



“Histórias do Trabalho no Sul Global”

“Historias del Trabajo en el Sur Global”

“Labour Histories from the Global South”

I Seminário Internacional de História do Trabalho

V Jornada Nacional de História do Trabalho

Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis

25-28 de Outubro de 2010

Trabalhador avulso ou empregado sem patrão? O trabalho nas Docas do Rio de Janeiro

Lucimar Felisberto dos Santos¹

Introdução

As recentes discussões sobre o Plano de Renovação e Revitalização da Zona Portuária – projeto prioritário da Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, desenvolvido pelo Instituto Pereira Passos, que tem por objetivo investir em um plano que transforme as condições de abandono, esvaziamento e segregação da malha urbana nas mediações da zona portuária carioca – fomentou em mim, pesquisadora da história da escravidão e do pós-abolição no Rio de Janeiro urbano do século XIX, questionamentos históricos e historiográficos, relativos às condições de trabalho dos trabalhadores portuários.

¹ Doutoranda em História; Universidade Federal da Bahia; Bolsista do Programa Internacional de Bolsas de Pós Graduação da Fundação Ford.

Outrora protagonistas de movimentos reivindicatórios responsáveis por garantir, no caso do Rio de Janeiro, ao sindicato da categoria papel de destaque na organização e controle do trabalho, os portuários viriam a construção simbólica por eles chamada de “operários sem patrão” ser conduzida à categoria denominada “trabalhadores avulsos” – aquele que presta serviços a inúmeras empresas, agrupados em entidade de classe, por intermédio desta e sem vínculo empregatício.² Observaram, após a década de 1930, primeiro a consolidação do sindicato na gestão da mão-de-obra, depois cristalizar em uma instituição formal as estruturas informais dos grupos de trabalho surgidos no cativeiro e, mais recentemente, mudanças nas regulamentações das relações de trabalho que vão de encontro às antigas tradições deste grupo. Na virada do século XX ao XXI, tornam-se espectadores dos efeitos das mudanças produzidas pelo processo de privatização, que viria, finalmente, atingir o setor portuário.

Contribuindo nesta análise, José Carlos Gomes argumenta que a resistência atual por parte dos trabalhadores portuários ao processo de mudança está sim associada aos significados culturais atribuídos aos sistemas de relações por eles construídos, que não eram comandados pelas normas capitalistas (planejamento, operação, controle). Do ponto de vista deste autor, apesar das significativas mudanças ocorridas nas relações de trabalho no decurso do século XX, até o início dos anos 80, *a força original da ordem cultural que mediava a vida do estivador manteve-se intacta porque as relações produtivas (base técnica e organizacional) não foram alteradas.*³

A motivação para a escolha deste tema esta exatamente nesta aparente continuidade. Apesar do medo de cometer o “pecado capital” do anacronismo, vi na experiência de trabalho portuário uma oportunidade de refletir sobre possíveis fraturas existentes no interior da Classe Operária; sobre a capacidade dos operários de ler os significados das leis e atribuí-lhe sentidos próprios e; sobre como as novas noções de liberdade nas quais chegaram os historiadores da escravidão pode fazer sentido no mundo do trabalho livre e assalariado do século XX.

² Segunda Maria Cecília Velasco e Crus, da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, instituição sindical que representava a categoria, fundada 1905 com o nome de União dos Trabalhadores do Café e Trapiches, emergiu um perfil sindical que teve suas bases lançadas no movimento grevista de 1906. Ver: CRUZ, Maria Cecília Velasco. “Tradições Negras na Formação de Um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930”. *Afro-Ásia*, 24 (2000), 243-290. Sobre regulamentação do trabalho avulso, ver: decreto 8212/91.

³ GOMES, Carlos João. *Transformação do trabalho e cultura dos estivadores de Santos*. Texto integrante dos Anais do XIX Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão. ANPUH/SP- USP. CD-ROM; p. 8.

No caso do Rio de Janeiro, *a ordem cultural que mediava a vida do trabalhador*, argumentando na esteira das análises de Maria Cecília Velasco e Cruz, teve importantes bases nas relações estabelecidas pela escravidão urbana. A relação entre o tipo de organização de trabalho garantida aos escravos do meio urbano, *o ganho*, e o trabalho avulso praticado pelos trabalhadores portuários foi claramente explicitada pela historiadora. Segundo Marcelo Badaró Matos, Cruz

localizou um forte elo entre a organização do trabalho na época dos carregadores escravos e as práticas do sindicato do setor (a “Resistência”), formada na virada do século, que se engajou em lutas pelo controle do processo de contratação da força de trabalho. Em sua tese, defendida em programa de sociologia, sobressaía a abrangência do estudo das múltiplas dimensões da classe, combinando as duas áreas clássicas da sociologia do trabalho – processo de trabalho e movimento operário – ao demonstrar como as redes de sociabilidade, solidariedade e controle do mercado de trabalho construída ainda nos tempos da escravidão tiveram peso decisivo na conformação de um sindicalismo em que os ex-escravos e seus descendentes tinham grande participação e cujo objetivo central em seus primeiros anos seria garantir um mínimo de controle dos trabalhadores sobre o processo de contratação num espaço de domínio do “trabalho avulso”.⁴

