

18º Congresso Brasileiro de Sociologia

26 a 29 de Julho de 2017, Brasília (DF)

Grupo de Trabalho: Sociologia Econômica – Pluralismo de enfoques e
inovação metodológica

**TERRITÓRIO, TRABALHO E REVOLUÇÃO LOGÍSTICA: O TRANSPORTE
DE CONTEINERS E OS PORTOS DE ITAJAI E NAVEGANTES/SANTA
CATARINA**

Gabriel de Souza Bozzano - UFRJ

TERRITÓRIO, TRABALHO E REVOLUÇÃO LOGÍSTICA: O TRANSPORTE DE CONTEINERS E OS PORTOS DE ITAJAI E NAVEGANTES/SANTA CATARINA

INTRODUÇÃO

A tendência atual no mercado portuário é a diminuição dos custos logísticos e aumento de lucro via aumento das infraestruturas portuárias (portos mais produtivos, navios maiores e centros de distribuição mais integrados). Destaca-se dessa tendência uma concentração de volumes expressivos de contêineres em um mesmo território; a aquisição de portos por armadores multinacionais e o controle de imensas frotas de navios, que “simplesmente pressionaram a gente a adequar a infraestrutura portuária para navios cada vez maiores, senão eles trocam as rotas e perdemos mercado” (gerente, 37 anos, porto de Itajaí). Mais recentemente, esse mercado de fretes expandiu-se com serviços de armazenamento e serviços de logística para a entrega “*door-to-door*”, que refletem também uma mudança nas demandas dos usuários dos portos e infraestruturas que se estendem para além do porto (NOTTEBOOM; RODRIGUE, 2014). A situação do porto público de Itajaí e do terminal (porto privado) de Navegantes, ambos em Santa Catarina, reflete essa tendência mundial do mercado de fretes portuários.

Desse modo, a relação porto e cidade destacam-se como um problema não somente comercial, já que “mesmo quando esses portos estão localizados em ou próximos a áreas urbanas com problemas preexistentes de congestão das cidades”, novos problemas surgiram com a complexidade da gestão da força de trabalho, da regulação desse mercado e da expansão da cadeia de transportes¹ que se expandiram em direção aos mercados regionais (HARRISON, et al, p.32)

¹É nesse sentido que nos inspiramos, com algumas ressalvas que faremos no decorrer deste artigo, nos estudos das cadeias de commodities portuárias de Cullinane e Wilmsmeier (2001). Eles propõem avaliar quais são as etapas necessárias para a prestação de serviços, que se materializarem-se em importantes insumos para a circulação de mercadorias, em nosso caso dentro e fora dos portos com a demanda por transporte, a capacidade portuária e a estrutura do comércio vigente. Para nossa tese de doutoramento, com título homônimo, pelo PPGSA/UFRJ e defesa prevista para o ano de 2018, daremos atenção à maneira que as “deficiências” de infraestrutura, desse ponto de vista, tornaram-se fatos corriqueiros (*taken-for-granted*). As percepções sobre gargalos previstos sempre surgem *a posteriore* da

É nesse sentido que o Estado entra como agente interessado (no desinteresse para Bourdieu) na transformação desse mercado portuário. A lei de modernização dos portos de 1993 foi o único documento norteador de todas as mudanças do sistema portuário brasileiro até 2012. O novo marco legal promovido pela chamada nova lei dos portos (Lei 12.815/2013) aprofundou os ajustes no setor portuário. Ambas as leis vêm promovendo uma profunda reestruturação no cotidiano das práticas portuárias brasileiras, apostando na iniciativa privada como forma de solucionar os problemas do setor.

O novo arranjo regulatório seguiu, desde 2012, por meio da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), uma relação mais afinada e um novo interesse com as novas demandas institucionais e econômicas portuárias, assim como estatais. Com este último ator, desejoso de ampliar sua influência nos processos de ampliação da malha portuária-logística em vista das novas fronteiras agrícolas que marcaram o “superciclo de *commodities*” do governo Lula e Dilma (primeiro mandato)². Com as entidades privadas, vê-se uma demanda por menos “burocracia”, leia-se, especialmente, menos impedimentos a livre contratação da força de trabalho. Ademais, a iniciativa privada colocara-se em nossas entrevistas sempre como demandante de novos canais de escoamento, malhas ferroviárias e de serviços de cabotagem para a região que, de fato, permite que os portos funcionassem e tornassem economicamente viáveis³.

regulação desse mercado, o que nos sugere questionamentos sobre como agentes dominantes desse mercado se colocaram (e alteraram as regras do jogo mercantil) frente as novas demandas impostas pela expansão do setor e de como esse mercado foi estabilizado e regularizado pelo Estado.

²Ver: AGENCIA BRASIL. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2016-05/entenda-crise-economica>

³ Remetemos a Goularti (2008), que discorre sobre como esses novos interesses e relações institucionais estão vinculadas com a expansão do capital comercial – e, por conseqüência – de toda a área retro portuária e de infraestruturas associadas aos portos. Para o autor, as frações de classe comercial e industrial, no governo Lula e Dilma assumiram posições contrárias quanto à função dos investimentos em infraestrutura, encabeçados pelo embate FIESP e Associação Brasileira das Empresas de Comercio Exterior. A visão predominante, nesse momento, foi a do capital comercial que demandava a desregulamentação fiscal do setor, o que caracterizou uma guerra fiscal dos portos em benefício do Estado de Santa Catarina, especialmente, Itajaí. Portanto, beneficiando-se duplamente com alíquotas muito menores praticadas do que no resto do país sobre impostos de importação, e de infraestruturas portuárias que facilitaram o deslocamento de produtos para região para serem em seguida mandados para o resto do país, por razão de abatimento de ICMS. Ver: GOULARTI, Juliano Giassi: Santa Catarina: uma Guerra fiscal declarada. II Encontro de Economia Catarinense. Chapecó: 2008.

