

odo o Mundo Seção elaborada e coordenada pela Eureka F.S.C.

Para a Constituinte, a questão da empresa estivadora

Objeto de grandes polêmicas nos últimos 25 anos, ressurgiu em função dos debates da Assembleia Constituinte a questão do surgimento de empresas estivadoras no país, que dependendo da normatização criada poderiam englobar todas as categorias de trabalhadores marítimo-portuários em empresas — controladas por empresários privados, pelo governo ou pelos próprios trabalhadores — que se responsabilizariam pelas operações de carga e descarga dos navios e serviços afins. Reabrindo o debate, as lideranças sindicais da estiva destacam sua posição, defendida em palestras do presidente da Federação Nacional dos Estivadores, João Nascimento Rocha, em diversas oportunidades.

Em palestras específicas ou abrangendo toda a problemática da estiva, proferidas por três vezes na Escola de Guerra Naval (em 1984, 1985 e 1986), disse o líder sindical que "os armadores acalentam um velho sonho, a criação da Estiva Livre, com o que os estivadores não concordam em hipótese alguma e irão lutar para que este sonho jamais se transforme em realidade.

"No governo passado sofremos terríveis pressões não só dos armadores, mas também de seus poderosos aliados, associações dos exportadores, associação de ro-ro, empresas siderúrgicas, empresas de celulose e também algumas autoridades do próprio governo, porém conseguimos resistir a esse rolo compressor.

"Na Nova República voltam as mesmas figuras a exercer seu poderoso lobby, em virtude do poder econômico que possuem, a tentar influenciar o governo e a opinião pública com as surradas argumentações de redução de custos operacionais e invocando até os altos e patrióticos interesses da nação, de exportar os seus produtos como se fosse isso que os movesse, e nos apresentando como os impatrióticos demônios, desqualificados profissionalmente, irresponsáveis, trabalhando com baixa produtividade, e excesso de homens nos ternos, causando avarias e roubos e mais, ganhando salários de marajás. Somos ainda acusados de inviabilizar as exportações, matar a cabotagem e destruir a navegação interior".

Lembra ele que a criação das empresas estivadoras ou a implantação da estiva livre já foi por diversas vezes tentada, como no caso do decreto-lei nº 5, de 4 de abril de 1966, e do decreto-lei 127, de 31 de janeiro de 1967, sem sucesso.

Lembra João Rocha que nesse jogo dos grupos econômicos interessados nas empresas estivadoras os estivadores são acusados de: baixa produtividade, altos ganhos, falta de qualificação profissional, irresponsabilidade no trabalho, avarias, roubos, excesso de homens na composição dos ternos de trabalho. Em decorrência disso, os trabalhadores da estiva são responsabilizados de inviabilizar as exportações, sufocar a cabotagem e destruir a navegação interior. Ele passa a analisar esses argumentos:

"Nossa sorte é que os argumentos usados são inverdades que jamais resistirão a uma profunda análise, nem empanarão os que conhecem o sistema portuário brasileiro e a estrutura dos fretes:

"**Baixa produtividade** — se verificarmos os dados fornecidos pela própria Sunamam, veremos que estamos batendo recordes nos principais portos do país na exportação (N.E.: lembrando que após esta palestra houve reversão no processo, com os resultados negativos decorrentes dos efeitos do Plano Cruzado), tanto é que com isso aumentamos nosso superávit balança comercial e se não alcançamos a produtividade ideal, a culpa não cabe aos estivadores mas sim aos equipamentos obsoletos dos portos, e à burocracia ainda existente, apesar do esforço feito para eliminá-la, principalmente no porto do Rio de Janeiro.

"**Altos ganhos** — Este é um ponto onde existe muita mistificação por parte dos armadores, que geralmente se utilizam do ganho do porto de Santos, que é uma exceção no sistema portuário, e mais ainda, utilizam sempre o exemplo do trabalhador que obteve a maior remuneração, esquecendo-se que existem portos onde o estivador nem sequer ganha o salário-mínimo.

"**Falta de qualificação profissional** — Esta é outra inverdade, pois os estivadores estão capacitados para operar os mais sofisticados aparelhos e conseguiram esta qualificação graças ao Ensino Profissional Marítimo, já que no Brasil os armadores jamais investiram voluntariamente um centavo no aperfeiçoamento profissional.

"**Irresponsabilidade no trabalho** — Ao fazerem acusações de irresponsabilidade sobre o tempo efetivo numa jornada de trabalho, muitas vezes usam como exemplo um determinado porto, incentivado às vezes por seus prepostos e pela falta de autonomia sindical. Tais acusações deveriam, antes, ser dirigidas às administrações portuárias, no que tange ao horário de trabalho; a estiva não pode ser responsabilizada pela impuntualidade do pessoal da capatazia.

"**Avarias** — As avarias que ocorrem nas operações de carga e descarga nos porões, são decorrentes dos acidentes normais em qualquer profissão e estão devidamente cobertas pelas seguradoras. Além disso, antes de se queixarem pelas avarias, os armadores ou seus agentes deveriam fornecer melhor equipamento e material acessório, de modo a reduzir ao mínimo as avarias de que tanto reclamam.

"**Roubos** — Já a acusação de roubo não deve ser dirigida única-

mente à estiva, porque no porto e nos navios ingressam muitas pessoas além dos estivadores.