Para a pesquisadora, a organização do trabalho na modalidade do “trabalho avulso” tem significativa reminiscência da escravidão urbana, de acordo com sua argumentação,

eram (os escravos de ganho), contudo, trabalhadores assalariados na relação na relação que mantinham com quem os contratava para executar uma tarefa, mas como escravo viviam sob o arbítrio do senhor, que poderia vendê-los quando bem entendesse. No que diz respeito à primeira relação, estritamente de mercado, eram trabalhadores avulsos como quaisquer outros. A variação da demanda fazia com que suas jornadas de trabalho fossem descontínuas e marcadas por diferença de ritmos e de intensidade. Podia-se trabalhar muito num determinado dia e pouco no outro, e isso tanto por escolha como por azar.⁵

Vivendo “sobre si” e fora da vigilância de seus senhores, com relativa autonomia e consideráveis “doses” de liberdade, os escravizados puderam colaborar com suas tradições culturais de forma decisiva na conformação das relações de trabalho em meios urbanos. Tradições estas que, no caso do Rio de Janeiro, garantiria a apropriação de um território aos ganhadores com a experiência do cativo, para além da concorrência com

⁴ MATTOS, Marcelo Badaró. *Escravizados e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom texto, 2008. Introdução.

⁵ CRUZ, *Tradições Negras*, p. 255.

nacionais negros e não negros e com imigrantes. No início do século XX, ex-escravos, atuando a partir da *Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café*, contribuíram na conformação do perfil sindical que surgiu zona portuária do Rio de Janeiro e atravessou o século impondo uma forma coletiva de trabalhar estruturada de modo independente.

Enfim, a experiência de trabalho portuário chamou atenção para outra lógica, sobretudo em termos de temporalidade, que escapa aquela demarcada por Sidney Chalhoub e Fernando Teixeira da Silva, quando situam na virada do século XIX ao XX o contexto de transformações do mundo do trabalho escravo ao livre e assalariado. Segundo estes autores,

O processo histórico de passagem de uma sociedade organizada em torno da escravidão e outras formas de trabalho assentadas na idéia da privatização da política de domínio sobre os trabalhadores para outra caracterizada pela atuação do poder público na formalização e controle do mundo do trabalho.⁶

No caso dos trabalhadores portuários, no que destaco aquele que no Rio de Janeiro tinham com heranças do cativo, tudo parece indicar que foi possível resistirem à política de domínio que lhes era imposta e, desenvolverem formas organizativas que lhes garantiriam uma considerável margem de manobra para atuar junto com o poder público na formalização e controle do mundo do trabalho. Pensando nas possibilidades de imperfeição desta passagem, defendida por aqueles dois autores, buscarei observar na experiência de trabalho no porto do Rio de Janeiro algumas disputas no interior da sua classe que possa informar menos uma longa permanência de alguns dos significados culturais do que a quebra de um tipo de solidariedade que favoreceriam as mudanças nas regras do jogo ocorridas nos anos finais do século XX.

Adentrando, ainda que timidamente, no campo dos direitos, os apontamentos que seguem têm em vista trazer para a superfície, pondo em discussão o contexto social dos trabalhadores das docas do Rio de Janeiro e dos seus entornos. Pretende verificar, ainda que timidamente, alguns dos sentidos a Lei 8.630/93 – a lei de modernização dos portos –

⁶ CHALHOUB, Sidney e SILVA, Fernando Teixeira da, “Trabalhadores, leis e direitos”. Campinas *Cadernos AEL*:: UNICAMP/IFCH/AEL, v.14, n. 26, 2009. Apresentação.

e seus significados para os trabalhadores.⁷ Tentando apreender em que medida representou conquistas e perdas no que se refere às condições de trabalho e renda dos trabalhadores por ela alcançados.

A organização do trabalho portuário

Estudos sobre a forma de organização do trabalho portuário têm chamado atenção para o fato dos estivadores representarem um “um tipo de operariado que desenvolveu formas de organização de trabalho, de ação política, valores e crença muito diferentes daquelas forjadas nos espaços fabris clássicos”.⁸ De acordo com esta tradição, a comunidade portuária conforma os seguintes aspectos:

Natureza ocasional do trabalho, ausência de relação permanente com qualquer empregador em particular, bairros densamente habitados por portuários e próximos aos locais de trabalho, propensão a greves de grande magnitude, repercussão da atividade portuária nas economias nacional e solidariedade com outras categorias.⁹

Colaborando em uma tradição recentemente inventada, que pensa interseções na análise do social, cruzando diferentes perspectivas como raça, classe e gênero, e ao mesmo tempo inovando pela abordagem do gênero pelo viés masculino, o estudo de Fernando Teixeira da Silva sobre o trabalho na estiva de Santos será explorado neste texto como importante origem de informação a respeito dos aspectos e conformação do trabalho portuário.¹⁰

⁷ A fonte utilizada neste trabalho é um relato produzido por trabalhador portuário que ainda hoje é um trabalhador avulso registrado e que por mais de trinta anos atuou nas “tropas” assumindo, ao longo de sua trajetória, várias posições de mando na organização do trabalho e na administração do sindicato da categoria. Chamarei o meu interlocutor de João do Porto. O material é um manuscrito que ainda passa por etapas de organização pelo seu autor, escrito a partir de questões propostas. Na análise do material figuram as perspectivas analíticas propostas por Maurice Halbwachs referentes às (r)elaborações da memórias, pautadas sempre em emoções e vivências e guiadas de acordo com forças sociais específicas. Ver: Ferreira, Marieta Morais, “História, tempo presente e história oral”, *Topoi*, Rio de Janeiro, Dezembro, 2002, pp. 314-332.