As pesquisas sobre o mercado de trabalho apontam também para um crescimento do trabalho precário nesse setor, o qual é típico de trabalho com baixos salários, vínculos laborais instáveis e temporários, de subemprego, insegurança econômica e insuficiência de benefícios sociais (SILVA, 2013).

Veremos, neste artigo, que a maior parte dessa carga, que sai desses dois principais portos⁴ irá depender do transporte de caminhões para a entrega a seus clientes, centros regionais e armazéns (podendo se estender para ferrovias em pontos ulteriores), que, potencialmente colocam milhares de motoristas de caminhões na estrada, e operadores logísticos⁵ que enfrentam as dificuldades que o trabalho e o meio social acarretam como longas horas de espera, congestionamento, trabalho insalubre, mal remunerado etc. Nossa opção, enquanto categoria sociológica foi a de avaliar esses trabalhadores enquanto precariado (STANDING, 2013) haja vista a baixa qualificação escolar, alta rotatividade, e poucas perspectivas de manterem-se empregados, que se somam ao fato – corriqueiro - de serem os únicos provedores da família no momento de nossas entrevistas⁶

A predominância do trabalho precário no setor de serviços logísticos, de apoio ao transporte de cargas com o trabalho de inúmeros trabalhadores que facilitam o manuseio, distribuição e armazenamento dessas cargas marítimas é visível para nossa pesquisa. Primeiro por que, em vista do tradicional interesse em estudar o porto e seus trabalhadores como entidades inscritas no porto e vivendo para e pelo porto (DIEGUEZ,2009), vimos que esse cenário não foi explorado em termos do mercado de serviços associado ao porto – apesar de sua grande relevância econômica (CAMPEL, 1993).

Assim, esse tipo de trabalho é executado sobre todos os processos da cadeia de transporte e logística, o qual se soma novos problemas sobre o futuro do setor portuário em relação a cidade e ao mercado de serviços

⁴ O complexo portuário de Itajaí é composto de 7 portos, sendo o porto de Itajaí e o porto de Navegantes os principais, que compõe 85 por cento do comércio de cargas.

⁵Nossa opção é de adotar, a partir de Bonacich e Wilson (2008) a nomenclatura “trabalhadores logísticos” para enfatizar o papel que inúmeros trabalhadores à margem das relações consolidadas do trabalho portuário, com um papel indispensável por manter funcionando a infraestrutura de transportes, armazenamento e distribuição.

⁶ Para os trabalhadores de frigoríficos e terminais de contêineres (espaço de alocação, armazenamento e tratamento da carga que aguarda ser disponibilizada no navio) em nossas entrevistas e relato de gerentes desses setores, vimos uma média de 2 anos de permanência nos trabalhos. Esse fato nos revela uma grande rotatividade dos trabalhadores e a posição precária dos vínculos empregatícios.

direcionados aos portos precisam ser melhor estudados. Segundo Campell (1993), as decisões sobre investimentos em infraestrutura que viabilizam o porto, agora, devem ser vistas no impacto que ele gerou no mercado a montante e das transformações do mesmo, que em nosso entendimento alterara as relações de poder, trabalho e sociabilidade capitalista na região.

Como as empresas e trabalhadores reviram ou resignificaram suas posições nesse mercado portuário, a partir da reestruturação do trabalho no segmento de logística-transporte na cadeia global de suprimentos do setor portuário? Para responder essa pergunta, partimos da hipótese que os conflitos decorrentes do enraizamento de novas atividades produtivas nos territórios de Itajaí e Navegantes nos revelam como portos, armadores, empresas locais e Estado buscaram, cada um a sua maneira, acessar e regular as atividades das cadeias de suprimento dirigidas por custos logísticos via a flexibilização, e precarização do trabalho.

As conseqüências para a ocupação do território produtivo a montante do porto, de maneira complementar, a partir de Knowles (2014) que desenvolve um enquadramento de práticas diárias de sociabilidade, como a caminhada e sua trajetória com outras vozes e pegadas que marcam a construção desse mercado e de seu impacto na região. Essa perspectiva⁷ trata os cenários e sua superfície entrelaçados com a vida social de trabalho e sociabilidade, que cruzam os nódulos de uma rede complexa que sustenta os objetos transportados e que alimentam a cidade, passando pelo porto e alterando a geografia da cadeia de commodities de seu mercado cativo. Entrevistamos motoristas de caminhão, operadores logísticos, sindicalistas, estivadores, gerentes de armazéns e portos conduzidas a partir de um roteiro semi-estruturado no ano de 2015-2016.

⁷Adotamos a perspectiva da autora sobre a idéia de uma “caminhada coletiva”, que recupera a idéia marxista de que tudo é socialmente produzido e passa necessariamente pela relação de trabalho, incluindo o espaço que acompanha essa trajetória de ritmos de trabalho, de coreografias de produção e distribuição que passam por outros caminhos que não somente o imperativo do capital. Nossa preocupação, com isso é entendermos como problemas de ordem pública – investimentos, momentos de ruptura das infraestruturas, e possíveis soluções para problemas de ocupação do território – colocaram-se sobre, por, ao lado de processos vistos como eminentemente materiais envolvidos na formação da infraestrutura portuária. Logo, com Knowles (2014) temos a vida que retratamos como precária(da), de estórias que se cruzam e que, de fato, permite que tanto o setor portuário funcione, como seus problemas referentes ao enraizamento da atividade mercantil.

