

**AS NOVAS ENCRUZILHADAS DO TRABALHO PORTUÁRIO EM  
TEMPOS DE PANDEMIA DA COVID 19**

**THE NEW CROSSROADS OF PORT WORK IN TIMES OF THE  
COVID 19 PANDEMIC**

**LA NUEVA ENCRUCIJADA DEL TRABAJO PORTUARIO EN  
TIEMPOS DE PANDEMIA DEL COVID 19**

**Maria de Fátima Ferreira Queiróz<sup>1</sup>**  
fatima.queiroz@unifesp.br

**Ricardo Lara<sup>2</sup>**  
ricardolarauf@gmail.com

**Thiago Pereira de Barros<sup>3</sup>**  
thiagobarros.evk@gmail.com

**Leandro Nunes<sup>4</sup>**  
leccinunes23@hotmail.com

**João Renato Silva Nunes<sup>5</sup>**  
joresimao@gmail.com

**Resumo**

A pandemia levou a população mundial a adotar regras de isolamento social e normas de segurança que têm por objetivo “impedir” a disseminação do vírus. Nessa condição pandêmica, o trabalho, como central para reprodução do modo capitalista de produção foi severamente afetado pela impossibilidade de se manter nos moldes anteriores ao processo pandêmico. Trabalhadores foram declarados como essenciais, incluindo os portuários. Assim, este artigo tem como objetivo refletir sobre o trabalho portuário no contexto da pandemia de Covid-19. O artigo apresenta um breve contexto do trabalho portuário em nível mundial e suas respectivas realidades frente à pandemia e, por conseguinte, o trabalho portuário no Brasil, suas transformações históricas sucedidas com a adoção das políticas neoliberais, e

---

<sup>1</sup> Professora do Departamento de Políticas Públicas e Saúde Coletiva da Universidade Federal de São Paulo. Doutora em Saúde Pública-Saúde do Trabalhador pela Universidade de São Paulo. Pós-doutorado pelo Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa.

<sup>2</sup> Professor do Departamento de Serviço Social da Universidade Federal de Santa Catarina. Doutor em Serviço Social pela Universidade Estadual Paulista. Pós-doutorado pelo Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa. Pesquisador Bolsa Produtividade CNPq. Editor Chefe da Revista Katálysis.

<sup>3</sup> Professor da Secretária de Educação de Taubaté/SP. Doutor em Geografia pela FCT/UNESP, Presidente Prudente.

<sup>4</sup> Mestre e Doutorando em Serviço Social pela Universidade Federal de Santa Catarina.

<sup>5</sup> Mestre em Ensino em Ciências da Saúde pela Universidade Federal de São Paulo. Estivador do Porto de Santos, SP.

finaliza abordando a situação dos trabalhadores portuários brasileiros em tempos de pandemia. As considerações finais indicam que mesmo o país passando por um dos momentos mais críticos de sua história, imerso numa crise de saúde pública, o interesse com a saúde e condições de trabalho dos portuários não é a pauta no meio empresarial e do Estado. Nesse cenário, os trabalhadores portuários têm no horizonte um caminho ainda mais intenso de luta e, portanto, de recomposição de seu trabalho nos portos nacionais.

Palavras chaves: Pandemias. Covid-19. Condições de Trabalho. Saúde do Trabalhador. Trabalhador Portuário.

### Abstract

The global pandemic necessitated the implementation of social isolation measures and safety protocols to curb the spread of the virus. However, this condition severely disrupted work, a central element in sustaining the capitalist mode of production, as it became challenging to maintain pre-pandemic norms. Despite this, workers, including those in the port industry, were deemed essential. This article aims to provide a reflection on port work within the context of the Covid-19 pandemic. The article begins by offering a brief overview of port work on a global scale and its specific realities in light of the pandemic. It then delves into the historical transformations of port work in Brazil, influenced by the adoption of neoliberal policies. Lastly, the article addresses the situation faced by Brazilian port workers during the pandemic. In the concluding remarks, it is emphasized that even during this critical moment in Brazil's history, marked by a public health crisis, the well-being and working conditions of port workers are not prioritized on the agendas of businesses or the government. Consequently, port workers face an arduous path of struggle to reclaim and improve their working conditions within national ports.

Key words: Pandemics. Covid-19. Working Conditions. Occupational Health. Port Worker

### Resumen

La pandemia ha llevado a la población mundial a adoptar reglas de aislamiento social y normas de seguridad que apuntan a “prevenir” la propagación del virus. En esta condición el trabajo, como eje central de la reproducción del modo capitalista de producción, se vio severamente afectado por la imposibilidad de mantenerse en los moldes previos al proceso pandémico. Los trabajadores fueron declarados esenciales, incluidos los portuarios. Este artículo tiene objetivo reflexionar sobre el trabajo portuario en el contexto de la pandemia. El artículo presenta un breve contexto del trabajo portuario a nivel mundial y sus respectivas realidades frente a la pandemia y, por tanto, del ejemplo brasileño, sus transformaciones históricas ocurridas con las políticas neoliberales y finaliza analizando los impactos para estos trabajadores. Las consideraciones finales indican que si bien el país atraviesa uno de los momentos más críticos de su historia, inmerso en una crisis de salud pública, el interés por la salud y las condiciones de trabajo de los trabajadores no están en la agenda del ámbito empresarial y estatal. En este escenario, los trabajadores portuarios tienen en el horizonte un camino aún más intenso de lucha y de recomposición de su trabajo en los puertos.

Palabras Clave: Pandemias. Covid-19. Condiciones de Trabajo. Salud Laboral. Trabajador Portuario

## Introdução

As relações de trabalho sofreram mudanças em decorrência da Covid-19 (coronavírus – SARS-CoV-2), que foi reconhecida como pandemia pela Organização Mundial da Saúde. Tal contexto levou a população mundial a adotar regras de isolamento social e normas de segurança que têm por objetivo conter a disseminação do vírus.

