

Tolerância zero: solução para a “crise” do trabalho portuário

As relações entre capital e trabalho no sistema portuário brasileiro vêm se transformando gradualmente nos últimos anos. Seja porque ambas as partes amadureceram e aprenderam a negociar, ou porque o País levou um choque de realidade com o avanço da globalização, o fato é que a estrutura arcaica, quase feudal, que dominava o trabalho portuário avulso no Brasil vai cedendo lugar a um regime mais moderno e justo para quem quer trabalhar. Por outro lado, persistem ainda resquícios da velha mentalidade que precisam ser eliminados, sob pena de perdermos importantes conquistas no âmbito da produtividade e da eficiência operacional.

Um aparente paradoxo vivido hoje nos principais portos ilustra bem essa situação: embora haja excesso de contingente nos OGMOs, na hora da escalação freqüentemente faltam trabalhadores. Não é difícil entender por quê. Uma parcela expressiva daqueles que pertencem ao Registro – categoria que tem prioridade na escalação – simplesmente não se apresenta para trabalhar quando a operação é considerada pouco rentável (para eles). São pessoas que não dependem do porto para viver, ou porque têm atividades paralelas ou porque vivem de rendas e se mantêm no Registro apenas na expectativa de uma indenização futura. O pior é que, quando uma operação é paralisada por falta de trabalhadores, há quem acredite na falácia da “crise de mão-de-obra”, versão difundida pelos que se beneficiariam com um inchamento ainda maior dos quadros de trabalhadores avulsos.

Nos longos anos em que os portos estiveram sob controle estatal, o governo, por ação, omissão e demagogia, propiciou a expansão indiscriminada dos quadros de trabalhadores portuários avulsos. Isso ocorreu na segunda metade do século 20, justamente quando operou-se a maior revolução tecnológica da

história, resultando na automatização de uma parcela substancial das operações portuárias. Enquanto os países mais desenvolvidos se esforçavam por reduzir contingentes de trabalhadores e equacionar de forma sustentável os efeitos sociais negativos decorrentes, aqui o governo manteve e até estimulou o superdimensionamento dos quadros.

Em decorrência dessa política desastrosa, a maioria dos portos nacionais padece hoje do problema do excesso de contingente e de falta de trabalhadores gabaritados. Há trabalho, felizmente, pois o comércio exterior está crescendo, mas na hora da escalação muitos só comparecem quando as cargas “valem a pena”, isto é, quando a remuneração é alta e os equipamentos fazem toda a movimentação, dispensando intervenção direta da mão-de-obra.

Instituir regras de assiduidade e penalidades para os faltosos recalcitrantes é uma medida de fundamental importância para estabelecer um ambiente salutar nos portos

Ausentando-se do porto, esses pseudo-trabalhadores prejudicam não somente as operações, mas também os colegas que efetivamente trabalham, e que poderiam estar auferindo melhores ganhos com o aumento da produtividade portuária. Trata-se de uma tentativa sutil de preservar, ainda que de forma disfarçada sob o novo regime de gestão do trabalho avulso, resíduos do

antigo sistema de castas que vigorava nas corporações sindicais antes da Lei dos Portos. No Registro do OGMO ainda estão aboletados certos “senhores” do trabalho avulso, que escolhem cargas e apresentam-se quando lhes apraz; abaixo deles, os “excluídos” (antigamente chama-dos, na orla portuária, de “bagrinhos”) ficam com as malhas do trabalho.

Ora, no Brasil do século 21, assim como em todo o mundo, não há mais espaço para se encarar trabalho como “cargo”, ou “vaga” que se ocupa e da qual se tira proveito de acordo com as próprias conveniências. Trabalho é produção, é compromisso com resultado, é desenvolvimento profissional contínuo. Se isso vale até para presidentes e executivos de empresas, por que não valeria para os trabalhadores portuários?

É hora de adotar uma política de tolerância zero para com o absentismo no trabalho portuário. Instituir, no âmbito das convenções coletivas, regras de assiduidade e penalidades para os faltosos recalcitrantes é uma medida de fundamental importância para depurar os contingentes dos OGMOs e estabelecer um ambiente salutar nos portos. Dessa forma, equaciona-se a médio prazo o problema do excesso de contingente sem causar trauma social, aumenta-se a renda daqueles que efetivamente dependem da atividade para viver, e promove-se entre as equipes uma ética de valorização do trabalho – requisito essencial para elevar os portos brasileiros ao nível de eficiência do primeiro mundo.

Este artigo foi publicado na edição nº 305 do Guia Marítimo.