprego			
Faixas de Rendimentos	Sim	Não	TOTAL
1,00 a 1000,00	3	3	6
%	3,81	3,81	7,62
1001,00 a 1500,00	9	22	31
%	11,39	27,8	39,19
1501,00 a 2000,00	8	17	25
%	10,13	21,51	31,64
2001,00 a 3500,00	5	5	10
%	6,34	6,35	12,69
Sem resposta	1	6	7
%	1,27	7,59	8,86
TOTAL	26	53	79
%	32,94	67,06	100

Fonte: dados da pesquisa.

GRÁFICO 7 – Trabalhadores desempregados por rendimentos

Fonte: dados da pesquisa.

Verifica-se na Tabela 10 que dos 21,51% de TPAs que não estiveram em situação de desemprego declararam possuir rendimentos variando de R\$ 1.001,00 a R\$ 1.500,00. A segunda maior concentração de TPAs, 13,8% compartilham do mesmo motivo e seus rendimentos variam de R\$ 1.501,00 a R\$ 2.000,00. A maioria

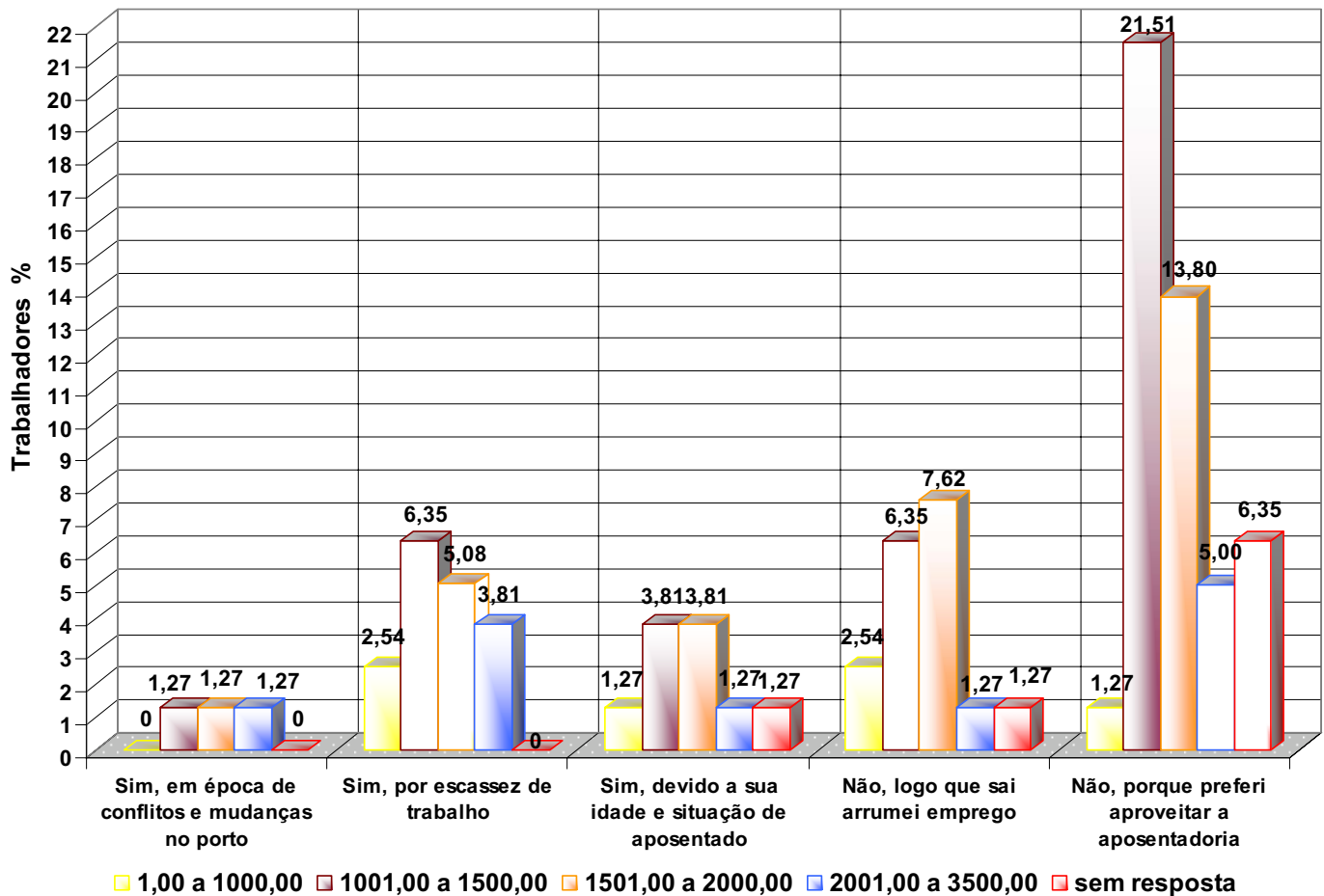
dos trabalhadores que saíram por escassez de trabalho (6,38%, 5,08% e 3,81%) possui rendimentos de R\$ 1.001,00 a R\$ 3.500,00. Observa-se no Gráfico 8, a tendência do rendimento até os R\$ 1500,00 cresce, enquanto decresce para as demais faixas de ganho.

TABELA 10 – Motivos da situação de desemprego por rendimentos

Motivos da situação de desemprego						
Faixas de Rendimentos	Sim, em época de conflitos e mudanças no Porto	Sim, por escassez de trabalho	Sim, devido a sua idade e situação de aposentado	Não, logo que sai arrumei emprego	Não, porque preferi aproveitar a aposentadoria	TOTAL
1,00 a 1000,00	-	2	1	2	1	6
%	-	2,54	1,27	2,54	1,27	7,62
1001,00 a 1500,00	1	5	3	5	17	31
%	1,27	6,35	3,81	6,35	21,51	39,29
1501,00 a 2000,00	1	4	3	6	11	25
%	1,27	5,08	3,81	7,62	13,8	31,58
2001,00 a 3500,00	1	3	1	1	4	10
%	1,27	3,81	1,27	1,27	5	12,62
Sem resposta	-	-	1	1	5	7
%	-	-	1,27	1,27	6,35	8,89
TOTAL	3	14	9	15	38	79
%	3,81	17,78	11,43	19,05	47,93	100

Fonte: dados da pesquisa.

GRÁFICO 8 – Motivos da situação de desemprego por rendimentos



Fonte: dados da pesquisa.

Na Tabela 11, ficou evidente que em todas as faixas etárias o número de trabalhadores que estão procurando por emprego foi bem menor. A maior porcentagem foi de 10,16% na faixa entre 50 e 59 anos.

TABELA 11 – Trabalhador portuário a procura de empregos por idade

Trabalhador portuário a procura de emprego	Faixas etárias			TOTAL
	30 a 49	50 a 59	60 e mais	
Sim	2	8	3	13
%	2,54	10,16	3,81	16,51
Não	8	30	28	66
%	10,16	37,83	35,5	83,49
TOTAL	10	38	31	79
%	12,7	47,99	39,31	100

Fonte: dados da pesquisa.

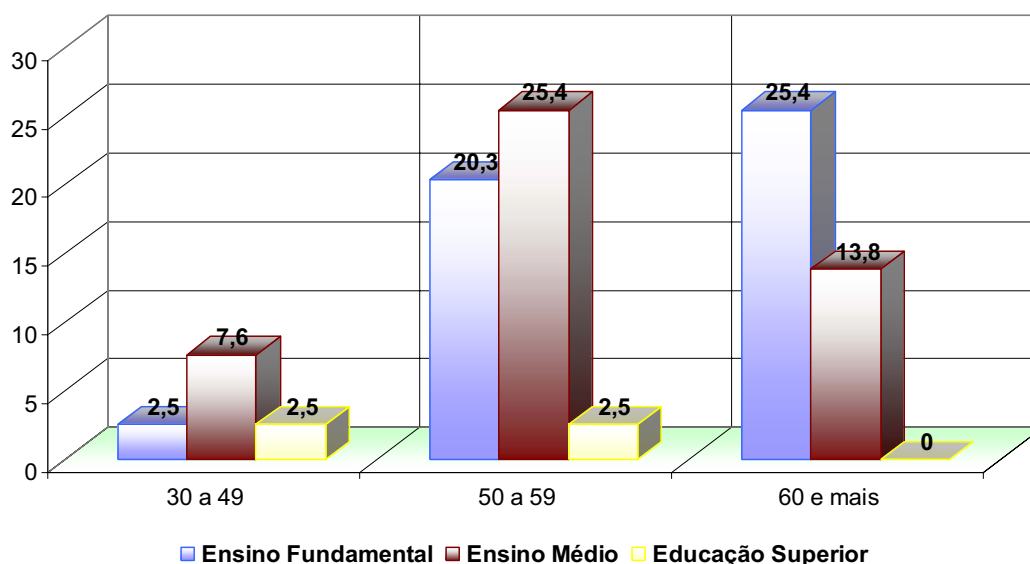
Observando a Tabela 12 e o Gráfico 9 verifica-se que, desde o início do processo de privatização, até 1995, 30,6% dos TPAs já haviam reingressado em alguma ocupação remunerada, principalmente os pertencentes às faixas etárias mais avançadas. No período compreendido entre 1996 e 2000, o início da nova ocupação foi de 36,6% e de 2001 a 2005 o reingresso foi de 32,8%.

TABELA 12 – Idade por início da ocupação atual

Início da ocupação atual	Faixas etárias			TOTAL
	30 a 49	50 a 59	60 e mais	
até 1995	1	9	14	24
%	1,2	11,4	18	30,6
1996 a 2000	3	14	12	29
%	3,8	17,7	15,1	36,6
2001 a 2005	6	15	5	26
%	7,6	19	6,20	32,8
TOTAL				
%	10	38	31	79
	12,6	48,1	39,3	100

Fonte: dados da pesquisa.

GRÁFICO 9 – Idade por início da ocupação atual



Fonte: dados da pesquisa.

Analisando a Tabela 13 e o Gráfico 10 pode-se observar que os trabalhadores que iniciaram a nova ocupação atual até 1995 (30,3%) recebem remuneração de até R\$ 2.000,00; daqueles que reiniciaram o trabalho entre 1996 a 2000, (36,72%)

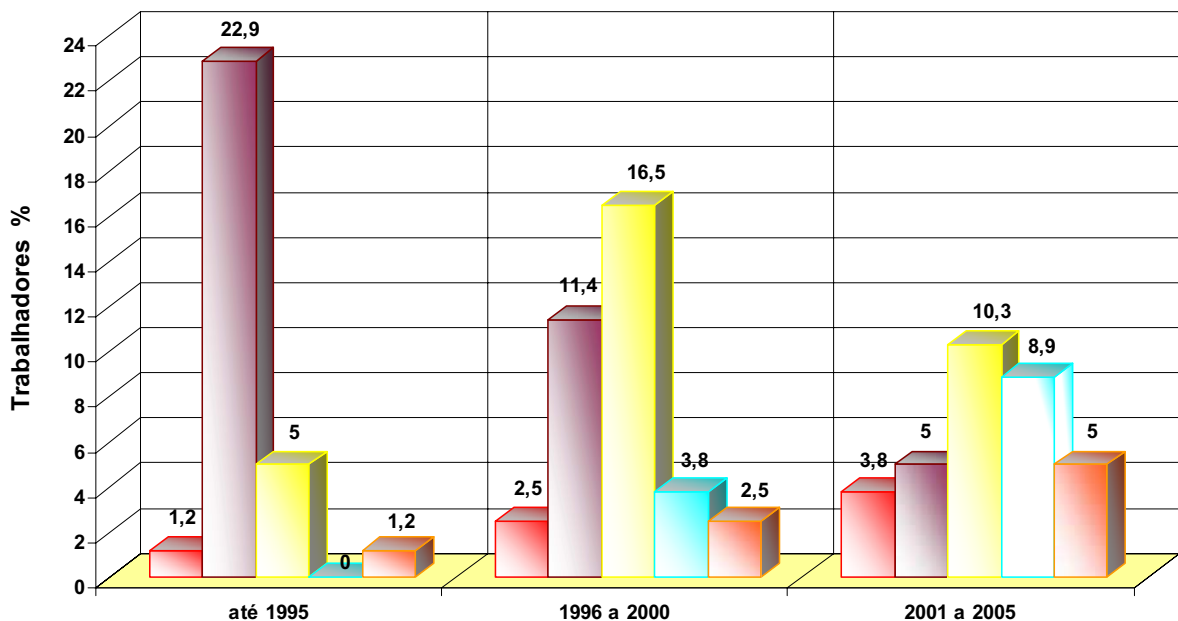
apenas 3,8% recebem rendimentos de R\$ 2.001,00 a R\$ 3.500,00 contra 8,9% dos que reingressaram após 2001 (33%).

TABELA 13 – Rendimentos por início da ocupação atual

Faixa de rendimentos (em reais)	Início da ocupação atual			
	Até 1995	1996 a 2000	2001 a 2005	TOTAL
1,00 a 1000,00	1	2	3	6
%	1,2	2,5	3,8	7,5
1001,00 a 1500,00	18	9	4	31
%	22,9	11,4	5	39,37
1501,00 a 2000,00	4	13	7	25
%	5	16,5	10,3	31,8
2001,00 a 3500,00	-	3	8	10
%	-	3,8	8,9	12,7
Sem resposta	1	2	4	7
%	1,20	2,50	5	8,89
TOTAL	24	29	26	79
%	30,3	36,7	33	100

Fonte: dados da pesquisa.

GRÁFICO 10 – Rendimentos por início da ocupação atual



■ 1,00 a 1000,00 ■ 1001,00 a 1500,00 ■ 1501,00 a 2000,00 ■ 2001,00 a 3500,00 ■ Sem resposta

Fonte: dados da pesquisa.

Analisando a Tabela 14 verifica-se que a maior parte dos TPAs que tiveram alguma ocupação remunerada após egresso do Porto frequentaram o ensino fundamental (48,11%), seguido do ensino médio (46,83%) e educação superior

(5,08%). Chama também a atenção que os trabalhadores com educação superior só reingressam ao trabalho mais tarde.

TABELA 14 – Início da ocupação atual por escolaridade

Escolaridade	Início da Ocupação Atual				TOTAL
	Sem resposta	Até 1995	1996 a 2000	2001 a 2005	
Ensino Fundamental	-	14	12	12	38
%	-	17,73	5,19	15,19	48,11
Ensino Médio	-	10	15	12	37
%	-	12,66	18,98	15,19	46,83
Educação Superior	1	-	1	2	4
%	1,27	-	1,27	2,54	5,08
TOTAL	1	24	28	26	79
%	1,27	30,39	35,44	32,92	100

Fonte: dados da pesquisa.

A Tabela 15 revela que 51,15% dos TPAs aposentaram-se por ocasião da privatização; 5% deles aposentaram-se mas retornaram ao trabalho portuário; 10,05% dos aposentados continuam procurando nova atividade, mas ainda desempregados; 17,73% ingressaram em atividades sindicais e 15,22% estão na ativa.

TABELA 15 – Ocupações remuneradas após o egresso do Porto por categorias de trabalhadores portuários

Ocupações remuneradas após a saída das atividades portuária	Categorias de trabalhadores portuários				TOTAL
	Estiva	Sintraport	Sindogeesp	Outras Categorias	
Aposentado do Porto	28	4	9	-	41
%	35	5	11,35	-	51,15
Aposentado retornado	4	-	-	-	7
%	5	-	-	-	5
Aposentado do Porto e Desempregado	6	-	1	-	7
%	7,55	-	1,25	1,25	10,05
Sindicalistas	2	5	5	3	15
%	2,5	6,2	6,20	3,8	17,73
Avulsos	6	2	1	3	12
%	7,55	2,5	1,25	3,8	15,22
TOTAL	46	11	16	6	79
%	57,6	13,7	19,85	8,85	100

Fonte: dados da pesquisa.