Diante do alarmante contexto de crise sanitária, observou-se na realidade brasileira flexibilizações de medidas de saúde pública para combater o vírus. A gestão da crise pela administração federal esteve mais preocupada em salvar as empresas e seus lucros exorbitantes<sup>6</sup> em detrimento de cumprir as normas da Organização Mundial da Saúde (OMS), colocando a população brasileira em uma encruzilhada, ou sair às ruas e se expor ao vírus, ou ficar em isolamento social sem as mínimas garantias do Estado.

Assim, decorrente da pandemia, em meados de abril de 2020, uma série de Medidas Provisórias (MP) foram editadas pelo Governo Federal, cujo objetivo principal era o de atender às demandas empresariais, ou seja, manter a força de trabalho em seus postos e assim garantir a produção do excedente de trabalho (mais-valor e lucro), mesmo que isso significasse expor a classe trabalhadora ao contato com o vírus e suas consequências à saúde. Dentre as ações do Governo / as Medidas, destacamos a MP nº 936/20, que posteriormente se transformou na Lei nº 13.979/20 (Brasil, 2020) e classificou inúmeras atividades laborais como essenciais; incluídas as atividades portuárias, objeto de reflexão neste artigo. Portanto, diante do exposto, este ensaio tem por objetivo desenvolver reflexão sobre o trabalho portuário no contexto da pandemia de Covid-19.

O percurso metodológico deste artigo foi de caráter teórico e documental e apropriou-se de aportes teóricos-conceituais da literatura sobre o trabalho portuário em diversas áreas do conhecimento (sociologia, serviço social, história, geografia, direito, saúde coletiva etc), como também de documentos e legislações oficiais e de entidades classistas, visando analisar as mudanças recentes no setor no contexto da Covid-19.

Ademais, pontuamos que os estudos sobre os trabalhadores portuários no Brasil ainda são incipientes, ainda mais quando analisados durante a pandemia da Covid-19, o que, por sua

---

<sup>6</sup> Destarte, os cinco maiores bancos atuantes no país (Bradesco, Banco do Brasil, Itaú Unibanco, Caixa Econômica Federal e Santander) lograram lucro no ano de 2020 de R\$79,3 bilhões (DIEESE; REDE BANCÁRIOS, 2020). Por outro lado, essas instituições desligaram cerca de 13 mil trabalhadores e fecharam, aproximadamente, 1400 agências, com destaque ao Bradesco (NUZZI, 2021).

vez, torna este artigo um ensaio elementar sobre os impactos das mudanças inseridas no mundo do trabalho a esses sujeitos sociais.

### **Os trabalhadores portuários mundiais no contexto da pandemia de Covid-19**

Desde janeiro de 2020, os trabalhadores portuários se colocaram em alerta em razão da pandemia, especialmente pelo trabalho que desenvolvem. O contato com indivíduos de diversas nações é uma ação inerente ao trabalho de carga e descarga de mercadorias, proporcionando a eles um ambiente suscetível ao contágio pelo coronavírus.

Ressaltamos que, fruto dos interesses dos grandes armadores e operadores marítimos transnacionais, nas últimas décadas, o setor portuário adotou medidas neoliberais e os trabalhadores estão vivenciando um conjunto de transformações que atacam seus direitos sociais. Dentre as mudanças que impactam o processo de trabalho portuário, assim como, as condições de vida dos trabalhadores, incluem-se: redução dos postos de trabalho, redução no quantitativo e inserção de novas formas de contratação dos trabalhadores, enfraquecimento da organização de classe desses sujeitos em conjunto aos investimentos em reestruturar as relações entre capital e Estado nos portos. Em face dessa realidade, os trabalhadores portuários foram imersos num contexto de contradições e transformações engendradas pelo capital que tiveram como horizonte a flexibilização e precarização das relações de trabalho.

Durante a pandemia, os trabalhadores portuários foram inseridos em condições de “elevada exposição a determinados riscos ou incertezas, combinado com uma capacidade diminuída para se proteger ou defender-se deles e para fazer frente a suas consequências negativas” (OIT, 2003, p. 45, apud BARALDI et al., 2009). Nesse contexto, os trabalhadores portuários se encontraram, e ainda se encontram, vulneráveis por não terem se afastado do trabalho e sem condições reais de fazer frente à determinação social do adoecimento.

Em alguns portos, os trabalhadores desenvolveram diversas estratégias de luta, como greves de curto tempo, as quais buscaram solucionar questões referentes à proteção contra o coronavírus. A situação pandêmica foi reconhecida pelos trabalhadores portuários, sua presença foi detectada, mas muito ficou por solucionar e conhecer até o momento. O processo foi lento nos portos em relação ao imediatismo necessário para conter a propagação do vírus no seu início de transmissão global. Inclui-se nesse quadro a falta de informação dos operadores portuários sobre os dados reais de adoecimento e morte por Covid-19 nos portos. Em alguns portos, os sindicatos relataram as condições decorrentes da pandemia, de início, como é o caso

do porto espanhol de Algeciras. Neste os trabalhadores organizaram uma paralisação em março de 2020 por falta de trabalhadores, o que acarretou a suspensão da movimentação de contêineres em pleno “Estado de Alarme”, decretado pelo governo espanhol para a crise sanitária do coronavírus. A falta de trabalhadores aptos ao trabalho relacionou-se com as próprias determinações do Estado no combate à pandemia, quando retirou 30% da força de trabalho do porto (CAÑAS, 2020). A Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, sindicato espanhol dos estivadores, atribuiu a ausência de trabalhadores ao turno, a problemas de falta de pessoal e explicou que mais de 400 funcionários foram afastados, em muitos casos porque estavam em quarentena, por terem entrado em contato com casos de infecção por coronavírus.

