

GREVE NOS PORTOS

Estivadores de Lisboa e Setúbal têm metade do salário em horas extra

Governo defende que pelo corte nas horas extraordinárias dos estivadores o Estado vai conseguir poupar na factura com os portos, mas deixa os trabalhadores mais caros de fora dos novos limites

Félix Ribeiro

O Governo afirma que a limitação de horas extraordinárias é a principal medida de poupança do Estado na nova lei dos portos, que vai ser aprovada hoje na Assembleia da República. De acordo com os dados a que o PÚBLICO teve acesso, metade dos salários dos estivadores de Lisboa e Setúbal surge pela via do trabalho extraordinário, que a nova lei quer agora limitar a 250 horas anuais, mais 50 horas do que as que estão hoje consagradas por lei, mas que, admitem trabalhadores e patrões, não são respeitadas. Desta limitação, no entanto, ficam de fora os 311 estivadores mais antigos dos portos, os chamados “trabalhadores históricos”, que estão nos quadros das empresas de estiva antes de 1993 e que registam um maior número de horas extraordinárias e os salários mais altos dos cerca de 700 estivadores portugueses.

De acordo com o secretário de Estado dos Transportes e Comunicações, Sérgio Silva Monteiro, há estivadores que chegam a apresentar “até 2000 horas” de trabalho extraordinário por ano, um número que considera “desumano” e que, alega, será em alguns casos o produto de um aproveitamento dos Contratos Colectivos de Trabalho (CCT) em vigor, que permitem que o trabalhador registre as oito horas de um turno completo de trabalho extraordinário quando cumpre mais de duas horas ou três horas desse turno.

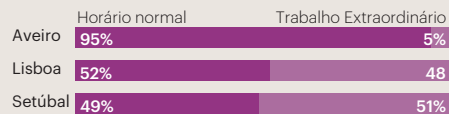
Apesar de a importância do tema ser assumida pelo Governo e trabalhadores, o assunto é evitado por ambos os lados. Sérgio Silva Monteiro afirmou ontem, na TSF, que o “Governo se quer pôr à margem” da discussão salarial dos estivadores,

Peso do trabalho extraordinário nos salários dos estivadores

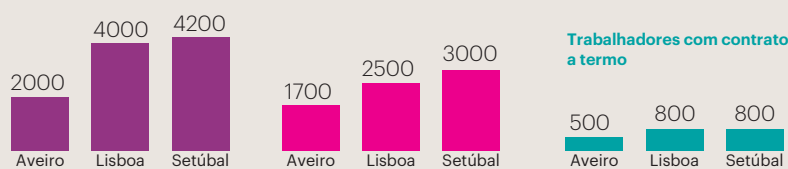
Média dos salários dos estivadores

Salários brutos (n.ºs arredondados), 2012

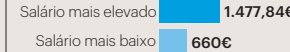
Trabalhadores históricos, anteriores a 1993



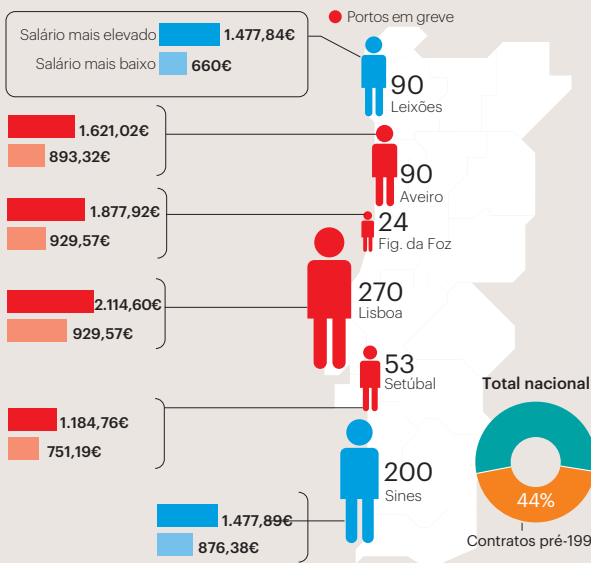
Média do salário total
Em euros



Diferença de salários-base sem horas extraordinárias



Número de estivadores nos portos (pré e pós 1993)