⁸ GOMES, *Transformação do trabalho*, 2. Ver também: SILVA, Fernando Teixeira, “Valentia e cultura do trabalho na estiva de Santos”, em BATALHA, Cláudio; SILVA, Fernando Teixeira; FORTES, Alexandre (org.), *Culturas de classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas, Ed. da Unicamp, 2004. (pp. 205- 245); CRUZ, *Tradições Negras na Formação de Um sindicato*, 2000.

⁹ SILVA, *Valentia e cultura do trabalho*, p. 208.

¹⁰ Buscando relação entre identidade profissional e masculinidade, Fernando Teixeira da Silva articula em sua análise algumas “questões que envolvem o processo de construção das identidades de gênero, ofício e

Apesar de seu estudo circunscrever a experiência de trabalho específica dos portuários santistas, são vários os momentos que podemos observar as mudanças nas escalas, sobressaindo assim elementos que transcendem particularidades regionais ou temporais. Por exemplo, nos portos em geral o esquema de contratação era

Em geral turbulento e adquiria o aspecto de um espetáculo público. Conhecido como *free call* na Inglaterra, *shape-up* nos Estados Unidos e “parede” no Brasil, tal sistema consistia na aglomeração de grande quantidade de candidatos ao emprego em diferentes pontos do cais, em que os contramestres, contratados pelos armadores ou seus representantes controlavam o “engajamento do pessoal”.¹¹

Quanto à disputa dos trabalhadores pelo controle do trabalho, Silva nos informa:

Esta luta era agravada por um “sistema de fronteiras fluidas”, no qual o trabalho consiste em um complexo ocupacional de movimentação de mercadorias que apresenta um conjunto de funções muito diversificadas e cujos componentes podem ser organizados de diversas formas. A indústria portuária envolve um sem-número de empregadores que estabelecem diferentes salários, horários e regras de trabalho. Nesta “Babel portuária”, os portos dramatizam os avanços e o caos do capitalismo industrial, testemunhando a capacidade humana para orquestrar a atividade social. Mas o problema está na disputa para determinar quem será o regente dessa gigantesca orquestra.¹²

Muito embora a forma de organização de trabalho portuário tenha desenvolvido no seu próprio fazer-se, contribuíram na sua constituição algumas peculiaridades da indústria portuária, como as destacadas por Fernando abaixo:

Com a chegada errática dos navios tornava irregular a demanda de mão-de-obra, raramente os armadores empregavam diretamente os trabalhadores por ser pouco viável utilizar a própria tribulação ou manter um grupo permanente de operários em cada porto onde seus navios atracavam. Em geral, adotavam a prática mais comum, ou seja, contratavam trabalhadores através de firmas intermediárias (empreiteiros de estiva, companhia de navegação, corretores e navio, casas de importação e exportação). A característica de inúmeros portos era, portanto, a dispersão física e institucional das unidades, sem a existência de um órgão centralizador das atividades, o que dificultava a formação de quadros permanente de trabalhadores.¹³

classe, a partir das noções de valentia e virilidade estruturadas pelos portuários no âmbito do trabalho”. SILVA, *Valentia e cultura do trabalho*, p. 209.

¹¹ Idem, pp. 212/213.

¹² Idem, pp. 216/217.

¹³ Ibidem, pp. 216/217.

Esta pulverização nas negociações era informada em critérios econômicos, como podemos depreender da informação abaixo, o ritmo do trabalho estava no computo da margem de lucros.

Como as despesas com a estiva atingiam grande parte da receita bruta das companhias de navegação, a margem de lucros dependia muito do ritmo do trabalho. Para minimizar o tempo dos vapores nos portos e maximizar o capital, os armadores tendiam a forçar os contratantes a competirem entre si na definição da jornada de trabalho e salários.¹⁴

Foram estes expedientes de trabalho que permitiu aos trabalhadores portuários, em geral, desenvolverem uma prática social de trabalho com significados de liberdade e independência, que lhes permitia o controle individual de seu tempo de trabalho e lazer. *A ausência da figura do patão era fonte de orgulho.*

Foram também estes elementos que permitiu aos trabalhadores negros com a experiência do cativo, envolvidos no manuseio e transporte de carga no início do século XIX, em particular, assumirem a gestão da mão-de-obra no porto do Rio de Janeiro, uma vez que eles vinham ao encontro das construções simbólicas inventadas por eles ainda no contexto da escravidão. Estando estes trabalhadores a frente do processo de formação e direção do sindicato da categoria, participavam da estrutura de poder do sistema portuário carioca, uma vez que, ainda me valendo das informações de Silva, “os grupos que controlassem o processo de contratação da mão-de-obra exerceriam o domínio de uma considerável fatia de poder no porto, decidindo quem deveria trabalhar, por quanto tempo e em que condições”¹⁵.

Uma “tradição negra” na organização portuária do Rio de Janeiro

Conforme ressaltado na introdução deste trabalho, de acordo com Maria Cecília Velasco e Cruz, podemos identificar elos de ligação entre a organização de trabalho dos ganhadores que atuavam nas ruas do Rio de Janeiro na época da escravidão e as práticas da *Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café*. Entidade fundada em 15 de abril de 1905, por iniciativa de Cândido Manoel Rodrigues, com o nome de União dos Trabalhadores em café e Trapiche, logo viria a ter a denominação e

¹⁴ Ibidem, p. 217.

¹⁵ Idem, pp. 218/219.

atravessaria praticamente todo o século XX representando o papel de guardião de uma tradição cultural que pode ser, concomitantemente, “negra”, urbana, escrava e, no limite, africana.