Na Austrália, o Maritime Union of Australia (MUA, 2020), representação dos trabalhadores marítimos/portuários, descreveu, em abril de 2020, que a operadora de terminal de contêineres Hutchison Ports, no Port Botany, Sidney, reteve informações sobre a Covid-19, permitindo que o trabalho continuasse operando mesmo após um trabalhador ter testado positivo. O trabalhador infectado havia realizado seis turnos de trabalho no terminal desde 24 de março. Apesar desse caso, a operadora Hutchison Ports não compartilhou a informação com os demais trabalhadores, arriscando ainda mais a transmissão no local de trabalho.

Nos portos da Costa Leste dos Estados Unidos, afiliados ao International Longshoremen’s Association (ILA-UNION, 2020, p. 17), em agosto de 2020, foram registrados 97 trabalhadores testados positivamente para Covid-19, 49 em quarentena que estavam em “contato próximo” com aqueles que realmente deram positivo e, infelizmente, 10 trabalhadores perderam suas vidas para o vírus<sup>7</sup>. No início da pandemia, o ILA acompanhou seus membros notificando as medidas preventivas contra o coronavírus (ILA-UNION, 2020).

Em março de 2020, o International Longshore and Warehouse Union, com filiados dos portos da Costa Oeste dos Estados Unidos e Canadá, reconheceu que a Covid-19 era “um desastre médico e econômico” e que o presidente Trump ignorou o conselho de especialistas em saúde pública para se preparar e atuar na prevenção e combate ao vírus (ILWU-UNION, 2020, p. 3).

A situação dos trabalhadores portuários na Afro América Latina não foi diferente dos principais portos do mundo. A entrada da Covid-19 começou a ser observada nos portos a partir do início de 2020, disparando um sinal de alerta aos sindicatos portuários. Nesse contexto, a ocorrência de uma vítima fatal no Panamá e dois casos positivos no Peru fizeram com que a Federação Internacional de Trabalhadores em Transporte (ITF) expressasse sua preocupação:

---

<sup>7</sup> Dados informados aos pesquisadores pela International Longshoremen’s Association em 17 de agosto de 2020.

“Estamos estabelecendo protocolos e apoiando os sindicatos filiados em suas reivindicações de segurança sanitária”, disse Edgar Díaz, secretário da Região das Américas (NT-NOTTTRANS, 2021).

Para o delegado da Afro América Latina do International Dockworkers Council (IDC), César Luna, “Os portos do mundo continuam arriscando nossas vidas e nossas famílias, fazemos parte da Cadeia de Abastecimento, 80% do comércio mundial passa pelos portos” (NT-NOTTTRANS, 2021).

No Chile, a situação de Covid-19 nos portos, em outubro de 2020, contava com 83 trabalhadores infectados por coronavírus dentre 6.320, com uma morte registrada<sup>8</sup>.

Ao considerar as informações apresentadas, o setor portuário aparentemente não se mobilizou para conter o contágio pelo coronavírus, especificamente em garantir ambientes de trabalho seguros aos trabalhadores, assim como informar os casos de contaminação às entidades de representação dos trabalhadores e aos órgãos responsáveis pelo controle sanitário.

No Brasil, a condição dos estivadores não difere do cenário mundial, porém com alguns agravantes no que tange à conjuntura político-econômica atual e seu projeto de solapamento dos direitos trabalhistas e sociais, intensificado a partir de 2017 com a contrarreforma trabalhista. Entendemos que a Lei nº 13.467/17 (BRASIL, 2017) em muito materializa a contrarreforma trabalhista, mas também outras normativas, como a Lei nº 13.429/17 (BRASIL, 2017), que autorizou a terceirização plena, editadas e revistas no período de debate da reforma, além da uniformização de jurisprudências (determinando a forma de interpretar a lei trabalhista). Ademais, com a chegada ao poder de Jair Messias Bolsonaro, representante de frações burguesas reacionárias, ligadas ao capital financeiro, agronegócio e ao capital internacional, a investida contra os direitos dos trabalhadores tornou-se o horizonte desse governo, vide o caso da contrarreforma da previdência e a tentativa de privatização da administração dos portos brasileiros. A exemplo, podemos citar os casos do Porto de Santos (SP), Portos do Espírito Santo (ES), Portos da Bahia (BA), entre outros que se encontram em processo de desestatização (GOVERNO FEDERAL, 2021).

Sobre o adoecimento dos trabalhadores, a Federação Nacional dos Estivadores apontou que de março de 2020 a novembro de 2021, de acordo com o Órgão Gestor de Mão de Obra dos portos do Espírito Santo, ocorreram 238 casos confirmados de Covid-19 e 5 óbitos, dentre 1.212 trabalhadores portuários avulsos na ativa<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Dados fornecidos, a(aos) pesquisadora(es), pela Unión Portuaria de Chile (2020).

<sup>9</sup> Dados fornecidos aos pesquisadores pela Federação Nacional dos Estivadores, Brasil, em novembro de 2021.

## O trabalho portuário brasileiro e suas mutações

Para compreender a atual realidade dos trabalhadores dos portos brasileiros, é necessário que retornemos, ainda que de forma breve, às transformações ocorridas no sistema portuário nacional e suas consequências sobre as relações de trabalho e aos trabalhadores. É necessário compreender que a cultura do trabalho portuário possui uma história secular em que eram os próprios trabalhadores que administravam a sua força de trabalho (*closed-shop*) e, a partir da década de 1990, com a adoção das políticas neoliberais as relações de trabalho passaram por significativas transformações.

Desde o início do século XIX, o trabalho portuário foi se estruturando como trabalho ocasional no Brasil e ganhou a designação de trabalho avulso, movimentação e fixação de mercadorias nos navios. O trabalho portuário era centrado nos próprios trabalhadores que organizavam as tarefas referentes às mercadorias. A estruturação do trabalho ocasional, segundo Queiróz, Lara e Mariano (2015, p. 46): “[...] foi uma perspectiva vantajosa para o capitalismo, à época, pois só demandava trabalhadores se houvesse carga a manusear e o ganho por empreitada era liquidado no dia da realização do trabalho sem ter, portanto, compromissos trabalhistas e sociais com os portuários”.