Nesse sentido, o vigia aposentado desde 2005, Correa, declarou que:

Os gestores dos sindicatos, por conhecerem melhor os acordos trabalhistas, conseguiam obter uma melhor situação no Porto de Santos. Por exemplo, alguns dos gestores sindicais se aposentavam tendo em vista o retorno, condição que somente pode acontecer entre os anos de 1994 e 1995.

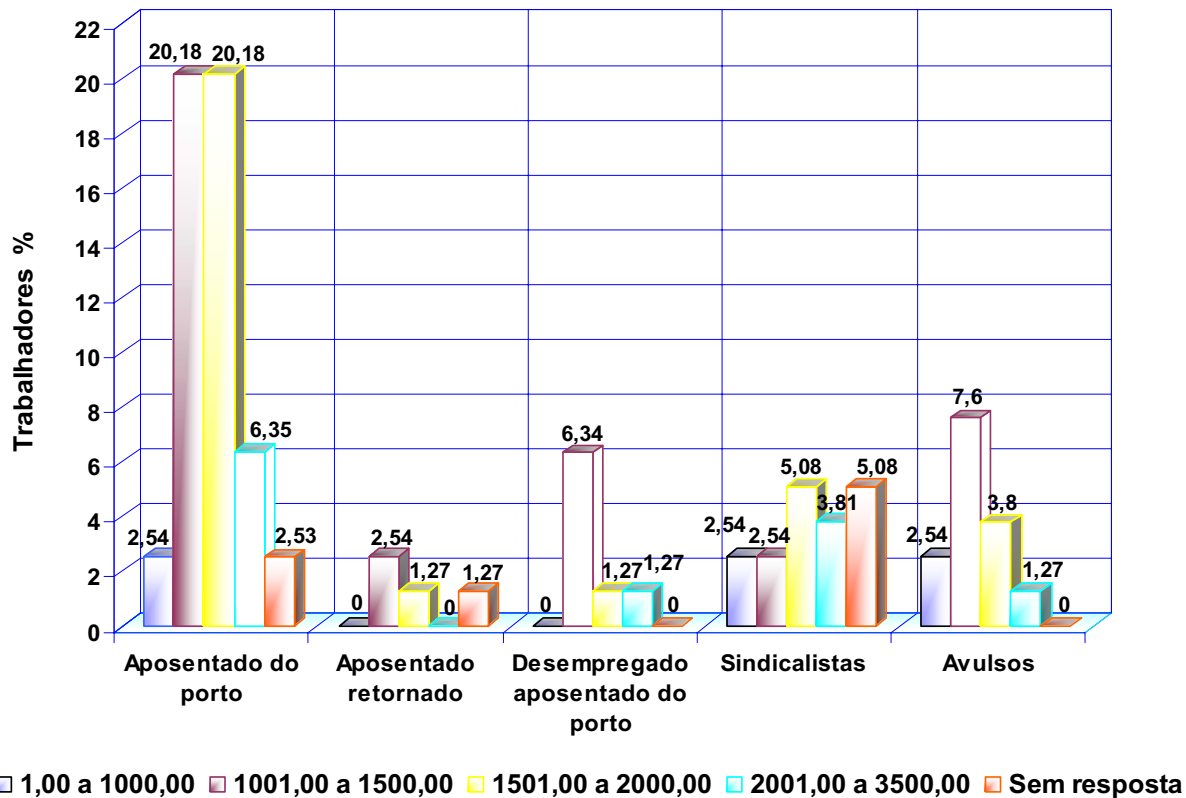
Verificou-se na Tabela 16 que a faixa de rendimentos predominante das atividades remuneradas dos TPAs egressos é de R\$ 1.001,00 a R\$ 1.500,00 representando 39,2%, seguido de 31,6% de TPAs com rendimentos de R\$ 1.501,00 a R\$ 2.000,00. Entre as faixas de rendimentos de R\$ 1.001,00 até R\$ 3.500,00 o número de trabalhadores é inversamente proporcional ao aumento do ganho.

Ainda, observando no Gráfico 11, percebe-se uma predominância de faixas de rendimentos entre R\$ 1.001,00 e R\$ 2.000,00 enquanto nas faixas subseqüentes a tendência não é a mesma.

TABELA 16 – Ocupações remuneradas após o egresso do Porto por idade

Ocupações remuneradas após a saída das atividades portuária						
Faixas de Rendimentos	Aposentado do porto	Aposentado retornado	Aposentado do porto e Desempregado	Sindicalistas	Avulsos	TOTAL
1,00 a 1000,00	2	-	-	2	2	6
%	2,54	-	-	2,54	2,54	7,62
1001,00 a 1500,00	16	2	5	2	6	31
%	20,18	2,54	6,34	2,54	7,6	39,2
1501,00 a 2000,00	16	1	1	4	3	25
%	20,18	1,27	1,27	5,08	3,8	31,6
2001,00 a 3500,00	5	-	1	1	1	10
%	6,35	-	1,27	3,81	1,27	12,7
Sem resposta	2	1	-	-	-	7
%	2,53	1,27	-	5,08	-	8,87
TOTAL	41	4	7	15	12	79
%	51,78	5,08	8,88	19,05	15,21	100

Fonte: dados da pesquisa.

GRÁFICO 11 – Atividade remunerada após a saída das atividades portuária por idade

Fonte: dados da pesquisa.

A maioria dos TPAs entrevistados declarou não ter passado por situação de desemprego, sendo que o maior motivo disso foi a preferência pela aposentadoria inativa. Tais trabalhadores preferiram desfrutar a aposentadoria, uma vez que alguns tinham seus filhos criados e independentes financeiramente, outros atribuíram ao fato de que havia chegado a hora de se aposentarem devido à idade, a problemas de saúde e limitações físicas.

A maior parcela de TPAs que passou por situação de desemprego, declarou que o principal motivo disso se deve à escassez de trabalho.

Outro fator, é que as oportunidades disponíveis no mercado de trabalho eram de porteiro e varredor de rua e de praia, atividades consideradas como desqualificadas por parte dos TPAs egressos.

Também, a maioria dos TPAs que ficaram desempregados após egresso do Porto possui rendimentos de R\$ 1.001,00 a R\$ 2.000,00, e o mesmo não ocorre com a maioria dos TPAs que não desempregados. Percebeu-se também que a maioria dos TPAs egressos se sentiram capazes de aproveitar sua situação de aposentados inativos com rendimentos de R\$ 1.001,00 a R\$ 3.500,00 e aqueles que procuraram trabalho e não encontraram por escassez de oportunidades proviam de rendimentos girando em torno de R\$ 1.001,00 e R\$ 3.500,00.

Quando a situação de desemprego se referia à condição atual, em que o TPA se encontrava no momento em que ocorreram as entrevistas, a maioria declarou ter desistido da busca por trabalhos remunerados e, assim tiveram que se manter dos rendimentos de suas aposentadorias.

Foram verificados também os períodos em que os TPAs reingressaram em ocupações remuneradas. Todos os entrevistados, sem exceção, declararam possuir alguma ocupação, quais sejam pelo ingresso em novas atividades no mercado de trabalho ou pela aposentadoria, o que significa ocupações domésticas, familiares e de lazer.

Dentre aqueles que iniciaram uma nova ocupação com uma faixa etária que varia de 50 a 59 anos, o que representa a maioria que é distribuída entre aposentados, sindicalistas, autônomos e ativos do trabalho avulso.

A ocupação atual quando analisada pelas faixas de rendimentos, a maior parte possui renda de R\$ 1.001,00 à R\$ 3.500,00.

Enfim, independentemente se os TPAs tiveram acesso ao nível fundamental ou superior, hoje todos percebem rendimentos através da aposentadoria ou de alguma outra atividade remunerada do mercado de trabalho.

Ainda, a maioria dos trabalhadores que possuem ocupação remunerada é constituída por aposentados do Porto. Dentre os TPAs aposentados há aqueles que estão procurando por empregos, e apenas uma pequena parcela dos estivadores, aqueles mais bem informados, conseguiam retornar ao trabalho portuário por meio de um recurso validando o retorno apenas entre 1994 e 1995.

Os TPAs que seguiram a atividade sindical podem ser aposentados e ativos. Quando ativo, ao entrar na gestão sindical, o mesmo é afastado do OGMO até o seu retorno. Esse TPA não perde o direito de ser registrado ou cadastrado, ao contrário do TPA egresso por aposentadoria que perde o direito do retorno e, do TPA ativo que perde a ligação com o OGMO caso ele não comprove uma frequência mínima no Porto.

O público de TPAs ativos é constituído por aqueles que estavam afastados temporariamente por problemas de saúde, e acabavam recebendo pelo INSS.

Assim sendo, o objetivo deste item do Capítulo 3 foi estabelecer a situação de emprego e desemprego dos TPAs egressos do Porto de Santos.

CAPÍTULO 4 – A PERCEPÇÃO DOS TRABALHADORES AVULSOS SOBRE O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO

Este capítulo busca entender a percepção dos trabalhadores egressos do Porto de Santos mediante os impactos gerados pela privatização no que diz respeito às mudanças no ambiente do trabalho portuário avulso, provocadas pela gestão do OGMO/SANTOS, apresentando, além das alterações ocorridas, as explicações a respeito dos possíveis ganhos e perdas aos trabalhadores e a retórica dos operadores portuários e órgão gestor.

Para fins de esclarecimentos, neste trabalho o significado de percepção é adotado no sentido literal, conforme o Dicionário Houaiss³, representando o ato e ou efeito de perceber, ou seja, adquirir conhecimentos por meio dos sentidos; formar idéia ou visão de alguma coisa; abranger com a inteligência.

4.1 – MUDANÇAS NO AMBIENTE DE TRABALHO E OS MOTIVOS DA SAÍDA DOS TPAs DO PORTO DE SANTOS

A privatização do Porto de Santos tem representado um processo de mudança que abrange dimensões legais, políticas, estruturais, conjunturais, de gestão e outras mais.

Uma das principais mudanças ocorridas para a mão-de-obra portuária avulsa do Porto de Santos está relacionada à sua gestão. Tal mudança repercutiu principalmente no comportamento e expectativas dos indivíduos e categorias

³ HOUAISS, Antônio (ED.). **Houaiss - Dicionário eletrônico da Língua Portuguesa**. São Paulo: Editora Objetiva Ltda., 2001. 1 CD-ROM.

profissionais que compõem grande parte da força de trabalho no Porto, o que resultou no egresso de muitos trabalhadores por diversos motivos.

Conforme Tabela 17 constatou-se que 56,52% dos trabalhadores se aposentaram por tempo de serviço em decorrência da privatização, 28,27% deixou o Porto por insatisfação com a entrada do OGMO na gestão da mão-de-obra portuária, 11,41% afastou-se temporariamente por problemas de saúde e apenas 3,80% abandonou o trabalho.

TABELA 17 – Motivos de egresso por categorias de trabalhadores portuários

Motivos de egresso dos TPAs	Categoria de trabalhadores portuários				TOTAL
	Estiva	Sintraport	Sindogeesp	Outras Categorias	
Aposentadoria por tempo de serviço	22	7	8	3	40
%	33,18	8,80	10,73	3,81	56,52
Insatisfação com a entrada do OGMO	17	2	5	3	27
%	15,6	2,54	6,33	3,81	28,27
Afastado temporariamente por problemas de saúde	6	2	1	-	9
%	7,6	2,54	1,27	-	11,41
Por abandono	1	-	2	-	3
%	1,27	-	2,53	-	3,80
TOTAL	46	11	16	6	79
%	57,65	13,88	20,86	7,61	100,00

Fonte: dados da pesquisa.

A partir da Tabela 18 foi possível constatar que dos 49,32% dos TPAs que se aposentaram por tempo de serviço, 27,94% possui rendimentos de R\$ 1.001,00 até R\$ 1.500,00; 13,80% com rendimentos de R\$ 1.501,00 a R\$ 2.000,00 e 7,58% de R\$ 2.001,00 a R\$ 3.500,00. Dos TPAs que saíram por motivo de insatisfação com a entrada do OGMO, 12,7% recebe rendimentos na faixa de R\$ 1.501,00 a R\$ 2.000,00. Os TPAs que saíram temporariamente por problemas de saúde distribuem-se quase homogeneamente na faixas de rendimentos e, aqueles que saíram por abandono, possuem rendimentos entre R\$ 1.5001 e R\$ 3.500,00.

TABELA 18 – Motivos de egresso dos trabalhadores por rendimentos

Motivos de saída dos trabalhadores					
Faixas de Rendimentos	Aposentadoria por tempo de serviço	Insatisfação com a entrada do OGMO	Afastado temporariamente por problemas de saúde	Por abandono	TOTAL
1,00 a 1000,00	-	4	2	-	6
%	-	5,05	2,54	-	7,59
1001,00 a 1500,00	22	7	2	-	31
%	27,94	8,80	2,54	-	39,28
1501,00 a 2000,00	11	10	3	1	25
%	13,80	12,7	3,81	1,27	31,58
2001,00 a 3500,00	6	2	1	1	10
%	7,58	2,54	1,27	1,27	12,66
Sem resposta	1	5	-	1	7
%	1,27	6,35	-	1,27	8,89
TOTAL	40	28	8	3	79
%	50,59	35,44	10,16	3,81	100,00

Fonte: dados da pesquisa.

Os impactos provocados pelas mudanças no modelo de gestão da mão-de-obra sobre as forças de trabalho que atuam tanto em terra como em bordo foram reduzidos entre os trabalhadores portuários avulsos egressos que apresentaram um bom nível de entendimento.

Com relação à percepção dos TPAs egressos a respeito do processo de privatização do Porto e da maneira de como se dá a gestão da mão-de-obra avulsa, foi observada uma série de características tanto positivas como negativas, que podem justificar os motivos da saída do trabalho portuário.

Conforme as entrevistas realizadas com os TPAs egressos, no tocante às mudanças no trabalho avulso, constatou-se uma percepção recorrente de que as principais mudanças estão ligadas às alterações nas regras de oferta e procura das oportunidades de trabalho, bem como no sistema de escalação; na convivência entre os trabalhadores mais antigos e mais novos; na relação entre o OGMO e os tomadores de mão-de-obra; e principalmente, no aumento de competitividade entre os próprios trabalhadores.

Assim sendo, a visão negativa do processo, manifestada no discurso dos trabalhadores, evidenciou a não aceitação das mudanças pelos TPAs egressos, que optaram por aderir ao Plano de Desligamento Voluntário (PDV), quer seja por parte da CODESP, ou pelo OGMO.

Silva Jr., maquinista e manobrista do Sintraport, aposentado desde 1999, atuando hoje como gestor sindical, revelou o motivo que o fez sair do trabalho portuário.

Aproveitei o tempo de serviço acumulado e entrei no acordo com a CODESP para receber indenização e me aposentar pelo PDV. Isso foi feito para receber um dinheiro e me arrependi, porque sai perdendo. Somente no INSS sai com aposentadoria integral.

Assim como o trabalhador acima, muitos outros TPAs egressos que resolveram aderir ao PDV, revelam um certo arrependimento e insatisfação pelo egresso naquele momento.

Silva Filho, aposentado da estiva desde 1999, que trabalha hoje como azulejista: “Sai pelo PDV com direito ao incentivo e não recebi até hoje. Fui induzido para a sair com a promessa de recebimento de indenização”.

O também egresso da estiva, mas aposentado em 2000, Melo, demonstrou insatisfação: “Resolvi sair do Porto porque o sindicato foi substituído pelo OGMO, daí eu não aceitei. Peguei aposentadoria integral pelo PDV e não me pagaram o fundo de reserva pelo PDV”.