Remontando este passado escravista, o Rio de Janeiro seguramente foi a capital brasileira com o maior de contingente escravo em meados dos séculos XIX, quase metade de sua população, 110.602, era de cativos. Destes, 78.855 residiam no perímetro urbano. Homens e mulheres livres, libertos e escravos dividiam espaços sociais na cidade que foi apelidada por Sidney Chalhoub de “cidade negra”. Diferenciando-se destes números de 1849, em 1872 a Corte tinha entre seus setores populares, de acordo com o recenseamento, 48.939 indivíduos mantidos em cativeiro. Parcela significativa desta população urbana trabalhava ao ganho. Nos livros de licença para este tipo de trabalho, que esta organizado de acordo com a condição, podemos observar indivíduos de diferentes condições culturais e sociais solicitando licenças para exercer esta modalidade de trabalho.¹⁶

A escravidão ao ganho foi um fenômeno generalizado nos contextos urbanos. Conforme ressaltado por Cruz,

Os escravos eram mandados às ruas para nelas buscarem atividades que lhes permitissem prover a si próprios e aos seus senhores. Para tanto possuíam autonomia e liberdade de movimento sem as quais não poderiam encontrar, negociar e executar os trabalhos que aparecessem. Muitos não moravam na casa dos senhores, e só iam lá para entregar a quantia estipulada por dia ou por semana.¹⁷

Em busca de trabalho, os escravizados se misturavam com os populares libertos e livres “de cor”, e com os brancos nacionais e estrangeiros. Eram, em sua maioria, trabalhadores avulsos, ocasionais, a depender do ritmo e da intensidade das oportunidades de trabalho surgidas, daí receberem jornais – pagamentos diários.

Do ponto de vista ocupacional, o trabalho ao ganho, incluindo a sua significativa parcela de trabalhadores escravizados, era diversificado, absorvia vendedores ambulantes, quitandeiro de loja, barbeiro, marinheiros, operário da indústria e da construção civil, além dos empregados no manuseio e transporte de carga. A participação

¹⁶ No Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro os livros podem ser localizados sob a designação de “livros de licença para escravo” e “livros de licença para livres”.

¹⁷ CRUZ, *Tradições Negras*, p.255.

dos cativos no manuseio e transporte de carga do sistema portuário no século XIX, Cecília demonstrou com várias evidências.¹⁸

Demonstrou também que a maioria significativa dos carregadores que atuavam no transporte de carga entre as várias unidades do sistema portuário do Rio de Janeiro era de pretos de ganho – escravos ou libertos. Mais especificadamente, pretos minas, que “trazendo consigo uma tradição urbana e comercial incomum nas outras nações africanas (...) monopolizavam o mercado de trabalho gerado pelas firmas comerciais envolvidas com a exportação de café”¹⁹. O empreendedorismo dos pretos e pretas minas tem sido destaque na historiografia da escravidão. Tal tradição, presentes na formação da Sociedade no início do século XX, sobreviveu às mudanças verificadas no mercado de trabalho fluminense, como por exemplo, a transferência da população escrava da corte para as regiões agrícola, a chegada de levas cada vez maiores de imigrantes, a inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II – responsável pela substituição do ombro dos carregadores pelas carroças e outros veículos de roda – e a introdução das empresas de bonde.

Foram aquelas relações sociais costumeiras que garantiram aos ganhadores pretos, livres na virada do século por força da lei ou pelas mais variadas agências, a apropriação de um território e conservação de uma reserva de mercado no setor portuário. Foi a forma coletiva de trabalhar, organizada informalmente, onde os indivíduos surgem como

sujeitos plenos da ação, negociando as tarefas a realizar, desenvolvendo um modo próprio de trabalhar ao ritmo da música e do canto africano, decidindo o tamanho das turmas de trabalho de acordo com a quantidade e o peso dos volumes a carregar, impondo uma economia de esforço pela recusa em trabalhar com grupos reduzidos se o peso da carga fosse grande, e preservando margens de sociabilidade e lazer ao irem comemorar o pagamento do serviço no botequim da esquina,

que impediu a “batida em retirada dos “homens de cor” deste setor econômico em favor dos imigrantes, isto no caso do Rio de Janeiro.”²⁰

¹⁸ Idem, pp. 255-260.

¹⁹ Idem, p. 211.

²⁰ Idem, pp. 260. Analisando as tradições culturais negras da Salvador do século XIX. João José Reis observa formas de organização de trabalho escravo, onde os trabalhadores eram organizados em “cantos”, que muito se aproxima das descritas por Cecília. Ver: REIS, J. J. “De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição”. *Afro-Ásia*. Salvador, CEAO, UFBA, n. 24, 2000, p. 199-242.

Em síntese, foi a adequação das tradições culturais negras, inventadas no contexto de escravidão urbana do Rio de Janeiro, às práticas sociais do trabalho portuário que demandava o que Fernando Teixeira denominou de “sistema de fronteira fluídas”, que garantiu aos indivíduos que traziam na experiência e na pele heranças do passado escravista a possibilidade de continuarem atuando com sua lógicas próprias a frente de um sindicato.

Enfim, foi este conjunto de circunstâncias que resultou não só na fundação da *Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café* e no surgimento de um perfil sindical com características próprias, mas na possibilidade do negro Candido Manoel Rodrigues, seu sócio fundador, ser lembrado pelo senhor Flávio Pinto como “o Capitão n. 1”, o primeiro representante do trabalho da Sociedade, isto em entrevista concedida à Cecília em agosto de 1989, quatro anos antes da aprovação da lei que traria nova regulamentação para o setor portuário.