A partir de meados das décadas de 1970 e 1980, o trabalho portuário sofre transformação com o aumento da utilização do contêiner como forma de transporte, o que modifica o trabalho avulso no que se refere à mecanização na movimentação de mercadorias, incorporação de equipamentos e conseqüentemente na composição de trabalhadores para desenvolver o trabalho, ou seja, afetando o próprio processo de trabalho.

Essas transformações no trabalho são acompanhadas pelo advento da mundialização do capital que, de acordo com Chesnais (1996, p.13), é mais do que uma nova etapa da internacionalização, é uma “[...] nova configuração do capitalismo mundial e nos mecanismos que comandam seu desempenho e regulação”, que alterou as transações comerciais e a regulação da exploração do hemisfério sul pelos grandes grupos empresariais, além de demarcar o poder do hemisfério norte.

Diante da mundialização do capital, os trabalhadores portuários continuavam a desenvolver seu trabalho em uma estrutura autônoma e de autogerenciamento como já ocorria há um século. O trabalho era gerenciado pela representação de classe, pois os sindicatos eram responsáveis pela realização das tarefas nos navios e pelo pagamento aos trabalhadores. As

transformações tecnológicas foram superadas pelos trabalhadores portuários com a qualificação, com o aprendizado pautado no “saber fazer” e na organização sindical, tanto no trabalho quanto nas lutas e resistências.

Uma característica mundial do trabalho portuário se centrou na distribuição do trabalho nas categorias portuárias, realizada por seus sindicatos, definindo que os trabalhadores se encontravam em determinados locais no cais, denominados “paredes” (no Brasil), em horários definidos durante o dia; horários esses relacionados com a jornada para se proceder ao engajamento no trabalho. Ressalta-se que o porto só trabalhava de forma contínua se a entidade estivadora assim desejasse.

A partir de 1993, os portos brasileiros passam a ter funcionamento contínuo, 24 horas com quatro (4) turnos de trabalho. As paredes configuravam-se mais do que um espaço de disputa pela colocação dos trabalhadores no cais e no navio, mas também enquanto *locus* de consolidação das relações entre esses sujeitos, um lugar de identificação do grupo em torno de um *habitus* coletivamente construído (NAKAMURA; COUTO; MACHIN, 2015, p.137). O rompimento dos encontros nesse *habitus*, em momento de pandemia, é um dos processos que afetou os trabalhadores, primeiro pelo isolamento exigido pela pandemia e depois pela retirada definitiva dos encontros por força da lei, a ser analisado no decorrer deste artigo.

Ainda em 1993 foi sancionada a Lei nº 8.630 (BRASIL, 1993), que transforma as relações portuárias e ressignifica o porto no contexto da mundialização do capital. As mudanças afetaram os trabalhadores, em especial na sua organização laboral. O marco decretou o fim do *closed shop* ao constituir um Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), uma instituição formada por Operadores Portuários, que passa a gerenciar a seleção para o trabalho, retirando do cenário o domínio sindical. De acordo com os entusiastas da necessidade da aprovação da lei, este era um dos principais pontos, “a quebra do monopólio sindical”. Assim, o trabalho realizado na área portuária fica configurado em três modalidades de contrato: via Consolidação das Leis Trabalhistas (contrato por tempo indeterminado); contrato sem a intermediação do OGMO (no caso dos terminais de uso privativo fora da área do porto organizado), tais terminais podem também ter trabalhadores cedidos pelo OGMO; e cadastrado ou registrado junto ao órgão.

Além da quebra das relações de trabalho entre os portuários, a Lei configurou aspectos facilitadores para a concessão de áreas portuárias à iniciativa privada, atendendo, assim, aos preceitos e objetivos neoliberais. A Lei nº 8.630, convenientemente denominada de “Lei da Modernização dos Portos” pelo setor empresarial e pelo governo, é na realidade uma “lei de privatização dos portos”, uma privatização disfarçada de modernização, pois se refere a

modernas leis de gerenciamento e domínio do porto pelos grandes operadores portuários (DIÉGUEZ, 2016, p. 45). Não se trata de modernização no sentido tecnológico, pois esse já acontecia nos portos nacionais desde a década de 1970.

A Lei nº 8.630/93 prevalece até 2013, quando é lançada em 2012 a MP nº 595, conhecida como MP dos Portos, com a cara e o feitiço dos empresários. Após turbulentas marés e seguidas manifestações, tanto no costado do porto quanto nos corredores de Brasília, a comunidade portuária vê a MP 595 ser publicada como Lei nº 12.815 em 2013 (BRASIL, 2013), popularmente conhecida como “Nova Lei dos Portos”. Tal marco revogou a Lei nº 8.630/93 garantindo e ampliando os interesses do capital sobre os portos brasileiros. A Lei nº 12.815/13 reafirma diversos dispositivos da lei anterior, entretanto traz novos artigos, principalmente no que se refere à entrada da iniciativa privada nos portos nacionais.

Em relação à força de trabalho, ocorreu uma alteração de substancial importância nos Terminais Portuário de Uso Privativo (TUP), fora e dentro da área do Porto Organizado, pois permitiu aos Operadores Portuários realizar a contratação de força de trabalho de forma livre, ou seja, sem a intermediação do OGMO e, inclusive, de trabalhadores sem experiência no setor portuário possibilitando, assim, uma modalidade híbrida de contrato de trabalho nos complexos portuários. Como exemplo, o TUP de Pecém (CE), onde as empresas atuam utilizando formas distintas de contratação, inclusive, de trabalhadores para realizarem as mesmas atividades laborais como exemplo os estivadores (BARROS, 2021). Ademais, nesse terminal, segundo Maciel et al. (2015, p. 175), a empresa A realiza a remuneração de seus trabalhadores via salário fixo e a empresa B realiza a remuneração de forma similar à realizada nos portos organizados, ou seja, por produção e de acordo com as características da carga movimentada. Amparadas nos dispositivos da lei de 2013, as empresas contratantes “impõem” aos trabalhadores que laboram no terminal de Pecém um contrato aos moldes do “negociado sobre o legislado”, em que predomina os interesses do capital.