Dos TPAs que aceitaram o PDV logo nos primeiros anos da promulgação da Lei 8.630/93, a maioria foi porque suas expectativas quanto ao novo sistema de trabalho era de piorar as relações de trabalho. Isso se deveu ao fato de que a nova legislação alterou a lógica de remuneração do trabalhador, sendo que até então se ganhava também por tonelagem produzida para cada unidade de containeres, representando um ganho variável. Após a privatização, segundo Santana, estivador

aposentado por tempo de serviço em 1996, que possui rendimentos mensais de R\$ 1.000,00, o ganho continua sendo por produção, mas apenas atrelado às horas trabalhadas. Nesse caso, ainda há queixas de que tal negociação teria sido imposta pelo OGMO: “Não aceitei a negociação imposta pelo OGMO que decidiu parar de pagar ao trabalhador por tonelagem para cada container”.

Com a presença do OGMO, alguns dos trabalhadores da estiva se queixam de uma baixa na oferta de trabalhos provocada pelo novo sistema de escala. Com esta situação surge o problema da remuneração ao trabalhador. Sem trabalho para o TPA, seu ganho financeiro fica comprometido. Assim sendo, era vantagem optar pela situação de aposentado, ao invés de ativo com uma remuneração inferior à situação anterior.

O trabalhador egresso Silva, aposentou-se da estiva em 2003, conta que com a entrada do OGMO o ganho caiu e não valia mais a pena continuar trabalhando no Porto:

O ganho caiu como trabalhador, sendo que sou casado e tendo 2 filhos. Na qualidade de operador, com todos os cursos de marinha, não valia a pena continuar o trabalho. Tudo porque o OGMO entrou e mudou toda a situação.

O mesmo ocorreu com Cunha, estivador aposentado em 2004, atuando hoje como voluntário e gestor da Associação Beneficente dos Estivadores Aposentados, revelou que: “Comecei a ter dificuldades para garantir o ganho por meio das escalas feitas pelo OGMO. Ganharia menos trabalhando do que como aposentado”.

Tal trabalhador egresso é um dos aposentados entrevistados que compartilha a visão de que era melhor sair do Porto do que continuar na ativa. No início do processo de privatização, grande parte dos trabalhadores com idade avançada e com tempo de serviço temia por uma pior remuneração e situação de trabalho e, sendo assim optaram pela aposentadoria.

Mesmo que seja por afastamento temporário, o mesmo aconteceu com H. Silva, estivador vinculado aos operadores, que possui rendimentos de até R\$ 2.400,00, revelando outra face do motivo de egresso do sistema de trabalho do OGMO:

Apesar de ter bastante oferta no trabalho avulso, preferi atuar na rotina do trabalho mais seguro e garantido. Sai do trabalho avulso porque o ganho era irregular, apesar de haver meses que se tirava mais do que hoje atuando como trabalhador vinculado. Mesmo assim, eu dependia muito de dobras para ganhar mais e não podia fazer isso sempre.

Houve casos em que trabalhadores preferiram sair da condição de avulso, mesmo que este oferecesse uma remuneração maior. O problema, segundo o entrevistado, é que a condição estabilidade era o principal ponto para sua escolha de emprego. Portanto, muitos preferiram abandonar a condição de avulso, para trabalhar como vinculado a um operador portuário mesmo que o ganho fosse menor.

Além disso, outros fatores relacionados ao ganho do trabalhador que mais desestimularam o comparecimento do trabalhador no Porto é o fato dele precisar gastar com transporte e alimentação, sem a garantia de ganho.

Damasco, aposentado da estiva desde 1996, revelou que a oferta de trabalho ao TPA era tão baixa que era mais vantajoso se aposentar. Em suas observações, foi possível perceber que eram geradas dificuldades nas chamadas de trabalho, desestimulando o comparecimento dos trabalhadores:

Relativamente para o patrão está bom, mas para o trabalhador está ruim, se ganha mais como aposentado do que na ativa, quando um da ativa trabalha uma vez por semana está de bom tamanho. Hoje o avulso vai para o Porto, gastando dinheiro com transporte e alimentação e não tem garantia de trabalhar. Hoje, no Porto, os números são chamados e se o trabalhador não ouvir seu número perde a chance de trabalhar no dia. E de última hora, o OGMO pode alterar a chamada de ternos, daí o trabalhador volta para casa sem trabalhar. Se ele não aparecer vai ter que esperar dar a volta em todos os números até voltar a chance de acesso ao trabalho.

No entanto, o OGMO se defende alegando o fornecimento do vale-transporte e vale-refeição: “Há sim o repasse dos benefícios, como vale-transporte, vale-refeição na forma de cartões magnéticos. Eles preferem papelzinho, o que teriam que ser confeccionados cerca de 2.500 a 9.000 ao mês”.

Há muitos casos em que os trabalhadores decidem deixar o trabalho portuário por questões de saúde. Em entrevista com um trabalhador já aposentado foi revelado que a rotina do TPA é muito penosa, por ser uma atividade estressante, que requer esforço físico, com movimentos repetitivos, constantes e de alta intensidade.

Nesse sentido, David, estivador aposentado por tempo de serviço pelo INSS desde 2005, com renda de R\$ 2.000,00, pediu afastamento por problemas de saúde que afetavam sua visão e seu sistema cardiovascular, um ano antes de completar o tempo para aposentadoria.

Oliveira, estivador afastado por problemas de saúde desde 2004, como hipertensão, diabetes e problemas de coluna, contando hoje com um rendimento de aproximadamente R\$ 2.300,00, revelou que: “Afastei-me por problemas de saúde”.

Nesse sentido Ribeiro, estivador aposentado por tempo de serviço desde 1993, que possui rendimentos mensais de R\$ 919,00, revelou que:

Muitos daqueles que se afastaram da estiva foi provocado por problemas de saúde como hérnia, asma, problemas de visão, problemas de coluna, hipertensão e diabetes. Antigamente, o trabalhador portuário da estiva mantinha contato direto com materiais químicos contaminantes, eram exercidos esforços físicos extremos e sem cuidados de *EPIs*. Eu saí do Porto por problemas de bronquite asmática.

Um depoimento diferenciado levou a crer que muitos dos TPAs se mantêm ligados ao trabalho portuário como ativos, mesmo sem condições de saúde, aguardando o cumprimento do tempo para a aposentadoria. Tal situação oculta o

verdadeiro motivo de egresso do trabalho portuário, conforme Oliveira, estivador aposentado por tempo de serviço desde 1993, contando com rendimentos de R\$ 1.050,00 mensais: “Muitos dos aposentados com problemas de saúde resolveram pedir aposentadoria quando completasse seu tempo de serviço integral”.

Aqueles trabalhadores que recentemente se afastaram e se aposentaram por problemas de saúde, tendem a possuir uma melhor remuneração, contradizendo a impressão daqueles TPAs que saíram do Porto no início do processo de privatização, e que não acreditavam no atual sistema de trabalho.

Diante disso, o OGMO/SANTOS alegou que maioria dos casos de egressos causados por limitações físicas, estão ligados a problemas de audição, pulmonares, sanguíneos, ortopédicos e outros. Porém, a inaptidão de saúde não é definitiva, existindo a possibilidade do retorno. O trabalhador com problemas de saúde deve ir ao consultório médico público e ou particular, e quando estiver em condições de aptidão, ele volta à bateria de testes no *staff* médico que autoriza o reingresso no trabalho.

Outro fator encontrado no discurso de muitos trabalhadores refere-se à queixa do fato que o ambiente de trabalho não é mais o mesmo. Com a gestão da mão-de-obra realizada pelo OGMO, as mudanças alteraram o dia-a-dia dos trabalhadores, e os mais antigos consideram isso como um dos motivos que incentivaram suas saídas do trabalho portuário.

Muitos dos trabalhadores mais experientes e antigos passaram a se queixar não só pela nova forma de se inserir nas atividades portuárias, mas também pela maneira que passaram a ser tratados pelos colegas mais novos.

Amaro, aposentado da estiva desde 2003 e desempenhando atividades domésticas, declara: “O ambiente ficou ruim, não havia respeito, meus amigos foram

indo embora e os novos não respeitam”. Outro trabalhador, L. Farias, aposentado da estiva em 2003, revelou que o ambiente de trabalho não favorece o convívio do TPA mais antigo: “Eu estava com muita estafa, revoltado com o novo sistema de escala de mão-de-obra, ações de gestão do OGMO, e o ambiente de trabalho provocou um isolamento dos mais velhos”. Outro aposentado pela Estiva em 1999, A. Santos, demonstrou não gostar de conviver com os mais jovens: “Aposentei-me por tempo de serviço. Muita conversa por parte do OGMO que eu não concordava, não achava certo o que acontecia e o ambiente de trabalho com os jovens não era bom”. O mesmo ocorreu com Lima, aposentado da estiva, atribuindo a perda do costumeiro ambiente de trabalho à entrada do OGMO: “Era bem melhor que quando entrou o OGMO. Existiam mais trabalhadores e o clima era melhor, havia mais amizade e mais liberdade”.

Há trabalhadores egressos que possuem a idéia de que o trabalho portuário não mais privilegia o trabalhador idoso, e que as oportunidades estão voltadas apenas aos trabalhadores mais jovens, conforme revelou o estivador egresso Santana:

Houve muitas modificações. Com a entrada do OGMO mudou tudo. A estiva era boa quando escala era (câmbio, avançado e dobra), gerido pelo sindicato. O ambiente de trabalho hoje desestimula completamente os mais antigos.

Alguns dos trabalhadores reconhecem a ação do OGMO como uma estratégia para retirar os mais antigos, os quais não aceitam as exigências do novo sistema, que preferem manter os mais novos por serem menos exigentes e menos custosos em termos financeiros.

Souza, aposentado desde 1999, pelo Sindogeesp, apresentou tal percepção diferenciada dos demais trabalhadores entrevistados. Ele atribuiu o motivo da saída da mão-de-obra antiga por uma condição econômica, em que o OGMO substituiu a mão-de-obra por pessoas mais jovens para reduzir custos: “Era importante tirar os

mais antigos e manter os mais novos por ser mais barato”.

Há trabalhadores que possuem uma visão de que o OGMO e a iniciativa privada não estão totalmente preparados, ou não dispõem de condições ideais para atenderem as reivindicações da mão-de-obra portuária.

Apesar de o trabalhador portuário ter acesso a benefícios antes não oferecidos pelos sindicatos, o trabalhador não sente que suas expectativas são atendidas pelo OGMO, conforme revelou o Coelho, operador de empilhadeira aposentado desde 1993, que atualmente atua como gestor do Sindogeesp: “Hoje, o trabalhador é assistido pelo OGMO, por uma forma muito mais burocrática. Hoje não ouvem os trabalhadores como antigamente”.

Segundo o gestor do OGMO/SANTOS, é revelado que os trabalhadores não estão habituados com as novas normas, regras e diretrizes que incidem diretamente no trabalho, como por exemplo, a média de frequência do trabalhador na escalação, de onde as ações partem da execução.

Ainda, muitos trabalhadores atribuem ao fato de que os profissionais administrativos do OGMO deveriam ter conhecimento do que é o trabalho portuário na prática. O trabalhador aposentado da estiva, S. Silva, atuando hoje como pedreiro autônomo, declarou: “Com a entrada do OGMO bagunçaram mais, pegam um ‘chucro’ da rua e querem mandar nele para trabalhar como estivador e não dá certo. Hoje carregam um navio de qualquer jeito”.

Segundo Souza, maquinista aposentado pelo Sintraport, a iniciativa privada não disponibiliza boas condições de trabalho, no que diz respeito a instrumentos de trabalho:

Havia uma grande colaboração entre o pessoal das docas e estiva, havia mais camaradagem e entendimento. O clima de trabalho era melhor. A relação como patrão era muito boa, pois o patrão atendia mais nossas reivindicações como, por exemplo, a manutenção das aparelhagens portuárias.

No entanto, o empresariado, por meio do assistente da Hellmann World Wide Logistics do Brasil Ltda, revelou que:

Quando o Porto era apenas gerido pela CODESP a logística funcionava de maneira precária, e que os arrendatários e operadores passaram a investir em equipamentos, revitalizando os armazéns abandonados do 01 ao 39, aqueles que estavam sob administração da estatal, bem como os internos e no Saboó.

O distanciamento do OGMO na relação com a mão-de-obra é uma percepção muito recorrente entre os TPAs egressos. Mediante diversas opiniões dos trabalhadores, foi possível perceber um distanciamento entre trabalhadores e OGMO. Dessa maneira, muitos trabalhadores não valorizam a atuação do órgão gestor, bem como sua relação com o TPA e, conseqüentemente, não aceitam as ações do OGMO que modificam o dia-a-dia do seu trabalho. Um estivador recentemente aposentado, R. Silva, que atuou no Porto em 1953 até 2005, em seu depoimento desqualifica a atuação do OGMO:

Os sindicatos que faziam a escalação e a fiscalização do trabalho. O estivador reclamava e era atendido pela capitania. O OGMO não conhece nada da estiva, são muito teóricos e na prática nada daquilo existe.

O mesmo ocorreu com J. de Santos, estivador aposentado desde 1997, com 58 anos: “Hoje é uma verdadeira desordem. O pessoal que toma conta do Porto não entende nada de porto”.

O OGMO, como uma organização do Terceiro Setor, na visão dos trabalhadores egressos, não possui uma postura satisfatória no atendimento às suas reivindicações:

Nesse sentido, o trabalhador aposentado pela Estiva, A. Paulo, declarou: “O estivador tinha mais liberdade de trabalhar, de escolher trabalho e ganhava-se mais, podia-se negociar com o patrão, e o padrão de vida era melhor”.

C. A. da Silva, aposentado pela Estiva em 1997, possui uma mesma visão a respeito:

O trabalho era mais desenvolvido, o respeito era mútuo e bom em todo o ambiente, mesmo com os patrões. Quando a escala era pela estiva havia mais respeito e não com o OGMO, [...]. Hoje demora mais para tirar a parede de trabalhadores, mesmo com o novo sistema. Hoje o patrão não quer negociar, só quer levar vantagem.

Para os trabalhadores, depois que o OGMO assumiu, não é mais possível negociar com o patrão, e a relação entre tomador de mão-de-obra e trabalhador se tornou em algo frio e distante. Para os trabalhadores, o OGMO dá as ordens e o TPA não tem a quem reclamar.

Talvez, uma das maiores mudanças no trabalho avulso é a nova maneira de se inserir no trabalho portuário, que começou a ser disputado por empregos sob uma lógica onde a competição individual prevalece, e não mais no modelo antigo, baseado em relacionamentos. Assim sendo, a percepção de que as oportunidades de trabalho não estão sendo distribuídas conforme a época da gestão sindical foi revelada pelo estivador aposentado, J. E. Amaro: “Quando o OGMO entrou modificou muito o trabalho, colocou normas que não eram adequadas ao trabalhador, que se sentiu preso às novas exigências, com a gestão da mão-de-obra do OGMO”.

Com a mudança na escalação da mão-de-obra, aqueles que estavam acostumados com o sistema antigo se encontraram numa nova situação perante os colegas que não dispunham das mesmas oportunidades de empregos.

E. dos Santos, trabalhador avulso cadastrado afastado, que hoje atua como autônomo no transporte dos próprios trabalhadores portuários confirmou: “O trabalho era mais organizado e era o sindicato que nos pagava e dava o trabalho. Hoje o OGMO que comanda tudo em favor do patrão”.

O mesmo aconteceu com Fontes, que se aposentou da estiva em 2003, que também em seu discurso, apontou para um maior reconhecimento por parte dos trabalhadores sobre o antigo sistema de inserção ao trabalho promovido pelo sindicato:

O sistema de escalação gerava um rodízio (câmbio, dobra e avançado), que era mais justo e o OGMO alega que não. O que o OGMO alega é que havia um cartel entre os trabalhadores, mas era um sistema do próprio sindicato.

