

## A reforma sindical e os portos

Às vésperas do início do século 21 o setor portuário brasileiro conseguiu equacionar um velho problema que vinha, entre outros obstáculos, minando a sua competitividade nas últimas cinco décadas: o monopólio sindical sobre o trabalho avulso. Os anos 90, a partir da edição da Lei de Modernização dos Portos (nº 8.630), foram marcados por sucessivos confrontos e desgastes nas relações capital-trabalho, até que se conseguisse negociar, minimamente, com as corporações sindicais, critérios de remuneração e escalação de trabalhadores um pouco mais comprometidos com a produtividade e a eficiência.

Todavia, certas mudanças previstas em lei e, mais que isso, exigidas pela lógica atual da economia globalizada, permanecem pendentes. Alguns Órgãos Gestores de Mão-de-Obra (OGMOs) enfrentam problemas para atender adequadamente a demanda de equipes qualificadas por parte dos operadores portuários. Apesar do ainda não solucionado excesso de contingente, o absenteísmo é elevado, porque, como muitos trabalhadores registrados exercem atividades paralelas, não se apresentam para trabalhar quando a operação é considerada pouco rentável (para eles). Esse problema tem afetado particularmente os portos do Rio de Janeiro e Espírito Santo.

Além disso, não tem sido possível promover a qualificação do trabalhador no ritmo que seria desejável. Os OGMOs, que são os responsáveis por treinar e reciclar a força de trabalho, não têm condições de fazer bem a sua parte num contexto em que parte expressiva dos trabalhadores mantém-se nos quadros apenas na expectativa de escolher as melhores cargas ou de obter uma indenização futura. Distorções como essas é que respondem pelos resquícios de ineficiência dos portos e terminais, e, na medida em que permaneçam mal resolvidas, a reforma sindical concebida e priorizada pelo governo

federal poderá trazer mais problemas do que soluções para o setor portuário.

Da leitura do Anteprojeto de Lei da Reforma Sindical e da Proposta de Emenda à Constituição elaborados pelo Fórum Nacional do Trabalho, verifica-se que seus proponentes voltaram-se somente para os empregadores e trabalhadores que têm suas relações pactuadas pelo vínculo jurídico da relação de emprego, como é o caso dos industriários e comerciários. Nem uma palavra sobre os trabalhadores da orla marítima, onde a relação de trabalho não é regida pela Consolidação das Leis do Trabalho, mas sim pela Lei n. 8.630, por se tratar de trabalhadores avulsos.

---

**Espera-se que a  
reforma sindical venha  
contribuir para o  
desenvolvimento dos  
portos.**

---

No trabalho portuário, distorções geradas por uma mentalidade corporativista fazem coexistirem várias categorias de sindicatos – estivadores, conferentes, capatazia e vigias, entre outras - para a realização de um mesmo serviço que deve ser integrado, o que além de dificultar as operações de carga e descarga torna difíceis as negociações entre os tomadores de serviços e os trabalhadores. Essas peculiaridades e a eliminação de práticas obsoletas precisam ser consideradas e resolvidas antes da vigência de uma nova lei sindical. Caso contrário, poder-se-á perenizar esses velhos

problemas que ainda rondam os portos.

Uma reforma sindical que venha para somar, e não para provocar retrocesso no âmbito do sistema portuário, deve ser pautada pelos princípios de liberdade sindical, liberdade de negociação, reconhecimento do porto como atividade essencial (para efeito de regulamentação do direito de greve), controle da abusividade das greves e solução de conflitos pelas Comissões Paritárias constituídas nos OGMOs. Aspectos que merecem discussão específica são os princípios norteadores das convenções coletivas e a questão da representatividade das entidades envolvidas. As negociações e acordos coletivos continuam, em parte, marcados por velhas e obsoletas práticas portuárias, e, para agravar esse quadro, alguns Sindicatos de Operadores Portuários, por falta de apoio e comprometimento do segmento empresarial que deveria responder pelo seu pleno funcionamento, encontram-se desmotivados, transformados em feudos de poucos e alheios a suas responsabilidades institucionais.

Espera-se que a reforma sindical venha contribuir para o desenvolvimento dos portos, colaborar na atração de investimentos e na geração de empregos, pacificar as relações trabalhistas e elevar o padrão de vida do trabalhador portuário.

**Este artigo foi publicado na  
edição nº 309 do Guia Marítimo.**