GLOBALIZAÇÃO E A REVOLUÇÃO LOGÍSTICA

À globalização atribuem-se o surgimento de processos produtivos geograficamente dispersos e a “integração funcional dessas atividades internacionais dispersas” (DICKEN, 1998, p.5). Como consequência, o estudo das relações de produção no plano global vem focando em dinâmicas inter-organizacionais entre entidades interdependentes, que, com implicações teóricas e metodológicas distintas são definidas como cadeias globais de commodities - CGC (GEREFFI; KORZENIEWICZ 1994), redes de produção global – RPG (Coe, DICKEN; HESSE 2008) e cadeias global de valor - CGV. Esses conceitos permitem uma visão integral dos processos produtivos do plano global ao local, com a CGC enfatizando e protagonizando a primeira leva de estudos sobre como os processos de produção em uma seqüência predefinida, que visa agregar valor a decisões específicas sobre a venda de insumos e produtos desde o produtor até o consumidor final. Essa perspectiva interessa-se sobre repercussões distintas sobre as decisões gerenciais nacionais e globais das empresas na cadeia. Por outro lado, as RPG enfatizam o papel do trabalho nessas dinâmicas, das relações de conflito que se estabelecem entre regiões que disputam por esses mesmos fatores de produção e das consequências sobre as mesmas no que toca a configuração sócio-espacial do território.

Enquanto essa literatura foi bem sucedida nesses temas, a atenção para o setor de transportes e logística desse ponto de vista foi insuficiente (COE et al; BONACICH, WILSON, 2008). O trabalho de Bonacich e Wilson (2008) é referenciado nesse tema por entender o papel crescente destes setores (transporte e logística) como indispensáveis em vista da: distância relacionada ao ponto de produção e consumo; das novas demandas dos usuários (varejistas e exportadores) que transferem maiores e mais complexas incumbências aos mesmos, visando a valorização de seus processos produtivos. Para Hesse e Rodrigue (2006), a logística e o gerenciamento de cadeias de suprimento são fundamentais para as estratégias corporativas de empresas que utilizam os portos, como dos mesmos que hoje vem ampliando sua participação nas atividades desde o recebimento até a entrega em porto de cargas containerizadas.

Nessa perspectiva, a cadeia global de transporte e logística (setor de serviços relacionados ao porto, como transportes terrestre, armazenamento e acompanhamento e análise de informações sobre a carga) como uma atividade relativamente de grande valor em relação a produção. Para Notteboom e Rodrigue (2014) essa é uma nova condição do mercado de fretes globais, que precisa ser visto também do lado da cadeia dirigida pelos compradores, onde usuários e prestadores de serviços relacionados ao mercado a montante à cadeia portuária integram elos soltos com enorme potencial de conferir valor aqueles que detém seu controle no setor de transportes de carga marítima.

Desse modo, ao olharmos em perspectiva essa cadeia, estamos olhando tanto para os operadores e trabalhadores portuários, como para os transportadores e centros de distribuição, que estão localizados na área retro portuária. São esses atores que se utilizam da containerização de carga e do sistema intermodal de transporte como *lócus* não só para saída e entrada do mercado nacional. Eles são também, segundo Jaffe (ano), nódulos de “redes de distribuição global” (RDG), que facilitam a circulação de mercadorias para além de uma relação de troca mercantil entre compradores e vendedores de cargas, mas com impacto decisivo sobre as estratégias de mercado dos atores locais, para o trabalho e para desenvolvimento regional. Isso tudo enfatizando-se as disputas pelo acesso e controle ao mercado a montante dos portos.

Em seu estudo “Getting the Goods”, Bonacich e Wilsom, (2008) destacam o caso dos E.U.A e do papel dos grandes atacadistas como Walmart, que se coloca como agente mais capaz de aplicar suas demandas de eficiência e custo através do que eles chama de “espremer” (*squeeze*) os custos do setor de transporte e logística, especialmente impactando trabalhadores por toda uma gama de ocupações.

Para os exportadores que entrevistamos em campo, na cidade de Itajaí e Navegantes, a cadeia de suprimentos de transportes e logística, com o trabalho de entrega, despacho, distribuição e armazenamento das cargas containerizadas destaca-se de maneira similar. Para um gerente de frigorífico da região “as empresas competem em termos de custos mínimos para o armazenamento e distribuição dessas cargas. Até 2014 tínhamos 100% de nosso armazém ocupado, hoje, um pouco menos. Mudou o preço e as condições: antes cobrávamos quinzenalmente a estadia. Hoje, fazemos de

acordo com o cliente” (gerente, 35 anos). Essa afirmação revela-nos uma grande pressão por cortes de custos, e uso das infraestruturas em capacidade ociosa.

Para Jaffee e Bensman (2016, p.60), isso ocorre porque “demanda-se delas que não percam vantagens de custo com a possibilidade de externalizarem” com o trabalho em outras localidades e países dispostos a pagar muito menos a seus funcionários e a penalizar menos por faltas, que geralmente são incorridas em empreendimentos do porte como centros de distribuição, armazéns e portos. Nesse caso, nosso entrevistado observa que “não sei o porquê, exatamente, que a Votorantim escolheu trabalhar somente com a gente, sendo que existem outros portos no país” (gerente de terminal retro-portuário, 36 anos). Ele observa que a empresa retém uma fatia considerável com essa empresa, “quase 1/3” das atividades gerais da empresa que trabalha com contêineres de retro-área⁸.