Empresas de estiva

Leixões

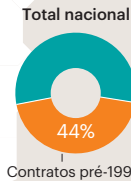
TCGL - Terminal de Carga Geral e de Granéis de Leixões
TCL - Terminal de Contentores

Lisboa

A-ETPL - Associação-Empresa de Trabalho Portuário (etp) Lisboa
ATLANPORT - Sociedade de Exploração Portuária, S.A.
ETE - Empresa de Tráfego e Estiva, S.A.
LISCONT - Oper. de Contentores S.A.
MULTITERMINAL - Sociedade de Estiva e Tráfego SA
TMB - Terminal Multiusos do Beato, S.A.
TML - Terminal Multipurpose de Lisboa
TMPB - Terminal Multiusos do Poço do Bispo

Setúbal

SETULSET - Empresa de Trabalho Portuário - Setúbal, Lda.
OPERESTIVA - Empresa de Trabalho Portuário de Setúbal, Lda.
NAVIPOR - Oper. Portuária Geral, Lda.
TERSADO - Terminais Portuários do Sado, S.A.
SADOPORT - Terminal Marítimo do Sado SA
SETEFRETE - Soc. Tráfego e Cargas S.A.



Fonte: PÚBLICO

não fazendo referência, contudo, à falta de tecto máximo para os trabalhadores mais antigos. Por seu lado, os sindicatos afirmam estar no mesmo barco do Governo no que toca a uma melhor distribuição de horas extraordinárias por trabalhador, mas afirmam que a responsabilidade está do lado das empresas, que não têm vontade de contratar mais estivadores. Assim, os trabalhadores dizem que são “obrigados” a suportar elevados volumes de trabalho extraordinário, como afirmou ao PÚBLICO Vítor Dias, o presidente do sindicato dos estivadores do Centro e Sul, e Eduardo Marques, presidente do Sindicato dos Estivadores de Aveiro, ambos da Frente Comum.

No que toca ao facto de os trabalhadores “históricos” ficarem de fora destes cortes nas horas extraordinárias, Vítor Dias afirma que a medida se trata de “um favor que o Governo está a fazer a Leixões”, que só tem nos quadros trabalhadores que entraram antes de 1993 e que assinou o acordo com o Governo para a entrada da nova lei. Neste tema o principal confronto é mais notório entre patrões e sindicatos. Estes últimos, tal como o Governo, afirmam que a nova lei vai permitir abater os obstáculos que existem hoje à contratação e libertar mais postos de trabalho nos portos, uma vez que as novas regras limitam as funções que hoje são desempenhadas exclusivamente pelos estivadores.

Paulo Moutinho Neves, presidente da Associação dos Agentes de Navegação e Empresas Operadoras Portuárias de Setúbal, disse ao PÚBLICO que os operadores não conseguem contratar mais trabalhadores pelos obstáculos que representam as funções exclusivas e responde aos sindicatos: “Se não quisessem, os trabalhadores mais antigos não faziam tanta questão de ficar com essas”



GREVE NOS PORTOS



DANIEL ROCHA

Operadores queixam-se de obstáculos à contratação

→ horas". Apesar desta posição, o executivo deixa a porta aberta para um aumento no limite às horas de trabalho extraordinário, que deve ser primeiro negociado entre trabalhadores e operadores e depois aprovado pelo Governo. A necessidade de um aumento no limite de horas é assumida por trabalhadores e operadores, que consideram que, nos termos desta nova lei e com os actuais números de estivadores nos quadros, o trabalho nos portos não pode ser assegurado.