Nesse sentido, Cunha, apresentou a seguinte queixa:

A situação estava ótima, a distribuição do serviço era feita pelo sindicato, o regime (câmbio / avançado / dobra) era um sistema de rodízio para os melhores trabalhos. A quantidade de homens, de ganho e oferta de trabalho era maior. Havia equipes de 30 homens. Hoje não passa de 10 na composição. O OGMO é responsável. A ordem numérica desfavorece a necessidade de homens nas equipes. O sistema de numeração do OGMO não é democrático, porque alguns números são mais requisitados para os melhores trabalhos do que os outros números, que geralmente, são chamados para trabalhos menos valorizados. Quem estiver com os primeiros números ex: 1-100, sempre são chamados para os melhores trabalhos. O mesmo problema continua nesse sistema também. No sistema do sindicato, que era mais bem relacionado tanto com os mestres, bem como os trabalhadores, tinha mais acesso aos melhores trabalhos.

Ficou claro no discurso de E. Oliveira, aposentado pela Estiva em 1993, que os trabalhadores legitimavam a gestão da mão-de-obra por parte dos sindicatos: “O sindicato que tomava conta, ele tinha uma organização que era melhor ao trabalhador, dando liberdade de ação e ganhos melhores”.

Trabalhadores se queixaram da escalação e sua programação, ou seja, o novo sistema não possibilita ao trabalhador saber quando e para que tipo de trabalho ele está sendo requisitado. O TPA aposentado desde 1993, Goncalvez, motorista de empilhadeiras do Sindogeesp, declara: “O trabalho era normal, chegava-se na garagem, tinha vestuário, já sabia que haveria navios, conhecia-se o trabalho que seria feito”.

Por outro lado, há outros TPAs egressos entrevistados que têm uma visão positiva desse processo de mudança, reconhecendo avanços na gestão do OGMO e no processo de privatização do Porto, quanto ao aumento das oportunidades de trabalho, melhoria na assistência ao trabalhador e nos instrumentais de trabalho.

O motorista de carreta aposentado, Almeida, ligado ao Sindicato dos Transportadores, considera que a redução do quadro de trabalhadores em sua categoria abriu espaço para mais oportunidades de trabalhos e, atribuiu o aumento da qualidade da prestação dos serviços com a modernização:

Atualmente tem tudo para melhorar, na questão de emprego e modernização. Porque está melhorando a oferta de trabalho porque diminuiu o quadro. As aparelhagens modernas melhoram o serviço de todos em geral, quanto à segurança, rapidez, e etc. Quanto mais máquinas tiverem mais trabalho aparece. A privatização modernizou os equipamentos dos operadores, o que era da CODESP sucataou.

Avanços no atendimento das demandas dos trabalhadores também foram revelados. Segundo Souza, trabalhador portuário avulso afastado por problemas de coluna, que dispõe do Porto uma renda mensal de apenas R\$ 350,00, com apenas o primeiro grau cursado revelou:

Hoje o trabalho é melhor. O porto melhorou, está muito mais organizado, há mais fiscalização, com menos bagunça. Era muito desorganizado. Hoje o pagamento vem certinho. Antigamente não tinham uniformes e nem protetores. Hoje o trabalho é melhor, tenho visto muita gente melhorar. Antes quem ia de bicicleta, hoje vai de moto e ou de carro. Hoje ninguém passa na frente, só não trabalha quem não estiver presente ou não quiser.

Diante de tal depoimento, surge a dúvida: Será que tal trabalhador, por não vir de uma inserção do sistema antigo de mão-de-obra, veja novas oportunidades de trabalho no novo modelo de gestão do OGMO? Isso não contradiz os depoimentos de grande parte dos trabalhadores já citados? Talvez, pelo motivo de tal trabalhador dispor de baixa remuneração e baixo nível educacional, ele tenha a percepção de

que o OGMO esteja assistindo melhor o TPA ativo.

Outro depoimento que valoriza a presença do OGMO na gestão da mão-de-obra portuária aponta para avanços na assistência à saúde dos TPAs. Conforme Oliveira, estivador afastado por problemas de hipertensão, diabetes e problemas de coluna: “Hoje o OGMO oferece exames médicos necessários à nossa saúde, mas o resto não foi bom”. No entanto, o mesmo trabalhador faz críticas ao sistema de pagamento e controle da mão-de-obra: “[...] Hoje eles atrasam o pagamento, fazem advertências e punições de forma ditatorial. Há muitas irregularidades no OGMO”.

Para Rodrigues Alves, gestor Sindicato dos Vigias e aposentado de sua categoria, o Porto de Santos vem apresentando progresso, necessitando de cada vez mais investimentos quanto à infra-estrutura de acesso viário e, principalmente, à remuneração e benefícios oferecidos aos TPAs:

O porto está se modernizando, alcançando avanços, na era da informática tem que atualizar tudo aos poucos, mas falta espaço para caminhão e carga. Para os trabalhadores a situação melhorou, todos recebem vale-transporte, atendimento médico e vale-refeição.

Dentre os depoimentos levantados, surge uma visão crítica a respeito do sistema antigo e sobre a forma de como funcionava o acesso ao trabalho portuário. E, justamente tal discurso provém do TPA entrevistado mais novo, o funcionário público Pinho, com curso superior completo, estivador cadastrado sazonal, retirado do ofício temporariamente por problemas judiciais que invalidaram o processo seletivo da primeira turma de estivadores da sacaria, revelou em sua opinião:

Sou a favor do ponto eletrônico e acabar com o cavalo. Dessa forma quem gosta ou precisa trabalhar vai ser favorecido e valorizado, ainda existe a indústria da estiva, em que encaixam os amigos, colocam cavalos, agora isso não irá acontecer mais. A estiva é arcaica, a mentalidade é hereditária e não acompanham o desenvolvimento.

Provavelmente, tal trabalhador, por possuir todas as condições físicas e culturais

favoráveis ao novo sistema de trabalho, reconhece nisso uma vantagem mediante os mais antigos, caracterizando uma postura de competição entre os trabalhadores.

Portanto, o motivo predominante para a saída da maior parte dos TPAs das atividades de trabalho, foi a aposentadoria por tempo de serviço. Entretanto, outros motivos estão associados à decisão da saída do Porto.

Em épocas de mudanças, o clima de insegurança quanto ao futuro pesou para os TPAs. Muitos trabalhadores acharam o momento certo para pedir as contas, uma vez que, possuíam condições favoráveis para essa decisão, como por exemplo: tempo de serviço para aposentadoria integral e incentivo por parte do Plano de Desligamento Voluntário. E, atualmente, os mesmos motivos são freqüentes, uma vez que se paga um considerável valor indenizatório, segundo o gestor do OGMO/SANTOS: “O TPA só sai aposentado pelo Plano de Desligamento Voluntário, o que significa uma indenização de R\$30.000”.

Muitos trabalhadores que tinham tempo suficiente para a aposentadoria, também carregam dentro de si, um ressentimento quanto à perda do poder por parte dos sindicatos, motivo este que se apresentou como o segundo mais freqüente. Considerando que eles seriam comandados por meio de uma organização desconhecida naquele momento de transição, muitos trabalhadores não sabiam o que os aguardava no futuro.

Com a entrada do OGMO, os trabalhadores se queixam da diminuição dos ganhos, fator fundamental para manter a atividade portuária atrativa. Os TPAs mais antigos, são suscetíveis à atual remuneração. Muitos ainda tendo que sustentar suas famílias, outros simplesmente se sentem desvalorizados em detrimento dos rendimentos que ganhavam no passado. Há trabalhadores egressos que também obteriam rendimentos maiores quando aposentados. Por outro lado, os rendimentos

atuais parecem mais interessantes para os TPAs mais jovens e aos trabalhadores que não estavam bem inseridos no sistema de trabalho avulso, fazendo com que o TPA optasse pelo trabalho vinculado com o operador.

Alguns TPAs apresentaram a percepção de que quando tinham que se dirigir ao Porto, na esperança de encontrar um emprego e não poder contar com essa garantia, somado ainda às despesas de deslocamento e alimentação sem o incentivo do empregador, representava um obstáculo para o acesso ao trabalho, independentemente, se ele é registrado ou cadastrado.

Os TPAs que saíram por motivos de saúde, apresentam um nível de rendimentos mais equilibrado, e em seus discursos nada associado ao ganho foi identificado. Muitos dos egressos que saíram por tal motivo, aguardaram o tempo integral de aposentadoria. Outros que não apresentavam condições satisfatórias, tiveram que pedir afastamento temporário ou sair por problemas de saúde.

Apenas uma minoria saiu por abandono. Segundo informações obtidas com o gestor do OGMO:

Se dentro de o período de 90 dias, o TPA não comparecer, ele perde o emprego, conforme Lei internacional da OIT (convenção 137, recomendação 145). Mais de 2100 perderam o emprego por causa do não comparecimento. O maior motivo disso é porque há TPAs, como por exemplo, os conferentes, que em geral, desempenham outras profissões como médicos, dentistas, taxistas, policial, e até mesmo, jogador de futebol. E isso há nas outras categorias também.

É interessante notar que apenas 3 trabalhadores entrevistados admitiram sair por tal motivo.

Inerentes ao motivo do egresso pela aposentadoria por tempo de serviço e pela insatisfação com a entrada do OGMO, existem as queixas relacionadas às mudanças no ambiente de trabalho portuário. Os TPAs mais antigos, se queixam também da falta de respeito por parte dos mais jovens, que aproveitam para se

adaptarem às novas regras de trabalho como vantagem competitiva no acesso ao trabalho portuário. Assim sendo, muitos trabalhadores antigos se sentem desvalorizados e optam pelo egresso do porto.

Nesse contexto de insatisfação com a gestão da mão-de-obra, o TPA também percebe a falta de aproximação do OGMO com os trabalhadores. Nota-se que há uma falta de compreensão generalizada por parte dos TPAs mediante às ações de gestão do OGMO, sendo que apenas os trabalhadores mais novos e TPAs inseridos nos corpos diretivos dos sindicatos e associações de classe possuem uma melhor compreensão do processo de privatização. Ao que parece, tanto o OGMO, como as organizações que atuam com as demandas da mão-de-obra portuária, não possuem uma comunicação mais próxima com o trabalhador.

Boa parte dos trabalhadores se queixa também da impossibilidade de negociar com o patrão e não reconhecem o OGMO como uma organização legítima. Contudo, todas as medidas e ações que incidem sobre a gestão da mão-de-obra, não dependem da aprovação dos trabalhadores e dos sindicatos, comprovando um distanciamento entre as partes.

Conforme menciona o gestor do OGMO: “queremos que o TPA trabalhe com segurança, que sua presença no Porto esteja de acordo com a Lei e às exigências do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), bem como da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), e até mesmo, dos próprios operadores”. Caso isso não ocorra, é bem possível que o OGMO seja autuado e, conseqüentemente, provoque um passivo trabalhista. Porém, a antiga cultura do trabalhador portuário bloqueia o reconhecimento das mudanças feitas pelo OGMO.

Nem todos os trabalhadores apresentam apenas insatisfação sobre a gestão da mão-de-obra. Alguns reconhecem os benefícios desse processo de mudança, no

entanto, são visões que acompanham algum teor crítico.

4.2 – TREINAMENTO: A PERCEPÇÃO DO TRABALHADOR EGRESSO

A percepção dos TPAs egressos quanto à necessidade de treinamentos, é um ponto significativo na relação com o OGMO. O fim do monopólio da mão-de-obra e de todo o poder que os trabalhadores exerciam no Porto, por meio de seus sindicatos, não foi suficiente para dissolver a cultura portuária, e nem mesmo, para modificar o comportamento dos TPAs mais antigos.

Neto & Ventilari (2000) e Zotto (2002) afirmam que os trabalhadores portuários avulsos estavam habituados a trabalhar sob um regime tradicional, sem condições para assimilarem as mudanças provocadas pelo processo de privatização. Até mesmo, aproveitavam o sucateamento das instalações portuárias para justificarem sua importância nos processos produtivos.

Os trabalhadores estão passando por um processo de redefinição de conceitos e identidade mediante a gestão da mão-de-obra portuária. Entretanto, há outros fatores que desestimulam os trabalhadores na busca de treinamentos e reciclagem de seus conhecimentos e competências. Fatores como capacitação e treinamento, capacidades físicas e de saúde, tempo de serviço, e até mesmo, recursos financeiros destinados ao deslocamento do trabalhador à chamada de trabalho no Porto, contam como necessários às expectativas desses trabalhadores.

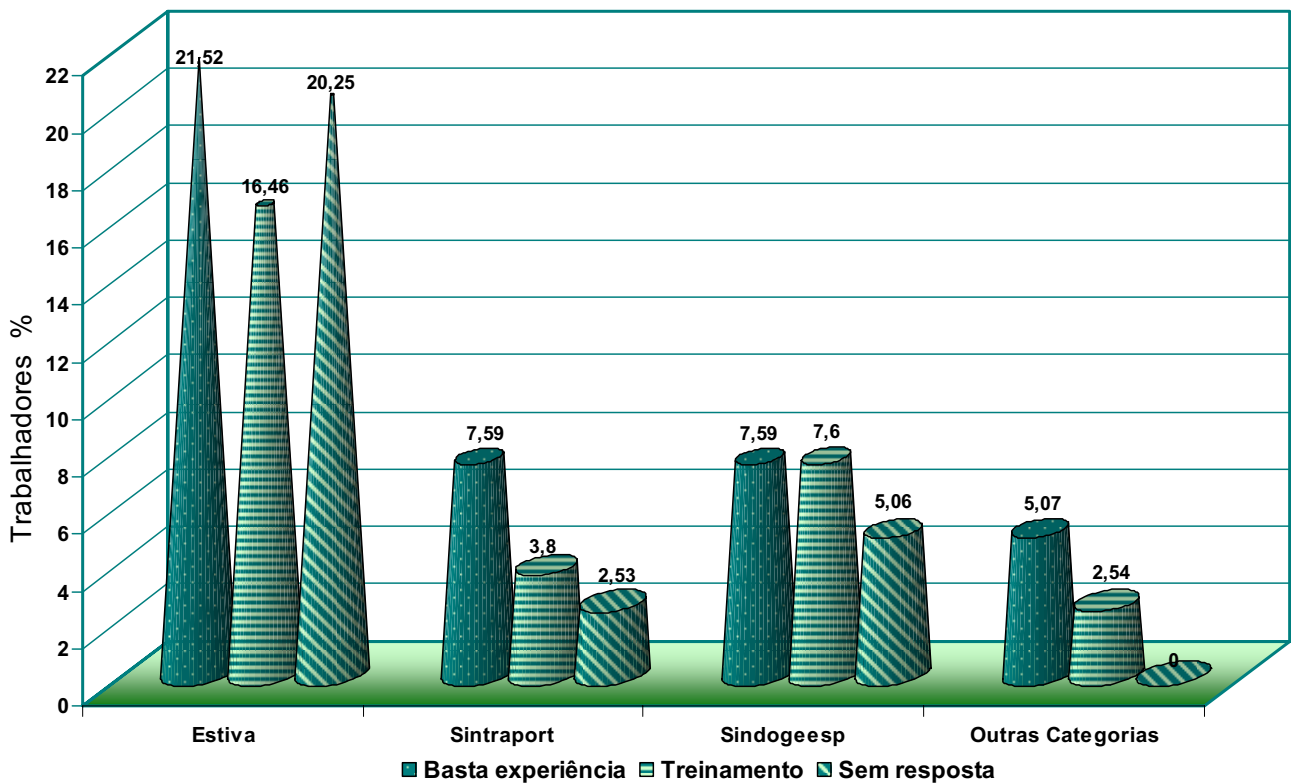
A análise da Tabela 19 e do Gráfico 19 demonstra que apenas 30,40% dos trabalhadores portuários participaram de treinamentos para desempenharem suas funções profissionais, sendo que a maioria deles (41,76%) valoriza apenas a aprendizagem do ofício por meio da experiência.