O entrevistado destacou, especialmente, os custos que envolvem o manuseio da carga. “Para cada dia que a mercadoria está em transito ou parado o custo aumenta para o comprador final em 0.5 por cento” (gerente de terminal retro-portuário). Esse fato é um reflexo da posição dos armazéns e estoques, parte que consome 38% dos custos da cadeia de suprimentos dos portos, somado aos transportes que consomem mais 31% (FIESC, 2010). Portanto, temos aqui o ideal de que a mercadoria sempre esteja em movimento. Essa necessidade põe pressão nas provisões e infraestruturas de transporte, aos portos que constantemente são demandados que aumentem sua capacidade de transito, especialmente pelo uso de dragagem que permite maiores navios para a passagem dos navios até seu descarregamento final.

O que temos nesse relato, aceito e difundido pelos gerentes e sindicalistas entrevistados, é que os portos e armazéns se colocam às necessidades do mercado, eles pouco teriam para definir os termos da relação contratual e do que se pode esperar de seu empreendimento na cidade. O que vimos, segundo a fala de um representante da Agencia Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) foi algo estarrecedor pela franqueza: “no que toca aos portos, a posição é de cortar todos os custos possíveis associados a logística e

⁸As outras atividades são 1) manutenção, reparo e acompanhamento de contêineres; 2) transporte; 3 armazém de cargas soltas e consolidadas.

custos de manutenção de infraestrutura e trabalho, mantendo-se ao que foi acordado com os operadores portuários. Mas mesmo isso se coloca em aberto na medida em que esperamos que os portos operem em capacidade máxima assim facilitando nosso trabalho de justificar os custos de alocação de um maquinário tão caro como uma dragagem”⁹ (ANTAQ, analista, 60 anos).

Para Campel (1993) as decisões sobre investimentos nos portos seriam garantidos caso esses custos, que reconhece como serem difíceis de serem mensurados, fossem retidos em sua origem, ou seja: que a frequência de embarcações que operam no porto, o custo do trabalho e acesso a infraestrutura não impeçam de utilizarem “este e não outro porto”.

Por outro lado, o Campbel (1993) destaca é que não são valorizados outros variáveis mais relevantes para a compreensão do porto e da cidade que o hospeda, especialmente número de empregos mantidos em relação a portos vizinhos que refletem a manutenção de infraestruturas portuárias, e, portanto, da manutenção do porto como canal importante dentro das RDG que estudamos. De acordo com a fala de um sindicalista (60 anos) do Sindicato dos trabalhadores de Transporte Autônomo, “as cargas dos portos mais próximos, especialmente carnes de ave saem da região de Itapoá e vem para cá. Eles não têm capacidade suficiente para armazenar as cargas disponíveis¹⁰”. “Além disso, ele menciona que a maior frota de caminhões é daqui da região, são 15000 caminhões”, dos quais 6000 são próprios ao traslado de cargas portuárias e 3.000 são de operadores autônomos.

No modelo neoliberal, as políticas de governo e de empresas fizeram a cidade sofrer com as perdas de carga, enfatizando uma maior necessidade de flexibilidade do trabalho. Como atesta um sindicalista, em 2010, com o surgimento do porto privado, em Navegantes, “perdemos muita carga, e o

⁹ Somente se determo-nos na parte financeira com o exemplo da dragagem dos portos, estima-se que a cada centímetro adicional na profundidade, seria possível transportar mais 100 toneladas de cargas de contêineres por navio, o que implicaria em receitas portuárias extras de US\$ 2,9 milhões ao ano (ITAPOA). Por que, portanto, não se avançou- muito mais com essas demandas? Da mesma forma, a pressão por estradas melhores que possam lidar com crescentes volumes, e estruturas retroportuárias e centros de distribuição também revelam-se fundamentais.

¹⁰Os dados do Fiesc são claros nesse sentido: a área retroportuária de Itajaí é a maior do Estado, com 295.000 m quadrados, o único com 160.000 t de espaço para frigorífico. Portanto, a cidade ainda se coloca como o principal destino da região. Ver: FIESC. Santa Catarina em dados 2010. Disponível: <http://www2.fiescnet.com.br/web/pt/site_topo/pei/produtos/show/id/46>.

trabalho lá, nesse ano e no próximo não era respeitado a autoridade do OGMO¹¹. “Foi nesse momento que chamei os companheiros para revermos nossa estratégia e aceitarmos um salário menor, porém que eles contratassem pelo sindicato” Além disso, essa posição reflete uma postura comum entre Estado, empresas e autoridade portuária sobre os “trabalhadores logísticos” (caminhoneiros) que fazem o traslado de cargas dos centros de distribuição aos portos, e vice e versa. Como atesta o comunicado do assessor Comercial da Superintendência do Porto de Itajaí, Marcelo:

Atualmente está paralisada a greve, porém as negociações continuam. Sabemos que o pleito é justo e necessário por parte dos transportadores, mas ambos os sindicatos que negociam através de bases distintas, o SINTRACON – Sindicato dos Transportadores Autônomos de Contêineres e de Cargas em Geral de Itajaí e Região e o SEVEICULOS – Sindicato das Empresas de Veículos de Transporte de Carga e Logística de Itajaí e Região, precisam chegar definitivamente a um acordo, pois existe uma grande chance de Itajaí perder grades empresas embarcadoras (Aurora, BRF- Brasil Foods e JBS), em que representantes das mesmas participaram das reuniões e sinalizaram descontentamentos afirmando que se houverem mais interrupções em suas linhas de produção, irão retirar suas sedes com base aqui em Itajaí e posteriormente serão transferidas para outras cidades. Estas empresas são referência na entrega de contêineres de exportação em nosso complexo. Inclusive já realizaram a entrega de cargas por outros terminais (Porto de Itajaí, 2016).