A Lei de Modernização do Porto – 8630/93

Em 25 de fevereiro de 1993, seria então sancionada a lei 8630, que seria chamada de “lei de modernização do porto”. A lei, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências, viria então cumprir o papel de adequar a força de trabalho às novas formas organizativas.

O capítulo III da lei instituía nos portos brasileiros o Operador Portuário, determinando em seu artigo 8º que caberia aos operadores portuários, empresas criadas para este fim, a realização das operações portuárias previstas nesta lei. O capítulo IV versaria então sobre a gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso. De acordo com o seu artigo 18º, os operadores portuários deviam constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo entre outras finalidades, administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário (regular) e do trabalhador portuário-avulso.

O Capítulo V finaliza a regulamentação do trabalho portuário, seu artigo 26º informava que 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. Complementado com um único parágrafo:

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.

Desde o início da sua discussão, muito certamente, a lei criou expectativas diversas nos mais diferentes agentes sociais envolvidos no processo. Provavelmente, forjou uma multiplicidade de sentidos a depender do significado que cada um atribuía a sua própria interpretação das funções e/ ou do texto da lei. Segundo João Carlos Gomes, a modernização dos portos se apresentava como um caso particular de inserção brasileira no processo global de comércio. Para o poder público a lei significava a presença de um novo paradigma com o poder de transformar o trabalhador portuário, do ponto de vista de Gomes,

a presença de um novo paradigma tecnológico e organizacional no porto ao modificar o padrão de distribuição de trabalho, e demandar pelo surgimento de “um novo trabalhador portuário” agora com maiores habilidades cognitivas, multifuncional, e participativo, inaugura uma cultura de empresa que se opõe a cultura vigente.²¹

Ou seja, no limite, a lei alteraria a ordem cultural que ordenava os significados da vida para os portuários. Adequando as estruturas dos portos brasileiros ao novo processo que visava diminuir a intervenção do Estado na economia – privatizando em favor dos operadores portuários e instituindo os órgãos gestores de mão-de-obra (OGMO) –, a lei fragilizaria ordens culturais que pelo costume teriam dado sentido a estabilidade da forma de se organizar o trabalho nos portos brasileiros em geral e no do Rio de Janeiro em particular.

Alguns dos significados da lei

Acompanhando os argumentos que venho tentando desenvolver neste trabalho, a particularidade da realidade do Rio de Janeiro, em relação à experiência de trabalho

²¹ GOMES, *Transformação do Trabalho*, p.5.

portuária, reside no fato de que a ordem cultural que se fragilizaria pela presença de um novo paradigma tecnológico e organizacional é aquela referenciada em uma tradição cultural negra, responsável pela formação de um sindicato de maioria negra, que em fins do século XX era responsável pela gestão da mão de obra.

A mudança da ordem cultural afetaria diretamente as ações deste sindicato. Os trabalhadores portuários cariocas perceberam estas tentativas de mudança de um sistema baseado na ordem “natural” para outro com base na ordem econômica. A decisão de resistir (ou não) ao processo de modernização estava também atrelada à visão que tinham sobre os elementos culturais inscritos na sua forma de organizar o trabalho. Trazendo para a análise a voz de um trabalhador:

Foi um golpe de mestre por parte dos empresários, com tudo calculado, nos mínimos detalhes. Começamos a luta, cobrando uma atitude da inter sindical. Foram feitas diversas reuniões fatídicas. Ai qual a nossa primeira providência para (preservar) o trabalho da qual eles não estavam nos tirando? Cobrar de cada categoria suas atitudes a nosso favor, mas o que se viu? Em baixo no costado, estavam os trabalhadores da nossa categoria, aqueles que foram arrebanhados pelos patrões com seus uniformes, prontos para fazer a nossa vez, ai isso nos enfraqueceu perante os outros trabalhadores, que sem sobra de duvida argumentavam que os trabalhadores que enfraqueciam o nosso movimento era o nosso próprio.²²

Para João do Porto que vivenciou este processo transitivo, a lei era um pretexto, eles estariam, na verdade, *aproveitando para corrigir a velha questão do negro assalariar todos os negros do porto.*

Sugiro, a partir daqui, que as discussões em torno desta lei trouxeram a tona importantes questões que o aparente consenso existente em um sistema não comandado pelas formas produtivas capitalistas pode ter impedido de emergir. A aprovação da lei sem uma ampla resistência por parte da maioria da categoria portuária pode ter os significados que passo a apontar neste texto.

Enquanto operário que acompanhou as discussões sobre a aprovação da lei de dentro do movimento sindical, nosso interlocutor percebeu nas ações dos empresários atos de cooptação dos trabalhadores portuários, segundo suas memórias o processo se deu nos seguintes termos:

²² Manuscrito de João do Porto.

ai foi escolhido a dedo, um grupo de trabalhadores, todas as oposições, em seus sindicatos, e os levava para uma reunião todas as terças num luxuoso prédio no centro do Rio de Janeiro, e tinha até diárias para quem participasse, o valor das diárias, eram proporcionais com o nível de liderança do companheiro, qual era o tema das reuniões? “o sindicatos rouba vocês, vem aí uma nova Lei, que compensará tudo, que o trabalhador sofre no porto. Ajude a convencer o resto dos trabalhadores, que tudo vai mudar para melhorar, vamos acabar com o monopólio dos sindicatos”.

(...)

A cada reunião que o companheiro participava, ele vinha mais contaminado.

