



# 'PRÍNCIPES' DO PO SÃO HOJE ESCRAV

Estivadores ganham apenas 8% daquilo que é facturado pelo operador portuário



Há 20 anos os estivadores podiam ganhar até 4 mil euros. Hoje Marco Vieira ganha entre 700 e 800 euros. FOTO OCTÁVIO PASSOS/ASPRESS

MIGUEL FERNANDES LUÍS  
mfluis@dnoticias.pt

Ficaram célebres as palavras de um antigo dirigente sindical dos estivadores, José Manuel Freitas, que há cerca de 20 anos caracterizava o porto do Funchal como uma "vaca" que dava "leite" para todos. Hoje o panorama já não é o mesmo e a prova disso é a participação de mais de uma dezena de estivadores madeirenses nos protestos que decorreram esta semana junto à Assembleia da República, em Lisboa, contra uma nova lei do trabalho portuário que já provocou sucessivas greves nos portos nacionais.

A 'vaca' continua a existir mas só uns poucos têm direito a 'leite'. As operações portuárias da Madeira renderam no ano passado uma facturação de 10,3 milhões de euros à OPM, o operador portuário do Grupo Sousa que domina o sector, mas deste montante apenas 8 por cento (824 mil euros) foi para pagar remunerações aos 76 estivadores que trabalham no cais, a carregar e descarregar navios no Caniçal, e que são contrata-

dos pela Empresa de Trabalho Portuário (ETP). Tanto a OPM como a ETP são presididas por Luís Miguel Sousa, que não quis comentar ao DIÁRIO a agitação no sector nem as implicações da nova legislação.

## Salário de 800 euros

Ficámos, por isso, apenas com a versão do presidente do Sindicato dos Estivadores e Conferentes de Tráfego do Porto do Caniçal (SEPTIVA), Marco Vieira, que apresentou um cenário muito diferente daquele que era desenhado há duas décadas por José Manuel Freitas. Nessa altura,

A  
CAUSA  
das  
COISAS

havia trabalhadores especializados que conseguiam tirar quatro mil euros de ordenado, embora cumprindo turnos muito superiores às 40 horas de trabalho semanal de um trabalhador de outro sector. Hoje, os 26 trabalhadores efectivos e 50 eventuais ganham "entre 700 e 800 euros", e isto a depender do número de turnos para os quais são chamados. Só escapam a este 'regime normal' "cinco trabalhadores" que integram o chamado "quadro remanescente de 1993", com direitos assegurados pela reestruturação dessa altura, que "têm um ordenado que é o

de um estivador nacional, que ronda os 1.400 euros". Há ainda "um grupo de cerca de 11 trabalhadores eventuais" que são chamados para muitos turnos.

"Mesmo um trabalhador efectivo a única coisa que tem garantido é 10 turnos de trabalho que correspondem praticamente ao ordenado mínimo. É um ordenado ridículo, pois temos que estar disponíveis 30 dias por mês para a empresa mas apenas temos a certeza de receber por 10 dias/turnos", informa o dirigente sindical madeirense. Marco Vieira tem uma reacção curiosa quando se

## Governo Regional vai aplicar nova lei portuária

LEGISLAÇÃO

A secretária do Turismo e Transportes, Conceição Estudante, revelou que o executivo madeirense "vai seguramente adaptar à Região" a nova lei laboral dos portos, porque tem o interesse em implementar todas as reformas que possam conduzir a uma maior eficácia e eficiência no sector.

O Governo da República pretende diminuir entre 25 a 30 por cento a chamada factura portuária, contri-



buindo para esse esforço com uma redução das taxas cobradas através das suas administrações portuárias. Neste aspecto particular, não há intenção do GR em descer as taxas praticadas pela Administração dos Portos da Madeira. Conceição Estudante prevê uma manutenção das tabelas no próximo ano, tanto mais que, em 2012, o executivo madeirense foi obrigado a subir os preços de alguns serviços e taxas em conse-

quência do Programa de Ajustamento Económico e Financeiro.