Vimos que a busca por esses objetivos traduziu-se, progressivamente, em perdas de direitos e condições péssimas de trabalho para esse setor, com os portos e armadores demandando ajustes nos portos e fora deles. A recente vitória sobre a tarifa de traslado na região portuária, que acenara para quase um mês de greve, pouco alterara a vida dos trabalhadores (SINTRACON, 2017). Segundo, um motorista entrevistado “um dono de carrocinha ganha mais do que a gente, provavelmente nos próximos meses irei abandonar o serviço por conta disso. Não consigo pagar os custos de manutenção do caminhão com esse serviço”.

Entendemos que o mercado de trabalho para esse setor caracteriza-se como múltiplas formas de trabalho precário, ou seja, acompanhando não somente de um trabalho mal remunerado, mas também temporário, de subemprego, marcado pela insegurança e ausência de benefícios sociais por conta da falta de uma regulação que os proteja (STANDING 2011).

¹¹ Órgão Gestor da mão-de-obra do Trabalho Portuário.

Para Standing (2013), com o avanço da globalização e “com governos e corporações caçando umas as outras para fazer as relações de trabalho mais flexíveis, o número de pessoas em trabalho inseguro se multiplicaram” (2013, pg. 6). Em nível organizacional, a insegurança do trabalho foi facilitada pela mudança em direção a uma forma organizacional desintegrada verticalmente, especificamente em nosso caso, onde as empresas a montante do porto favorecem os trabalhadores dispostos a jornadas flexíveis, enxutas e instáveis desde que favorecem as “competências” centrais dessas empresas (WEIL, 2014).

Esse processo, como observa Jaffe e Bensman (2016) é marcado por “movimentos recentes de verticalização de empresas para a atual relação de cadeia de suprimentos” (pg. 62). Ou seja, armadores, portos e grandes varejistas buscam controlar as infraestruturas portuárias e dessa forma deterem maior poder de barganha e controle sobre os fluxos de transporte, trabalho e informação que passam pela cadeia a montante do porto.

Weil (2014) avança com imagens perturbadoras do panorama global de relações empregatícias. A externalização do trabalho permite agora que empresas não encarem a determinação do salário como um problema por que é um problema de determinação de preço do que de trabalho¹². A escolha entre empresas já dispostas a conceder o menor preço é o verdadeiro panorama das escolhas corporativas. Essa mudança é crítica por que resulta em pouquíssimos ganhos aos trabalhadores que operam as máquinas e labutam para as mercadorias chegarem dos armazéns aos portos. Jaffee e Bensman (2016) observam que esse processo é composto de organizações legais e “paralegais” de vendedores autônomos

Dentro desse esquema, as empresas líderes – armadores e grandes centros de distribuição – teoricamente deteriam o controle dos competidores/fornecedores, mas sem nenhuma obrigação com os empregados. Uma vantagem que se destaca desse novo arranjo é

¹²Para Weil (2014) esse processo atualmente reduz a compensação em duas maneiras. Primeiro, elimina o “efeito demonstração” do salário que resulta dos esforços e negociações dos trabalhadores na base salarial em obter níveis próximos dos mais qualificados dentro da mesma empresa ou região. Segundo, a externalização do trabalho para empresas com políticas agressivas de liderança no segmento indica maior pressão para a redução de custos de trabalho.

percebermos como os rendimentos são determinados. Weil (2014) afirma que o rompimento de arranjo da era salarial muda como os ganhos são compartilhados: a determinação do salário não é colocada mais como um problema.

TRABALHO PRECARIO DE ARMAZÉNS/CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO EM ITAJAÍ.

A revolução logística permitiu maior geração de lucro pelas tomadoras de serviço, mas traz a tona o trabalho mal pago, instável e precário dos trabalhadores logísticos. Mostra-nos também como as grandes empresas direcionaram seus esforços para tal condição, com a anuência e deliberação do Estado enquanto agente estabilizador desse mercado.

A análise de Standing (2013) sobre o precariado é consistente com as mudanças recentes das relações globais de produção que afetam a cidade de Itajaí e Navegantes, que, mesmo num regime com políticas de valorização do salário em media nacional e manutenção de algumas medidas de proteção ao trabalho, não arrefecera para esse setor o vigor neoliberal que valoriza a competição por cargas e favorece princípios de mercado para esse setor.

Assim, a contínua exploração do trabalho desses prestadores de serviços aos portos, da estruturação do mercado de trabalho secundário que atravessa todas essas atividades, somado a novas estratégias organizacionais colocaram os motoristas de carga containerizadas e trabalhadores de armazéns e centros de distribuição reféns dessa indústria. Para os motoristas isso envolve a terceirização do trabalho para motoristas autônomos.

Para os trabalhadores dos armazéns, isso envolve a terceirização através de diversas camadas organizacionais, que revelam a intensificação do trabalho a níveis sem precedentes. Como retrata um entrevistado, operador na área de estoque em um grande armazém da região “hoje, qualquer erro estamos na rua. Não existia isso há 5 anos atrás”. A questão da formação das equipes também é algo difícil. “Eles deixam a gente arrumar isso, não se envolvem” (35 anos, operador de máquina).

Quando os contêineres saem dos portos, eles são transportados por caminhões e deslocados aos armazéns localizados pelo Estado de Santa

Catarina. Os armazéns e centros de distribuição (também denominados portos secos) são críticos para o controle de estoque e para o sistema *just-in-time* de entrega que corta toda a cadeia a montante do porto (BONACICH; WILSON 2008). Esses dois atores buscam explicar como o desenvolvimento das atividades extra-portuárias respondem a demandas diferentes, com interesses, recursos e influência que partem em direções complementares em alguns momentos e, outros, nem tanto.