Enquanto beneficiário das redes de solidariedades acessíveis aos associados de confiança da liderança sindical, descreve os níveis salarial dos trabalhadores portuários:

As nossas diárias era uma bem maior que a do trabalhador de fora do porto, e assim íamos levado a vida, com a média salarial bem acima dos 10 salários era possível se ouvir frase como “no mês que vem eu, venho mandando aí acho que vou trocar o carro” ou “paguei fantasias para todos lá em casa, até a minha sogra vai desfilar”, coloquei as minhas filhas em uma escola de branco. Com essas frases, pode se notar o um razoável poder, financeiro, que tínhamos como trabalhador, nós não tínhamos patrões, mas tínhamos a situação financeira, equivalente a qualquer um da classe média.²³

Entretanto, a possibilidade de atuar de dentro destas redes de relações não era aberta a todos os associados, acessá-las dependia de manobras políticas bem calculadas. Nos fragmentos de memórias de nosso interlocutor, podemos observar que os associados estavam atentos e, procuravam nos mais diferentes espaços de sociabilidades possibilidades de pertencerem, ou se manterem presos, a esta rede.

Os ex. diretores, na ânsia de voltar a serem diretores, também não perdiam a oportunidade de fazer sua própria política, ou da sua diretoria, esse mesmo procedimento, era nos enterros após (sic) o funeral viravam verdadeiras festas patrocinadas pelos encarregados, diretores, ou baluartes.

(...)

Para o trabalhador melhorar de vida no trabalho portuário era só participar, não interessava de onde o trabalhador era, ou o que ele foi, o importante era ele ser um cara bom de “chinfra” (sic). Se participasse de assembleias, dos eventos como os nossos enterros, futebol, ir aos sambas certos, logo alguém te indicava para alguma coisa, como por exemplo, fazer parte do quadro de encarregado. Logo você veria a sua vida mudar financeiramente. Agora quem não criava nada, só se limitava a falar mal da diretoria, estes indivíduos sofriam um pouco mais mesmo.

(...)

Há toda a hora, tinha alguém que marcava um futebol com a Resistência, sempre os responsáveis pela bola sofriam com a lista de quem vai ao futebol,

²³ Manuscrito de João do Porto.

só se ouvia: “acho que não vou poder”, “não sei fulano”, “espera, até lá agente vê”.²⁴

Do tipo de relação estabelecida com as lideranças sindicais da Resistência dependeriam as conquistas do trabalhador no porto do Rio de Janeiro. Para melhorar as suas condições de trabalho deveria estar atento a todas as oportunidades de se mostrar companheiro, cultivar a amizade, respeito e a confiança dos “operários-patrões”. No entanto, nem todos os trabalhadores estavam dispostos a partilhar desta rede. Desdobrando as informações de memória de nosso interlocutor, podemos perceber na recusa ou na relativa dúvida em participar das partidas de futebol, que alguns faziam outros cálculos, não estavam dispostos a participar do jogo político com as regras pré-estabelecidas pela Resistência. Ou por ter outras visões de mundo, ou por não compartilhar das regras culturais que teriam preservado a forma organizativa de trabalho no porto, ou por não conseguirem espaços de atuação dentro da organização sindicato. O fato é que alguns indivíduos fizeram a escolha de não resistir à lei. Para alguns, estavam sendo cooptados pelos setores empresariais em épocas da discussão da Lei 8630/93.

Podemos observar um pouco mais por dentro o funcionamento desta rede pegando outra contra mão na interpretação produzida pelo nosso interlocutor relatando a sua atuação à frente da direção do hospital do sindicato, desta feita sobre as vantagens da autonomia e poder que o sindicato perdia sendo enfraquecido pela ação da lei.

Os funcionários do sindicato, todos oriundos das nossas redes, se gabavam de ter muitos anos de trabalho, o nosso hospital com mais de 150 leitos, também mantinha emprego em forma de rede, o que quer dizer que a enfermeira era filha de um veterano, a cozinheira, mulher de um trabalhador, a atendente amante de um associado qualquer, de sorte que qualquer ato administrativo que você fosse tomar tinha que ter cuidado para ver o que aquele ato representaria na parte política do sindicato.²⁵

Sobressai daí outra base de descontentamento da maioria dos trabalhadores portuários associados e não associados: o corporativismo. Fica claro que uma estrutura corporativa, inscrita dentro de um sistema que comporta mais de 5.000 membros não pode contemplar uma parcela significativa deles.

²⁴ Idem.

²⁵ Idem.

Se o discurso produzido pelas classes empresárias a respeito da lei tinha efeitos sobre os associados diferentes daqueles sentidos conferidos pela liderança sindical, significava que eles tinham atribuído a esta lei significados próprios, havia ocorrido uma quebra na “estrutura de reciprocidade” responsável pela longevidade desta forma de organização que permitia o controle do trabalho por operários. Tudo indica que estes trabalhadores perceberam na lei uma aliada, um instrumento capaz de trazer melhorias em suas condições de trabalho, sobretudo para aqueles que não conseguia cair nas graças dos líderes sindicais participando de sua “rede”, ou seja, uma grande maioria como argumentaria o nosso interlocutor.

A grande maioria não percebeu isso tudo (a necessidade de resistir à implantação da lei) porque também fazia parte do acordo que após a implantação, todos os cargos de auto escalões ficaria nas mãos dos que ajudassem nessa empreitada, e aí, a partir deste ponto, os companheiros se transformavam em fera a defender esse projeto, sem saber que era um tiro nos pés, um golpe dos empresários para conseguir o que queria.