Mas este aumento pressupõe uma negociação entre operadores e estivadores para novos contratos colec-

perder, mas, apesar disso, os sindicatos não se mostram totalmente favoráveis aos termos. O presidente do Sindicato dos Estivadores da Aveiro afirmou ontem ao PÚBLICO que vê esta proposta de acordo como uma convergência entre Governo e trabalhadores; mas, também ontem, Vítor Dias apresentou problemas com as exigências do acordo tripartido, nomeadamente no que toca ao facto de este não assegurar a permanência no posto de estivador e pela obrigação de os novos contratos colectivos terem que ser negociados dentro de um prazo de três meses.

Lei não é cumprida

O trabalho portuário obriga a uma carteira profissional, ou, pelo menos, assim dita a actual lei do trabalho portuário, de 1993. No entanto, esta condição é encarada hoje como uma formalidade "tácita", segundo explicou ao PÚBLICO Vítor Dias, presidente do principal sindicato da Frente Comum. Na prática, nunca houve nenhuma regulamentação para a entrega destas carteiras profissionais de trabalhador portuário, facto no qual o Governo pega para afirmar que a profissão de estivador não é tão especializada quanto os sindicatos afirmam quando contestam a abertura das funções a trabalhadores não-portuários.

A nova lei quer retirar de cena a necessidade de carteira profissional, para ajudar à contratação de mais trabalhadores. Contactado pelo PÚBLICO, o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), responsável pela emissão de carteiras profissionais, não respondeu ao pedido de revelar o número de carteiras que foram lançadas nos últimos anos.

Estivadores europeus que barraram duas reformas de Bruxelas vêm hoje a Lisboa

Félix Ribeiro

Estivadores de oito países europeus acompanham hoje os sindicatos da Frente Comum no protesto diante da Assembleia da República contra a aprovação da nova lei do trabalho portuário. O sindicato dos estivadores do Centro e Sul, que tem encabeçado a contestação à nova lei, confirmou ao PÚBLICO que do Chipre, Malta, Suécia, Dinamarca, França, Espanha, Alemanha e Bélgica está confirmada a presença de cerca de 50 estivadores, mas que ainda são esperados mais trabalhadores estrangeiros que ainda não se anunciaram formalmente.

Os protestos de hoje coincidem com a sessão parlamentar que dará luz verde à proposta do Governo para a alteração ao regime do trabalho dos portos, e representam o culminar de mais de três meses em protesto contra a entrada da nova lei. Mas não é apenas contra a futura lei dos portos portugueses que se erguem as oito outras nacionalidades. Segundo os sindicatos da Frente Comum, a proposta de lei portuguesa deverá mostrar-se como uma experiência que vai tomar as medidas para uma nova directiva europeia, que, dizem os trabalhadores, se estará a aproximar.

Rejeição europeia

A confirmar-se uma nova iniciativa de Bruxelas para liberalizar o trabalho nos portos europeus, será a terceira tentativa em menos de 10 anos para abrir o sector portuário a trabalhadores que estejam de fora da profissão de estivador. As duas primeiras tentativas deram-se em 2003 e 2006 e foram ambas chumbadas pelo Parlamento Europeu, depois de confrontos entre estivadores e polícia terem tomado as ruas de Bruxelas, primeiro, e, depois e de forma mais violenta, de Estrasburgo.

Os dois pacotes de medidas, a que se chamaram Port Package I e II, pretendiam uma reforma mais aguda do que a que é hoje é aprovada pela maioria parlamentar no Parlamento português. Enquanto que a actual proposta limita parte das

funções que são hoje desenvolvidas de forma exclusiva pelos estivadores e assenta um tecto máximo para as horas extraordinárias do sector, as duas directivas europeias ditavam uma abertura de todas as actividades dos portos da Europa. O argumento era o mesmo que o assumido pelo Governo português: o aumento da competitividade dos portos.