O conflito entre capital-trabalho nos portos nacionais se dá no solapamento da condição de trabalho dos TPA's (Trabalhadores Portuários Avulsos), muito porque esses trabalhadores na condição de avulso, por mais que não tenham vínculo empregatício formal de trabalho, conquistaram uma série de direitos trabalhistas. Contudo, na atual conjuntura de expansão do capital nos portos, dentro do neoliberalismo, os direitos desses trabalhadores já não são mais aceitáveis para os operadores portuários, pois impõem amarras aos interesses do capital nos portos.

## As transformações diante da pandemia nos portos brasileiros

Uma questão que chamou a atenção e motivou a elaboração deste ensaio foi a insuficiente informação sobre os casos de Covid-19 nos portos brasileiros. Poucos são os dados que existem e a maioria dos casos de Covid-19 estão referenciados na oralidade dos trabalhadores, pois eles reconhecem a disseminação da doença nos portos por relatos dos colegas e pela morte de seus companheiros devido ao coronavírus. Assim a situação de insegurança impôs-se a eles sem o conhecimento de dados oficiais ou de fonte confiável originados nas instituições portuárias públicas ou privadas.

Por sua vez, a importância (ou não) desses trabalhadores foi declarada no país com a emissão da Lei 13.979 em 2020, que decretou em plena pandemia o trabalho portuário como essencial. Posteriormente, houve a promulgação da Medida Provisória nº 945/20, convertida em Lei 14.047/20 (BRASIL, 2020), determinando mudanças no setor portuário que vão além da questão da pandemia. A partir desse contexto, desenvolvemos reflexões sobre a condição dos trabalhadores portuários durante a pandemia, mas não reduzindo as ações voltadas somente à pandemia, pois a crise no setor portuário já estava instalada, e a situação sanitária acirrou as condições de trabalho já decretadas por perdas e retirada de direitos desde a década de 1990, conforme descritas acima.

A Lei nº 14.047/20 no Art. 1º, inciso I, propõe medidas especiais que garantam a preservação das atividades portuárias durante a pandemia da Covid-19. A referida medida estabelece ainda que é vedado ao OGMO a escalção de trabalhadores portuários avulsos, que apresentem os sintomas característicos do vírus da Covid-19 (ocorrência de tosse seca, dor de garganta ou dificuldade respiratória, febre, coriza, entre outros), bem como a escalção de trabalhadores que estiverem em isolamento, devido à coabitação com alguém que tenha testado positivo; trabalhadores com idade superior a 60 anos e/ou diagnosticados com alguma doença crônica.

Assim, durante o tempo em que a escalção estiver impedida, é de direito do trabalhador o recebimento de uma indenização mensal, cujo valor deve ser correspondente a setenta por cento da remuneração. Necessita-se aqui salientar junto ao Art. 3º que a compensação é de natureza indenizatória e não remuneratória, logo não incide para base de cálculos tributários (FGTS, IRPF, entre outras de natureza previdenciária). O cálculo terá por base as remunerações recebidas entre os meses de abril de 2019 e março de 2020. Ou seja, a indenização que o trabalhador recebeu durante esse período não computou como tempo de serviço, impactando,

por exemplo, em sua contribuição ao INSS e, conseqüentemente, no período necessário para sua aposentadoria.

O Art. 3º, §1, estabelece ainda que a remuneração será custeada pelo operador portuário que requisitar ao OGMO os trabalhadores, em contrapartida, terá o operador portuário descontos nas tarifas alfandegárias, no valor equivalente à indenização paga aos trabalhadores. Porém, como versa o inciso 7º do Art. 3º, não terão direito a tal indenização o/a trabalhador/trabalhadora que impedido de laborar, por algumas das razões expostas, gozarem de quaisquer benefícios que compreendem o Regime Geral da Previdência Social, de algum benefício próprio da previdência social e/ou disponha de benefício assistencial expresso no Art. 10-A da Lei nº 9.719/98 (BRASIL, 1998). Nesse contexto, os trabalhadores que possuíam tais benefícios e trabalhavam no setor portuário como complementação de renda, pelo menos durante o tempo que perdurar a pandemia, não mais dispuseram de tal complemento, o que impactou diretamente no cotidiano de sua vida e de seus dependentes.

Outra questão diz respeito ao afastamento dos trabalhadores que foram detectados vulneráveis ao coronavírus. Os portos brasileiros, por sua característica de organização do trabalho, bem como pela herança do *closed shop*, têm uma população de trabalhadores envelhecidos, ou seja, acima de 60 anos. Observamos que no artigo 41, § 3º da Lei nº 12.815/13, a inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário não mais se extinguem pela aposentadoria, mas somente por morte ou cancelamento. Dessa forma, o OGMO passa a ter em seus quadros TPA's aposentados que continuarão a concorrer às escalas de trabalho. Essa característica deixou os portos com uma redução de contingente de trabalhadores aptos para o trabalho. Franzese (2021, p. 83) afirma que:

[...] no porto de Santos o afastamento compulsório de trabalhadores portuários avulsos afetou quase 50% do contingente de trabalhadores habilitados. Operadores de equipamentos, por exemplo, tiveram cerca de 48% da mão de obra inabilitada pela Medida Provisória. Já os conferentes de carga sofreram um corte de 68% da mão de obra regular disponível.

Essa situação corresponde ainda a “mais trabalho” para os trabalhadores que permaneceram na ativa e soma-se ao risco de ser infectado por coronavírus. A intensificação do trabalho tem também relação com o aumento da movimentação de mercadorias, pois mesmo em tempos de pandemia da Covid-19, os portos ampliaram sua produção. Citamos o exemplo do Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes (SC), o qual encerrou o ano de 2020 com 15.655.812 toneladas movimentadas, 15% superior a 2019 (MUNICÍPIO DE ITAJAÍ, 2020). Situação semelhante ocorreu no Porto de Santos que, em maio de 2020, movimentou 12,98

milhões de toneladas e, em maio de 2021, obteve 14 milhões de toneladas movimentadas, superando em 7,3% o mês de maio de 2020 (SANTOS PORT AUTHORITY, 2020).