Essa foi a estratégia usada pelos empresários para chegar a onde queriam com menos esforço, e ganhar o apoio da opinião pública, primeiro nos desqualificou perante o novo Brasil, de Collor de Mello, depois fez um *lobe* violento no Congresso Nacional, colocou os trabalhadores uns contra os outros, categorias contra as outras, usando todos os artifícios.

(...)

Mas só depôs começa a fazer sentido o fato do interesse dos caras pelas amebas, porque o interesse de levar para o centro de cidade em lugares luxuosos os trabalhadores, fazer até reunião em hotéis caríssimos, é que foi colocado na Lei 8630/93 no parágrafo único do artigo 26 que para capataz eles poderiam contratar com vínculo, e quando eles contratam com vínculo menos de 0,5% da categoria eles começa a ficar dentro da Lei e aí diz para o juiz que contratou, mas não diz ao juiz que 99,05% da categoria esta sem trabalho, e esse restante que é maioria esmagadora.²⁶

Na percepção de alguém que atuava de dentro do sindicato, novamente deixando claro o lugar de produção de discurso do nosso interlocutor, os trabalhadores portuários deveriam se unir na luta contra a lei de modernização do porto, que do seu ponto de visão, representava a introdução das formas produtivas capitalista no setor portuário. Deveriam lutar para garantir a manutenção de direitos garantidos pela – e referenciado na – tradição e, sobretudo, para conquistar novos direitos para a totalidade da categoria. Ou seja, deveriam estar unidos, enquanto classe, em luta contra uma outra classe que buscava novas formas de dominá-los. A perda da gestão do trabalho pelo sindicato representava a perda da liberdade para o trabalhador portuário, afinal, ser “operário sem

²⁶ Idem.

padrão” tinha este significado. Ostentar uma lógica que fugia aquela da dominação clássica imposta pelo capitalismo tinha sim o sentido de ser livre.

Os que apoiaram a lei eram acusados de não perceberem as perdas que teriam, eram vistos como covardes, retrógados, “amebas”. Estavam sendo seduzido, do ponto de vista do nosso interlocutor, pelos paliativos e, destacadamente, pelas oportunidades abertas na nova estrutura econômica moderna que estava sendo implantada. No limite, sua percepção, que deveria ser a da maioria das lideranças sindicais do porto do Rio de Janeiro à época, ia ao encontro daquelas interpretações produzida por tradições marxistas inscritas dentro da perspectiva teleológica identificadas por Dorathy Thompson, que viam na revolução conduzida pelo proletariado o instrumento de destruição do capitalismo. Para Dorathy, preocupados com o que as classes trabalhadoras deveriam estar fazendo, e não com o que elas efetivamente faziam, os historiadores desta tradição muitas vezes negligenciaram os possíveis ganhos e ações políticas do operariado que não estavam dentro do modelo. Ignoraram pautas reivindicatórias não referenciadas naquele padrão, produzidas a partir de maneiras muito particulares de ver e viver a vida.²⁷

Apesar de não estarem afastados no tempo de seus companheiros, como alguns dos historiadores estão de seus sujeitos, tudo indica que as lideranças sindicais e a maioria dos trabalhadores portuários do Rio de Janeiro atuavam de dentro de lógicas ou tradições culturais diferentes, suas visões de mundos dispares produziam diferentes sentidos e significados para a lei 8630/93. A cultura de empresa inaugurada com a esta lei iria, então, conviver com uma diversidade de formações culturais que davam e dão forma a classe operária portuária nos portos brasileiros em geral e no carioca em particular.

Há ainda muito que se investigar sobre as condições de trabalho e lazer dos trabalhadores portuários durante as discussões e após a aplicação de lei 8630. São inimagináveis as suas conseqüências sem o conhecimento da realidade concreta da experiência histórica que testemunhou este processo. Estes apontamentos trazem ainda interpretações bastante opacas – admito –, produzidas que foram sem o investimento de pesquisa necessário a este tipo de pesquisa. No entanto, minha intenção foi apontar um

²⁷ Como exemplo cita o seu próprio caso de pesquisa quando, “decepcionada ante a tímida reivindicação pelo sufrágio feminino e por outros itens das agendas feministas posteriores” por parte cartistas, percebeu que a agenda das mulheres estudadas era outra, “elas pareciam em geral felizes em reivindicar o voto para o seus maridos e irmãos, “sem nunca pedir pelo direito de trabalhar”, verificou a autora. Ver Thompson, Dorothy, “Marxismo e História”. In: *Cadernos AEL*, v. 11, n. 20/21, 2004.

problema histórico, chamar atenção para as atuais condições de trabalho dos trabalhadores portuários, sugerindo relações entre a precariedade destas condições e a falta de vitalidade da malha urbana nas mediações da zona portuária carioca. Ainda de acordo com a descrição de nosso interlocutor, que extrapolando a sua condição atual de trabalhador avulso registrado:

Agora por todos os dias, os empresários contam com centenas de mendigos, dentro de um galpão, todos colocando a culpa uns nos outros pela derrocada, preservando aquela cara de malandro, mas com o bolso vazio. Quase sempre com problemas de família, devendo aluguel, já não podem ir a suas casas porque o dinheiro é pouco para o transporte. Olha como os empresários mudaram a nossas vidas. Não podemos ter amantes porque não podemos mais nem com a mulher de casa, (não podemos mais) de ir de carro, já não pagamos nem o ônibus, nem a marmita podemos levar pois não vamos para casa todos os dias²⁸.