A última votação, em Janeiro de 2006, mostrou uma expressiva recusa do Parlamento Europeu em aceder aos pedidos de flexibilização dos portos. A rejeição do pacote legislativo por 532 votos contra 120 foi tomada então pelo deputado europeu da Alemanha, Georg Jarzembowski, como "uma chacota a

do trabalho portuário. As forças de segurança esperaram a multidão de trabalhadores portuários com canhões de água e disparos de gás lacrimogénico para evitarem que se concentrassem em frente do edifício do Parlamento Europeu. Uma tentativa malograda que não conseguiu evitar que os confrontos entre as duas partes terminassem com 11 polícias feridos e um outro hospitalizado. Para além dos danos físicos, várias viaturas foram incendiadas e o edifício do Parlamento danificado.

Os protestos de estivadores são historicamente violentos, mas os sindicatos contestam esta posição. "Espero que a manifestação de hoje seja pacífica mas ruidosa", disse ao PÚBLICO Eduardo Marques, presidente do Sindicato dos Estivadores da Aveiro, repudiando a publicidade e a "contra-informação" que tem vindo a rodear a manifestação de hoje. "Dizem que vêm os maiores hooligans da Europa, mas isto são pais de filhos, não são criminosos", afirmou.

Vítor Dias, presidente do sindicato dos estivadores do Centro e Sul, assegurou que o sindicato "não quer a arruaça", ou manchar a contestação dos trabalhadores, que começam a concentrar-se às 13h na Praça do Município. "Vamos fazer todos os esforços para controlar ao máximo os nossos manifestantes", assegurou ao PÚBLICO.

"Vamos fazer todos os esforços para controlar ao máximo os nossos manifestantes"

todos os apelos para que se aumente a competitividade na Europa".

Apesar de se antecipar o chumbo à directiva europeia, os dias que antecederam a votação do pacote de medidas em Estrasburgo foram marcados por violentos confrontos entre a polícia e os mais de 6000 estivadores europeus que se juntaram para protestar contra a liberalização



MIGUEL MANSO

Sindicatos asseguram que protestos serão pacíficos



GREVE NOS PORTOS

Porque são os estivadores de Lisboa ricos e fortes e os de Sines pobres e fracos

No porto de Lisboa a tradição de luta tem décadas. Em Sines, o sindicato foi criado pela empresa do terminal. Em Lisboa, o sindicato é rico e os estivadores ganham bem. Em Sines são pobres, mas acreditam na empresa

Reportagem
Paulo Moura Texto
Daniel Rocha Fotografia

João Alves, mais conhecido como “João do Esfola”, troca umas palavras com um estivador sueco grande e quadrado como um contentor. A seguir vai ao aeroporto buscar os belgas, levá-los a um hotel. Os estrangeiros chegam durante todo o dia, para participarem na manifestação. Espanhóis, franceses, finlandeses, noruegueses, suecos, cipriotas. Ao todo, quase cem, dirigentes sindicais na maioria.

O sueco tem no braço a tatuagem de uma mulher. “É uma enfermeira minha amiga”, explica ele. Quase todos têm tatuagens. As dos mais antigos representam ganchos, correntes, cordas e outros instrumentos da estiva.

“Nós gostamos desta actividade”, diz João Alves. “Ninguém quer fazer outra coisa. Os mais novos vêm para aqui e não saem de cá.” Para explicar este amor pela profissão, João da Esfola tenta várias metáforas, mas decide-se por esta: as mulheres. “Isto é como amar uma mulher”, declara ele. Mas com uma ressalva: “Aqui é para sempre.”

Para quem está no auge de uma luta sem fim à vista, entre greves e manifestações com o objectivo de fazer abortar uma lei que vai ser irremediavelmente aprovada na Assembleia da República, reina uma estranha alegria na sede lisboeta do Sindicato dos Estivadores do Centro e Sul.