Tais dados expressam que as movimentações de carga, em dois grandes portos brasileiros, não apenas não pararam durante a pandemia da Covid-19, como aumentaram suas respectivas produções ao custo da intensificação do trabalho e do afastamento de parte da força de trabalho devido a comorbidades e adoecimento por Covid-19.

É certo que medidas tinham que ser adotadas, mas em contrapartida o porto não diminuiu o trabalho e nem parou sua atividade considerada essencial, mantendo os trabalhadores em número reduzido, cansados e sem segurança. A solução do lado empresarial seria contratar novos trabalhadores fora do sistema OGMO, o antigo desejo do período da chamada Lei de Modernização (8.630), deslegitimando de vez o caráter de exclusividade do trabalhador portuário avulso.

Ademais, sobre a Lei nº 14.047/20, mesmo que verse sobre as medidas provisórias para o enfrentamento da pandemia de Covid-19 no âmbito do setor portuário, não se limita a esse período, pois, se estende nas decisões sobre a concessão do porto ao setor privado, abordando o processo de licitação. A Lei apresenta em seus artigos a concessão de maiores poderes à Agência Nacional do Transporte Aquaviário (ANTAQ), abrindo possibilidades para que a instituição, se assim julgar necessário, elimine processos licitatórios em matéria de concessão de áreas portuárias à iniciativa privada.

Outro ponto que merece atenção é que a Lei em momento algum trouxe dispositivos no que se refere à proteção dos trabalhadores em relação à vacinação para os incluídos no amplo rol de atividades essenciais durante a pandemia, porém os trabalhadores portuários não foram incluídos de imediato no grupo prioritário para o recebimento da vacina. A vacinação dos portuários só foi ocorrer em maio/junho de 2021 por reivindicação, e luta, das categorias (GOVERNO DO BRASIL, 2021).

Além disso, cabe sinalizar sobre os artigos da Lei que trazem em sua redação um avanço no que se refere aos interesses econômicos, como por exemplo, o § 3º do Art. 3º que incumbe ao OGMO “calcular, arrecadar e repassar aos beneficiários o valor de sua indenização” mas, ao mesmo tempo, no § 4º do mesmo artigo, inclui que “na hipótese de o aumento de custos com o trabalhador portuário avulso decorrente da indenização, de que trata esse artigo, ter impacto sobre os contratos de arrendamentos já firmados, estes deverão ser alterados de maneira a promover o reequilíbrio econômico-financeiro”. O reequilíbrio financeiro aqui referido diz respeito aos operadores portuários e não aos trabalhadores, pois a indenização por afastamento

por Covid-19 e/ou risco de contrair o coronavírus foi de 70% sobre a média mensal recebida entre primeiro de abril a 31 de março de 2020. Evidencia-se que a preocupação com o equilíbrio do trabalhador em sua vida cotidiana, no que refere ao seu salário mensal, não foi objeto de lei governamental, mas sim a preocupação com os arrendatários de terminais portuários nos portos brasileiros.

Em outro aspecto da Lei nº 14.047/20, em seu Art. 4º, há a garantia de liberação de contratação livre, por parte dos empresários nos portos, de trabalhadores fora do sistema OGMO se por qualquer motivo o trabalhador se indisponibilizar a trabalhar quando requisitado pelo OGMO. Esse artigo fere a garantia do direito dos trabalhadores avulsos terem a exclusividade na requisição da mão de obra, assegurado pela Lei nº 12.815/13. O parágrafo primeiro do Art. 4º ainda apresenta uma violação a um direito historicamente conquistado pelos trabalhadores, o direito de greve e paralisação quando coloca que um dos motivos para contratação de trabalhadores livremente, pelos operadores portuários, deve-se às possíveis greves organizadas pelas entidades de representação dos trabalhadores. O segundo parágrafo do Art. 4º determina o tempo de contratação livremente pelos operadores portuários pelo período de 12 meses. Aponta-se então para a possibilidade de diminuição de vagas de trabalho aos TPA's por esse tempo, e possíveis embates futuros em relação à renovação ou à contratação definitiva desses trabalhadores pelos operadores portuários (BARROS, 2021).

Paralelamente, com vistas a impedir a disseminação do vírus, no § 1º do Art. 5º, confere ao OGMO a escalação eletrônica do trabalhador, retirando a ida do trabalhador aos postos de escalção como ocorria até o advento dessa Lei. A negação do “encontro” é afirmada no § 3º do Art. 5º, pois “fica vedada a escalção presencial de trabalhadores portuários”. Trata de uma finalização do processo das relações dos trabalhadores entre si, que ocorria com encontros diários no momento de escalção de forma presencial, conforme já descrito.

Esse parágrafo do Art. 5º não é muito claro quanto ao entendimento de “eletrônico”. Desde a Lei nº 8.630/93, os trabalhadores passaram a ser escalados pelo OGMO de forma eletrônica, só que essa seleção eletrônica para o trabalho era realizada em quiosques no ponto de escalção do próprio OGMO. O Art. se refere a uma escalção via aparelhos eletrônicos, próprios dos trabalhadores, que usam tecnologia digital como os celulares, tablets ou computadores. Mesmo que esse momento significasse aglomeração durante a pandemia, a solução poderia vir de arranjo de “um escalonamento” para esse engajamento no trabalho. A Lei entrou em vigor na data de sua publicação em agosto de 2020, mas não determinou o

período válido de duração a questões relacionadas a pandemia como da forma que ocorreu com a MP 945, embora não muito clara na MP.