TABELA 19 – Participação de treinamento para uma função por categorias de trabalhadores portuários

Participação de treinamento para uma função	Categoria de trabalhadores portuários				TOTAL
	Estiva	Sintraport	Sindogeesp	Outras Categorias	
Basta experiência	17	6	6	4	33
%	21,52	7,59	7,59	5,06	41,76
Experiência e treinamento	13	3	6	2	24
%	16,43	3,8	7,6	2,54	30,40
Sem resposta	16	2	4	-	22
%	20,25	2,53	5,06	-	27,84
TOTAL	46	11	16	6	79
%	58,23	13,92	20,25	7,60	100,00

Fonte: dados da pesquisa.

GRÁFICO 19 – Participação de treinamento para uma função por categorias de trabalhadores portuários



Fonte: dados da pesquisa.

Analisando a Tabela 20 e o Gráfico 20, dentre os TPAs egressos com rendimentos de R\$ 1.001,00 a R\$ 1.500,00, 17,73% declarou que basta experiência

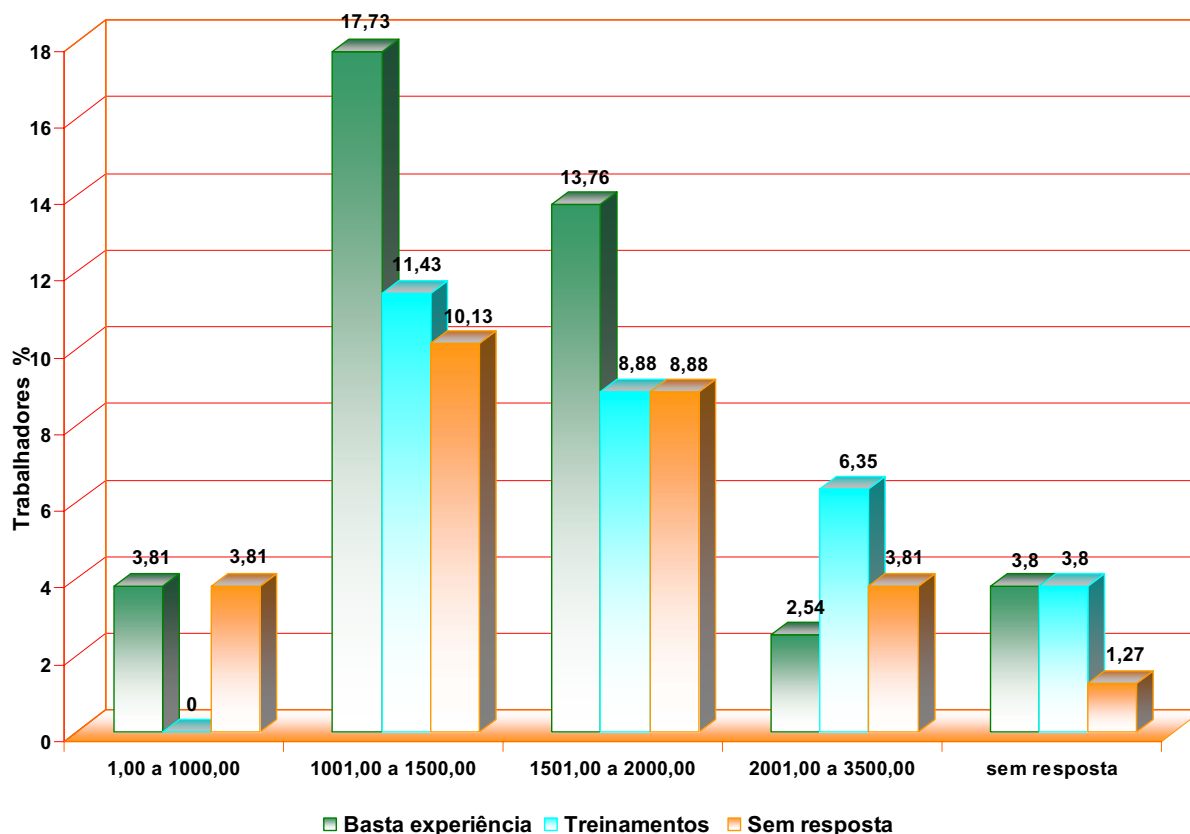
para exercer as atividades portuárias, a mesma tendência observou-se nas demais faixas de rendimentos. Aqueles TPAs que declararam valorizar o treinamento, apresentaram também uma tendência decrescente quanto ao ganho. Aqueles que recebem maiores rendimentos são os que valorizam o treinamento com a experiência.

TABELA 20 – Participação em treinamentos por rendimentos

Participação em treinamentos				
Faixas de Rendimentos	Basta experiência	Experiência e treinamento	Sem resposta	TOTAL
1,00 a 1000,00	3	-	3	6
%	3,81	-	3,81	7,62
1001,00 a 1500,00	14	9	8	31
%	17,73	11,43	10,13	39,29
1501,00 a 2000,00	11	7	7	25
%	13,76	8,88	8,88	31,52
2001,00 a 3500,00	2	5	3	10
%	2,54	6,35	3,81	12,7
sem resposta	3	3	1	7
%	3,8	3,8	1,27	8,87
TOTAL	33	24	22	79
%	41,64	30,46	27,9	100,00

Fonte: dados da pesquisa.

GRÁFICO 20 – Participação em treinamentos por rendimentos



Fonte: dados da pesquisa.

A análise da participação em treinamentos revelou que há um grupo de trabalhadores que valoriza os treinamentos, sendo que a maioria é formada por TPAs que atuavam com equipamentos. Uma parcela de TPAs também valorizou os treinamentos realizados no âmbito portuário o que favoreceu o acesso a nova colocação no mercado de trabalho.

Coelho, afastado das atividades portuárias por estar dirigindo o Sindicato do Sindogeesp, declarou ter participado de todos os cursos oferecidos pelo OGMO, para exercer atividades em que requer conhecimentos técnicos e tecnológicos: “O dia-a-dia me deu experiência para lidar com o trabalho. Fiz todos os cursos do OGMO para operador de guindaste”.

Rocha, aposentado do Sindogeesp desde 1998, declarou: “Na década de 80, participou de diversos cursos de sindicatos/conferencias. Como TPA possui a maioria dos cursos da CODESP e do OGMO/DPC”.

Para o trabalhador Pinho, fazer um curso oferecido pelo OGMO foi importante para sua atuação como estivador da sacaria sazonal: “Tive em curso teórico para trabalhar na sacaria sazonal do porto, mas esse trabalho se aprende mesmo na ‘raça’”.

Um outro trabalhador, Silva Jr., valorizou os trabalhadores que tiveram treinamento fazendo a seguinte comparação:

Antigamente, a categoria era muito fraca em estudo, qualquer pessoa sem preparo poderia exercer o trabalho portuário, todos aprendiam na “raça”, diferente da COSIPA e Petrobras, onde todos passavam por testes.

Aqueles que consideram apenas a experiência como fator preponderante para exercício do trabalho, apresentam uma visão negativa a respeito do treinamento. Nesse sentido, o TPA egresso E. Junior foi um dos trabalhadores que valorizaram apenas a prática: “Fiz apenas um teste do OGMO, o que aprendi foi tudo

na prática e a olho nu”. E. Santana compartilhou a mesma opinião: “Nunca precisei de treinamento para trabalhar na estiva”.

A partir do depoimento do trabalhador egresso Cunha, foi possível perceber que a maneira de encarar o trabalho braçal e o administrativo é pelo mesmo lado prático e operacional: “Não há necessidade de treinamento. Já sei tudo sobre a Estiva. [...], meu papel é político, e os trabalhos administrativos são relativamente simples”.

O mesmo ocorreu com Silva Jr., trabalhador aposentado do Sintraport, que possui o ensino fundamental completo e 8 cursos técnicos, e atuou como gestor sindical, que apesar de ter valorizado trabalhadores com treinamento, noutro momento, ele apresentou o seguinte comportamento: “Nenhum. Tudo que aprendi como gestor sindicalista obtive através da vontade própria. A maioria dos cursos técnicos que fiz, pouco serviu nas atividades portuárias”.

E, o mesmo ocorreu com o trabalhador egresso do Sintraport, Santana, que atuou como torneiro mecânico e motorista de máquinas, afirmando que tais atividades não precisam de treinamentos, e como gestor sindical, sua compreensão é a mesma: “Não precisei de treinamento, pois isso se aprende no dia-a-dia, pois se trata de política”.

Teixeira vigia portuário aposentado desde 1999, com ensino fundamental cursado, revelou em seu depoimento que a cultura portuária do não treinamento acontece, até mesmo, nas cooperativas de trabalhadores portuários, onde a contratação da mão-de-obra reproduz a forma tradicional: “Apesar de ser a favor de treinamento na cooperativa, o pessoal ainda contrata no ‘laço’, sem qualquer seleção e qualificação”.

Outros trabalhadores, por não compreenderem a necessidade dos treinamentos, uma vez que acreditavam saber tudo a respeito do trabalho de estivagem, conforme o caso do trabalhador C. Rodrigues, que possui o ensino fundamental: “Não tive mais nenhum treinamento. Não tive interesse. Não foram oferecidos cursos que agregavam novos conhecimentos. Eu conhecia praticamente todo o trabalho da estiva”.

O trabalhador aposentado Serradas, aposentado em 2005, se recusou a fazer treinamentos do OGMO, pois afirmou que seus direitos de trabalho já estavam adquiridos e que não seria a falta de um treinamento que o impediria de trabalhar: “Nunca tive treinamento do OGMO, sempre fiz os cursos pelo sindicato. Eu não fiz por direito adquirido”. Outros, por não aceitarem o OGMO, fizeram questão de responder que treinavam pelas instituições de suas épocas. J. de Santos, estivador aposentado desde 1997, com ensino médio cursado: “Nunca fiz curso pelo OGMO, só pela Capitania dos Portos, como o curso de guincho de bordo”. Silva, trabalhador egresso do Sindogeesp, com ensino médio cursado: “Foi dentro da CODESP e DOCAS que eu fui aprendendo”. A. Filho, também do Sindogeesp: “Não estou trabalhando e não fiz treinamento pelo OGMO. Na época dos cursos eram as DOCAS e a CODESP onde eu aprendia com a turma”.

Além dos motivos do não entendimento da participação em cursos e da não aceitação do OGMO, muitos dos TPAs que estavam para pedir a aposentadoria integral, resolveram não participar dos cursos oferecidos pelo OGMO, como ocorreu com o trabalhador egresso A. Paulo: “Nunca participei de treinamentos do OGMO, porque não ia me acrescentar nada e eu já estava para sair”.

O trabalhador N. Filho é um dos estivadores que valorizou o treinamento, mas não os oferecidos pelo OGMO. Segundo o trabalhador, os idosos têm preferência

aos treinamentos, porém, declara que não é vantagem alguma participar de tais cursos, pois os mesmos não contribuem para uma melhor inserção do trabalhador cadastrado e ou aposentado retornado:

Fiz curso de empilhadeira pela Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM) quando era antes do OGMO. O OGMO dá preferência ao idoso em seus cursos, porém não me interessa. Não faz sentido um cadastrado fazer curso se ele não tem acesso ao trabalho.

No depoimento do estivador egresso pelo PDV, Moraes, com o ensino fundamental cursado e motorista autônomo que faz o transporte dos TPAs ativos entre o local de trabalho às suas residências, revelou que os treinamentos disponíveis não contemplam todas as categorias profissionais, e seus trabalhadores: “Existem treinamentos para outras atividades só que não é para todas, e é para alguns, embora o sistema precise de poucos. E os que não precisam, eles descartam”.

O mesmo ocorreu com o estivador aposentado desde 1999, B. Santos, ensino médio: “Nunca participei de treinamentos oferecidos pelo OGMO porque não nos chamavam”.

No entanto, outra parcela de TPAs egressos, se queixaram de encontrar uma recolocação no mercado, exercendo uma atividade considerada inferior ao trabalho portuário. Santos Filho, declarou que apareceram cursos de lixeiro e isso ninguém queria fazer. Isso significa que o trabalhador portuário não aceita trabalhos que podem representar sua desqualificação: “Não participei de cursos. Não tive interesse, pois cursos de lixeiro, de empilhadeira não prestavam. Isso é uma desvalorização do ser humano”.

O aposentado P. Ribeiro desde 1993, com ensino fundamental cursado, se queixou de que para a atividade que ele se inseriu após a saída do Porto, não tem

necessidade de qualquer tipo de curso: “Ajudante de cozinha não tem o que aprender, lava prato e etc”.

Foi possível notar que se o ofício requer conhecimentos técnicos e tecnológicos, o TPA tende a valorizar os cursos, pois é esperado que uma pessoa não consiga operar inicialmente uma aparelhagem tecnológica, sem ao menos um preparo inicial.

Os trabalhadores que conseguiram inserção em trabalhos fora do Porto valorizaram a importância do treinamento para a aprendizagem do novo ofício. Esses trabalhadores encontraram uma resposta ao desemprego descobrindo uma maneira de continuar ativos, mesmo que seja no mercado de trabalho, desempenhando outras atividades. Mas, também, há a outra face de quem obteve treinamento e experiência em atividades trabalhistas anteriores ao trabalho portuário.

Por outro lado, um outro grupo de TPAs egressos apresentaram a percepção de que o OGMO deixa a desejar no atendimento das expectativas do trabalhador, não oferecendo cursos que vão de encontro com os dos trabalhadores, quais sejam para melhorarem suas habilidades ou adquirirem novos conhecimentos a serem aproveitados no mercado de trabalho.

Como a maioria dos trabalhadores egressos é formada por idosos, muitos aguardavam a conclusão do tempo de serviço, não tendo qualquer importância, os cursos de reciclagem e de certificação das habilidades de trabalho. Outros, por acreditarem conhecer tudo sobre sua atividade profissional, não consideravam necessário o comparecimento nos cursos oferecidos pelo OGMO. Um trabalhador que já está acostumado a exercer determinadas funções e a conviver num ambiente de trabalho em que a cultura privilegia a prática tende a considerar os cursos como

um retrocesso mediante toda experiência acumulada ao longo dos anos de serviços prestados.

Muitos, apesar de valorizarem os treinamentos mas não o admitirem, não consideram legítima a ação do órgão gestor, reconhecendo apenas os cursos oferecidos por instituições que atuavam na época da administração da CODESP. Outros trabalhadores egressos declararam que o OGMO não os chamava para fazer os cursos. Houve também TPAs egressos que não ficaram satisfeitos com a nova colocação no mercado por não terem feito cursos que os preparassem para melhores possibilidades, sendo que os mesmos estavam sendo oferecidas pelo OGMO.

Ao que parece, a percepção dos TPAs entrevistados é a de que não há, hoje, um direcionamento claro e definido quanto à gestão do trabalho portuário avulso e, nem mesmo no futuro o Porto terá, mediante aos processos de mudanças que vem se passando nos últimos anos.

Não se sabe ao certo, por parte dos egressos, quais seriam as ameaças e oportunidades do mercado de trabalho avulso em Santos e região, e a percepção dos TPAs egressos é de que o OGMO/SANTOS possui pouca preocupação em satisfazer as necessidades da mão-de-obra, apesar de a organização apresentar uma contínua inovação no atendimento das demandas do trabalho portuário avulso.

Para os TPAs, outro problema identificado na gestão do trabalho portuário é a de que o OGMO veio apenas para atender os interesses da iniciativa privada. Por outro lado, revelou-se também, que uma parte dos TPAs egressos não possuem conhecimentos das ações do OGMO/SANTOS, ou que pelo menos por algum motivo, não querem reconhecer. Apesar disso, considera-se que há um nível razoável de conhecimento sobre a tendência do trabalho portuário avulso.

Antes da privatização e da entrada do OGMO, o ambiente de trabalho dos TPAs representava a união, a força e o corporativismo sindical, fatores que lastreavam as relações entre porto e trabalhador.

4.3 – PERSPECTIVAS DO FUTURO NO TRABALHO PORTUÁRIO

Neste item, são abordadas as expectativas sobre o processo de privatização do Porto de Santos.