Nesse sentido, essa cadeia que parte do porto para o mercado territorial é controlada de maneira deveras despótica pelo “sistema puxado” (*pull-system*), ou seja: com toda uma infraestrutura e trabalhadores mudando de acordo com os desejos, ritmos e ciclos econômicos que definem a demanda dos consumidores finais.

A ênfase não é mais em empilhar mercadorias em caso de possíveis vendas, mas em separar, distribuir e consolidar mercadorias para que elas cheguem no tempo previsto pelo consumidor. Por essa razão, os profissionais que entrevistamos evitam o termo “armazém”. Chamam este de Centro de Distribuição (CD), por razões que se devem as múltiplas faces desse espaço, como as atividades voltadas para o “*cross-docking*”, onde subitens de mercadorias são removidas do contêiner - desovadas na terminologia dos trabalhadores - e colocadas diretamente no caminhão no lado oposto ao armazém com destinos diversos.

Esse segmento agiu primeiro sobre essas novas dinâmicas organizacionais, aplicando novas técnicas de gerenciamento e contratação, e, de quebra, possui um grande papel e controle dos processos produtivos haja vista ser o principal canal de escoamento de mercadorias para um público cada vez mais vasto em nível nacional como internacional (BONACICH; WILSON, 2008).

O papel de armazéns segundo Jaffee e Bensman (2016) requer desses armazéns essas respostas rápidas, assumindo dimensões quantitativas e qualitativas novas. Na medida em que indústrias e empresas usam esse serviço voltado para o cliente, como uma ferramenta competitiva indispensável, os armazéns tornaram-se importantes progressivamente em facilitar esse tipo de competição baseado na resposta aos desejos mais íntimos de seus clientes.

Esse setor possui grandes e pequenas empresas nesse segmento, como também pequenas e grandes instalações são postas a uso. Muitos armazéns são possuídos por grandes indústrias, como no caso de Itajaí pelo JBS e BR no setor de carnes e frangos, setor varejistas e os chamados empresas terceirizadas que agenciam esses processos logísticos. “third party logistics” (3PL).

No caso de empresas menores que atua no setor, temos o caso Conlog, deu-se um caminho similar de ampliação do segmento de transporte urbano localizado na cidade de Chapecó, “viemos por conta da oportunidade do setor, que foi uma decisão da gerencia em abrir sociedade anônima e ligar nossos serviços com a atividade portuária”. Essa empresa já possui laços com o setor de avicultura, que ela diz ter sido a intenção inicial de expansão.

A respeito das relações laborais e de suas operações, segue que “nossas operações de transporte são todas terceirizadas, [...] o pessoal dos contêineres, a média de permanencia na empresa é 2 anos, na parte de armazenagem, metade dos trabalhadores são terceirizados” (Gerente, Conlog, 36 anos)

MOTORISTAS DE CAMINHÃO

Para a cadeia suprimentos, os grandes compradores próximos aos portos, centros de distribuição, alguns varejistas e armazéns são os grandes responsáveis por moverem contêineres na região e dali para o país. Esses contêineres são descarregados dos navios nos terminais de porta contêineres, então são transferidos para os caminhões – podendo ser alocados para outros modais de transporte. O mais comum “é o transporte rodoviário de curta distância” (transportador autônomo, 60 anos, 1 ano no serviço) conhecido como frete de contêiner (JAFFEE; BENSMAN, 2016), que consiste em levantar contêineres nos chassis dos caminhões com o uso de cabos movidos a diesel.

O frete de contêineres é um elo essencial para o movimento de cargas do terminal para os armazéns/centros de distribuição ou trens. E, o que vemos, pelas inúmeras histórias de trabalho que se repetem, são suas vidas constantemente sendo postas em risco e degradação. Desse modo, esses

trabalhadores operam em mercado a montante portuário caracterizado pelo uso de logística de baixo alcance e do uso de frete de contêineres que competem pelos contratos com armadores.

Os motoristas podem ser empregados de transportadoras, com grandes frotas de caminhões. Isso é raro. Mais comum são motoristas portuários autônomos, que representam uma parte significativa da força de trabalho logístico. Mesmo os trabalhadores “fichados estão mal, na verdade, eles ganham 1/3 a menos do que os autônomos (sindicalista, 60 anos, Sintracon).

Aqui, no Brasil, não muito diferente do que aconteceu nos EUA, a entrada de trabalhadores não sindicalizados marcou uma guinada nos preços dos transportes de frete, com a expansão de atividades terceirizadas em outros setores da cadeia de transportes e aumento do comércio mundial. Essa dinâmica causara efeitos devastadores para os motoristas de frete portuário, (SILVA, 2010)

O aumento dos salários e dos custos de manutenção desse modal foi passado para o consumidor final, e também para o trabalhador, com aumento dos custos de emissão de cargas. Podemos ver como isso se deu a partir da fala do entrevistado, que observa: “a prática da carta de frete encarece demais nossa vida”. Essa prática considerada ilegal é amplamente praticada nos portos de Itajaí e Navegantes, ela se constitui na necessidade de o caminhoneiro precisar descontar uma “promissória” no abastecimento de postos de combustível, na proporção “de 80% do valor do adiantamento pelo trajeto”, além de, geralmente, pagarem mais pelo Diesel do que o normal (transportador autônomo, 60 anos, 1 ano no serviço).