O ambiente é sempre assim, dizem os sócios. E quando há conflitos com os patrões e o Governo, ainda é mais. Os estivadores apreciam uma boa luta. “São fanfarrões”, diz João do Esfola. “Gostam de se gabar que são os melhores, todos querem



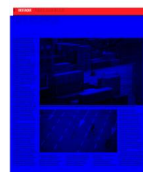
ser o número um.” Gostam de competir entre si, até no trabalho. “Quando há duas equipas a trabalhar lado a lado, passam o tempo a mandar bocas uns aos outros, do género: ‘Tu se tivesses ficado hoje na cama, terias dado mais dinheiro a ganhar ao patrão’”

Competem pela produtividade e força de cada um ou de cada equipa. Até entre os mais novos e os mais velhos. “Se estão a carregar sacos de 100 quilos, os velhos dizem sempre: ‘Isto não é nada. Vocês deviam ver como era dantes. Só sacos de 200 quilos.’”

Há também uma aparente agressividade na linguagem e nos gestos. “Somos barulhentos, é verdade que gostamos de lançar uns petardos, mas é só isso. Não atiramos pedras à polícia”, diz José Gaspar, que também pertence à direcção do sindicato. E João Alves explica que os palavrões com que se mimoseiam permanentemente uns aos outros não têm o significado de insultos. Pelo contrário.

Ele próprio se lembra de ouvir o pai chamá-lo, de cima de uma grua: “Venha cá, meu filho da puta.” E responder: “Sim, meu pai.”

João pertence a uma família de estivadores. A alcunha “do Esfola” deve-a ao avô, que, nos dias em que não conseguia trabalho na estiva, se dedicava a esfolar animais. O trabalho portuário não chegava para viver. Era preciso vir todos os dias para o Cais do Sodré, tentar a sorte. Uns cinco mil estivadores chegavam, às 6h30 da manhã, para o “conto”. Alguns tinham trabalho, outros não. O Esfola fez isto toda a vida, até que, no porto, uma pedra de 40 toneladas lhe caiu em cima, e o matou. Mas os três filhos continuaram a trabalhar na estiva. Um deles, durante um ciclone, foi arrancado de um navio e afogou-se. João, que tem hoje 57 anos, ➔



GREVE NOS PORTOS

→ lembra-se bem do tio Joaquim, que morreu há mais de 40. E lembra-se do pai, pela mesma altura, já envolvido nas greves. Uma vez, no início dos anos 60, a polícia veio interromper a greve clandestina, atacando a sede do sindicato, que já era neste mesmo local, na Rua do Alecrim. João lembra-se de ter de fugir, com o pai, pela rua acima.

Há pouco tempo, o sindicato mandou fazer um azulejo reproduzindo uma fotografia dos anos 30. Mostra uma multidão no meio da praça do Cais do Sodré. São os milhares de estivadores que vinham todos os dias para o “conto”. “Era um ponto de encontro da imigração interna. Vinha gente do Norte do país, e até da Galiza.” Mas também muitos de Lisboa. De Alfama, por exemplo, que era um dos bairros mais pobres da cidade. Era o caso da família de João.

Os patrões chegavam e escolhiam quem queriam. A maior parte dos chamados “homens da rua” voltava para casa sem trabalho. “O meu pai tinha meses em que só trabalhava um dia.”

A partir de certa altura, todos estes trabalhadores precários tinham um seguro. E então surgiu um expediente desesperado: os estivadores amputavam um dedo, para receber da seguradora dois meses de salário. João do Esfola lembra-se de ver os homens colocarem propositadamente a mão na borda dos depósitos dos navios, e largarem a tampa, pesadíssima, que lhe cortava um dedo.

À custa das greves, muitas vezes reprimidas violentamente, as autoridades foram cedendo, e o sistema foi mudando. Por decreto, atribuiu-se ao sindicato a função de seleccionar os trabalhadores, que entretanto foram tirados da rua. Criou-se a Casa do Conto, nas instalações do antigo canil. “Tiraram os cães, para meter lá os estivadores”, diz João.