Na Medida Provisória, os interesses iam além dos propósitos preventivos do momento de pandemia. Análise que corrobora com essa compreensão é apresentada por Franzese (2021) quando relata que “a MP não foi bem recebida pelos trabalhadores portuários avulsos [...] sendo fácil entender as razões, já que a iniciativa legislativa não se limitou a medidas “temporárias”, posto que também alterou de forma definitiva outras diversas leis, em matérias que em nada se relacionavam à pandemia”.

Portanto entendemos que as ações do Estado, juntamente com os grandes empresários portuários, sejam eles nacionais e internacionais, foram de avançar em medidas que buscassem fragilizar, ainda mais, os direitos dos trabalhadores portuários brasileiros. Dessa forma, entende-se que a pandemia foi utilizada para infligir aos trabalhadores derrotas trabalhistas que impactam seus direitos, assim como as suas próprias entidades de representação.

### **Considerações finais**

Se o cenário, antes mesmo da pandemia, dos trabalhadores portuários não era o dos melhores, diante deste e das ações tomadas em caráter da crise sanitária, notamos que o Estado implementou medidas que já eram de interesse do capital, como exemplo, a escala “eletrônica”, a retirada do direito de greve, a contratação livre de trabalhadores pelos operadores portuários.

Portanto, mesmo o país, e o mundo, passando por um dos momentos mais críticos de sua história, imerso numa crise de saúde pública, a qual tem impactos ainda imensuráveis para a população, o interesse com a saúde e as condições de trabalho dos portuários não foram pautas no meio empresarial e, no lugar de regulador, o Estado assume definitivamente o projeto neoliberal nos portos. Nesse cenário, os trabalhadores têm no horizonte um caminho ainda mais complicado de luta, sobretudo frente ao avanço das políticas neoliberais de flexibilização e precarização do trabalho no setor portuário.

Para uma proposição de transformação da condição dos trabalhadores, é importante compreender a questão histórica da construção do trabalho avulso para analisar quais aspectos os trabalhadores sofrem com as mudanças de regulamentação, principalmente em seu caráter de avulsos. Por exemplo, na concepção dos trabalhadores estivadores, a perspectiva dos operadores portuários é de acabar com o modo de trabalho avulso, o que significa acabar com a própria identidade do trabalho de estiva.

É importante ressaltar que, no período de pandemia, os dados de adoecimento dos trabalhadores por Covid-19 nos portos não são disponibilizados para melhor compreensão da condição de trabalho e saúde desses sujeitos. Diante dessa questão, investigações que aprofundem a questão de pandemia, saúde e trabalho entre esses trabalhadores nos portos devem ser desenvolvidas para subsidiar intervenções que atuem diretamente nas condições de trabalho e vida dos trabalhadores nos portos brasileiros.

## Referências

BARALDI, S. et al. Globalização e Seus Impactos na Vulnerabilidade e Flexibilização das Relações do Trabalho em Saúde. **Revista Trab. educ. saúde.**, Rio de Janeiro (RJ), v.6, n.3, 539-548, 2009.

BRASIL. **Lei nº. 14.047, de 24 de agosto de 2020.** Dispõe sobre medidas temporárias para enfrentamento da pandemia da Covid-19 no âmbito do setor portuário, sobre a cessão de pátios da administração pública e sobre o custeio das despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); e altera as Leis nºs 9.719, de 27 de novembro de 1998, 7.783, de 28 de junho de 1989, 12.815, de 5 de junho de 2013, 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e 10.233, de 5 de junho de 2001. Diário Oficial da União. 25 ago. 2020; Edição 163, Seção 1:4. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2020/Lei/L14047.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Lei/L14047.htm) . Acesso em: 15 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. **Lei nº. 13.979, de 7 de fevereiro de 2020.** Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019. Diário Oficial da União. 7 fev. 2020; Seção 1:1. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2020/Lei/L13979.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Lei/L13979.htm) . Acesso em: 20 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017.** Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.454, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Diário Oficial da União. 14 julho 2017; 002351-1: 2351. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2017/Lei/L13467.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Lei/L13467.htm) . Acesso em: 20 dez. 2021

\_\_\_\_\_. **Lei nº 13.429, de 31 de março de 2017.** Altera dispositivos da Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, que dispõe sobre o trabalho temporário nas empresas urbanas e dá outras providências; e dispõe sobre as relações de trabalho na empresa de prestações de serviços a terceiros. Diário Oficial da União. 31 mar 2017; Edição Extra. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/lei/113429.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113429.htm) Acesso em: 15 jan. 2021.

\_\_\_\_\_. **Lei nº. 12.815, de 05 de junho de 2013.** Dispõe Sobre a Exploração Direta e Indireta pela União de Portos e Instalações Portuárias e Sobre as Atividades Desempenhadas pelos Operadores Portuários. Diário Oficial da União: 05 jun. 2013; Seção 1:1, Edição Extra. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/lei/112815.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/112815.htm) . Acesso em: 25 fev. 2022.

\_\_\_\_\_. **Lei nº. 9.719, de 27 de novembro de 1998.** Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências. Diário Oficial da União. 30 nov. 1998; Seção 1:1. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9719.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9719.htm) . Acesso em: 18 dez.2021.

\_\_\_\_\_. **Lei nº. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.** Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Diário Oficial da União. 26 fev. 1993; 002351-1:2351. (revogada pela Lei 12.815). Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8630.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm) . Acesso em: 30 jan. 2022.

BARROS, T. P. **Do “moderno” ao precário mundo do trabalho no setor portuário brasileiro: as contradições da ofensiva do capital.** 2021. 412 f. Tese. (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista (UNESP), Presidente Prudente, São Paulo, 2021. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/204152> . Acesso em: 10 jan. 2022.

CANÑAS, J. A. **La actividad de mercancías en el puerto de Algeciras para por falta de estibadores.** EL País, 2021. Disponível em: <https://elpais.com/economia/2020-03-31/la-actividad-de-mercancias-en-el-puerto-de-algeciras-para-por-falta-de-estibadores.html> . Acesso em: 10 mar. 2022.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital.** São Paulo: Xamã, 1996.