## Cidadãos não sentem redução

Especificamente sobre as taxas portuárias, Conceição Estudante garante que o executivo regional fez reduções de alguns serviços mas admite que o consumidor final não sentiu os seus efeitos, pois os intermediários absorveram a margem de lucro obtida. "Houve intenções de

que essas reduções tivessem um impacto directo no custo das mercadorias, o que não veio a acontecer, uma vez que há vários intermediários neste processo. Houve uma margem que foi diluída em todo o circuito. Os portos tinham tarifas que eram mais caras e nós procurámos normalizar um pouco, dentro do contexto actual, porque não é possível fazer-se um abaixamento generalizado". M.F.L.

# RTO OS

## QUEM MANDA NO SECTOR

LÚJIS MIGUEL SOUSA

■ É o principal sócio do único operador portuário da Madeira (OPM), sector onde 'reina' há 21 anos. Está também à frente da ETP, a empresa que gere a mão-de-obra portuária. É claramente quem mais lucra no sector. Poucas empresas terão visto o seu resultado líquido quase duplicar num ano de crise como aconteceu à OPM (575 mil euros em 2011).

DAVID PEDRA

■ Este antigo funcionário dos sindicatos dos estivadores é quem tem 'carta branca' na ETP para gerir o pessoal. Há mais de 20 anos que é ele quem decide os trabalhadores portuários que são chamados para trabalhar e quem ganha. E também quem fica de castigo. Em 2001 a sua gestão chegou a ser investigada pela PJ e pelo Ministério Público.

## CONCEIÇÃO ESTUDANTE

■ É quem, no Governo Regional, tutela a Administração dos Portos da Madeira e tem um duplo papel no sector: regulador, porque define as taxas a praticar e as relações laborais; e comercial, porque também vende serviços e gere infraestruturas. O Governo é o segundo grande beneficiário do sector, ao dispor das receitas das taxas e impostos neste gerados.



As bandeiras da Madeira estiveram em foco no protesto frente a São Bento.

lhe recorda o termo por que já foram conhecidos os trabalhadores portuários: "Príncipes dos portos? Hoje, com a nova legislação, estamos mais próximos da escravatura. Ainda há um ou outro príncipe, mas habitualmente até estão de baixa. Agora para ganharmos muito dinheiro temos de trabalhar 24 horas por dia e mesmo assim não chega nem perto daquilo que ganhava o pessoal anterior a 1993. Posso dizer-lhe que o máximo que tirei de ordenado nesta empresa foi 1.900 euros e foi num mês em que quase não vi a minha mulher e a minha filha, pois foi só trabalhar". Este ordenado é agora uma miragem, especialmente para quem é sindicalizado ou tem cargo sindical. No porto do Caniçal os sindicalistas não têm vida fácil.

## NO PORTO DO CANIÇAL OS SINDICALISTAS NÃO TÊM VIDA FÁCIL, DIZ MARCO VIEIRA

### Trabalho em risco para metade

Se o cenário já não era o melhor, o futuro adivinha-se negro, sobretudo devido à nova lei do trabalho portuário. O Governo da República diz que o diploma vem tornar o sector mais competitivo e fomentar as exportações, visto que se pretende baixar a factura portuária entre 25 a 30%. São argumentos que não sossegam Marco Vieira: "Esta lei vem

dizer que a grande maioria das funções que nós desempenhávamos até agora deixam de ser exclusivas dos trabalhadores portuários, como a conferência de entradas e saídas do cais de carga e o levantamento de contentores do cais para os camiões. O patrão deixa de ser obrigado a requisitar prioritariamente os trabalhadores efectivos, podendo recorrer a trabalhadores eventuais quando entender".

A isto se junta o novo Código do Trabalho, que prevê a extinção de postos de trabalho. "O nosso âmbito profissional fica tão reduzido com estas leis que julgamos que cerca de metade dos postos de trabalho serão suprimidos. Está-se a abrir caminho para que as empresas deste sector possam dispensar quem quiserem e contratar trabalhadores precários ao dia ou à hora, sem qualquer formação. É a selvajaria completa nos portos. Querem regredir 100 anos", refere o porta-voz regional do SEPTIVA.