A Tabela 21 revela a opinião dos TPAs por faixa etária quanto o aumento das oportunidades do trabalho portuário mediante o processo de privatização. Trabalhadores que crêem num melhor futuro para a geração de empregos no Porto representam 40,64%, destes 20,32% possui 60 anos ou mais. Entretanto, os trabalhadores que não acreditam na melhoria de oportunidades de trabalho no Porto de Santos constituem a maioria, ou seja, 56,82%. E destes, 31,42% possui de 50 a 59 anos.

TABELA 21 – Trabalhadores portuários que acreditam num aumento das oportunidades portuárias por idade

Trabalhadores portuários que acreditam num aumento das oportunidades portuárias	Faixas etárias			TOTAL
	30 a 49	50 a 59	60 e mais	
Sim	4	12	16	32
%	5,08	15,24	20,32	40,64
Não	6	25	14	45
%	7,62	31,42	17,78	56,82
Sem resposta	-	1	1	2
%	-	1,27	1,27	2,54
TOTAL	10	38	31	79
%	12,7	47,93	39,37	100,00

Fonte: dados da pesquisa.

Na opinião da maioria dos TPAs egressos do Porto, a privatização surgiu, principalmente, para beneficiar a iniciativa privada gerando maiores receitas com a redução do quadro de trabalhadores.

Apesar de um grupo de TPAs egressos acreditarem que é preciso modernizar o porto mediante a privatização, também afirmam que é a iniciativa privada que está se beneficiando desse processo. Nesse sentido, é que uma entrevista diz “que a modernização melhora para o patrão”.

Outros trabalhadores possuem visão diferente, ou seja, de que o Porto de Santos está sendo modernizado para atender os aumentos das demandas do fluxo internacional de mercadorias, mas enfatizam que quem se beneficia é a iniciativa privada. Um entrevistado diz que “o avanço muito grande com a tecnologia proporcionou modernização nos processos de trabalho, melhorou a rapidez da importação e exportação do produto, favorecendo o apenas operador”.

Nesse sentido, alguns trabalhadores percebem que a Lei dos Portos é umas das principais causas dos ganhos empresariais, conforme declara N. Ferreira:

A Lei deveria ter sido feita para provocar melhorias para os 2 lados (operadores e trabalhadores). Porém, só os operadores estão crescendo. Nem mesmo com as medidas compensatórias foi suficiente para promover melhorias equitativas. A privatização só favorece empresas.

Outro grupo de trabalhadores, também compreende que a privatização e a modernização do porto são necessárias, porém, enfatizam que a situação dos trabalhadores piorou, apesar de Veiga, declarar que a modernização portuária trás progresso ao trabalho, em contrapartida, o trabalhador paga pelo preço, sofrendo redução no quadro de mão-de-obra e na remuneração:

A modernização cada vez melhora o trabalho portuário, porém, gera o desemprego tanto em quantidade de força de trabalho, bem como financeiramente (remuneração). Para o trabalhador não trouxe benefício nenhum. Apesar dos 3% de aumento em 2005, pouco significa na nossa vida. O lucro é só para o patrão. Hoje tudo é no maquinário e cada vez menos a necessidade de trabalhadores no transporte de cargas. E com isso o desemprego aumenta, porque eles precisam cada vez menos de nós. Acredito que março para cá, cerca de 120 estivadores já saíram do sistema.

O mesmo ocorreu com o trabalhador Silva:

Tem tudo para ter um desenvolvimento especial, falta o calado (dragagem) e tem grande extensão. É importante a privatização desde que gere empregos, a privatização gera ganhos para o patrão, pela perda dos trabalhadores. O lucro deles está na redução da mão-de-obra, porque não há onde ganhar em cima das mercadorias e etc.

O trabalhador C. de Paulo, aposentado em 1997 pelo Sintraport, reconheceu a modernização como algo necessário. Ele também relembra a época em que ocorreu o início do processo de privatização, demonstrando uma grande indignação com o que fizeram com o trabalhador, e ainda, revelou que não há tantas oportunidades de trabalho como antigamente:

A privatização e a modernização é algo necessário, porém, não foram negociadas com os trabalhadores. Tais mudanças não atenderam nossas expectativas. Não tivemos opção e nem preparo para absorver tais mudanças. E mesmo com os sindicatos, o esforço foi em vão, porque o Estado e o empresariado estavam irredutíveis. Tal mudança não foi interessante para a categoria da estiva, nos colocaram o discurso de redução de trabalho, e hoje sobra pouca oportunidade, apenas para o açúcar (sacaria).

Ainda, um outro grupo de trabalhadores percebeu que o processo de privatização beneficiou a iniciativa privada, mas que não houve modernização.

E isso é apontado principalmente pelos aposentados. J. Oliveira, trabalhador aposentado da Estiva em 1993, que revelou um ressentimento quanto à atual situação. Ele reconheceu o Porto como uma etapa muito especial em sua vida, associado à sua família. Porém, ele deixou claro que o discurso da modernização não trouxe quaisquer benefícios ao trabalhador portuário:

A época de trabalho no Porto foi uma coisa boa. O porto criava meus filhos, dava tudo, e depois do Collor entregaram tudo de mão beijada para a iniciativa privada. A modernização foi só promessa, todas as melhoras prometidas não foram atendidas, nem há banheiros no cais. Prometeram indenizar e não fizeram. É obrigatório indenizar quando o trabalhador sofre transição de uma empresa para outra.

Quanto à modernização tecnológica nos Portos, Fonseca relatou que o Porto está sendo governado por organizações com deficiências jurídico-contábeis, e isso reflete num baixo desenvolvimento econômico do Porto. Ainda, ele revelou que os navios que aportam em Santos para carregar o açúcar, não são modernos e nem seguros:

O Porto poderia estar numa situação melhor, foi privatizado de uma forma desigual. Houve facilitação nos arrendamentos e teve melhorias mínimas quanto à tecnologia, e o Governo vendeu à Santos/Brasil, aos fundos de pensão e à Libra que já está devedora da área arrendada. A CODESP está devendo também no INSS, com passivo trabalhista e etc. Os navios, em sua maioria, são de porte *Standard*, com mais de 15 anos de uso, de 5 à 10 mil dólares diários. Se forem utilizar tais navios para carregar açúcar, teríamos que pagar para exportar. Esses navios eram de brasileiros que mal conseguiam sustentar o navio, e estão sendo leiloados às empresas estrangeiras. Esses navios pirangueiros só entram em portos de países em desenvolvimento, e causam acidentes, mortes e etc.

Quanto aos investimentos na zona do Porto de Santos, David, estivador aposentado em 2005, declarou que a privatização em áreas arrendadas não está resultando na modernização dos Portos, porque “os investimentos do Porto estão fragmentados. Apenas onde o operador atua há investimentos. O porto público está parado. Derrubaram armazéns e nada mudou”.

Na mesma direção, outro trabalhador diz que:

A privatização do porto beneficiou as empresas terceirizadas e a tendência é cada vez mais privatizar e cercar o Porto. O que era área Federal está cercada por muros de empresas particulares, que podem ficar ali por mais de 30 anos, praticamente sendo donos. Como dividiram o porto em várias empresas, cada um paga de um jeito, cada um manda de um jeito, enfraquecendo o trabalhador e sua união na força.

Outro entrevistado, Correa, revelou que para modernizar é preciso assistir o TPA, oferecendo não apenas maquinários mais sofisticados, mas principalmente, maiores e melhores oportunidades de trabalho. Tal trabalhador compreende que os empregos gerados pelo Porto, pouco contribuem para a economia da cidade de

Santos, fato que se agrava ainda mais na medida em que o número de operadores está diminuindo:

Teria que aumentar, modernizar não significa desempregar, modernizar é dar oportunidade a todos trabalhadores e empresários, onde todos ganham. Se o trabalhador não ganha, não há dinheiro para movimentar a cidade, como é o Centro Velho hoje, abandonado. É o dinheiro do aposentado que sustenta a cidade de Santos. O dinheiro do porto passa direto para os grandes monopólios internacionais, a cada dia há menos operadores, está virando um monopólio, a NEDLLOYD está sendo incorporada pela MAERSK, e a cidade não recebe nada.

Finalmente, há um grupo de trabalhadores que afirmou não haver privatização e nem modernização. “A modernização não existe para o trabalhador. Desenvolvimento é cultura para o trabalhador e isso não existe na Lei e nem no Porto”. O entrevistado A. Filho tem a opinião de que hoje o porto é: “[...] uma porcaria. Não tem manutenção descente nos guindastes e quem ganha e só o empresário”.

Outro aposentado Santana, atuando como maquinista de manobras do Sintraport, afirmou que “no porto não houve privatização. Continua sendo da União. O que houve foi um arrendamento de algumas partes do porto. Ninguém comprou nada, nada foi vendido”.

Entretanto, a visão não é só negativa, pois há trabalhadores que acreditam num futuro melhor para o Porto e à sua mão-de-obra. Esses TPAs possuem a opinião de que o Porto está melhorando com as mudanças que estão ocorrendo em decorrência do processo de privatização.

Portanto, a visão do trabalhador, de certa maneira, reconhece que é preciso privatizar para atrair melhorias na infra-estrutura portuária, porém, parte dos trabalhadores enfatizou em seus discursos, que estão sendo excluídos desse processo. Eles, em sua maioria, apresentaram baixas expectativas quanto ao

aumento de oportunidades de trabalho para os TPAs que continuarão atuando no Porto.

Há trabalhadores que compartilham da opinião de que o processo de privatização, bem como a modernização tecnológica é uma tendência irreversível. A substituição de trabalhadores por máquinas e aparelhagens é algo inevitável no trabalho portuário, independentemente, da categoria em que atua, seja ela caracterizada pelo trabalho braçal e ou técnico.

Não apenas a modernização, mas principalmente, a atuação do OGMO aparece como mediador dos interesses da iniciativa privada reduzindo a participação da mão-de-obra, segundo eles, em detrimento da eficiência da produção portuária. Os trabalhadores se queixaram da redução dos ganhos, pois eles não participam como antigamente nas receitas geradas pelo fluxo de mercadorias. Por isso, suas expectativas são de desemprego se nada for mudado.

Para muitos trabalhadores, a modernização significa melhorar as condições de trabalho, mas esse processo não pode ser feito em detrimento dos trabalhadores. Para isso acreditam que os ganhos da privatização devem ser redistribuídos com os trabalhadores. Ainda se queixaram que as promessas não foram cumpridas com a mudança, e que nenhuma medida compensatória foi feita. Dizem que apenas privilegiam os interesses dos arrendatários, dos operadores e do governo. O trabalhador se sente intimidado e indignado com a divisão do Porto em várias áreas cercadas para receberem a instalação das empresas. E ainda, tais empresas pouco contribuem para o desenvolvimento da economia das cidades em que o Porto está instalado.

Outros trabalhadores, inconformados com a atual situação, relutam até hoje em reconhecer que o Porto está sendo privatizado. Uma minoria reconhece que o

Porto é propriedade da Federação, e que por isso, não foi privatizado, apenas concedida à exploração.

Também, nos depoimentos dos TPAs egressos é explicitado a significação da convivência com o porto. Conforme o trabalhador E. Junior “tudo o que consegui foi por causa do porto” e ainda, o P. Filho “o porto foi toda a minha vida e da minha família”. Nesse sentido, a identidade do trabalhador portuário está explícita no discurso e na realidade cotidiana do trabalhador. O porto representou muito mais que o trabalho, uma garantia de renda. O porto deu sustento, deu pertencimento, deu visibilidade não apenas ao trabalhador, mas à sua família com o suporte que os vínculos do trabalho possibilitaram. Pode-se dizer, também, que o discurso é, em parte, saudosista de um passado onde o trabalho era abundante, onde as oportunidades não expunham os trabalhadores às perdas e dificuldades que vivenciaram após as mudanças do porto.

Além do saudosismo, há um discurso de otimismo, onde se diz que as oportunidades iriam aumentar com a privatização, devido ao aumento dos investimentos no Porto, para novos maquinários e aumentar o número de empresas e, conseqüentemente, a geração de novos postos de trabalho.

Apenas um dos trabalhadores egressos reconheceu que a diminuição do quadro poderá representar um benefício ao trabalhador que está na ativa, pois reduz o número de trabalhadores no processo de escalação.

O OGMO, como organização do Terceiro Setor, deve mediar os interesses da coletividade, o que significa atender as demandas dos trabalhadores. Porém, tal instituição valoriza os interesses dos armadores e operadores.

No entanto, o OGMO não representa uma alternativa de apoio e assistência ao trabalhador egresso, mas uma nova forma na relação de trabalho. E isso é novo,

porque se trata de uma organização sem fins lucrativos que privilegia o interesse privado. A lógica de sua gestão é da governança corporativa onde as decisões são formadas democrática e coletivamente. Mas o que tem ocorrido na percepção de parcela dos trabalhadores é que as decisões privilegiam apenas os interesses privados. Permanece uma questão, até que ponto o OGMO, como organização sem fins lucrativos, atende e trabalha sob a ótica dos interesses coletivos dos TPAs?

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de privatização do Porto de Santos iniciado em 1993, com a promulgação da Lei dos Portos, ocasionou mudanças no porto e nas suas relações de trabalho.

Trabalhadores portuários, um contingente relativamente elevado com baixa produtividade, sofreu perdas advindas do processo de mudança. Os egressos do porto buscaram por alternativas junto às organizações sem fins lucrativos que pudessem apoiá-los e reinseri-los no mercado de trabalho.

O mapeamento das organizações sem fins lucrativos que atuam junto ao Porto foi uma maneira de identificar as organizações que pudessem apoiar os trabalhadores. Dentre essas organizações sem fins lucrativos, foi identificado o OGMO/SANTOS, criada no interior do porto integrando trabalhadores na sua gestão corporativa, iniciativa privada e Estado, para apoiar e gerir a mão-de-obra portuária avulsa. Esse órgão cuida fundamentalmente da mão-de-obra avulsa.

Outras entidades existem e são formadas por trabalhadores egressos e ativos, que buscam por um espaço social de convivência e para lutar pelos seus direitos trabalhistas.

O movimento de modernização do Porto de Santos gerou, a partir de 1999, a redução do quadro de trabalhadores. Esses trabalhadores na sua maioria idosos, de escolaridade elementar, optaram pela aposentaria como meio de vida, mas que buscam outra oportunidade de emprego. Assim, uma parcela desses TPAs egressos mesmo aposentada, considera-se desempregada uma vez que não conseguem inserir-se no mercado de trabalho, principalmente, em função da baixa qualificação para uma nova função. Outro grupo de TPAs, que não se afastaram do ambiente

portuário, escolheram atuar nos sindicatos, onde permaneceram em contato com o Porto e com o seu destino.

Esses TPAs egressos do Porto de Santos percebem que o processo de privatização repercutiu favoravelmente no crescimento e desenvolvimento das atividades econômicas regionais, mas vêem que isso não impediu que houvesse redução da mão-de-obra e a precarização da relação de trabalho. Muitos trabalhadores, após o egresso apresentaram diversificadas visões quanto à presença da iniciativa privada no Porto de Santos e da participação do OGMO na gestão da mão-de-obra. Visões baseadas na expectativa de que as relações de trabalho deveriam se reproduzir da maneira como era na época do controle sindical. Assim, buscavam aproximar a realidade de experiências passadas recuperando-as por ocasião da administração privada, surgindo daí visões contraditórias.

De um lado, predominavam as visões negativas a respeito da privatização, repercutindo na má distribuição dos ganhos e rendimentos obtidos com o crescimento econômico do Porto, onde as empresas eram vistas como as únicas ganhadoras e os trabalhadores ficando à margem do processo. Não reconheceram benfeitorias na infra-estrutura portuária decorrentes da modernização tecnológica. Tal fato se manifestou de forma mais freqüente nos depoimentos dos trabalhadores da estiva, onde o esforço físico e habilidades manuais eram dominantes no trabalho.