Vemos algumas tentativas de ajuizar dissídio coletivo visando equiparar o valor das cargas pagas pelos motoristas de frete portuário pelo país (JUSBRASIL,2008). Por lei, entende-se que esses trabalhadores que carregam ou descarregam cargas nos portos efetuam a atividade de capatazia, típica dos portuários. Essa situação não impediu que o sindicato de trabalhadores rodoviários ajuizasse um dissídio contra o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP).

Chama atenção para o fato de a Seção regional entender que as atividades desenvolvidas pelos motoristas que atuam exclusivamente dentro de

terminais portuários, com movimentação de carga, são, de fato, atividades de capatazia, típica dos portuários, não se enquadrando na categoria diferenciada de trabalhadores em transportes rodoviários (JUSBRASIL,2008)

Assim, o que vemos é uma situação que Bonacich e Wilson (2008) descrevem como força de trabalho de transporte de carga internamente estratificada e precarizada. Para os autores, na base da pirâmide estão os trabalhadores autônomos que operam contêineres, que se colocam como “os trabalhadores que estão próximos e dependem dos diretamente dos portos são os mais oprimidos e mal pagos” (p.60).

Fica claro, a partir do relato de um motorista autônomo do setor, na cidade de Itajaí, que isso se trata de um “privilegio conferido a cotas de trabalhadores cadastrados, que não recebem a ‘merreca’ dos outros muitos que fazem o mesmo trabalho”. Para esse entrevistado, esses trabalhadores “não estão exclusivamente dentro da área do cais e dos armazéns. Isso é impossível de ocorrer, eles não trabalham somente para o porto. E os armazéns que eles levam as cargas não são somente os alfandegados” (estivador, 50 anos).

Contudo, o trabalhador autônomo não é meramente uma excrescência desse mercado de trabalho dualizado. Ele representa em si, como precariado, a terceirização do trabalho e de políticas de externalização dos custos de trabalho no setor de transportes de carga portuária. Empresas de transporte – ao invés de serem donas dos caminhões e contratarem trabalhadores – contratam com os motoristas ou arrendam seus veículos. “É muito comum, na verdade é a maioria das empresas aqui, pequenas de 5 a 10 caminhões. Eles estão morrendo aqui” (sindicalista, SINTRACOM, 50 anos).

Esses motoristas trabalham para, mas não estão oficialmente empregados por, uma e somente uma companhia de transporte. Eles são pagos pela viagem ao invés de por hora. Contratar com esses trabalhadores desincumbe as empresas de transporte de qualquer obrigação com o trabalhador, como previdência e compensações como FGTS, e obrigações com custos para manutenção da frota e segurança dos trabalhadores. Portanto, esse modelo de contratação além de promover a vulnerabilidade dos trabalhadores, permitiu a flexibilização das empresas que atuam na região servindo aos propósitos das grandes empresas.

De maneira geral, a alta rotatividade, longas jornadas, baixos rendimentos, e falta de benefícios geram conseqüências sobre sua segurança, exposição a doenças e stress. Outros ônus para os motoristas são: a responsabilidade pela manutenção dos caminhões, e isso implica diversos reparos, gasolina, substituição de pneus, pedágios, seguros, multas de transito, contas de telefone, arrendamento ou aluguel.

Para os transportadores autônomos, pagos por viagem, a espera para carregar ou descarregar é o que mais impacta seus rendimentos, contribuindo com as muitas horas a mais de trabalho. Podemos ver aqui como a estruturação territorial desse mercado é importante para percebermos que, por um lado, muitos trabalhadores vivendo uma vida instável e mal paga; e por outro lado, é indispensável para a extração de mais valia obtida mediante a formação desse mercado secundário e informal, com trabalhadores cadastrados como operadores portuários e trabalhadores no topo da pirâmide enquanto trabalhadores vinculados a grandes empresas. Assim, não nos espanta o nível de desgaste desses trabalhadores.

A dependência do motorista a uma ou duas firmas limita a quantidade de trabalho disponível para cobrirem suas contas. Em seu estudo, Jaffee e Bensman (2016), afirmam que 98.1 % dos trabalhadores autônomos não podiam trabalhar para outras empresas. Em nosso caso, encontramos em Itajaí a partir de relatos de trabalhadores do setor, sindicalistas e autoridade portuária o mesmo resultado.

Outra função importante na logística é a do intermediário porque ele desempenha o papel de agenciador entre os armadores e donos das cargas e esses trabalhadores, abocanhando uma fatia considerável da renda pelo frete. Assim, eles têm margem senão inexistente para trabalhar fora dessa relação, ao menos restrita a ponto de os manterem inseridos no mercado intra portuário, caracterizado pela baixa distancia entre os portos do Estado trabalhando como engrenagens e ajeitando os fluxos de mercadorias que possuem também um sentido bastante específico. Como observa um entrevistado, “A gente tem aqui um grupo do “Whatsapp” que sabemos qual carga está disponível. A gente geralmente tem que deixar público quanto estamos dispostos a aceitar pelo frete”. Olha, na verdade, o canal que eu sempre uso para saber quando tem carga disponível é por aqui (motorista autônomo, 40 anos).

São esses trabalhadores logísticos que estamos olhando quando afirmamos sua condição como precariado. Eles que absorvem boa parte dos custos associados a operação de veículos assim como de toda a ineficiência do sistema enquanto seu aspecto monetário. Mas vai além, incluindo as rotinas que custam muito com esperas intermináveis, gargalos que inclui dispensa para entrada no terminal, a dependência dos portos para encontrar as cargas no terminal, congestionamento, espera pelo acesso ao porto, roubos.