### Greve 'internacionaliza-se'

O dirigente sindical não tem dúvidas que esta lei é para aplicar na Madeira. As empresas de estiva e de operações portuárias que actuam no Caniçal já deram sinais disso mesmo, ao interromperem as negociações laborais que decorriam na Associação Comercial e Industrial do Funchal (ACIF) para aguardar pelas condições do novo diploma, mais favoráveis aos seus interesses.

Apesar da lei do trabalho portuário ter sido aprovada na generalidade na quinta-feira no parlamento nacional (com os votos do PSD, PS e CDS), Marco Vieira acredita que ainda é possível travar o diploma e obrigar o Governo a iniciar o diálogo com a frente de sindicatos mais representativa do sector. Para já, os trabalhadores vão continuar a sua luta e a greve pode até sair das nossas fronteiras: "Não vamos parar porque esta lei vai tirar-nos o nosso trabalho. A aprovação desta lei vai desencadear muito em breve uma greve à escala europeia, em que os navios com destino a Portugal pura e simplesmente vão ficar parados".

## Greve torna carga mais cara

A greve nos portos apresenta uma adesão limitada no porto do Caniçal, mas a Madeira sofre indirectamente as consequências de uma grande adesão no porto de Lisboa, de onde sai cerca de 70% da carga que chega ao nosso arquipélago. O presidente da Associação de Comércio e Serviços (ACS), Lino Abreu, estima em cerca de 10 a 15% o agravamento do custo que implica transportar um contentor de Lisboa para Leixões, porto que tem servido de alternativa para o envio de carga para a Madeira. "Logicamente que isto vai repercutir-se no preço final da mercadoria", alerta.

Lino Abreu diz que outra consequência da greve são os atrasos no transporte de produtos. "O Pingo

Doce está com grandes faltas de produtos frescos, sobretudo verduras, em virtude destes atrasos", descreve o representante da ACS, que elege "a incerteza da chegada da mercadoria" como o principal problema causado pela greve. "Não se sabe qual é o fim desta greve e o meu receio é que se vá prolongar por mais algum tempo, com impacto sério na nossa economia, que depende em 95 por cento do transporte marítimo", resume.