“Operários sem patrões” ou trabalhadores avulsos

No orgulho – “de não ter patrão” – dos trabalhadores portuários residia a fragilidade de uma organização de trabalho fluida e incerta que se sustentou a partir da combinação de condicionamento favoráveis fora do seu controle. A presença do Estado na gestão do trabalho no sistema portuário era escamoteada por várias intermediações, que impossibilitava a visão da figura de um patrão onipresente. Do armador ao capitão – ou contra-mestre – o poder era fragmentado de modo que porções consideráveis chegavam até o último que emergia no imaginário dos trabalhadores portuários como o “operário-patrão”. Figura arquetípica, mas que, na luta por relações de trabalho mais equânime, deveria ainda de ser combatida.²⁹ Na outra ponta desta relação, uma construção simbólica vazada pelos significados de autonomia e liberdade, o “operário sem patrão”.

Na verdade eles não se configuravam “empregados sem patrão”, eram antes trabalhadores ocasionais, cuja relação de trabalho era intermediada de maneira tal que perdia ela mesma aquele referencial. Este distanciamento tinha significados de liberdade, autonomia, companheirismo e, responsabilidade. Nas palavras de João do Porto:

²⁸ Manuscrito de João do Porto.

²⁹ Na análise de Fernando Teixeira da Silva sobressai a luta dos portuários de Santos para sindicalizar os contra-mestres, considerado pela categoria os “empregados-patrões”, e fazê-los sujeitarem-se as regras do rodízio estabelecidas pelo sindicato.

A organização era toda nossa, pôs se o saco não subisse, não tinha dinheiro, todos fiscalizavam todos, ainda mas que todos os tipos de trabalho precisavam, do companheiro nem que seja para dar sinal. (...) Ninguém queria voltar a ter patrão, cada um de nós era seu próprio chefe, ia ao trabalho que queríamos e podíamos, folgávamos quando precisávamos, pois não faltava trabalhador na parede para ser escalado, aí quando o trabalho era muito ruim, e ninguém queria, era intimado pelo diretor, ou pelo fiscal geral: “ – ta empregado fulano? - Não to a toa. – Vai ajudar a safar aquele trabalho que não completou, amanhã eu te levo num trabalho bom”.³⁰

Tendo o sindicato à frente da gestão do trabalho, e sendo as questões laborais resolvidas quase que diariamente de maneira que, teoricamente, podiam ser de controle e conhecimento dos operários, a relação de trabalho ganhava proporções radicalmente opostas daquelas observadas nas relações comandadas pelas normas capitalistas.

Assim cumpríamos a nossa rotina de trabalho, e após o término colocávamos nossas roupas, e tomávamos cerveja com os companheiros, quase sempre a espera do encarregado do ponto, que efetuava o pagamento no próprio dia de trabalho. O nosso ganho era a soma de toneladas, vezes o preço por tonelada, e acrescentava ali mais um sexto que era o repouso renumerado, ou seja, a cada trabalho nós ganhávamos o domingo e a soma disso tudo, vinha na hora no nosso bolso, menos os encargos sociais que seguiam para o sindicato para dar destino, o dinheiro do FGTS, férias, salário família, 13º salário e até do outros que tinham desconto de família.³¹

Do ponto de vista dos gestores da mão-de-obra, todos tinham a mesma oportunidade. Ditavam as regras que consideravam consensuais e democráticas.

Em alguns trabalhos, tirava a vaga do fiscal geral, tudo isso era prontamente entendido por todos, porque aquilo era um rodízio, todos tinham a mesma oportunidade era só a sorte de quando vir mandando ter sorte de tirar uma pedra boa, mas só fazia parte deste rodízio os associados, nem os carteirões nem os adventistas entrava nesta roda de sorte, como os associados eram os mais antigos. Esse era o nosso democrático programa de cargos e salários.³²

³⁰ Manuscrito de João do Porto.

³¹ Idem.

³² Carteirões: homens com pouco tempo de porto, que ainda não fez a papeleta, esse cara é o ultimo a sair no trabalho, só ganha do aposentado. Adventistas: aqueles que já tinham um relativo entrosamento, mas ainda não era associado.

Era este “democrático programa” que seria destituído com a instituição das empresas que passariam a ser conhecidas como Operadoras Portuárias e a criação do Órgão Gestor, que ficaria responsável pela administração do fornecimento da mão-de-obra e do trabalho portuário avulso, tudo de acordo com a lei 8630. A presença desta instituição no sistema de trabalho portuário, no caso do Rio de Janeiro, representava a ruptura de um modo de particular de vivenciar as relações de trabalho, rompia-se aquele modelo com base em uma tradição.

O trabalho avulso, agora formalizado e dentro da lógica capitalista, não tinha mais os mesmos conteúdos simbólicos.

Não é mais um sonho ser avulso, pois para não passar fome os trabalhadores passam, a mendigar, emprego nas operadoras, mesmo com salários abaixo dos meninos branco de aparelho nos dente, esta feito o estrago, o orgulho de ser sem patrão cai por terra.³³

Entretanto, tudo parece indicar que, para uma parcela significativa dos portuários do Rio de Janeiro, a “melhor maneira de sobreviver no planeta” não era como “operários sem patrões”, ou submetidos aos “operários-patrões” escolhidos de acordo com o tipos de relação estabelecida com as lideranças sindicais ou com os “baluartes”.³⁴ Fizeram a opção de consciente de tornarem-se vinculados – com salários, impostos, indenizações, plano de saúde etc. –, ou simplesmente “trabalhadores avulsos”.

³³Manuscrito de João do Porto.

³⁴ Os negros famosos no porto por ostentarem posições sociais invejáveis.