DIÉGUEZ, C R. M. A. **Trabalho à Deriva: Privatização e Cultura do Trabalho no Porto de Santos.** São Paulo: Anablume, 2016.

DIEESE – Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos. Desempenho dos Bancos em 2020. São Paulo: **Edição Eletrônica do DIEESE**; 2021. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/desempenhodosbancos/2021/desempenhoDosBancos2021.pdf> . Acesso em 18 jun. 2022.

FRANZESE, E. A. R. O Trabalho Portuário em Tempos de Pandemia. **R. TRT-2**, São Paulo (SP), n. 25, 81-91, 2021. Disponível em: [https://basis.trt2.jus.br/bitstream/handle/123456789/13985/franzese\\_eraldo\\_trabalho\\_portuario.pdf?sequence=4&isAllowed=y](https://basis.trt2.jus.br/bitstream/handle/123456789/13985/franzese_eraldo_trabalho_portuario.pdf?sequence=4&isAllowed=y) . Acesso em: 18 fev. 2022.

GOVERNO FEDERAL. **Programa de Parcerias de Investimento (PPI).** Projetos em andamento, 2021. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/projetos1#/s/Em%20andamento/u//e/Portos/m//r/> . Acesso em 20 fev. 2022.

26. **GOVERNO DO BRASIL.** Trabalhadores portuários começam a ser vacinados contra a Covid-19. Governo Federal: Notícias-Saúde, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/pt->

[br/noticias/saude-e-vigilancia-sanitaria/2021/05/trabalhadores-portuarios-comecam-a-ser-vacinados-contra-a-covid-19](https://br/noticias/saude-e-vigilancia-sanitaria/2021/05/trabalhadores-portuarios-comecam-a-ser-vacinados-contra-a-covid-19). Acesso em: 02 out. 2022.

NUZZI, Vitor. **Com lucro de R\$ 79 bi na pandemia, bancos eliminam 13 mil empregos e fecham agências.** Brasil de Fato (RBA); 2021. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2021/04/21/com-lucro-de-r-79-bi-na-pandemia-bancos-eliminam-13-mil-empregos-e-fecham-agencias> .Acesso em: 20 ago. 2021.

MUA - Maritime Union of Australia. Port Botany stevedoring company exposes workers to coronavirus and hides positive; 2020. Disponível em: [https://www.mua.org.au/news/port-botany-stevedoring-company-exposes-workers-coronavirus-and-hides-positive-test?fbclid=IwAR0RZHPeUjHYW8DNvRfySRkBKn6PCXdN2Z8n1G9gFmbDMn\\_LFIaWxgcg87o](https://www.mua.org.au/news/port-botany-stevedoring-company-exposes-workers-coronavirus-and-hides-positive-test?fbclid=IwAR0RZHPeUjHYW8DNvRfySRkBKn6PCXdN2Z8n1G9gFmbDMn_LFIaWxgcg87o) . Acesso em: 10 dez. 2021.

ILA-UNION - International Longshoremen's Association-. **ILA-USMX Joint safety committee:** The novel coronavirus - workers and employers want to know: face masks; 2020. Disponível em: <https://ilaunion.org/2020/04/ila-usmx-joint-safety-committee-the-novel-coronavirus-workers-and-employers-want-to-know/> . Acesso em: 05 mar. 2022.

ILWU-UNION - International Longshore and Warehouse Union- **The Dispatcher;** 2020. Disponível em: <https://www.ilwu.org/wp-content/uploads/2020/04/DispatcherMAR2020lores.pdf> . Acesso em 25 de novembro de 2021

NT-NOTITRANS. Por Redacción: **El Covid-19 comenzó a afectar a los trabajadores portuarios en la región,** 2020. Disponível em: <https://www.notitrans.com/el-covid-19-comenzo-a-afectar-a-los-trabajadores-portuarios-en-la-region/> . Acesso em: 20 jan. 2022.

QUEIRÓZ, M. F. F. Organização do Trabalho e Saúde do Trabalhador em perspectiva comparada: portos de Santos e Lisboa. In: **As Metamorfoses do Trabalho Portuário: Mudanças em contextos de modernização.** QUEIRÓZ, M. F. F.; DIÉGUEZ, C. R. M. A. (Orgs.). *E-book*. São Paulo: Editora Sociologia e Política, 2015, p.45-92. Disponível em: <https://www.fespsp.org.br/publicacoes/editora/as-metamorfoses-do-trabalho-portuario-mudancas-em-contextos-de-modernizacao>

NAKAMURA, E et al. Transformações no Processo de Escalação dos Trabalhadores: Uma Etnografia das Paredes. In: **Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização.** QUEIRÓZ, M. F. et al. (Orgs.). São Paulo: Editora Fap-Unifesp, 2015, p.137-151.

MACIEL, R. H. et al. Análise da dinâmica do trabalho portuário: estudo comparativo entre os portos do Mucuripe e do Pecém, no Ceará. **Rev. bras. saúde ocup.**, São Paulo (SP), 2015; v. 40, n.132, 170-182, 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0303-7657000092714>

MUNICÍPIO DE ITAJAÍ. **Complexo Portuário de Itajaí registra maior movimentação de carga da história:** Terminais ultrapassaram a marca de 1,4 milhão de TEUs movimentados em 2020, 2021. Disponível em: <https://itajai.sc.gov.br/noticia/26094/complexo-portuario-de-itajai-registra-maior-movimentacao-de-cargas-da-historia#.YzdifXbMKUk> .Acesso em 20 de janeiro de 2022.

SANTOS PORT AUTHORITY. **Maio supera expectativas e Porto de Santos estabelece novos recordes de movimentação de cargas, 2021. Disponível em:** <https://www.portodesantos.com.br/2021/06/21/maio-supera-expectativas-e-porto-de-santos-estabelece-novos-recordes-de-movimentacao-de-cargas/> . Acesso em: 12 nov.2021.

Recebido em janeiro de 2023

Aceito em maio de 2023