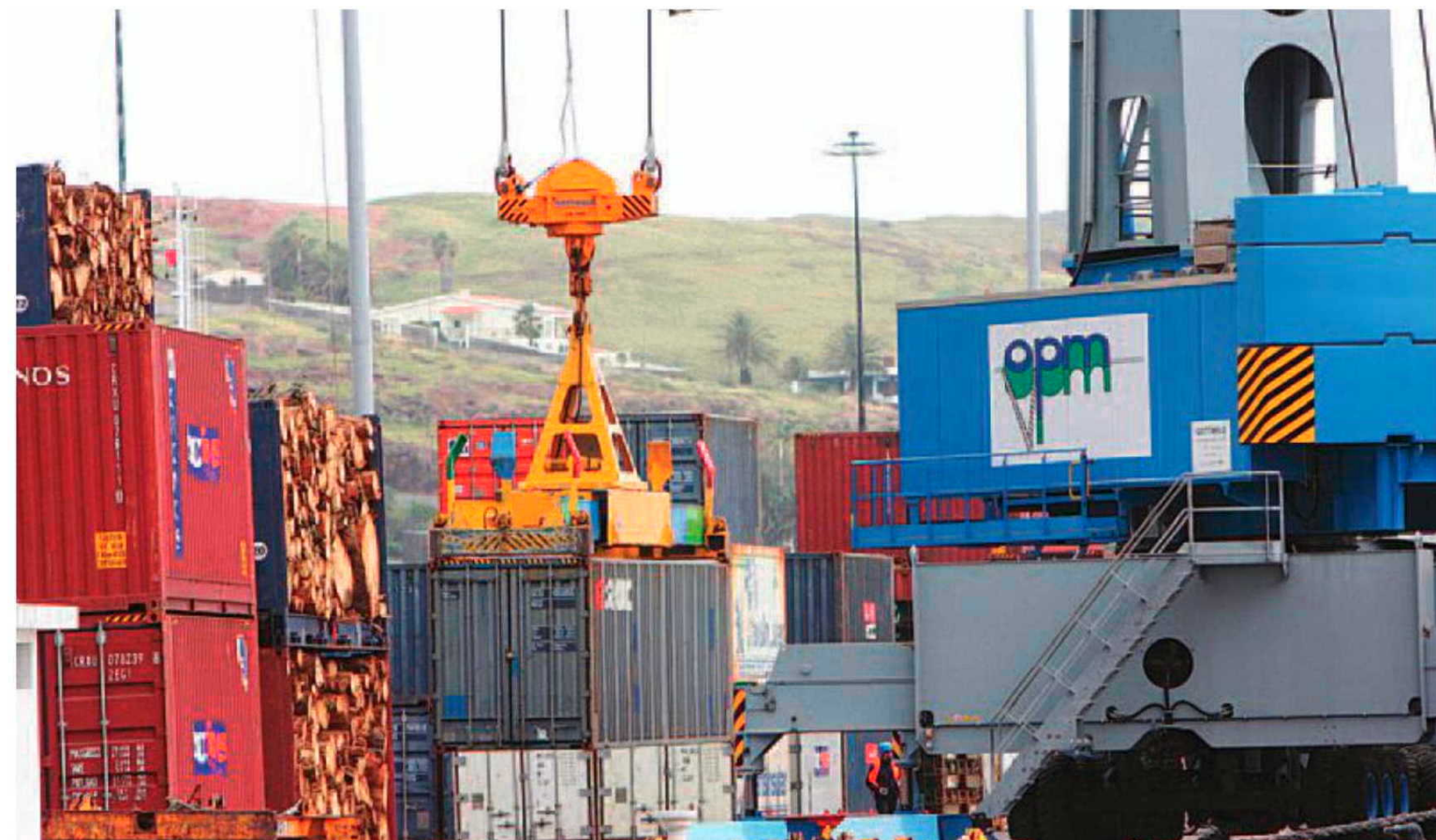
A todas as dificuldades avançadas por Lino Abreu, o presidente da Associação Comercial e Industrial do Funchal (ACIF), Duarte Rodrigues, junta mais algumas. "Os armadores têm perdido muito dinheiro com isto. Dos três navios que partem de

Lisboa e servem a Madeira na semana passada apenas um foi à capital. Cada contentor que vai por via terrestre de Lisboa para Leixões custa 600 euros", observa o presidente da maior associação patronal, que descreve que devido ao congestionamento do porto alternativo (Leixões) as operações de carga são mais lentas e há atrasos de 3/4 dias nas partidas para a Região. "Há situações de contentores que saíram de Lisboa para fugir à greve, vão para o porto de Leixões por via terrestre, mas quando chegam a Leixões apanham uma fila muito grande de camiões e não chegam a tempo de embarcar nesse navio e acabam por regressar a Lisboa para embarcar no navio seguinte. Isto são

situações dramáticas em termos de custos", acrescenta Duarte Rodrigues.

De resto, os presidentes da ACIF e da ACS juntam-se ao coro de associações empresariais que aplaudem a nova lei do trabalho portuário. "Esta nova lei tem sido acarinhada por uma grande parte das associações empresariais portuguesas. Num país que precisa de se basear nas exportações para poder crescer, penso que esta lei virá no sentido de melhorar a produtividade portuária do país e de melhorar a nossa capacidade de exportação, que é uma âncora importantíssima para a economia", conclui Duarte Rodrigues, que é também gestor no Grupo Sousa. M.F.L.

## CONSEQUÊNCIAS



# ESTIVADORES GANHAM APENAS 8%

Dos 10,3 milhões de euros facturados pelo operador portuário do Grupo Sousa apenas 824 mil euros foram para remunerações dos estivadores **P.12 E 13**