“Chamávamos-lhe a Casa do Cão.” Por imposição governamental, o sindicato era obrigado a dar emprego aos ex-condenados que saíam das prisões. A mão-de-obra da estiva, que aos poucos se foi efectivando, era composta por antigos criminosos, por imigrantes do Norte e homens da rua dos bairros pobres de Lisboa. Isso contribuiu para compor a imagem que ainda hoje existe, de gente



A maioria, no porto de Sines, é constituída por trabalhadores com contrato a termo, que ganham o salário mínimo ou pouco mais



agressiva e sem maneiras.

Todos os trabalhadores eram obrigados a registar-se no sindicato. Foi criado um sistema de fichas, pelo qual os mais antigos tinham prioridade na

escolha. Além destes prioritários, havia os suplentes, que entravam nas épocas de pico de trabalho. Quando os “homens da rua” chegavam a suplentes, tinham a expectativa de chegar a

prioritários. Foi o embrião do actual sistema.

Em 1980, o Governo atribuiu a função de seleccionar os trabalhadores dos portos ao Centro Coordenador do Trabalho

Portuário, que integrava o sindicato, as empresas empregadoras e o próprio governo. Mas em 1982 são introduzidos os contentores nas operações portuárias e isso mudou tudo. Houve uma redução de mão-de-obra, uma reestruturação do sistema. Reforma compulsiva para dois mil trabalhadores. Em 1989, reforma obrigatória para quem tinha mais de 40 anos. E em 1992 foram afastados mais mil trabalhadores, mediante uma indemnização de 17 mil contos. Foi nessa altura que o sindicato negociou o actual contrato colectivo, que inclui certas regalias para os trabalhadores efectivos da ETP, a empresa que actualmente os emprega e cede para trabalho portuário.

“Com esta nova lei, nós podemos de facto perder os nossos postos de trabalho”, diz José Gaspar, de 32 anos. O Governo promete que não, mas ele não acredita. “Se a maior parte das funções vai poder ser desempenhada por trabalhadores temporários, não especializados,

que ganham o salário mínimo, que motivo terão as operadoras para nos manterem a nós?”

Não acredita João, nem acredita ninguém aqui no sindicato.

“Não vale a pena estarmos a fazer acordos com as empresas operadoras. Se a lei permite a chamada ‘liberalização’, eles vão tirar partido disso, mais cedo ou mais tarde.”

Por isso todos acham que não há alternativa: é preciso ir para a luta. Mesmo depois da aprovação da lei, vão continuar. “Podemos andar a fazer greves durante meses, sem problemas”, diz José Gaspar. Nalguns pontos, podem ceder. Noutros não. Não se importam de deixar de fazer tantas horas extraordinárias (até agradecem, diz José), mas não abdicam do que chamam “o âmbito”. Trata-se da lista de funções, no trabalho portuário, que só eles podem fazer. Manobrador de *trailer*, de empilhadoras, de pás carregadoras, de gruas *transtrailer* ou giratórias, há uma série de funções que, segundo a nova lei, poderão ser desempenhadas por trabalhadores eventuais. Isso será o fim dos “privilégios”.

Hoje, segundo o sistema em vigor, as promoções são automáticas, independentemente das funções ou das necessidades. De quatro em quatro anos, um estivador muda de escalão. De B8 a B3, o topo da carreira, leva 17 anos. No escalão superior, o salário é de cerca de 2300 euros mensais, fora as horas extraordinárias, que podem ser usadas sem limite. Isso pode fazer subir o salário até uns cinco mil euros. “Mas é difícil, porque implica trabalhar quase ininterruptamente”, diz José. “Ninguém quer isso. Se trabalhamos tantas horas, é porque os patrões obrigam. Isso faz com que passemos mais tempo uns com os outros do que com as famílias.” E essa é uma das razões por que são tão unidos. “Somos como uma família. E a culpa disso é dos patrões, que nos obrigam a trabalhar tantas horas.”

É essa união e a consciência de que são um sector imprescindível que tornam possível fazer greves por tempo indeterminado. Mas também o facto de o sindicato ser rico. O fundo de greve existe há décadas e permite pagar compensações aos trabalhadores. Todos pagam 4% do salário para

este fundo. Agora, numa previsão de duras lutas no futuro, a taxa foi aumentada para 4,5%. “Eu já recebi mais do que paguei, do fundo de greve”, diz José.