Contraopondo a essa situação, trabalhadores do Sindogeesp apresentaram uma visão positiva das mudanças portuárias. Reconheceram que a modernização do Porto beneficiou o trabalho, bem como aumentou as oportunidades de emprego em função do crescimento das movimentações de cargas e com isso o futuro do trabalho tende a melhorar.

No entanto, essa visão positiva contrapõe a percepção de que é a iniciativa privada a principal beneficiada do processo de mudança. Os TPAs ainda afirmaram que a diminuição da mão-de-obra aumentou as oportunidades de emprego, pois de algum modo, beneficiaram os mais jovens e os trabalhadores ativos mais bem preparados.

Constatou-se também que a maior parte dos egressos não assimilou as mudanças trabalhistas implantadas pelo OGMO. E nem mesmo, perceberam o OGMO como capaz de atender as demandas dos trabalhadores. Além de pertencer ao Terceiro Setor, possui um modelo de gestão participativa, onde têm assento: trabalhadores, patrões e Estado, onde deve prevalecer o interesse de todos. Mas segundo eles, não é isso que parece ocorrer, pois o interesse atendido é dos patrões. Portanto, para o trabalhador egresso, o OGMO não representa uma alternativa, mas uma nova forma de dominação das relações de trabalho no Porto. Apesar de ser um órgão que deveria dispor da governança corporativa, não há transparência nas decisões e nem tampouco todos os interesses são contemplados.

Contudo, este é um olhar que privilegia apenas uma maneira de ver o real, pois os trabalhadores portuários também têm uma história de privilégios e decisões que apenas contemplavam seus interesses.

Embora a participação, na visão do TPA, favoreça uma prática em que eles não têm voz, pode-se inferir que o processo de privatização, não é visto por eles compartilhado da mesma maneira por todos os atores portuários. O TPA vê nesse processo apenas um espaço de perda, pois o OGMO é um órgão que veio para atender apenas os interesses daqueles que têm o poder, a iniciativa privada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1 ABONG. Associação de Organizações Não-Governamentais. Disponível em: <<http://www.abong.org.br>>. Acesso em: 10 jul. 2006.
- 2 ABTP – Associação Brasileira dos Terminais Portuários. Comissões dos Portos. O Novo Trabalho Portuário, OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-Obra. Rio de Janeiro: ABTP, 2000. Disponível em: <http://www.abtp.org.br/downloads/cartilha_OGMO_jan_2005.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2005.
- 3 ABTP – Associação Brasileira dos Terminais Portuários. Competências e Responsabilidades dos Conselhos de Autoridade Portuária – CAPs. <http://www.abtp.org.br/downloads/cartilha_CAP_jan_2005.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2005.
- 4 ALCÂNTARA, M. C. X. **Trabalho Portuário e Práticas de Segurança: contribuição para uma gestão integrada entre trabalhadores e gestores.** Dissertação (Mestrado em Gestão de Negócios) – Universidade Católica de Santos, Santos, 2005.
- 5 ANTUNES, Ricardo. **Os Sentidos do Trabalho, ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho.** São Paulo: Boitempo, 2003.
- 6 BABBIE, Earl. **Métodos de Pesquisas de Survey.** Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001.
- 7 BAIRD, Alfred J. A Privatização dos Portos na Grã-Bretanha. In: Gerardo Silva e Giuseppe Cocco (Orgs.). **Cidades e portos: os espaços da globalização.** Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- 8 BECK, U. **O que é Globalização.** São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- 9 BEGHIN, Nathalie. **A filantropia empresarial: nem caridade, nem direito.** Dissertação (Mestrado em Serviço Social) – Universidade de Brasília, Brasília, 2003.
- 10 BRASIL. Lei 8.630/93. Porto de Santos: Autoridade Portuária – Biblioteca. **Lei dos Portos.** Disponível em: <<http://www.portodesantos.com/down/lei8630b.zip>>. Acesso em: 16 jan. 2006.

- 11 BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego - Secretaria de Inspeção do Trabalho. **Manual do Trabalho Portuário e Ementário**. Brasília, 2001.
- 12 CACCIAMALI, Maria Cristina. Liberalização do Comércio e Desafios para Implementar os Princípios e Direitos Fundamentais do Trabalho na América Latina. In: DIEESE (Org.). **Emprego e desenvolvimento tecnológico: experiências sindicais, setoriais e regionais**. São Paulo: DIEESE; Campinas: CESIT, 2002.
- 13 CARVALHO, F. E. **Trabalho portuário avulso antes e depois da lei de modernização dos portos**. São Paulo: LTr, 2005.
- 14 CASTOR, B. V. J. Custo Brasil: muito além dos suspeitos habituais. Revista FAE, v.2, n.2, maio/ago., p.1-6. UniFAE: Curitiba, 1999. Disponível em: <http://www.fae.edu/publicacoes/pdf/revista_da_fae/fae_v2_n2/custo_brasil_muito.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2006.
- 15 CICONELLO, Alexandre. O conceito legal de público no Terceiro Setor. In: SZAZI, Eduardo (Org.). **Terceiro setor: temas polêmicos 1**. São Paulo: Peirópolis, 2004.
- 16 COELHO, Simone de Castro Tavares. **Terceiro Setor: um estudo comparado entre Brasil e Estados Unidos**. São Paulo, Ed. SENAC, 2000.
- 17 COLLIN, Michele. Mobilizações Produtivas na Cidade Portuária. In: MONIÉ, Frederic e SILVA Gerardo (Orgs.). **A Mobilização Produtiva dos Territórios: instituições e logística do desenvolvimento local**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.
- 18 COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. **European Union**. Reinforcing quality service in sea ports: a key for European transport. Communication from the Commission to the European Parliament and the Council, 2001. Disponível em: <http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/infrastructure/doc/com_2001_0035_en.pdf>. Acesso em: 10 mai. 2006.
- 19 COSTA, Cláudia Soares; VISCONTI, Gabriel Rangel. BNDES - Empresas, Responsabilidade Corporativa e Investimento Social - uma abordagem introdutória. Gerência de Estudos Setoriais – GESET. AS/GESET RELATO SETORIAL Nº 2, março/2000. Disponível em: <<http://www.bndes.gov.br/conhecimento/relato/social01.pdf>>. Acesso em: 07 mai. 2006.

- 20 DIEESE. **A Situação do Trabalho no Brasil**. São Paulo, 2001.
- 21 DOMINGUEZ, Cláudia. CAP busca harmonização de interesses. Portogente – Informe-se. Disponível em: <<http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=3689>>. Acesso em: 07 jul. 2006.
- 22 FARAH, Marta Ferreira Santos. Parcerias, novos arranjos institucionais e políticas públicas no nível local. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 35, p. 119-144, jan./fev. 2001.
- 23 FERNANDES, R. C. O que é terceiro setor? In: IOSCHPE, E. (Org.). **3º Setor: Desenvolvimento Social Sustentado**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, p.25-34, 1997.
- 24 FISCHER, R. M.; FALCONER, A. P. Voluntariado empresarial – estratégias de empresas no Brasil. **Revista de Administração**, São Paulo, v. 36, n. 3, p. 6-14, jul./set. 2001.
- 25 FLEURY, A., FLEURY, M.T. L.. **Estratégias empresariais e formação de competências**. São Paulo: Atlas, 2000.
- 26 FRANCO, Augusto. **A nova sociedade civil e seu papel estratégico para o desenvolvimento**. Distrito Federal: AED, 2004.
- 27 FREY, Klaus. Governança Urbana e Redes Sociais - o Potencial das Novas Tecnologias da Informação e Comunicação. XXVII ENCONTRO NACIONAL DOS PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 20, Atibaia, SP. **Anais...** Atibaia: ANPAD, 2003. 1 CD-ROM.
- 28 GILBERTONI, Carla Adriana C.. A Lei de Modernização dos Portos. In: *Âmbito Jurídico*. Disponível em: <<http://www.ambito-juridico.com.br/aj/da0016.html>>. Acesso em: 25 fev. 2004.
- 29 GOMES, A. V. M.; VIDAL, S. M. S. C.; de MELLO, M. S. B.. A Modernização dos Portos e o Trabalho Portuário: análise da regulação interna e internacional. In: C. Jr., O. A. (Org.). **Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional**. Florianópolis: OAB/SC Editora, 2005.

- 30 GUTIÉRREZ, Francisco. Globalização: tecnologia, crescimento e exclusão. In: DIEESE (Org.). **Emprego e Desenvolvimento Tecnológico: Processo de Integração Regional**. São Paulo: Parma, 1999.
- 31 HOUAISS, Antônio (ED.). **Houaiss - Dicionário eletrônico da Língua Portuguesa**. São Paulo: Editora Objetiva Ltda., 2001. 1 CD-ROM.
- 32 IBGC – Instituto Brasileiro de Governança Corporativa. Governança Corporativa. Disponível em: <<http://www.ibgc.org.br/ibConteudo.asp?IDArea=2>>. Acesso em: 07 mai. 2006.
- 33 JUNQUEIRA, Luciano A. P. Gestão das Políticas Públicas Sociais e o Terceiro Setor. XXV ENCONTRO NACIONAL DOS PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 16, Campinas, SP. **Anais...** Campinas: ANPAD, 2001. 1 CD-ROM.
- 34 JUNQUEIRA, Luciano. A. P. Gestão de Negócios: Um Saber Interdisciplinar. In: L. A. P. Junqueira (Org.). **Desafios da Modernização Portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.
- 35 JUNQUEIRA, Luciano. A. P. Organizações sem fins lucrativos e redes sociais na gestão das políticas sociais. In: L. A. P. J. (Org.). **Caderno de Administração n. 3**. Departamento de Administração – FEA/PUC-SP. São Paulo: EDUC, 2000.
- 36 LACERDA, Antônio Corra de. Globalização e Políticas Econômicas: os desafios da nova dinâmica capitalista. In: DIEESE (Org.). **Emprego e desenvolvimento tecnológico: experiências sindicais, setoriais e regionais**. São Paulo: DIEESE; Campinas: CESIT, 2002.
- 37 LACERDA, Sender Magalhães. Investimentos nos Portos Brasileiros: oportunidades da concessão da infra-estrutura portuária. In: BNDES Setorial. Rio de Janeiro, n.22, p. 297-315, set. 2005.
- 38 LANDIM, Leilah. **Para além do mercado e do Estado? Filantropia e Cidadania no Brasil**. Rio de Janeiro, ISER Núcleo de pesquisa, 1993.
- 39 MAÑAS, Antonio Vico; CARDOSO, Alexandre Jorge Gaia. Reflexões sobre o Terceiro Setor e a sua gestão. In: L. A. P. J. (Org.). **Caderno de Administração n. 3**. Departamento de Administração – FEA/PUC-SP, São Paulo: EDUC, 2000.

- 40 MARIANO, Adriana; ARRUDA, Alves. Relatório de estatísticas do mapa do 3º setor - dados de julho de 2005. Estatísticas do Mapa. Disponível em: <http://www.mapa.org.br/adm/download/relatorio_julho2005.zip>. Acesso em: 19 jul. 2006.
- 41 MARTINS, Valdete de Barros. Implantação da Política Pública de Assistência Social: desafios sob a ótica do gestor. In: ABONG (Org.). **Política de assistência social: uma trajetória de avanços e desafios – subsídios à III Conferência Nacional da Assistência Social**. São Paulo: Cadernos Abong, nº 30, 2001.
- 42 MENDONÇA, S. E. A.; HOFFMANN, M. B. P. DIEESE. **Emprego e desenvolvimento tecnológico: processos de integração regional**. DIEESE (Org.). São Paulo: DIEESE; São Paulo: CESIT, 1999.
- 43 MENDONÇA, L. R.; MACHADO FILHO, C. A. P.. Governança nas Organizações do Terceiro Setor – Considerações Teóricas. XXVIII ENCONTRO NACIONAL DOS PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 25, Curitiba, SP. **Anais...** Curitiba: ANPAD, 2004. 1 CD-ROM.
- 44 MODESTO, Paulo. Reforma Administrativa e marco legal das organizações sociais no Brasil . Jus Navigandi, Teresina, ano 3, n. 30, abr. 1999. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=473>>. Acesso em: 10 jul. 2006.
- 45 MONTAÑO, Carlos. **Terceiro setor e questão social; crítica ao padrão emergente de intervenção social**. São Paulo: Cortez, 2002.
- 46 NETO, A. B. S. & VENTILARI, P. S. X. **O Trabalho Portuário e a Modernização dos Portos**. Curitiba: Juruá Editora, 2000.
- 47 OGMO SANTOS, Órgão Gestor de Mão-de-Obra. Estatísticas - Quantitativo de Trabalhadores Portuários Avulsos Registrados e Cadastrados no OGMO. Disponível em: <<http://www.ogmo-santos.com.br/estatisticas/default.htm>>. Acesso em: 15 fev. 2005.
- 48 OLIVEIRA, Carlos Tavares. **Portos e Marinha Mercante: panorama mundial**. São Paulo: Lex Editora, 2005.
- 49 OLIVEIRA JÚNIOR, Moacir de Miranda. **Mudanças Organizacionais e Inovações Tecnológicas: Impactos sobre os Padrões de Relações de Trabalho no Porto de Santos**. Dissertação (Mestrado em Administração), São Paulo: Universidade de São Paulo, 1994.

- 50 OLIVEIRA, Rodrigo Nunes de; JUNQUEIRA, Luciano A. P. Duas Organizações Sem Fins Lucrativos: Duas Formas de Gestão? Pesquisas e Estudos – Trabalhos Acadêmicos - SENAC – Setor 3, o Terceiro Setor em rede. São Paulo, 2003. Disponível em: <[http://www.setor3.com.br/senac2/filesmng.nsf/pesq_Estudos/RNOartigopesquisaIC.pdf/\\$File/RNOartigopesquisaIC.pdf](http://www.setor3.com.br/senac2/filesmng.nsf/pesq_Estudos/RNOartigopesquisaIC.pdf/$File/RNOartigopesquisaIC.pdf)>. Acesso em: 18 jul. 2006.
- 51 PORTO DE SANTOS, Companhia Docas do Estado de São Paulo. Serviço de Imprensa – Kit de informações da Assessoria de Comunicação – História do Porto de Santos. <<http://www.portodesantos.com.br/dados/historico-do-porto.html>>. Acesso em: 10 fev. 2004.
- 52 RODRIGUES, Andréa Leite. Configurações organizacionais em organizações sem fins lucrativos: reflexões para além da simples adoção de modelo. In: R.Voltolini (Org.). **Terceiro Setor: planejamento e gestão – 2ª ed.** São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004.
- 53 RODRIGUES, José; VAZ, José Pascoal. **Porto de Santos – Uma década de transformações 1990-1999.** Santos: NESE – Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioeconômicos da UNISANTA e CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo, 2001.
- 54 RUMOS. Informativo mensal – Porto de Santos - Regionalização pode sair este semestre. Disponível em: <http://www.fertimport.com.br/conteudo_noticia.asp?cd_noticia=426>. Acesso em: 24 fev. 2004.
- 55 SCHMITT, John. Os Trabalhadores e a Nova Economia: Algumas Lições Recentes Vindas dos Estados Unidos. In: DIEESE (Org.). **Emprego e desenvolvimento tecnológico: experiências sindicais, setoriais e regionais.** São Paulo: DIEESE; Campinas: CESIT, 2002.
- 56 SEASSARO, Loredana. O Sistema Portuário Italiano: Privatização, Operadores Transnacionais e Recomposição da Relação Porto-Cidade. In: SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe (Orgs.). **Cidades e Portos: os espaços da globalização.** Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- 57 SERVA, Maurício; JUNQUEIRA, Luciano Antônio Prates; OLIVEIRA, Rodrigo Nunes de. Pluralidade, Inovação Social e Gestão no Brasil Contemporâneo - Privatização do Porto de Santos e o novo arranjo organizacional para a gestão da mão-de-obra portuária. IV ENCONTRO DE ESTUDO ORGANIZACIONAIS - ENEO, 04, Porto Alegre, 2006. **Anais...** Porto Alegre: ANPAD, 2006. 1 CD-ROM.