A regulação do mercado brasileiro de transportes serve a propósitos claros de beneficiamento de grandes empresas, principalmente por considerar os motoristas como trabalhadores autônomos no que toca a direitos, benefícios e manutenção de seus instrumentos de trabalho,

O que percebemos é um erro de classificação, ou ao menos um erro enquanto destinação dessa categoria para fins de definição jurídica. Afirmamos que ao menos três condições devem ser levadas em consideração para classificá-los enquanto autônomos nesse mercado. Bensman (2005) elenca as condições de status como: controle comportamental; controle financeiro e; tipo de relacionamento. O controle comportamental parte da firma quando ela contrata o trabalho e define como os contêineres devem ser movimentados, quando e onde, assim esses trabalhadores teriam pouco ou nenhuma autonomia nesse processo. O controle financeiro a empresa define os preços para a movimentação do contêiner e os motoristas têm pouco ou inexistente margem para negociação sobre como se dará sua compensação.

Afirmamos que esses trabalhadores não são autônomos, pois dependem diretamente de uma empresa para retirar seus rendimentos (mesmo que a finalidade de empresa que terceiriza esse trabalho é o transporte – incorrendo em falta jurídica). Em paralelo a cadeia de transporte, é o caso de empresas com grandes centros de distribuição que alegam que sua finalidade não é o transporte e sim, o armazenamento. Nesse caso, elas se utilizam de agenciadores para fazer a livre contratação de motoristas.

Com essas três condições definimos os parâmetros do trabalho precário desse segmento, como é demonstrado pelo parecer da justiça do trabalho e das tentativas de dissídio mal sucedidas ao longo desses últimos 15 anos. Ou seja, um caso definido de forma mais acabada como classificação

errada de sua condição enquanto trabalhador “autônomo” expondo as fraturas desse mercado a montante do porto de Itajaí e navegantes.

Além das conseqüências econômicas, existem muitas implicações sobre a saúde e segurança do trabalho, que merece atenção recente sobre o trabalho do precariado. O trabalho de motoristas de carga rodoviária é considerado como uma das ocupações com o maior risco pessoal e social, no que toca as fatalidades, a degradação da saúde e as condições instáveis e de trabalho (SILVA, 2010)

CONCLUSÃO

Propusemos uma análise dos processos sociais envolvidos na instalação e manutenção de infraestruturas portuárias nas cidades de Itajaí e Imbituba, SC. Nosso artigo estivera amparado numa abordagem crítica da sociologia do trabalho e da sociologia urbana, com foco nas relações de produção e serviço que se estabelecem entre porto e as cidades de Itajaí e Navegantes. A ênfase no estudo de cadeias de valor no setor de transporte permitiu visualizar como os trabalhadores, mercado e Estado atribuem sentido aos processos envolvidos nos desde o momento do recebimento de cargas containerizadas, de sua armazenagem e distribuição e do impacto decorrente nos territórios onde estão localizados portos

Posto isso, vimos como se deu a construção de um mercado a montante do complexo portuário de Itajaí. Mostramos como os conflitos decorrentes de um enraizamento precário nos territórios foram direcionados pelos atores dominantes desse mercado: portos, armadores e empresas prestadoras de ser. Essa dinâmica se estendeu no tempo desde o início dos investimentos públicos e privados na região desde 2008, no qual o Estado estimulou especialmente a regulação do mercado a jusante [o porto] com a expansão das infraestruturas nacionais, no âmbito do Programa Aceleração do Crescimento (PAC).

REFERENCIAS

BELZER, M. H. 1995. Collective bargaining after deregulation: Do the teamsters still count? *Industrial and Labor Relations Review*.

BONACICH, E.; WILSON, J, B. 2008. Getting the goods: Ports, labor, and the logistics revolution. Ithaca, NY: Cornell University Press

CAMPELL, S. 1993. "Increasing trade, declining port cities: port containerization and the regional diffusion of economic benefits". In: Nojonen, H., Graham, J. and Markusen. *Trading Industries, Trading Regions: International Trade, American Industry and Regional Economic Development*, eds. New York: Guildford.

COE, N. M. 2014. Missing links: Logistics, governance and upgrading in a shifting global economy. *Review of International Political Economy* 21 (1). P.224–56.

DICKEN, P. 2001. *Global shift: mapping the changing contours of the world economy*. 5 ed. New York: Sage.

JAFFEE, D.; Bensman, D. Draying and Picking; precarious work and labor action in the logistics sector. *The Journal of Labour Society*. Vol29. P.46-57

GEREFFI, G.; KORZENIEWICZ, M. 1994. *Commodity chains and global capitalism*. Westport, CT: Greenwood Pub Group.

HARRISON, R., N. HUTSON, J. West, and J. Wilke. 2007. Characteristics of drayage operations at the port of Houston, Texas. *Transportation Research Record*, 2033 (1). p 31–7.

KNOWLES, C. *Flip Flop: a journey through globalisation's backroads*. England: Stanford. 2014.

NOTTEBOOM, T.E; RODRIGUE, J. (2014). Regionalização Portuária: Rumo a uma Nova Fase no Desenvolvimento Portuário. *Espaço Aberto, PPGG - UFRJ*, V. 5, N.2, p. 123-146.

SILVA. L.G. (2010). *O trabalho dos motoristas de caminhão: a relação entre atividade, vínculo empregatício e acidentes de trabalho [dissertação de mestrado]*. São Paulo: Faculdade de Saúde Pública da USP,

STANDING, G. (2011). *O precariado: a nova classe perigosa*. Belo Horizonte: Autentica.

WEIL, D. 2014. *The fissured workplace: Why work became so bad for so many and what can be done to improve it*. Cambridge, MA: Harvard University Press.