Além disso, a gestão financeira do sindicato é feita com grande rigor. Quando João do Esfola, que é vice-presidente do sindicato, apresentou a factura do megafone que tinha comprado, responderam-lhe que ninguém lhe encomendara aquela despesa. “Depois da manifestação podes ficar com o megafone”, disseram. E não o reembolsaram.

Sines sem fundo de greve

Os estivadores do porto de Sines não têm fundo de greve. Descontam para o sindicato apenas 1,5% do salário. Mais 0,25% a partir de agora. “Eu não posso pedir a estes homens que façam oito dias de greve”, diz Joaquim Palheiro, presidente do Sindicato XXI. “São pessoas que, na maioria, ganham o salário mínimo.”

O Sindicato XXI não tem uma história parecida com o seu congénere de Lisboa e centro. Engloba todos os trabalhadores do Terminal XXI (não só os estivadores), do cais do porto de Sines, que é administrado por uma empresa de Singapura, a Port Singapore Authority (PSA).

Aqui, o regime de trabalho não inclui nenhum dos privilégios de que gozam os trabalhadores de Lisboa ou Aveiro. Não há promoções automáticas. As funções são atribuídas segundo as necessidades. “Não vamos dar aos trabalhadores a ilusão de que todos vão poder ser operadores de pórtico, quando sabemos que só há oito pórticos. A maioria nunca chegará lá”, diz José Gaspar. A maioria, no porto de Sines, é constituída por trabalhadores com contrato a termo, que ganham o salário mínimo ou pouco mais, e tem poucas perspectivas de promoção.

Mas nem por isso estão dispostos a embarcar em lutas de grande risco. David Pilar, de 23 anos, entrou há cerca de um ano para a empresa. Tinha trabalhado numa fábrica como serralheiro, mas foi despedido. Concorreu à PSA e agora conduz um camião que transporta contentores. Não tem carta de pesados, pelo que, se for despedido, não poderá exercer as mesmas funções noutra empresa, fora do porto. Mas

“

Como isto está... é um bom emprego. Estes pagam, nunca falham

”

David Pilar

estivador em Sines, 23 anos

sente-se satisfeito. Foi o pai, que trabalha na construção civil, que recomendou: “Filho, vai para a estiva, que lá pagam bem.” Ele tentou, e teve sorte. Eram 300 candidatos, para 30 vagas. “Pensei que isto era algo a que me podia agarrar. Como isto está... é um bom emprego. Estes pagam, nunca falham.”

David ganha o salário mínimo, mas tem esperança de ser promovido. Gostaria de vir a ser um dia operador de informações, onde o salário é de 800 euros. Acredita que chegará lá, porque a empresa está em expansão.

A PSA faz os empregados acreditarem que vai aumentar o terminal e que terá mais tráfego devido à abertura do Canal do Panamá. “Eu quero ficar aqui”, diz David. “Gosto do trabalho, acho que é um emprego de futuro.”

Não há alternativas na região, para os jovens, explica Joaquim Palheiro. “Trabalhar aqui é visto como um privilégio, e as pessoas vestem a camisola da empresa.” O sindicato não tem tradição. Foi criado pela própria PSA e no início era, admite Joaquim, um sindicato fantoche. Agora ganhou alguma autonomia. No actual processo, chegou a organizar uns dias de greve. Conseguiu-se um acordo que promete manter os postos de trabalho. Não é uma grande conquista, mas não há força para mais.

“Se eu conseguisse fazer oito dias de greve aqui em Sines, o Governo cedia imediatamente, e a lei caía. Mas não posso pedir isto a estas pessoas”, diz Joaquim Palheiro, de 55 anos, que foi ele próprio um “homem da rua” nos portos de Lisboa e Setúbal.