- 58 SILVA, F. T. da. **Operários sem patrões - os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras**. Campinas, São Paulo: Editora da UNICAMP, 2003.
- 59 SOARES, Laura Tavares. Desenvolvimento e Justiça Social na América Latina: Modernização ou Retrocesso? In: DIEESE (Org.). **Emprego e desenvolvimento tecnológico: experiências sindicais, setoriais e regionais**. São Paulo: DIEESE; Campinas: CESIT, 2002.
- 60 SOBOTTKA, Emil. Organizações civis, buscando uma definição para além de ONGs e "terceiro setor". In: XI CONGRESSO ESTADUAL DE SOCIÓLOGOS DO ESTADO DE SÃO PAULO, São Paulo, 1-4 out. 2001.
- 61 SOUZA, Q. R.. **Governança de Redes Interorganizacionais no Terceiro Setor: níveis de controle formal em atividades operacionais de gestão do conhecimento - o caso do Coep Paraná 2000-2003**. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná: Curitiba, 2004.
- 62 SZAZI, Eduardo. **Terceiro Setor, regulamentação no Brasil**. São Paulo: Peirópolis, 2001.
- 63 TENÓRIO, Fernando. **Gestão de ONGs - principais funções gerenciais**. São Paulo: FGV, 1998.
- 64 TEODÓSIO, A. S. S.; BATISTA, C. A. M.; GIVISIÉZ, L. J. V. B.; **Gestão Inclusiva: Primeiro, Segundo e Terceiro Setor**. Minas Gerais: Armazém de Idéias, 2003.
- 65 TRUJILLO, L. and NOMBELA, G. D. Privatization and regulation of the seaport industry. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Spain: Gran Canaria, 1999. Disponível em: <<http://www.worldbank.org/html/dec/Publications/Workpapers/wps2000series/wps2181/wps2181.pdf>>. Acesso em: 10 mai. 2006.
- 66 VIDAL, Soraia. Gestão do Território em Santos, SP, e Sua Interface Portuária: apontamentos visando a definição de uma nova relação. XXVI ENCONTRO NACIONAL DOS PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 20, Curitiba, PR. **Anais...** Curitiba: ANPAD, 2004. 1 CD-ROM.
- 67 ZOTTO, Christina. **O trabalho de estiva: modernização x tradição: os desafios da tecnologia e da gestão no cais**. São Paulo: LTr, 2002.

ANEXOS

ANEXO A – Lei dos Portos (Lei nº 8.630, de 25.02.1993)

DISPÕE SOBRE REGIME JURÍDICO DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DA EXPLORAÇÃO DO PORTO E DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 1º - Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I - PORTO ORGANIZADO: o construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de uma autoridade portuária;

II - OPERAÇÃO PORTUÁRIA: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

III - OPERADOR PORTUÁRIO: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV - ÁREA DO PORTO ORGANIZADO: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam ancoradouros, docas, cais, pontes e pieres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e área de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta Lei.

V - INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE USO PRIVATIVO: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

§ 2º A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a Lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 2º - A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizados nos termos desta lei.

Art. 3º - Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

CAPÍTULO II DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 4º - Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

I - de contrato de arrendamento, celebrado com a União, no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites, da área do porto organizado;

II - de autorização do ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.

§1º A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidos de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente - RIMA.

§2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I - uso público;

II - uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

§3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado.

§4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo, as relativas:

I - ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV - ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infra-estrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;

V - à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - à reversão de bens aplicados no serviço;

VIII - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

X - às garantias para adequada execução do contrato;

XI - ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII - às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII - ao foro.

§5º O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

§6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na Lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Artº 5º O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação.

§1º Indeferido o requerimento a que se refere o caput deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta Lei.

§2º Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao ministério competente.

§3º Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

Artº 6º Para os fins do disposto no inciso II do art. 4º desta Lei, considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

§1º A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterà as cláusulas a que se refere os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIV, XV, XVI, XVII e XVIII do art 4º desta Lei.

§2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público.

§3º As instalações de que trata o caput deste artigo ficarão sujeitas a fiscalização das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 7º (VETADO)

C A P Í T U L O I I I

Do Operador Portuário

Art. 8º Cabe aos Operadores Portuários a realização das operações portuárias previstas nesta Lei.

§ 1º É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes

públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;

e) no transporte de mercadorias sólidas, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de recheio, quando necessários;

III - relativas à movimentação de:

a) cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;

b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimentos de embarcações;

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação.

§ 2º Caso o interessado entenda necessário a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações referidas no parágrafo anterior deve requisitá-la ao órgão gestor de mão-de-obra.

Art. 9º A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas.

§ 1º As normas de pre-qualificação referidas no caput deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.

§ 2º A Administração do Porto terá trinta dias, contados do pedido do interessado, para decidir.

§ 3º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a Administração do Porto.

Art. 10 A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto.

Art. 11 O operador portuário responde perante:

I - a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infra-estrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II - o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III - o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV - o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI - os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso;

Art. 12 O Operador Portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar.

Art. 13 Quando as mercadorias a que se referem o inciso II do art. 11 e o artigo anterior desta Lei estiverem em área controlada pela Administração do Porto e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto.

Art. 14 O disposto nos artigos anteriores não prejudica a aplicação das demais normas legais referentes ao transportes marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente a República Federativa do Brasil

Art. 15 O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, quer no porto, quer em viagem.

Art. 16 O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

Art. 17 Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta lei, se estabelecerem como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.

CAPÍTULO V DA GESTÃO DE MÃO-DE-OBRA DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO

Art. 18º Os operadores portuários devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;

II - manter com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único - No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 19º Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, inclusive no caso de transgressão disciplinar as seguintes penalidades;

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;

c) cancelamento do registro;

II - promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança do trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20 - O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 deste Lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 21 - O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 22 - A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 23 - Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta Lei.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

Art. 24 - O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

§ 1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta Lei, e terá por competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta Lei;

II - baixar as normas a que se refere o art. 28 desta Lei;

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados o destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do art. 31 desta Lei, cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.

§ 3º Os membros do Conselho de Supervisão, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 25 - O Órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra.

C A P Í T U L O V DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 26 - O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Parágrafo único - A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

Art. 27 - O Órgão de gestão de mão-de-obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão-de-obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro de que trata o inciso I deste artigo, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.

Art. 28 - A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão-de-obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 29 - A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos e as demais condições do trabalho portuário avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

C A P Í T U L O VI DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

SEÇÃO I DO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA - CAP

Art. 30 - Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

- I - baixar o regulamento de exploração;
- II - homologar o horário de funcionamento do porto;
- III - opinar sobre a proposta de orçamento do porto;
- IV - promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;
- V - fomentar a ação industrial e comercial do porto;
- VI - zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;
- VII - desenvolver mecanismos para atração de cargas;
- VIII - homologar os valores das tarifas portuárias;
- IX - manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infraestrutura portuária;
- X - aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;
- XI - promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;
- XII - assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;
- XIII - estimular a competitividade;
- XIV - indicar 1 (um) membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o Conselho de Administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;
- XV - baixar seu regimento interno;
- XVI - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2º Compete, ainda ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on roll-off.

§ 3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIV do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31 - O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

- I - bloco do poder público, sendo:
 - a) um representante do Governo Federal, que será o presidente do Conselho;
 - b) um representante do Estado onde se localiza o porto;

c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II - bloco dos operadores portuários, sendo:

a) um representante da Administração do Porto;

b) um representante dos armadores;

c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;

d) um representante dos demais operadores portuários;

III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;

b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

IV - bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:

a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;

b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;

c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I - pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso I do caput deste artigo;

II - pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo;

III - pela Associação de Comércio Exterior - AEB, no caso do inciso IV, alínea a do caput deste artigo;

IV - pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea b do caput deste artigo.

§ 2º Os membros do Conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do Conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada bloco terá direito a um voto;

II - o presidente do Conselho terá um voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do Conselho serão baixadas em ato do seu presidente.

Art. 32 - Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

Seção II

DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Art. 33 - A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II - assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III - pré-qualificar os operadores portuários;

IV - fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao OGMO;

VI - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infraestrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII - fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

IX - organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI - autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída - inclusive a atracação e desatracação -, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XII - suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII - lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhe forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária; e

XV - estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe a Administração do Porto, sob coordenação:

I - Autoridade Marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e

d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas dos cais do porto.

II - da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento do porto;

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

Art. 34 - É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira.

SEÇÃO III DA ADMINISTRAÇÃO ADUANEIRA NOS PORTOS ORGANIZADOS

Art. 35 - A administração aduaneira, nos portos organizados, será exercida nos termos da legislação específica.

Parágrafo único - A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior, somente poderá efetuar-se em portos ou terminais alfandegados.

Art. 36 - Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do país;

II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidade de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III - exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfico de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI - apurar responsabilidades tributárias decorrentes de avaria, quebra ou falta de mercadorias, em volumes sujeitos a controle aduaneiro;

VII - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal aplicável;

VIII - autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

IX - administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos;

X - assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais; e

XI - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º O alfandegamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou destinadas à exportação será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica;

§ 2º no exercício de suas atribuições, a Autoridade Aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, se for preciso, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal;

CAPÍTULO VII DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 37 - Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

I - na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;

III - na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

§ 1º Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.

§ 2º Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.

Art. 38 - Os infrações estão sujeitas as seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência:

II - multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais de Referência - UFIR;

III - proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Art. 39 - Compete à Administração do Porto:

I - determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;

II - fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.

Art. 40 - Apurando-o, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações, pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

§ 2º Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto de processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 41 - Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.

Art. 42 - Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 43 - As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas neste Lei reverterão para a Administração do Porto.

Art. 44 - A aplicação das penalidades previstas nesta Lei, e seu cumprimento, não prejudica, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação aplicável.

C A P Í T U L O VIII DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 45 - O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1.974)

Art. 46 - (VETADO)

C A P Í T U L O IX DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 47 - É fixado o prazo de noventa dias contados da publicação desta Lei para a constituição dos órgãos locais de gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

Parágrafo único - Enquanto não forem constituídos os referidos órgãos, suas competências serão exercidas pela respectiva Administração do Porto.

Art. 48 - Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta Lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2º do art. 4º desta Lei.

Art. 49 - Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta Lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta Lei.

Art. 50 - Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos.

Art. 51 - As Administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único - As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

Art. 52 - A alíquota do Adicional de Tarifa Portuária - ATP (Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988), é reduzida para:

I - em 1993, 40% (quarenta por cento);

II - em 1994, 30% (trinta por cento);

III - em 1995, 20% (vinte por cento).

§ 1º A partir do exercício de 1993, os recursos do ATP serão aplicados no porto organizado que lhes deu origem, nos seguintes percentuais:

I - 30% (trinta por cento) em 1993;

II - 40% (quarenta por cento) em 1994;

III - 50% (cinquenta por cento) em 1995;

IV - 60% (sessenta por cento) em 1996;

V - 70% (setenta por cento) a partir do exercício de 1997.

§ 2º ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado.

Art. 53 - O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições dessa lei.

Art. 54 - É assegurada a inscrição no cadastro de que trata o inciso I do art. 27 desta Lei aos atuais integrantes de forças supletivas que, matriculados, credenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos.

Art. 55 - É assegurado o registro de que trata o inciso II do art. 27 desta Lei aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgãos competentes, desde que estejam comprovadamente exercendo a atividade em caráter efetivo desde aquela data.

Parágrafo único - O disposto neste artigo não abrange os trabalhadores portuários aposentados.

Art. 56 - É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

Parágrafo único - Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos.

Art. 57 - No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

§ 1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o caput deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

§ 3º Considera-se:

I - Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - Conferência de Carga: a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - Conserto de Carga: o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, caribagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;

VI - Bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

Art. 58 - fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta lei, requerem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo de até 1(um) ano contado da vigência do adicional a que se refere o art. 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único - O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59 - É assegurada trabalhadores portuários avulsos que requeiram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior:

I - indenização correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do Fundo previsto no art. 64 desta Lei;

II - o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1.990.

§ 1º O valor da indenização de que trata o inciso I, deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo - IRSM, publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

§ 2º O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento, pelo trabalhador portuário avulso, da indenização.

§ 3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60 - O trabalhador portuários avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta Lei, para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o valor correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1º do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

Art. 61 - É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso - AITP destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta Lei.

Parágrafo único - O AITP terá vigência pelo período de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta lei.

Art. 62 - O AITP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

Art. 63 - O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso, à razão de 0,7 (sete décimos) de UFIR por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de UFIR por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Parágrafo único - Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65 - O AITP será recolhido pelos operadores portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga ou descarga em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto.

§ 1º Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à receita Federal o comprovante do recolhimento do AITP.

§ 2º O atraso no recolhimento do AITP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

§ 3º Na cobrança executiva a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4º Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento do AITP.

Art. 66 - O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao Fundo de que trata o art. 67 desta lei.

Art. 67 - É criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso - FITP, de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta Lei.

§ 1º São recursos do Fundo:

I - o produto da arrecadação do AITP;

II - (VETADO)

III - o produto do retorno das suas aplicações financeiras;

IV - a reversão dos saldos anuais não aplicados.

§ 2º Os recursos disponíveis do Fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

§ 3º O Fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A.

Art. 68 - Para os efeitos previstos neste Lei, o órgãos de gestão de mão-de-obra informarão ao gestor do Fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o art. 58 desta lei.

Art. 69 - As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando o ajustamento de seus quadros às medidas previstas em lei.

Art. 70 - É assegurado aos atuais trabalhadores portuários em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado a inscrição no registro a que se refere o inciso II do art. 27 desta lei, em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa.

Art. 71 - O registro de que trata o inciso II do caput do art. 27 desta Lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

Art. 72 - (VETADO)

Art. 73 - O BNDES, por intermédio do FINAME, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 75 - Ficam revogados no prazo de cento e oitenta dias contados da publicação desta lei, os art. 254 a 292 e o inciso VIII do art. 544 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 76 - Ficam revogados, também os Decretos nºs. 24.324, de 1º de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508, de 29 de junho de 1934, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 6 de julho de 1934; os Decretos-leis nºs. 6.460, de 2 de maio de 1994 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis nºs 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, 2.162, de 4 de janeiro de 1954, 2.191, de 5 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos-leis nºs. 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1º do Decreto-lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis nºs. 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

ANEXO B – Formulário de Pesquisa – Trabalhador Portuário

DATA:

Nome:

RG:

CPF:

Idade:

Estado civil:

Escolaridade:

No. Filhos

Possui casa própria ou alugada?

Endereço:

n°:

Complemento:

Bairro:

Cidade:

Estado:

CEP:

Telefone:

Celular:

Ocupação atual: Início:

Vínculo Trabalhista: Salário médio:

1. Quando começou a trabalhar no Porto de Santos?
2. Quais atividades o senhor exercia no Porto de Santos?
3. Por quanto tempo executou?
4. Qual o vínculo trabalhista que você possuía?
5. Qual foi o motivo de sua saída do Porto de Santos?
6. Quando saiu, qual atividade remunerada passou a desempenhar?
7. Se estiver trabalhando, participou de algum treinamento para esse novo trabalho?

8. Você passou algum período de desemprego?
9. Atualmente, você está procurando emprego? Sim (1) Não (2) Por quê?

10. Você tem vontade de retornar as atividades portuárias? Sim (1) Não (2)
Por quê?

11. O que você acha do Porto?

12. Quando foi implantado o OGMO, como era a situação do trabalho portuário?

13. Na sua visão, como é, hoje, a situação do trabalho portuário?

14. Você acha que as oportunidades de trabalho no Porto tendem a aumentar?

Sim (1) Não (2) Por quê?

15. Você conhece outros companheiros de trabalho que também saíram do Porto?

Que atividades desempenhavam no Porto? Quem são eles? Qual seria o contato?