"**Excesso de homens na composição dos ternos** — Não está devidamente comprovada esta afirmação e nem concordamos com ela, por acreditarmos que a automação deva ser implantada com cautela em qualquer setor de atividade e o avanço tecnológico deve estar a serviço da força produtiva do trabalho e não apenas para servir aos detentores do capital, além disso o Brasil necessita criar anualmente 1,5 milhão de novos empregos e não suprimir os existentes.

"**Vejam os que aconteceria se fossem reduzidos dois homens em cada terno, somente no porto de Santos.** Em 1983 foram requisitados 77.849 ternos; se multiplicarmos por 2, daria 155.698 homens que ficariam sem trabalho (...) e não nos esqueçamos que estamos falando apenas do porto de Santos. E temos absoluta certeza de que esta diminuição não traria nenhum benefício para o governo, ou para o usuário, pois não haveria diminuição de frete e ainda que houvesse os beneficiados seriam os armadores ou donos da mercadoria, que veriam assim seus lucros aumentados.

"**Jamais aceitaremos passivamente as acusações dos armadores, por serem infundadas; não somos nós os estivadores os vilões nessa história, portanto não concordamos com a criação das empresas estivadoras; o que devemos fazer é corrigir as distorções existentes no sistema portuário, e não romper violentamente as estruturas, pois isso poderia causar um verdadeiro caos na orla marítima.** Os trabalhadores só aceitarão mudar para melhor, pois de outra maneira seria praticarmos o suicídio profissional.

"**Para finalizar, queremos lembrar o que foi dito pelo almirante Auto de Andrade, em sua palestra na Comissão Marítima Nacional (Comana):** 'Os armadores brasileiros mantêm suas empresas à beira da insolvência, porém têm fortunas pessoais incalculáveis'.

POSIÇÃO EDITORIAL: Já se disse que um negócio só é bom quando é bom para ambas as partes. O conflito entre trabalhadores e armadores sobre a idéia das empresas estivadoras é anacrônico, pois já foi satisfatoriamente resolvido em nações mais adiantadas, como os Estados Unidos e os países europeus.

Somos favoráveis a uma solução de consenso, que certamente não será difícil encontrar se ambas as partes depuserem suas armas. Sabemos de armadores esclarecidos e também de lideranças sindicais esclarecidas, que concordam na aplicação de uma sistemática simples de solução do problema, qual seja, na primeira fase, cadastrar todos os trabalhadores marítimos do país, congelando os qua-

drod sindicais (isto é, fazendo com que não sejam aumentados em número). Em seguida, acertar uma sistemática de redução paulatina natural, através das baixas por aposentadoria, por exemplo. Eventualmente, em função do próprio crescimento econômico do país e do desenvolvimento extra causado pela maior produtividade portuária, os aposentados poderiam ser substituídos por novos elementos, total ou parcialmente (é um ponto a negociar).

Concordam empresários e estivadores que, detendo a introdução de modernas tecnologias, o país fica defasado e perde competitividade no mercado internacional. Já que o progresso é inevitável, que se faça acompanhado de medidas na área social, e isso tanto os armadores como os estivadores esclarecidos aceitam. Tais medidas compreendem adicionais diversos por automação, como ganhos vitalícios para os trabalhadores precocemente dispensados, por exemplo.

Acreditamos que detende-se o inchamento dos quadros sindicais, os trabalhadores existentes mantêm todos os seus empregos, mesmo com a introdução das mais modernas tecnologias. Isto, porque acreditamos na expansão de nosso comércio externo, acreditamos no desenvolvimento portuário/retroportuário, e sabemos que, por detrás de uma máquina, sempre deve haver um ser humano a operá-la.

Se tal plano, bem aplicado, resolveria os efeitos do avanço tecnológico sobre a massa trabalhadora, a questão das empresas estivadoras pode ser resolvida desde que se busque a fórmula correta da administração de tais empresas, que satisfaça às duas categorias: admi-

nistração mista empresário-trabalhador (co-gestão), cooperativa, controle estatal etc.

Enfim, fórmulas aparecerão, adequadas à realidade brasileira, desde que haja um interesse sério em procurá-las — e este momento de formulação constitucional é uma oportunidade boa para se promover esse diálogo. Se os estivadores têm razão em rejeitar a pecha de culpados por todas as mazelas do sistema portuário, também é fato que existem muitas irregularidades, causadas muitas vezes pelo sistema anacrônico de trabalho portuário, em que se coloca dezenas de pessoas para um trabalho que apenas uma ou duas poderiam fazer (movimentação de contêineres), para conferir manômetros (no caso de dutos para mercadorias líquidas) etc.

Há também um sério problema de responsabilidade, pois se uma mercadoria se acidenta na movimentação entre porto e navio, começa uma batalha judicial para determinar a responsabilidade, e por vezes esta é de um trabalhador que nem pode ser punido por sua falta de cuidado (às vezes proposital), por ser avulso. No final, as entidades estivadoras hoje existentes é que têm de assumir a responsabilidade, descarregada através de pesados encargos em termos de seguros.

Completando, fato conhecido é que a falta de um coordenador geral das operações com as mercadorias nos portos — como o poderia ser uma empresa estivadora — causa inúmeros prejuízos, por subutilização de equipamentos, descontinuidade operacional, falta de integração entre os segmentos da atividade etc. (Carlos Pimentel Mendes).